

V7 175782
XY002120175

Biblioteka Gl. AWF w Krakowie



1800052607

18338

2. 525



3

ES. SPORTS
DRIVER



NOTE DES ÉDITEURS

Les Éditeurs de SPORTS-BIBLIOTHÈQUE seront obligés aux lecteurs de ce volume de leur signaler les oublis et les omissions qui pourraient s'y être produits. :: :: Ils accueilleront aussi avec reconnaissance les indications, les conseils qu'on voudra bien leur faire parvenir au sujet des perfectionnements et améliorations à y apporter. :: :: Ils s'efforceront d'en tenir compte dans les éditions ultérieures du présent ouvrage, ainsi que dans les autres volumes de la collection.

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

LES SPORTS D'HIVER

PAR

LOUIS MAGNUS

ET RENAUD DE LA FREGEOLIERE

PRÉFACE DE ABEL BALLIF

Président du Touring-Club de France.

*OUVRAGE ORNÉ DE 48 PAGES D'ILLUS-
TRATIONS PHOTOGRAPHIQUES
ET CINÉMATOGRAPHIQUES
HORS TEXTE*

PIERRE LAFITTE & C^{ie}

90, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES

PARIS



222

190

Tous droits de traduction et de reproduction réservés pour tous pays.

Copyright 1911, by PIERRE LAFITTE et C^{ie}.

LES SPORTS D'HIVER

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE DE M. ABEL BALLIF.	9
AVANT-PROPOS.	11

PREMIÈRE PARTIE

LE PATINAGE, par L. MAGNUS

<i>Historique</i>	19
<i>Notions générales.</i>	23
L'équipement	23
Les précautions.	25
Les chutes	26
Les débuts	26
L'entraînement	27
Ce qu'il faut faire en course	31
<i>Principes élémentaires.</i>	35
Premiers pas	35
Glissade	36
Arrêt.	36
Manège.	37
Serpentine.	37

<i>Figures fondamentales.</i>	39
Dehors	39
Dedans en avant.	39
Marche arrière	39
Dehors en arrière	40
Dedans en arrière	40
Croisés	41
Trois	41
<i>Figures d'école</i>	42
<i>Figures libres.</i>	72
Figures spéciales	74
<i>La valse sur la glace.</i>	79
Technique.	80
<i>Le patinage par couples</i>	84
<i>Le patinage de vitesse</i>	87

DEUXIÈME PARTIE

LES JEUX SUR LA GLACE

LE HOCKEY SUR GLACE	93
<i>Historique</i>	93
<i>Le bandy</i>	96
<i>Technique du hockey.</i>	105
<i>Règles du jeu de hockey</i>	113
LE CURLING.	123
<i>Historique</i>	123
<i>Le Jeu</i>	125
L'ICE-YACHTING.	131

TROISIÈME PARTIE

LE SKI

LE SKI	141
<i>Historique</i>	141

<i>La pratique du ski</i>	146
Le choix des skis	146
Les accessoires	149
<i>Technique du ski</i>	153
<i>Le ski militaire.</i>	163
<i>Les femmes et le ski.</i>	176
<i>Le ski attelé.</i>	182

QUATRIÈME PARTIE

LE TOBOGGANING

<i>Historique</i>	187
<i>Le toboggan.</i>	189
<i>La luge.</i>	191
<i>Le skeleton</i>	194
<i>Le bobsleigh.</i>	198
<i>Entraînement et méthode de courir en bobsleigh, par Renaud de la Frégeolière.</i>	203
<i>Records et épreuves</i>	221
LE TRAINÉAU AUTOMOBILE.	223
La route de neige	224
L'organisme du traîneau automobile.	225
Les appareils créés et les expériences faites.	229
Conclusion.	234
LE TOURISME EN MONTAGNE.	235
L'équipement en montagne	241
LE CARNET DU DOCTEUR	245
APPENDICES	255
<i>Championnats et records de patinage.</i>	255
Champions de figures	255
Championnats du monde.	255
Championnats d'Europe	256
Championnats de France.	257
Champions	257

Records du monde	257
Championnats du monde	258
Championnats d'Europe	259
Championnats de France	260
Records français	260
<i>Union Internationale de patinage</i>	261
<i>Règlements de l'Union Internationale de patinage</i>	273
<i>Matches de Hockey</i>	291
Les grands matches	291
<i>Règles du curling</i>	297
<i>Règlements de ski</i>	307
Annexe au règlement de ski	315
<i>Règlements du Tobogganing</i>	319
<i>Code de Bobsleigh</i>	321
STATIONS HIVERNALES	327
<i>En France</i>	327
<i>En Suisse</i>	331
BIBLIOGRAPHIE	343

Cher Monsieur,

Vous m'avez demandé de mettre mon nom en tête de ce livre.

Le Président du Touring-Club paraîtra bien peu qualifié sans doute pour patroner un ouvrage purement sportif et je vous ai fait part du scrupule que j'éprouvais à ce sujet.

Mais je viens de lire votre avant-propos et l'enthousiasme avec lequel vous y célébrez le charme du paysage et du tourisme d'hiver en montagne me décide.

Vous êtes des nôtres, et nous serons des vôtres... autant que nous pourrons.

Vous par le sport, nous par le tourisme, nous poursuivons le même but : attirer à nos montagnes de France les amateurs de spectacles inconnus et de sports originaux, sources de joies et d'énergies nouvelles.

Nos efforts associés développeront dans nos régions de montagne une « vie hivernale » d'un prix et d'un charme encore insoupçonnés; ils contribueront à dériver vers elles le flot d'étrangers actuellement capté par nos voisins et dont nous réclamons notre part.

A ce titre, cher Monsieur, votre livre est une bonne action, toutes nos sympathies l'accompagnent.

Abel BALLIF,

Président du Touring-Club de France.

AVANT-PROPOS

B IEN rares sont encore à l'heure actuelle les Français qui connaissent des sports d'hiver autre chose que ce qu'ils en ont lu dans les journaux traitant de cette matière. Et pourtant la cause des sports d'hiver avance à pas de géant.

Inconnus chez nous il y a quatre ans, ils ont en ce court laps de temps conquis droit de cité et commencent à être à la mode.

Ce résultat a été acquis grâce aux efforts suivis du Club Alpin Français, du Club des Patineurs de Paris, et plus récemment du Touring-Club de France.

Ces grandes associations ont su créer un mouvement très important et sont arrivées à faire déplacer chaque hiver deux ou trois mille Parisiens, à intéresser les plus grands journaux à cette noble cause, à faire connaître nos stations hivernales naissantes à l'étranger, et enfin à apporter la richesse dans les pays qui ne travaillaient pas du tout en hiver.

Il faut dire que la tâche de ces associations a été singulièrement favorisée par l'attrait de ces sports auxquels on pourrait appliquer en général la belle page écrite par Lamartine sur le patinage en particulier.

« Se sentir emporté avec la rapidité de la flèche et avec les gracieuses ondulations de l'oiseau de l'air, sur une surface plane, brillante, sonore et perfide ; s'imprimer à soi-même, par un simple balancement du corps, et, pour ainsi dire, par le seul gouvernail de sa volonté, toutes les courbes, toutes les inflexions de la barque sur la mer ou de l'aigle planant dans le bleu du ciel, c'était pour moi et ce serait encore, si je ne respectais pas mes années, une telle ivresse des sens et un si voluptueux étourdissement de la pensée que je ne puis y songer sans émotion. Les chevaux mêmes que j'ai tant aimés ne donnent pas au cavalier ce délire mélancolique que les grands lacs gelés donnent aux patineurs.

« Combien de fois n'ai-je pas fait des vœux pour que l'hiver, avec son brillant soleil froid, étincelant sur les glaces bleues des prairies sans bornes de la Saône, fût éternel comme nos plaisirs ! »

Est-il possible de mieux exprimer les sensations divines ressenties par les amateurs des sports d'hiver et que des génies comme Lamartine, Goethe et Klopstock n'ont pas craint de choisir comme sujet de leurs évocations poétiques. Qu'eussent-ils pu dire, s'ils avaient connu aussi les joies du ski, du tobogganing, de l'ice-yachting ?

Tous ceux qui ont goûté une fois à ces sports, les plus attrayants de tous par leur charme et leur diversité, deviennent autant d'apôtres convaincus et prêts à semer la bonne parole sportive.

Et quel abîme profond entre le paysage de la montagne en été et en hiver !

Autant elle nous paraît imposante, grandiose, impressionnante, inhumaine, autant elle semble pontifier, si j'ose dire, en été, autant elle se transforme en hiver.

Grâce à la neige, bienfait du ciel, que nous maudissons dans nos villes où on la transforme en boue, mais que nous bénissons en montagne jusqu'à guetter avec soin sa venue, la montagne devient moins sauvage, plus civilisée, plus humaine pour ainsi dire. L'on s'imaginerait aisément que ces champs de neige sont monotones et donnent une impression de solitude et d'effroi. Il n'en est rien ! Chaque molécule de neige ou de glace est un gai compagnon, de bonne mine, d'humeur égale, avec lequel on peut causer et qui trouve toujours quelque chose d'agréable à vous répondre.

Pour charmer nos yeux, la neige sait varier délicieusement les tons de sa parure blanche.

Passant tour à tour de l'acier sous le soleil de midi, au pourpre sous le couchant et à l'azur sous les reflets lunaires, les cascades gelées reflétant toutes ces nuances dans leurs stalactites de diamant, la noirceur des pins émaillant çà et là cette blancheur immaculée de taches sombres

fournissant le relief, tel est le splendide paysage dont se revêt pour ceux qui l'aiment, la montagne en hiver.

Aussi ne doit-on pas s'étonner si l'homme des villes brusquement transporté dans cette féerie s'en émerveille et marche de surprise en surprise.

Craignant les rigueurs de l'hiver, il s'est chaudement couvert, souvent d'une façon exagérée. Il s'attendait à geler, et il étouffe de chaleur. La puissance du soleil, la pureté de l'atmosphère qui assure à ses poumons encrassés un parfait fonctionnement, tout cela le ravit. Il n'a plus de préoccupations, mange avec appétit, dort sans insomnie, se réveille sans fatigue, de bonne humeur, l'esprit gai et dispos.

Il bénit cette neige qui lui procure des joies infinies, cette bonne mère qui adoucit les chutes en servant de matelas à sa témérité naturelle, qui lui fait connaître une volupté insoupçonnée : celle de devenir libre, d'être son propre maître et presque un Dieu.

Grâce au ski, il vole sur la neige, dévale les pentes à toute allure et accomplit des bonds prodigieux. Le tobogganing lui procure toutes les sensations de la vitesse et forme son courage.

Le patinage donne à tous ses muscles un développement harmonieux, rend son corps svelte, léger et souple, amplifie ses poumons.

Tous ces sports, c'est la santé en même temps que le plus exquis des divertissements.

Il est donc rationnel qu'ils soient à l'ordre du jour et que, de tous côtés, la France veuille profiter de ses beaux sites pour donner plus de joie aux touristes et plus de bien-être à ses populations.

Ce livre vient donc bien à son heure, ni trop tôt, ni trop tard, pour faire connaître à ceux qui les ignorent encore les attraites des sports d'hiver et pour leur fournir les éléments les plus indispensables à leur pratique.

La difficulté pour l'auteur était de condenser tout ce qu'il est utile de dire sur ce sujet et de n'en écrire ni trop, ni pas assez.

Chacun de ces sports, pour être traité d'une façon complète, nécessiterait un volume en entier.

Nous n'avons cherché ici qu'à vulgariser ces sports, les faire comprendre et les faire aimer, sans pousser leur étude à fond.

Nous souhaitons que nos lecteurs veuillent bien approuver notre conception et sachent utiliser les renseignements que contient cet ouvrage. S'il en est ainsi, nous aurons atteint notre but : écrire un livre utile sans être trop ennuyeux.

PREMIÈRE PARTIE

LE PATINAGE

PAR LOUIS MAGNUS



PREMIERE PARTIE
LE PATRIAGE
PARTIE DEUXIEME

LE PATINAGE

HISTORIQUE

L'ACTION de glisser sur la glace à l'aide d'une chaussure spéciale dite « patin » a existé de tout temps.

Les origines du patinage, ainsi que celles des arts engendrés par la nécessité, se perdent dans le chaos des civilisations naissantes.

L'on en retrouve les premières traces chez les peuples du Nord et principalement en Islande où les habitants n'ayant comme ressources que le produit de la chasse et de la pêche, furent contraints d'inventer de bonne heure des moyens de transport appropriés à la neige et à la glace qui recouvrent leurs contrées pendant la plus grande partie de l'année.

Leurs moyens de locomotion furent donc le traîneau, le ski et le patin.

Ce dernier, dont nous avons à traiter pour le moment, fut taillé primitivement dans des mâchoires ou des tibias d'animaux, rennes, chevaux ou bœufs.

Un os taillé et poli, troué à ses deux extrémités pour laisser passer les courroies servant à le fixer à la chaussure, tel fut le premier patin des Islandais et des Esquimaux. L'on conçoit aisément que leur vitesse devait être minime, et qu'ils ne pouvaient servir qu'à glisser en ligne droite.

Les fréquentes incursions des Normands sur le continent,

répandirent l'usage de ce patin, dont les archéologues ont retrouvé de nombreux spécimens en Angleterre, en Allemagne, en Suisse et jusque dans la vallée du Danube.

La première mention de ce patin nous est faite en 1174 par Fitz-Stephen, chroniqueur anglais qui nous rapporte que les jeunes Londoniens, chaussés de ces patins, se livraient de véritables combats sur la glace pour s'entraîner à la guerre.

Ce n'est que deux siècles après que le patin en os se transforme en Hollande en patin de fer se composant d'une lame étroite recourbée à sa partie antérieure, enchâssée dans une semelle de bois qu'on attachait à la chaussure avec des courroies.

La lame possédait deux carres, c'est-à-dire deux parties à angle droit, permettant de tracer des courbes appelées « balancés hollandais » et qui ne sont autre chose que les dehors et les dedans, grands principes du patinage moderne.

L'on peut se rendre compte de la forme du patin hollandais par cette gravure sur bois extraite de la vie de Lydwine Brugmann, dite Sainte-Lydwine de Schiédam, publiée en 1498 par Johannes Brugmann. C'est la plus ancienne représentation d'un sujet de patinage connue de nos jours. L'on y voit la chute fatale que fit en 1395 la patronne des patineurs, et dans laquelle elle se brisa une côte sur un glaçon. Cet accident détermina sa vocation de sainte et l'étendit jusqu'à sa mort sur un lit de douleur.

L'art hollandais se bornera pendant longtemps encore à ces principes essentiels, et il faudra l'intervention de l'esprit sportif des Anglais pour sortir le patinage de sa médiocrité.

Les Stuarts et leur cour, exilés en Hollande pendant la dictature de Cromwell, introduisirent en 1660 à leur retour à Londres les « ballancés hollandais », fait remarqué par les chroniqueurs de l'époque.

En l'espace d'un siècle, les Anglais formèrent une école, une méthode, des clubs et des traités de patinage, dont le premier parut en 1772 sous la signature de Robert Jones, lieutenant d'artillerie.

Il y est fait mention des huit, des trois, des changements de carre, de l'aigle.

Comment le patinage fit-il son apparition en France au début du XVIII^e siècle ?

La transition de la glissade sans patins au patinage reste obscure.

Quoi qu'il en soit, cet art se développa dans toute l'Europe au cours de ce siècle en même temps qu'au Canada.

Ce n'est vraiment que sous le Premier Empire qu'il prit chez nous une extension importante.

Les Gilets Rouges qui comptèrent dans leurs rangs le chevalier de Saint-Georges, Garcin, Vernet, Isabey, Billiaut, charmèrent aux environs de 1813 le regard des foules qui se pressaient sur les bassins de la Glacière.

Les poètes Goëthe, Klopstock et Lamartine furent environ à la même époque des patineurs renommés.

C'est de 1813 que date le premier traité de patinage écrit en français par Garcin, l'inventeur du patin à roulettes.

Mais la véritable vogue du patin ne commença que sous le Second Empire. Napoléon III et l'Impératrice donnent l'exemple à leur brillante cour. Ce ne sont que fêtes continues sur les lacs du bois de Boulogne, organisées par le Cercle des Patineurs fondé en 1865. Vers cette époque, le patinage américain fut introduit en Europe par Jackson Haines.

En même temps se produisait en Angleterre une réaction avec l'apparition du style anglais qui s'imposa un peu partout jusque vers l'année 1890, à partir de laquelle il perdit peu à peu son influence néfaste.

Il manquait cependant encore au patinage quelque chose d'essentiel à son développement rationnel : c'était la durée et la constance de la gelée.

L'invention de la production de la glace artificielle devait combler cette lacune.

En 1876, à Londres, s'ouvrit la première patinoire artificielle, exemple suivi depuis par New-York, Boston, Glasgow, Manchester, Paris, Lyon, Bruxelles, Munich, Nice, Berlin, Vienne, Buenos-Ayres et même l'Australie.

Le patinage devient alors vraiment scientifique avec la fondation en 1892 de l'Union Internationale de Patinage qui englobe à présent l'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche, la Belgique, le Canada, le Danemark, la Finlande, la France, la Hollande, la Hongrie, la Norvège, la Russie, la Suède et la Suisse.

A partir de cette date, les championnats d'Europe et du monde de vitesse et de figures se sont disputés presque régulièrement chaque année et nous ont fait assister à une belle série d'exploits où s'illustrèrent en course les Gundersen, les Oestlund, les de Koning, les Jaap Eden, les Schilling, les Mathiesen, les Strunikoff et en figures, les Fuchs, les Hügel, les Grenander, les Salchow, les Bohatsch, M. et M^{me} Syers, M. et M^{me} Johnson, M^{llo} Hübler et M. Burger.

Chaque année, de nombreux concours internationaux sont disputés avec le plus grand succès.

Le patinage est devenu un sport, sans cesser pour cela de rester un art, et cela même est sans doute la raison de la véritable passion qu'il fait naître dans le cœur de tous ceux qui l'ont pratiqué une fois.

NOTIONS GÉNÉRALES

DE tous les sports d'hiver, le patinage est sans contredit le plus difficile à apprendre et à pratiquer, mais c'est aussi le plus gracieux, le plus artistique et celui qui procure à ses fervents les sensations les plus agréables.

Le patinage comprend plusieurs branches que nous aurons à examiner tour à tour : patinage de figures, individuel ou par couples, patinage de vitesse et patinage à voile.

Il serait trop long d'écrire ici tout ce qu'il y aurait à dire sur ce sujet, sur lequel on pourrait éditer plusieurs volumes. Aussi nous bornerons-nous à indiquer aux débutants les principes élémentaires, à énumérer la gamme des figures d'école et leur technique, et à fournir quelques éléments pour le patinage libre, les figures spéciales, les figures par couples et la valse. Pour les principes élémentaires, nous les énumérerons dans l'ordre que nous conseillons de suivre.

L'ÉQUIPEMENT La condition essentielle pour apprendre à bien patiner est d'avoir de bons patins et de bonnes chaussures. La plupart des débutants font le mauvais calcul d'acheter ces objets trop bon marché, se disant que cela est suffisant pour commencer. Ils ne les ont pas utilisés pendant un mois qu'ils sont les premiers à reconnaître leurs défauts et à payer le prix nécessaire pour avoir de bons instruments.

La chaussure ne doit pas être une chaussure ordinaire mais sortir de chez un spécialiste, être robuste, sans couture à l'endroit où porte l'effort, principalement au dos du talon, n'être guère plus haute de tige qu'une bottine ordinaire, de cuir souple et gras, de semelle épaisse, le talon bas, à lacets, avec une languette doublée d'un coussinet destiné à éviter les cloques produites par le serrage des lacets. Il est bon d'enduire le dessous de la semelle d'un vernis ou d'une substance grasse quelconque ennemie de l'humidité.

Éviter de serrer trop la chaussure. Elle doit être assez large pour permettre au patineur de porter d'épaisses chaussettes de laine. Prendre garde à ce que les tiges de la chaussure soient écartées d'un bon demi-centimètre, afin de permettre de serrer plus tard la chaussure lorsqu'elle sera un peu usagée.

A cette chaussure, sera vissé et non fixé autrement le patin.

Il est impossible d'arriver à un résultat avec des patins non vissés. Les patins vissés nécessitent des chaussures spéciales, il est vrai, mais il n'est pas plus compliqué d'avoir à se chauffer que d'avoir à fixer les patins à système d'attache mobile.

N'hésitez donc pas à faire l'achat, une bonne fois pour toutes, du matériel indispensable à former un patineur. Quant au patin, vous avez le choix entre un grand nombre de marques. Trois modèles cependant s'imposent plus spécialement à votre choix : le patin suédois Stille, modèle Salchow, le patin américain Barney et Berry, le patin anglais Hill's brothers. Ces patins sont relativement chers mais de longue durée et sont faits en acier de première qualité.

Ils exigent certains soins : comme de ne jamais marcher sur la terre sans les protéger par des gaines spéciales en cuir, de les essuyer et de les graisser soigneusement après chaque séance de patinage. Le patin doit être posé de telle façon qu'il soit en dedans du pied ; l'on s'en rendra mieux compte par notre gravure.

Quant au costume à adopter pour ce sport, il varie selon que l'on patine en plein air ou sur une piste couverte. En plein air, le costume adopté pour les sports d'hiver en général, les bandes alpines en moins. La tenue la plus commode sera le chandail et le collant de jambes, qui laisse toute latitude aux mouvements. Pour les dames, la jupe courte à mi-jambe en drap un peu ample. Par mesure d'hygiène, il est bon pour les dames de porter en dessous de la jupe une culotte doublée de flanelle. Les spécialistes en font des modèles très élégants. A Paris, au Palais de Glace, l'on patine en tenue de ville, ce qui est ridicule et malsain. Il faudrait une sérieuse campagne des meilleurs patineurs pour faire adopter le collant de jambes et le chandail pour les messieurs, et supprimer ou réduire le chapeau souvent gigantesque des dames.

PRÉCAUTIONS Lorsque vous avez fini de patiner, couvrez-vous chaudement afin de ne pas prendre froid.

Sans répéter les conseils donnés par les manuels datant de cent ans, mais pas assez suivis puisque il y a trois ans encore l'on a eu à déplorer un accident sur le lac du Bois de Boulogne, soyez très prudent lorsque vous patinez dehors. Évitez les endroits réputés dangereux et indiqués par des barrières. Si par malheur, malgré votre prudence, la glace venait à rompre sous vos pas, étendez les bras, de façon à occuper le plus de surface possible, agitez les pieds continuellement dans l'eau, et si vous parvenez à vous dégager tout seul, rampez sur la glace pour rejoindre le sol.

Le patinage sur les lacs est dangereux en général ; la glace y est mauvaise, avec des bosses et des crevasses, avec quelquefois même sur les grands lacs, des vagues, toutes choses nuisibles au patinage.

LES CHUTES La chute en patinage, c'est l'école du patineur. Il faut tomber ; tous les champions sont tombés à leurs débuts, et encore à présent font connaissance de très près avec la glace. La chute est sans importance, à condition de savoir tomber.

Apprenez à tomber en souplesse, les membres sans contraction et le corps en boule ; tombez toujours de côté de préférence, ou en avant sur les mains, les bras pliés et formant ressort.

Évitez de tomber en arrière, c'est la plus mauvaise chute. Si vous ne pouvez l'éviter, efforcez-vous de tomber assis ou sur le dos en l'arrondissant. Mais n'allez jamais tomber raide et surtout sur la tête, cela pourrait vous faire prendre le patinage en aversion.

LES DÉBUTS A voir les autres patineurs, vous êtes séduit par ce sport qui vous semble si aisé à pratiquer. Vous prenez une résolution énergique, chaussez des patins et vous élancez... sur le dos.

Surprise, indignation de votre part contre cet art trompeur. Autant que possible, commencez à patiner de bonne heure. Dix ans est un bon âge, six ans au plus tôt. Il est pénible de voir des parents laisser patiner leurs enfants au-dessous de cet âge. Les os ne sont pas encore bien solides, en pleine croissance et susceptibles d'éprouver des torsions fâcheuses pour l'avenir.

La petite taille et la jeunesse sont d'excellents facteurs pour apprendre à patiner. L'on tombe de moins haut et plus légèrement qu'à un âge plus avancé. L'on ignore le sentiment du ridicule et l'on se lance avec la témérité de l'enfance.

Si cependant le goût du patinage ne vous vient que plus tard, n'hésitez pas cependant à en goûter les charmes.

Les premières défaites ne doivent pas décourager le débutant. La persévérance est la plus grande garantie de succès

pour le patineur. Déception d'abord, récompense ensuite, telle pourrait être la devise de ce sport.

L'ENTRAÎNEMENT Avant tout, le novice doit apprendre à avoir une position correcte. Le style doit être adapté aux particularités et caractéristiques de chacun, c'est le meilleur moyen pour obtenir de bons résultats. Par conséquent, il ne faut pas chercher à copier l'allure de tel ou tel, cette allure peut être la meilleure pour celui que vous imitez, mais la plus détestable pour vous.

Le débutant doit d'abord s'assurer d'une position dans laquelle il n'aura pas à contracter ses muscles inutilement. Il doit également travailler à avoir un coup de patin absolument correct. Pour cela, il lui sera bon d'observer les champions et de demander des conseils aux maîtres en la matière.

Un coup irrégulier, saccadé, doit être évité. La glissade longue, puissante, harmonieuse, donnera beaucoup plus d'avantages. L'homme qui prend l'habitude d'interrompre ses coups de patin par des ralentissements ou des vitesses trop élevées, sauf s'il y est forcé par les circonstances, obtiendra les résultats suivants :

Il fatiguera inutilement les muscles des jambes,

Il perdra du souffle,

Il n'aura plus le contrôle parfait de soi-même qui est indispensable pour bien patiner. En outre, quand les coups sont petits et saccadés, le coureur ne parvient pas à récolter le complet bénéfice de l'effort dépensé.

Il faut se contenter de progrès graduels, ne pas chercher à devenir un champion du jour au lendemain, et patiner autant que possible en plein air. Les rinks ou les pistes couvertes sont en effet utiles et de valeur inappréciable quand les lacs, étangs ou rivières ne sont pas gelés ou qu'ils sont couverts d'une lourde couche de neige. Mais dès qu'il est possible de patiner

en plein air, évitez par-dessus tout de continuer à fréquenter les skatings fermés. D'ailleurs l'agrément du patinage sur la glace naturelle est beaucoup plus grand et ajoute un stimulant puissant au travail rapide.

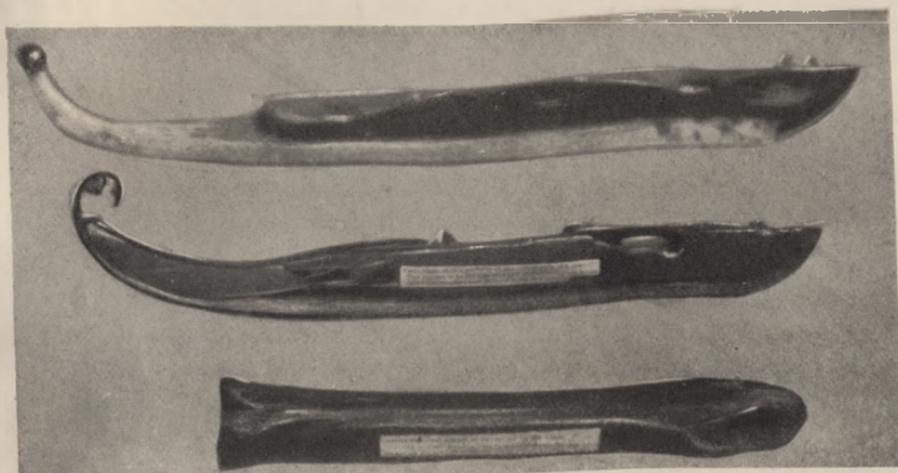
Dès que vos progrès seront appréciables, appliquez-vous à façonner votre style. L'expérience est le meilleur professeur et les courses vous habitueront à vous modifier suivant les circonstances. Vous devez retirer un enseignement de chacune des épreuves auxquelles vous participerez.

En ce qui concerne vos patins, il faut qu'ils soient puissants, bien façonnés et faits pour la course. Il est des patineurs qui n'hésitent pas à parcourir des centaines de kilomètres en chemin de fer pour prendre part à une course et qui, dès le départ, sont obligés d'abandonner par leur propre faute. Ou bien c'est une courroie usée qui cède, ou bien une paille dans l'acier de la lame qui fait briser le patin. Souvenez-vous toujours du proverbe : « Un point fait à temps en épargne cent. » Il a sauvé des milliers de patineurs dans les courses. De même, ne manquez pas de renouveler fréquemment vos lacets de souliers. N'employez pas des pantalons collants trop petits ou trop serrés. Ils interrompent la circulation. En règle générale, il faut toujours éviter tous les articles d'habillement susceptibles de ne pas laisser au corps toute sa liberté de mouvements.

Les débutants devront pratiquer le patinage au moins une heure et demie chaque jour. Étudiez vos points faibles et corrigez-les. N'épargnez pas le temps pour triompher de vos fautes plutôt que de l'employer à travailler, dès le début, les branches dans lesquelles vous brillerez aisément.

Lorsque vous serez devenu un coureur de qualité, souvenez-vous toujours que vous avez encore des progrès à accomplir et que le travail vous est aussi nécessaire qu'il l'est au novice. Il faut que vous soyez vigoureux et endurant, que vos poumons

LES SPORTS D'HIVER

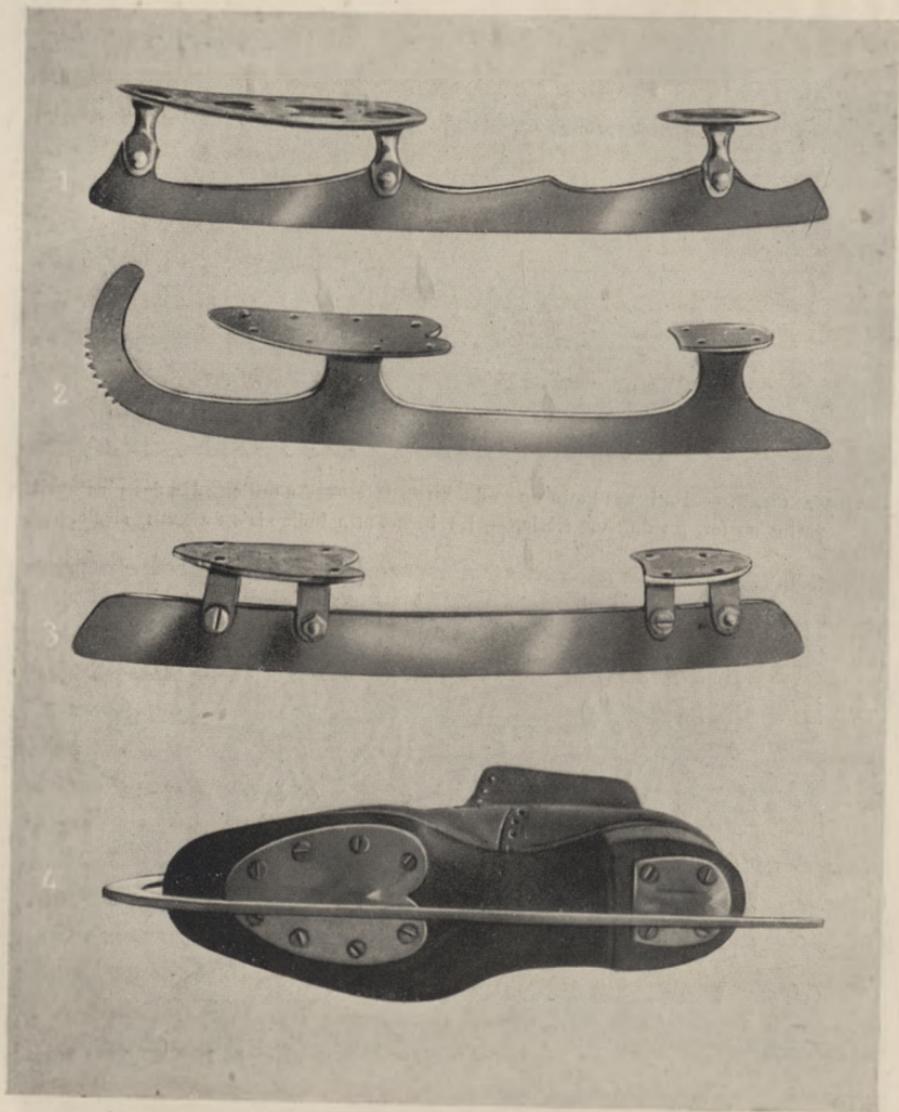


PATINS ANCIENS. — En haut : Patin en os du XII^e siècle. — Au milieu : Un des plus anciens patins en fer, fin du XVI^e siècle. — En bas : Patin hollandais du XVIII^e siècle.



ACCIDENT DE SAINTE LYDWINE, DE SCHIEDAM (1395). — Cette gravure sur bois est la plus ancienne connue qui représente une scène de patinage.

LES SPORTS D'HIVER



PATINS MODERNES. — Différents modèles des patins actuellement en usage.
En bas : manière d'ajuster les patins.

soient profonds et larges, votre cœur solide et vos nerfs merveilleusement tendus pour la lutte. Ce sont là qualités sans lesquelles il est impossible de devenir une étoile. Comment les obtient-on ? Comment peut-on les conserver ? Autant de questions auxquelles nous allons tâcher de répondre.

La base de l'entraînement est l'art de la vitesse, une fois, bien entendu, que vous serez passé maître dans les principes du patinage. Naturellement, tout le travail que vous pourrez faire pendant l'hiver, à l'époque où la glace recouvre les rivières, ne saurait vous faire progresser si vous êtes incapable de soulever un patin sans tomber.

Vous devez observer un emploi du temps mûrement réfléchi et établi pour accomplir chaque phase de votre entraînement. Jour pour jour vous devez vous y soumettre systématiquement, en augmentant quotidiennement sa sévérité à mesure qu'approche le jour de l'épreuve.

Quand l'hiver commence, descendez à votre poids normal pour la course et passez le plus de temps possible en plein air. Dépêchez-vous de travailler vos muscles par de longues randonnées à une vitesse modérée.

« A Long Branch où je naquis, déclare Morris Wood, le champion américain fameux, et où je fus élevé, je patinais sur la Shrewsbury River, dès que la première couche de glace la recouvrait. Graduellement je me mettais en forme, comme le cavalier entraîne son trotteur, par des travaux réduits en me préparant pour de plus longs circuits.

« Quand quelques jours avaient passé et que mes muscles délicats et mes autres tissus s'étaient accoutumés au travail, je commençais à patiner plus vite. Et chaque jour, une heure le matin, une heure l'après-midi, j'évoluais avec mes patins. Pendant la première demi-heure, je parcourais la rivière aussi vite que possible. Puis je terminais par une allure soutenue, mais

peu rapide. Mon entraînement terminé, je me faisais vigoureusement masser pour m'empêcher de me refroidir subitement après mes efforts.

« En ce qui concerne l'alimentation, je n'ai jamais suivi de régime particulier. Je supprimais seulement de mes menus les pâtisseries, les sucreries et autres mets particulièrement bourratifs. Je considère que le mieux est de se laisser aller à son propre jugement et de manger tout ce qui n'est pas susceptible de vous donner des insomnies ou de vous causer des nuits d'épouvantes comme celles des enfants qui ont dîné sans mesure.

« Tout patineur qui a des prétentions à la vitesse ne doit pas dormir moins de huit heures chaque nuit. Il doit prendre soin de ne jamais perdre de sa force. Aussi la cigarette lui est-elle interdite parce qu'elle est néfaste au souffle. Une respiration longue, profonde est essentielle. Sans elle vous ne pourrez jamais faire un bon coureur.

« La marche et la course sont d'admirables exercices pour le patineur. La plupart des mêmes muscles entrent en jeu dans le patinage et la course à pied. Je puis aussi conseiller la marche à reculons à ceux qui désirent ajouter un exercice utile à leurs moments de loisirs. »

L'entraînement du patineur de vitesse doit avant tout tendre à rendre les muscles souples, élastiques, et à éviter les exercices qui durcissent ou nouent les tissus. L'élasticité musculaire donne de l'endurance et permet de patiner longuement de façon très correcte. Les athlètes rapides n'ont jamais de muscles lourds, durs comme le fer.

Vous pouvez apporter de la variété dans votre entraînement sans pour cela diminuer votre somme de travail quotidien. Par exemple : après un élan très rapide, faites un cercle, un large d'abord, un étroit ensuite, comme vous le voudrez, le premier avec le pied gauche en avant, le second avec le pied droit.

Faire le cercle avec le pied gauche à droite du pied droit est plus difficile que le mouvement opposé.

Vous pouvez également faire vos cercles à reculons du pied gauche ou du pied droit. Par ces exercices, vous ne développerez pas directement votre vitesse, mais vous entraînerez à merveille les muscles nécessaires au patinage et vous apprendrez à vous trouver à l'aise dans toutes les circonstances.

Neuf patineurs sur dix ont pris l'habitude de mettre les mains derrière le dos pendant la course, les mettant l'une dans l'autre ou bien se serrant les poignets, ou bien encore les appuyant sur les hanches. Si vous adoptez cette manière qui est celle qu'emploient les meilleurs champions, prenez-en l'habitude à l'entraînement. D'autres fois, vous pourrez balancer les bras en avant. Quelques coureurs font aller leurs bras suivant le coup de patin, l'un en avant faisant une ligne droite avec la tête et les épaules, l'autre en arrière parallèlement au sol.

CE QU'IL FAUT FAIRE EN COURSE

Il ne faut pas aller trop vite dès le début d'une longue course.

Il ne faut pas prendre des virages trop larges.

Il ne faut pas oublier de compter les tours dans les épreuves de fond et adapter sa vitesse à la distance.

Il ne faut pas se presser contre les concurrents. Un patin peut heurter l'un des vôtres et causer votre chute.

Il ne faut pas se laisser « mettre en poche ». Quand vous êtes enfermé, efforcez-vous de vous faire jour aussitôt que possible, surtout si la fin de l'épreuve approche.

Il ne faut perdre ni temps ni force en poussant du coude vos adversaires. Ne faites attention qu'à la course.

Il ne faut pas hésiter à faire appel à l'arbitre si vos rivaux commettent des fautes.

Il ne faut pas patiner trop près du bord de la piste. Un coup de patin pourrait heurter la neige qui a été balayée avant la course et si vous ne tombiez pas, votre vitesse serait certainement diminuée.

Il ne faut pas manquer de respirer profondément et régulièrement.

Il ne faut pas lever la tête. Plus votre corps est incliné, moins la résistance offerte par l'air est grande.

Il ne faut pas perdre un pouce de terrain au départ. Soyez bien en équilibre et attendez patiemment, mais en prêtant grande attention au coup de pistolet.

Il ne faut pas s'occuper des clameurs des spectateurs. Elles peuvent vous être adressées pour vous troubler. Patinez votre propre course tout le temps.

Il ne faut pas tourner la tête quand vous produisez un effort soudain. A ce moment, vous devez au contraire concentrer tout votre soin à votre propre position, afin de rester bien en équilibre sur vos pieds.

Il ne faut pas négliger d'observer la glace qui se trouve devant vous. Une petite crevasse suffirait à faire trébucher le patineur imprévoyant.

Il ne faut pas manquer d'étudier avec soin les mouvements et les intentions probables de vos adversaires. Répondez à la vitesse par la vitesse, à la ruse par la ruse, à la loyauté par la loyauté.

Il ne faut pas abandonner la course parce que vous aurez glissé, que vous serez tombé et que vous aurez perdu peut-être même une cinquantaine de mètres. Souvenez-vous qu'une course n'est jamais finie avant que le ruban soit atteint et qu'un cœur brave a arraché plus d'une fois une victoire qui semblait irrémédiablement perdue.

Il ne faut pas faire l'oisif après une épreuve. La transpira-

tion qui vous couvre serait séchée par le froid qui vous engourdirait : il en résulterait une pleurésie, une pneumonie ou des rhumatismes.

Il ne faut pas parler ou crier sans nécessité pendant la course. Vous perdez le souffle dont vous avez besoin et vous levez inconsciemment la tête et les épaules, donnant prise au vent.

Il ne faut pas patiner très vite dès le début de la course. Réservez votre souffle et votre vigueur pour l'effort final.

Il ne faut pas se surcharger de graisse inutile. L'entraînement doit la faire tomber sans que vous perdiez de votre force.

Il ne faut pas porter de jarretières ou de bretelles. Elles empêchent les mouvements des muscles et retardent la circulation. Des pantalons collants sont préférables.

Il ne faut pas oublier, si vous avez des chevilles faibles, de les serrer avec des souliers puissants, en plus des bandes. La bande simple exerce seulement une pression sur un ou deux endroits en particulier. Un soutien pour la cheville étend l'effort sur une plus large surface. Cela donne une sensation de confort au pied.

Il ne faut pas s'énerver avant une course. Vous vous fatigueriez inutilement. La modération doit être votre « modus vivendi » — sauf lorsque vous voulez fournir votre pointe de vitesse.

Il ne faut pas causer avec des amis pendant le repos entre les courses. Méfiez-vous du vent, occupez-vous de votre souffle et de vos muscles. Reposez-vous sur un lit dans une chambre chaude du club-house. Fermez les yeux et reposez votre organisme en vous faisant masser.

Il ne faut pas garder votre costume de patinage entre les courses. Enlevez-le et faites-vous masser tandis qu'on fait sécher votre pantalon.

Il ne faut pas fumer ou absorber des boissons fortes. « Je n'ai jamais fumé un cigare ou une cigarette, ou bu un verre de whiskey dans ma vie », dit le champion Johnny Nilson.

Il ne faut pas manquer de passer une bonne nuit avant la course et vous devez faire attention à ne pas vous surcharger l'estomac.

Il ne faut pas ajouter foi aux histoires que l'on répand sur vos adversaires. Ne croyez jamais qu'ils sont en mauvaise condition, que le médecin leur a interdit de quitter le lit, qu'ils ont subi seulement un entraînement d'un ou deux jours pour la course. Si vous y prêtez attention, lorsqu'arrivera le moment de l'effort final vous vous apercevrez neuf fois sur dix qu'il ne faut pas croire les racontars.

Il ne faut pas être trop confiant. Surtout vers la fin de l'épreuve, même quand vous êtes sûr de vous, ne cessez jamais de maintenir votre plus grande vitesse. Beaucoup de courses ont été gagnées ou perdues dans les 30 derniers mètres. Souvent un patineur se croit vainqueur, il se redresse, ralentit, jette en arrière un sourire triomphant et se voit dépasser par celui qui n'avait aucune chance de le battre.

PRINCIPES ÉLÉMENTAIRES

LES *figures fondamentales* du patinage sont au nombre de quatre :

Dehors en avant ;

Dedans en avant ;

Dehors en arrière ;

Dedans en arrière.

De ces quatre principes, découlent toutes les combinaisons de figures possibles. Nous aurons à parler souvent des carres des patins : c'est pourquoi nous allons en donner la définition avant d'aller plus loin.

La *carre* est l'angle formé par l'intersection du plan vertical et du plan horizontal du patin, ou simplement le tranchant de la lame. Il existe deux carres : la carre extérieure, sur laquelle on fait les dehors, et la carre intérieure qui sert aux dedans.

PREMIERS PAS Pour vos débuts, faites-vous accompagner par un ami ou un professeur, mais autant que possible ne vous faites pas soutenir. Cela déplace le véritable équilibre du patineur, et si vous avez débuté en vous cramponnant à quelqu'un, vous aurez toutes les peines du monde à vous lancer seul ensuite.

Descendez sur la glace avec prudence et surtout bien arrêté. Les pieds en dehors afin d'éviter le glissement, marchez en levant un pied après l'autre, comme si vous vouliez gravir les marches très basses d'un escalier.

Penchez le corps en avant pour contre-balancer la tendance que vous avez de tomber à la renverse.

Ne regardez pas vos pieds et pliez les genoux sans exagération.

Ne vous laissez pas emballer, autrement vous glisseriez et la moindre glissade, à vos débuts, c'est la chute certaine.

Faites donc des petits pas, lents, et en portant chaque fois le poids du corps sur le pied employé. Gardez les pieds rapprochés.

Au bout de deux ou trois séances, si vous n'êtes pas d'une raideur excessive, vous vous tiendrez debout et sans difficulté.

Alors seulement vous commencerez à glisser.

GLISSADE Pour cela, vous mettrez le pied droit, alors que vous l'aviez tourné à l'extérieur précédemment.

Vous donnerez une légère impulsion avec l'autre pied placé un peu en travers, puis vous ramèneriez le premier pied et le poserez à côté du second. Pour la glissade, gardez les pieds très rapprochés l'un de l'autre et très près de la glace, de façon à pouvoir retrouver immédiatement votre équilibre si vous veniez à le perdre.

A chaque pas, portez le corps en avant en même temps que le pied.

Faites d'abord de très petites glissades que vous allongerez progressivement ensuite.

ARRÊT Dès que vous glisserez un peu, apprenez à vous arrêter.

Pour cela, sans trop de hâte, tournez la pointe des deux

pieds à l'intérieur en chassant du talon. Cet arrêt est progressif, mais suffisant pour le moment.

Cependant, nous parlerons ici des autres moyens de s'arrêter, que vous ne pourrez essayer que plus tard.

Le premier est l'arrêt sur un seul pied. Il consiste à placer le pied employé en travers sur la carre du dehors et à se pencher fortement en arrière de façon à provoquer un dérapage. Cet arrêt n'est pas aussi efficace ni aussi instantané que le suivant.

Ce dernier consiste à placer brusquement les deux pieds en travers, presque sur la même ligne, l'un sur la carre du dedans, l'autre sur la carre du dehors. L'on penche également le corps en arrière. Cet arrêt peut s'exécuter à n'importe quelle allure et vous laissera exactement à la place choisie. Il se produira une détente qui projettera le patineur un peu en l'air, car il faut bien que la force acquise se perde.

MANÈGE Un bon procédé pour faciliter aussi bien les virages que les dehors et les dedans est de faire le manège. Cela consiste à tourner en rond en croisant les deux pieds de la façon suivante :

Partez sur une glissade vers la droite sur la carre extérieure, en penchant le corps vers l'intérieur du cercle ; passez le pied gauche par-dessus le droit sur la carre intérieure ; retirez le pied droit et replacez-le comme auparavant à la hauteur du pied gauche, puis reportez ce dernier comme précédemment par-dessus le droit, et ainsi de suite jusqu'à décrire un cercle complet. Puis travaillez ce mouvement en partant sur le dehors gauche. Pour cela, il suffit de remplacer le terme droit par gauche.

SERPENTINE Pour apprendre à passer d'une carre à l'autre sans interruption, ce qui est indispensable pour décrire des sinuosités et faire des virages, le meilleur

moyen est de commencer sur les deux pieds. Pour cela, vous plierez fortement les genoux à chaque changement. Vous partirez, un pied sur la carre extérieure et l'autre sur la carre intérieure, les deux pieds parallèles. Par la flexion des genoux et le déplacement de l'épaule gauche vers la droite, vous irez à droite, puis nouvelle inflexion des genoux et déplacement de l'épaule droite vers la gauche, ce qui vous fera aller à gauche, et ainsi de suite.

FIGURES FONDAMENTALES

DEHORS Les dehors sont une série de courbes effectuées sur les carres extérieures. C'est le prolongement de la glissade. D'une légère poussée du pied gauche, non avec la pointe, mais avec le milieu du patin, partez sur le pied droit, l'épaule droite en avant, le bras droit en avant et semblant indiquer la route à suivre. Tournez doucement les épaules et ramenez l'épaule gauche en avant pendant que la droite passe en arrière, en même temps que le pied gauche, qui était en arrière, passe aussi en avant, de façon à être en position pour faire un dehors sur le pied gauche. Accentuez peu à peu le dehors et exercez-vous à le fermer.

DE D A N S Le dedans se fait sur la carre intérieure. Partir sur
EN AVANT le pied droit, l'épaule *gauche* en avant, le pied gauche en arrière, puis passez progressivement le pied gauche en avant et ramenez l'épaule droite en avant en effaçant la gauche.

MARCHE Avant de s'attaquer au dehors en arrière, tra-
ARRIÈRE vaillez la marche arrière et inspirez-vous, pour cela, des mouvements indiqués pour la marche en avant. La serpentine en arrière est la meilleure méthode.

Pour cela, placez côte à côte les deux pieds, le droit sur la carre extérieure, le gauche sur la carre intérieure, tournez les épaules et les hanches en prenant votre appui sur la carre extérieure. Peu à peu, soulevez le pied posé sur la carre intérieure, et vous arriverez de la sorte à faire des petits dehors en arrière.

Travaillez alors le manège en arrière comme vous l'avez fait en avant.

Faites un dehors en arrière sur le pied droit, croisez le pied gauche en avant sur la carre intérieure, en fléchissant fortement le genou, puis repartez sur le pied droit.

**DEHORS EN
ARRIÈRE**

Se tenant sur la carre intérieure du pied gauche comme appui, partir sur la carre extérieure du pied droit en arrière, l'épaule droite effacée en arrière, l'épaule gauche en avant, le pied gauche en avant du droit. Puis tourner progressivement l'épaule gauche en arrière et passer le pied gauche en arrière.

La reprise se fait sur le pied gauche de la même façon.

**DEDANS EN
ARRIÈRE**

C'est le mouvement le plus ingrat du patinage. Il est fort difficile, mais indispensable à apprendre comme les précédents.

Appuyé sur le dedans du pied gauche comme pour le dehors arrière, l'épaule *gauche* effacée en arrière, la droite en avant, la tête regardant en arrière par-dessus l'épaule droite, partir en arrière sur la carre intérieure du pied droit, le pied gauche en avant, puis progressivement tourner la tête à l'intérieur du cercle, ramener l'épaule droite en arrière et la gauche en avant, le pied gauche en arrière.

Reprendre de la même façon sur le pied gauche.

Ces quatre mouvements seront exécutés d'abord en demi-cercle, le passage du pied et de l'épaule se faisant à la moitié du

demi-cercle. En les accentuant et en les fermant, ce sont des figures d'école appelées huit et dont nous reparlerons.

CROISÉS Les croisés sont un excellent exercice pour travailler les mouvements d'épaules.

Partant dans la position du dehors à droite, forcez la position de l'épaule gauche à la fin du dehors et croisez le pied gauche par-dessus le droit dans la position du dehors à gauche. Retirez alors le pied droit de la glace et partez sur le gauche. A la fin du dehors à gauche, forcez l'épaule droite et recommencez le mouvement. En même temps que l'on force la position de l'épaule, il faut faire pivoter la taille et le buste autour des hanches.

Voilà pour les croisés en avant. Pour les croisés en arrière, qui sont d'un très joli effet, prenez la position du dehors en arrière vers la droite et forcez l'épaule gauche en arrière, en passant le pied gauche derrière le droit : même technique que pour le croisé en avant.

TROIS Avant de passer à l'étude des figures d'école, exercez-vous au trois.

Le trois consiste à passer brusquement du dehors avant droit au dedans arrière gauche sur le même pied. Commencez la figure sur les deux pieds de la façon suivante :

Partez en même temps sur le dehors avant droit et sur le dedans avant gauche, l'épaule droite en avant, la gauche effacée en arrière.

Ramenez l'épaule gauche en avant en effaçant la droite en arrière, puis forcez la gauche en avant et la droite en arrière, en fléchissant les genoux et en passant sur le dehors arrière gauche et le dedans arrière droit.

FIGURES D'ECOLE

PAR figures d'école, on entend les figures classiques parmi lesquelles on choisit les figures imposées de tous les concours.

Ces figures portent des numéros établis par l'Union Internationale de Patinage et des coefficients de difficulté allant de 1 à 5 par lesquels on multiplie le nombre de points donnés par le jury d'après une échelle de 0 à 6.

Les règles du style international dans lequel ces figures doivent être exécutées peuvent être consultées page 107.

ABRÉVIATIONS Voici les abréviations servant à désigner chaque mouvement avec l'abréviation correspondante en anglais et allemand, ce qui permettra de lire n'importe quel programme de concours.

	EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS	EN ALLEMAND
Droit	d	R	R
Gauche	g	L	L
Avant	v	t	v
Arrière	r	b	r
Dehors	H	o	a
Dedans	D	i	e
Trois	T	T	D
Boucle	B	LP	S

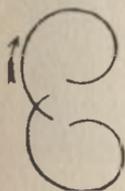
	EN FRANÇAIS	EN ANGLAIS	EN ALLEMAND
Bracket	Bk	B	GD
Rocker	R	RK	W
Contre-rocking	C	C	GW

Nous allons étudier à présent la technique des figures d'école que nous passerons toutes successivement en revue. Nous ne parlerons que de la technique sur le pied droit. Nos lecteurs n'auront qu'à intervertir les termes pour les mouvements sur le pied gauche.

HUIT

COEFFICIENT

- | | |
|----------------------|---|
| 1. Hvd—Hvg | 1 |
| 2. Dvd—Dvg | 1 |
| 3. Hrd—Hrg | 1 |
| 4. Drd—Drg | 2 |



I. *Dehors avant droit*. Reprise. *Dehors avant gauche*. — Prendre l'équilibre sur le pied gauche, bien arrêté, et partir sur la carre extérieure du pied droit, le genou plié.

Épaule droite en avant, gauche en arrière. Pied gauche en arrière du droit. Garder cette position jusque vers la fin du cercle où il faudra passer progressivement l'épaule gauche en avant, effacer la droite en arrière à l'intérieur du cercle, passer le pied gauche en avant, surplombant le droit, la pointe du pied en bas et tournée à l'extérieur. Revenu presque au point de départ, pencher le corps en avant en même temps que l'on pose le pied gauche sur la carre extérieure et partir comme précédemment. La tête reste tournée dans la direction du mouvement tout le temps.

2. *Dedans avant droit*. Reprise. *Dedans avant gauche*. — Prendre appui sur le pied gauche, partir sur la carre intérieure

du pied droit, le genou plié, l'épaule *gauche* en avant, la droite en arrière à l'extérieur du cercle, le pied gauche en arrière.

Garder la position jusque vers la fin du cercle, passer progressivement l'épaule *droite* en avant en effaçant la gauche

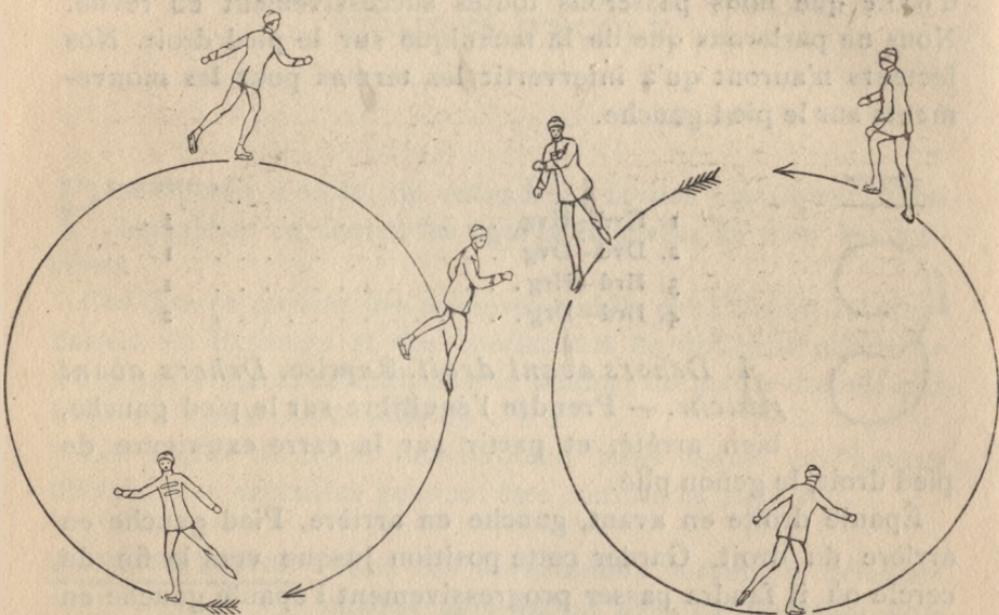


Fig. 1. — Dehors avant droit.

Fig. 2. — Dedans avant droit.

à l'intérieur du cercle, passer le pied gauche en avant. La reprise sur le dedans du pied gauche se fait de la même façon que dans le dehors, en remplaçant le terme dehors par dedans. La tête dans la direction du mouvement.

3. *Dehors arrière droit*. Reprise. *Dehors arrière gauche*. — Appui sur le pied gauche, l'épaule gauche en avant à l'extérieur du cercle, la droite en arrière à l'intérieur, la tête regardant

LES SPORTS D'HIVER



ULRICH SALCHOW (de Stockholm). — Neuf fois champion du monde et huit fois champion d'Europe.



GUSTAV HUGEL (de Vienne). — Champion du monde en 1897, 1899 et 1900.

LES SPORTS D'HIVER



E. HERZ (de Vienne), N. PANIN (de Saint-Petersbourg). — On remarquera la parfaite correction des positions de ces champions, connus pour l'élégance de leur jeu.

dant en arrière à l'intérieur, partir en arrière sur la carre extérieure du pied droit, en plaçant aussitôt le pied gauche devant le droit.

Vers le milieu du cercle, commencez à ramener l'épaule gauche en arrière, à tourner la tête en arrière à l'extérieur, à passer en

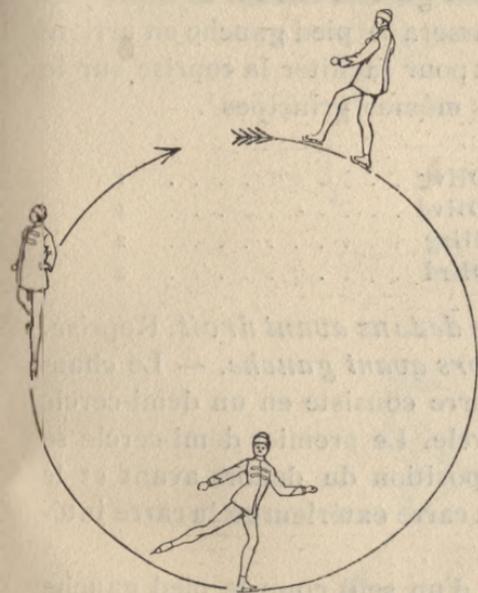


Fig. 3. — Dehors arrière gauche.

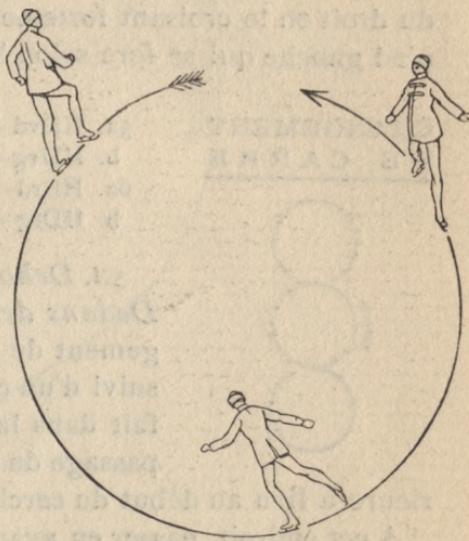


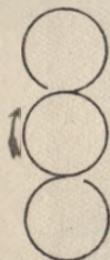
Fig. 4. — Dedans arrière gauche.

arrière le pied gauche. Pour la reprise sur le dehors arrière gauche, ramener par un léger balancement le pied gauche en avant et le lancer en arrière en le reposant sur la carre extérieure gauche, en même temps que l'on commence à ramener progressivement en arrière, épaule et pied droits en tournant la tête.

4. *Dedans arrière droit*. Reprise. *Dedans arrière gauche*. — Prendre l'appui sur la carre intérieure du pied gauche,

l'épaule gauche un peu en arrière de la droite, les deux bras portés à gauche, la tête légèrement à droite, le pied droit fortement croisé derrière le pied gauche. En équilibre sur le pied gauche, lancer d'un coup les deux bras à droite en même temps que le pied droit sur la carre intérieure et partir en arrière, en conservant la tête droite et le pied gauche devant le droit jusqu'au milieu du cercle où l'on passera le pied gauche en arrière du droit en le croisant fortement pour faciliter la reprise sur le pied gauche qui se fera selon les mêmes principes¹.

**CHANGEMENT
DE CARRE**



5a. HDvd—DHvg	1
b. HDvg—DHvd	1
6a. HDrd—DHrg	2
b. HDrg—DHrd	2

5a. *Dehors dedans avant droit*. Reprise. *Dedans dehors avant gauche*. — Le changement de carre consiste en un demi-cercle suivi d'un cercle. Le premier demi-cercle se fait dans la position du dehors avant et le passage de la carre extérieure à la carre intérieure a lieu au début du cercle.

A cet endroit, passer en avant d'un seul coup le pied gauche en balançant toute la jambe, en avançant l'épaule gauche et en reculant l'épaule droite. Ce mouvement effectué, ramenez le pied gauche et l'épaule gauche en arrière et passez en même temps sur la carre intérieure du pied droit en fléchissant fortement le genou. Terminer le mouvement comme la fin du dedans avant sur le pied droit.

La reprise se fait sur le dedans avant gauche. Au début du

¹ Ayant indiqué le départ des quatre figures fondamentales, nous ne reparlerons plus du départ dans les autres figures d'école, il n'y aura qu'à se reporter aux départs des quatre huit sur le dehors avant et arrière et le dedans avant et arrière.

cercle, ramener en arrière l'épaule droite, plier fortement le genou, passer le pied droit d'arrière en avant. Puis avancer

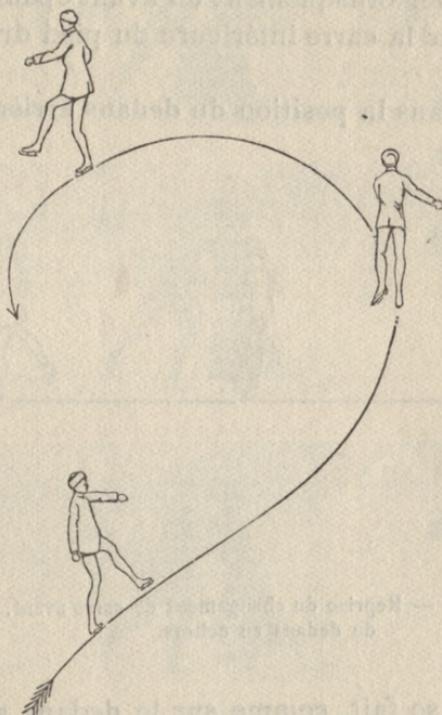


Fig. 5a. — Changement de carre avant, du dehors au dedans.

l'épaule gauche en avant et ramener le pied droit en arrière, et terminer dans la position du dehors en avant sur le pied gauche.

5b. *Dehors dedans avant gauche. Reprise. Dedans dehors avant droit.* — Même technique. Intervertir les termes droit par gauche.

6a. *Dehors dedans arrière droit. Reprise. Dedans dehors arrière gauche.* — Départ du dehors arrière sur le pied droit.

Au début du cercle, forcer l'épaule gauche en arrière et lancer la jambe gauche nettement en arrière.

Puis ramener brusquement en avant épaule et pied gauches en passant sur la carre intérieure du pied droit, en tournant la tête à droite.

Terminer dans la position du dedans arrière sur le pied droit.

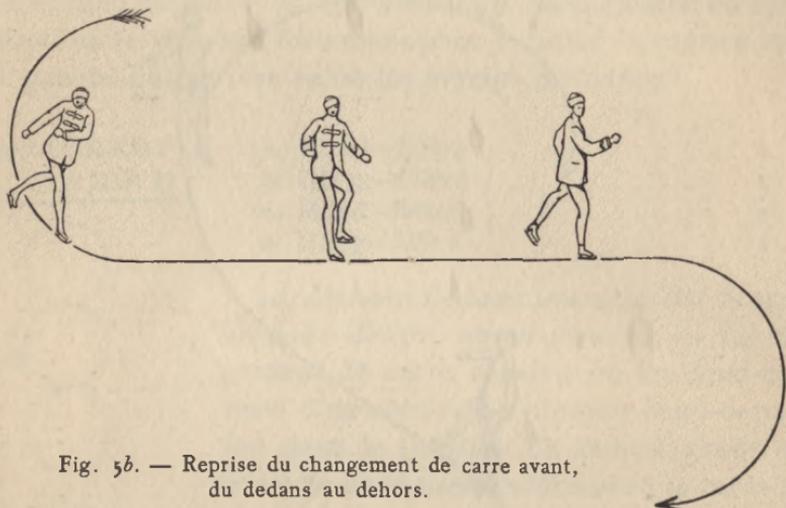


Fig. 5b. — Reprise du changement de carre avant, du dedans au dehors.

La reprise se fait, comme sur le dedans arrière, sur le pied gauche au début du cercle. Alors que le pied droit se trouve en arrière, le croiser le plus possible derrière le pied gauche, se pencher fortement vers l'extérieur en avançant l'épaule droite très en avant, en pliant fortement le genou gauche. Puis, d'un seul coup, passez sur la carre extérieure du dehors arrière, en passant le pied droit devant, en ramenant l'épaule droite en arrière, en tournant la tête à gauche. Terminez le mouvement dans la position du dehors arrière sur le pied gauche.

6b. Dehors dedans arrière gauche. Reprise. Dedans dehors

LES SPORTS D'HIVER



Cliche Pathé

LA VALSE SUR LA GLACE. — Décomposition cinématographique de la valse sur la glace,
par Mlle Luling et M. Sabouret, à Gérardmer.

LES SPORTS D'HIVER



FIGURES LIBRES. — *Un saut.* Ce mouvement, bien exécuté, est extrêmement gracieux, mais il présente une réelle difficulté.



FIGURES LIBRES. — *Un arrêt sur la pointe.* Il faut être une patineuse habile pour réussir ce mouvement qui exige beaucoup de précision.

arrière droit. — Même technique que la précédente figure, en intervertissant les termes.

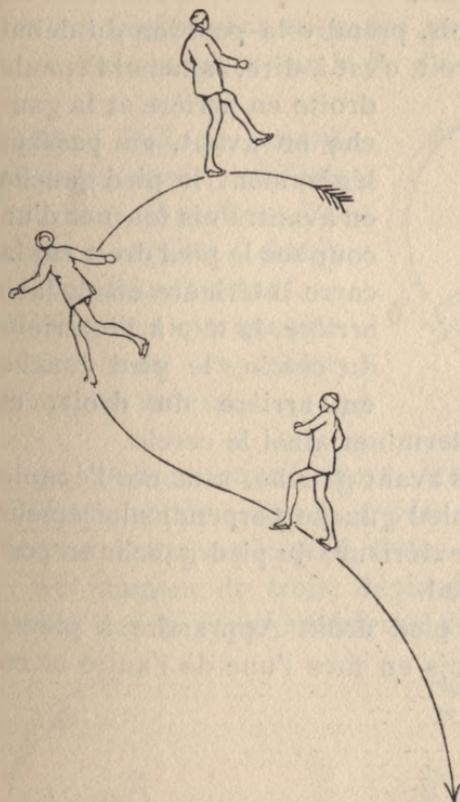


Fig. 6a. — Changement de carre arrière du dehors au dedans.

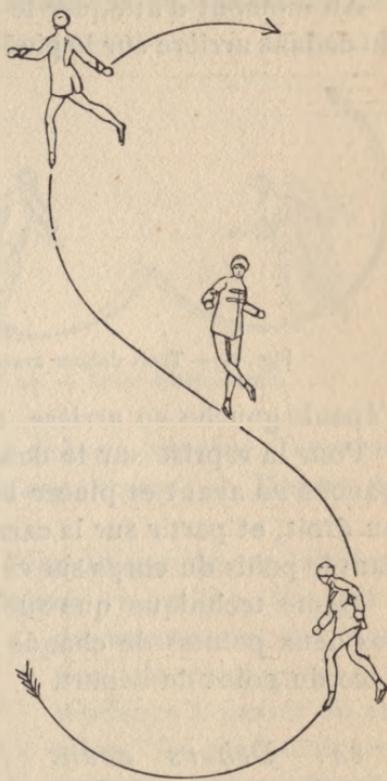
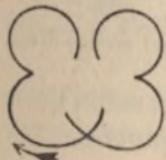


Fig. 6b. — Reprise du changement de carre arrière du dedans au dehors.

TROIS



- | | |
|-----------------------------|---|
| 7. HvdTDr—HvgTDr | 1 |
| 8a. HvdTDr—DrgTHv | 2 |
| b. HvgTDr—DrdTHv | 2 |
| 9a. DvdTHr—HrgTDv | 1 |
| b. DvgTHr—HrdTDv | 1 |

7. *Dehors avant droit, trois, dedans arrière.* Reprise. *Dehors avant gauche, trois, dedans arrière.* — Départ dans la position du dehors avant droit.

Au moment d'attaquer le trois, prendre la position du début du dedans arrière sur le pied droit, c'est-à-dire, ramener l'épaule

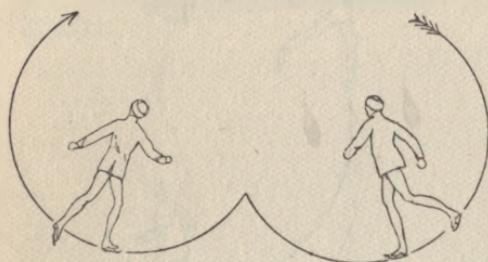


Fig. 7. — Trois dehors avant.

droite en arrière et la gauche en avant, en passant légèrement le pied gauche en avant. Puis tourner d'un coup sec le pied droit sur la carre intérieure en dedans arrière, la tête à l'intérieur du cercle, le pied gauche en arrière du droit, et

l'épaule gauche en arrière, et terminer ainsi le cercle.

Pour la reprise sur le dehors avant gauche, ramener l'épaule gauche en avant et placer le pied gauche perpendiculairement au droit, et partir sur la carre extérieure du pied gauche en portant le poids du corps sur ce pied.

Même technique que sur le pied droit. Apprendre à placer les deux pointes de chaque trois en face l'une de l'autre et en face du point de départ.

8a. *Dehors avant droit, trois, dedans arrière.* Reprise *Dedans arrière gauche, trois, dehors avant.* —

Jusqu'à la reprise, c'est la même figure que la

précédente. La reprise se fait sur le dedans arrière gauche, dans la même position que le dedans arrière sur le pied gauche.

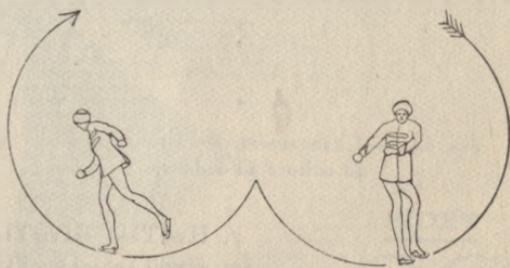


Fig. 8b. — Reprise du trois dedans arrière droit.

Au moment de faire le trois, ramener légèrement le pied droit en arrière, tourner la tête à gauche, et ramener l'épaule gauche en arrière en même temps que le pied, par un balancement, revient légèrement en avant pour retourner de suite en arrière et revenir en avant sur la fin du dehors avant.

8b. *Dehors avant gauche, trois, dedans arrière.* Reprise. *Dedans arrière droit, trois, dehors avant.* — Même technique que précédemment, en changeant les termes.

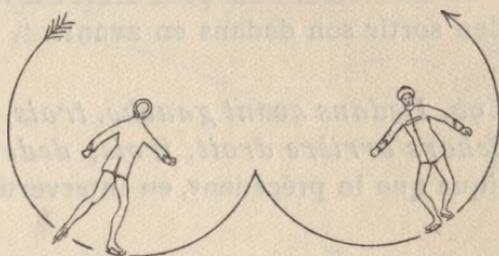


Fig. 9a. — Trois dedans avant.

9a. *Dedans avant droit, trois, dehors arrière.* Reprise. *Dehors arrière droit, trois, dedans avant.* — Départ du dedans avant sur le pied droit.

Au moment du trois, déplacer l'épaule gauche en arrière, passer sur la carre extérieure du dehors en arrière. Par suite du mouvement de rotation, le pied gauche a tendance à passer en arrière. Le maintenir en avant et le passer ensuite en arrière pour finir le dehors en arrière.

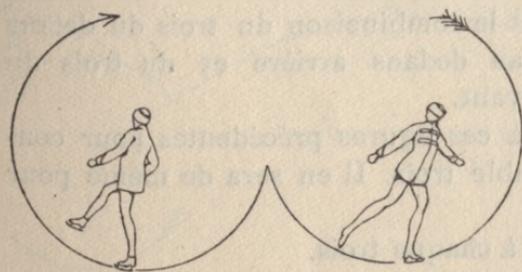


Fig. 9b. — Reprise du trois dehors arrière gauche.

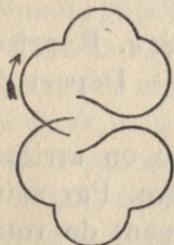
La reprise se fait sur le dehors arrière du pied gauche dans la position classique, jusqu'au moment de faire le trois où l'on ramène brusquement l'épaule gauche en avant, en passant sur la carre

intérieure du dedans avant, et en faisant exécuter au pied droit en l'air une volte autour de la cheville et du genou, c'est-à-dire en lui faisant dessiner en l'air un trois du dedans arrière au dehors avant, soit exactement le contraire du pied gauche sur la glace.

Ce mouvement du pied droit est fort gracieux et permet de bien sortir son dedans en avant.

9b. *Dedans avant gauche, trois, dehors arrière.* Reprise. *Dehors arrière droit, trois, dedans avant.* — Même technique que le précédent, en intervertissant les termes.

DOUBLE TROIS



10. HvdTHrTHv—HvgTDrTHv	1
11. DvdTHrTDv—DvgTHrTDv	1
12. HrdTDvTHr—HrgTDvTHr	1
13. DrdTHvTDr—DrgTHvTDr	2

10. *Dehors avant droit, trois, dehors arrière, trois, dehors avant.* Reprise. *Dehors avant gauche, trois, dedans arrière, trois, dehors avant.* — Le double trois est la combinaison du trois du dehors avant au dedans arrière et du trois du

dedans arrière au dehors avant.

Il suffit de se reporter à ces figures précédentes pour connaître la technique du double trois. Il en sera de même pour 11, 12 et 13.

Plier fortement le genou à chaque trois.

11. *Dedans avant droit, trois, dehors arrière, trois, dedans avant.* Reprise. *Dedans avant gauche, trois, dehors arrière, trois, dedans avant.*

12. *Dehors arrière droit, trois, dedans avant, trois,*

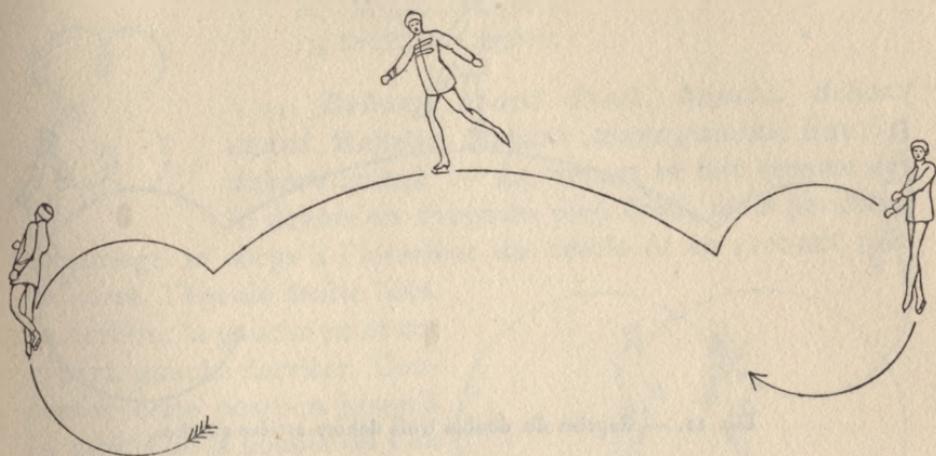


Fig. 10. — Double trois dehors avant droit.



Fig. 11. — Reprise du double trois dedans avant gauche.

dehors arrière. Reprise. Dehors arrière gauche, trois, dedans avant, trois, dehors arrière.

13. *Dedans arrière droit, trois, dehors avant, trois,*

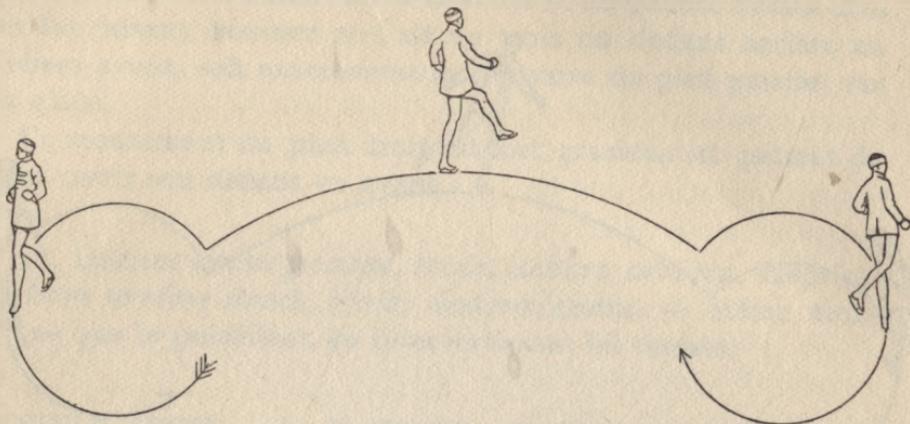


Fig. 12. — Reprise du double trois dehors arrière gauche.

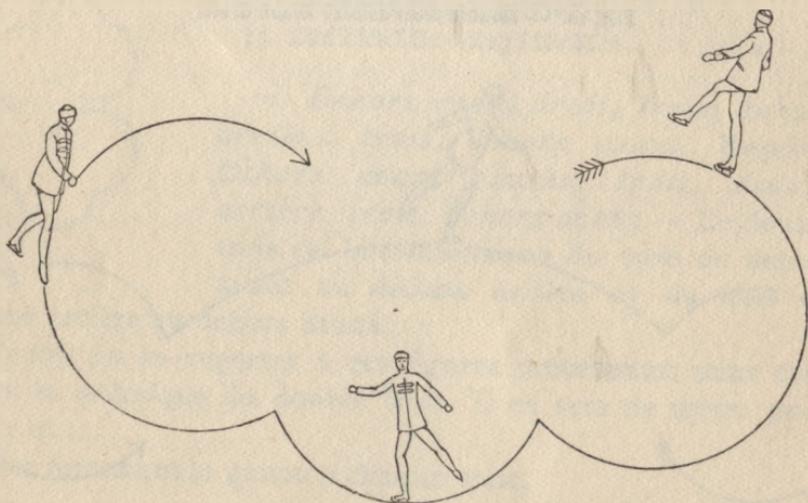
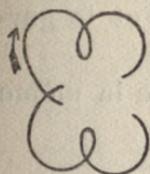


Fig. 13. — Double trois dedans arrière droit.

dedans arrière. Reprise. Dedans arrière gauche, trois, dehors avant, trois, dedans arrière.

BOUCLE

14. HvdBHv—HvgBHv	2
15. DvdBDv—DvgBDv	2
16. HrdBHR—HrgBHR	2
17. DrdBDR—DrgBDR	2



14. *Dehors avant droit, boucle, dehors avant. Reprise. Dehors avant gauche. Boucle, dehors avant.* — Le départ se fait comme sur

le dehors en avant du pied droit, mais penchant

davantage le corps à l'intérieur du cercle et en prenant plus de carre, l'épaule droite bien en arrière, la gauche en avant le pied gauche derrière. Conserver cette position jusqu'à la moitié de la boucle où l'on marquera un léger temps d'arrêt, pour s'exercer. Avec la pratique, le temps d'arrêt disparaîtra. Puis, d'un seul coup, faire passer l'épaule gauche

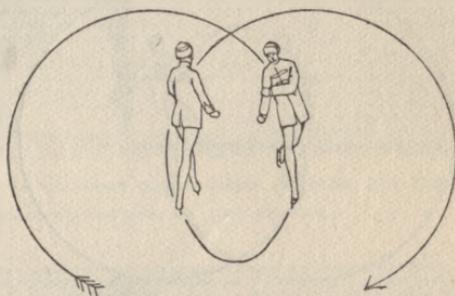


Fig. 14. — Boucle dehors avant droit.

en avant et en même temps lancer le pied gauche d'arrière en avant en le tenant le plus loin possible, jusqu'à la fin du mouvement. La reprise se fait sur le dehors avant gauche.

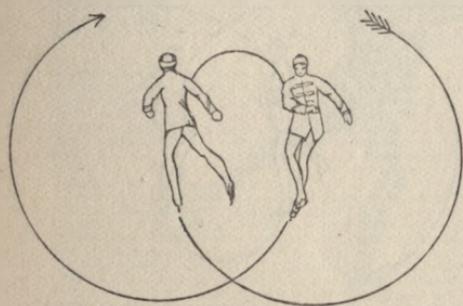


Fig. 15. — Boucle dedans avant gauche.

15. *Dedans avant droit, boucle, dedans avant. Reprise. Dedans avant gauche, Boucle, dedans avant.* —

Partir dans la position du

dedans en avant sur le pied droit, l'épaule gauche en avant, le

pied gauche en arrière. Conserver la position jusqu'au milieu de la boucle, marquer le temps d'arrêt et faire passer d'un coup l'épaule droite en avant et le pied gauche en avant, et le garder le plus loin possible.

La reprise se fait sur le dedans avant gauche de la même façon.

16. *Dehors arrière droit, boucle, dehors arrière.* Reprise. *Dehors arrière gauche, boucle, dehors arrière.* — Partir

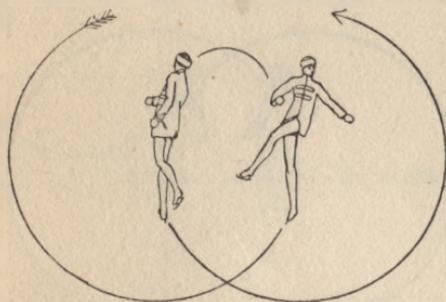


Fig. 16. — Boucle dehors arrière droit.

dans la position du dehors arrière, mais conserver la jambe en avant et l'épaule gauche en avant jusqu'au milieu de la boucle : là, d'un seul coup, faire tourner les épaules et passer la jambe en arrière. Pendant le mouvement, conserver la jambe employée très fléchie. La reprise

se fait de même façon sur le dehors arrière gauche.

17. *Dedans arrière droit, boucle, dedans arrière.* Reprise. *Dedans arrière gauche, boucle, dedans arrière.* — Départ dans la position du dedans arrière droit que l'on conserve jusqu'au milieu de la boucle où, forçant le pivotement des hanches, l'on tourne les épaules et l'on passe le

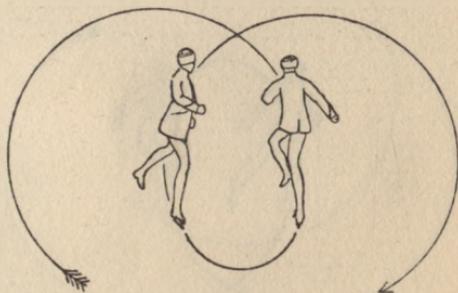


Fig. 17. — Boucle dedans arrière droit.

pied gauche en arrière, par un balancé assez prononcé qui permet de bien sortir la boucle.

LES SPORTS D'HIVER



M. et Mme EDGAR SYERS (de Londres). — Ces deux remarquables patineurs ont remporté le championnat du monde par couples, en 1902 et 1904.



M. et Mme JOHNSON (de Londres). — Champions du monde par couples, en 1909, ils comptent parmi les plus élégants patineurs connus.

LES SPORTS D'HIVER



LE PATINAGE PAR COUPLES. — Miss Harrison et M. Brokaw, patinant ensemble à Saint-Moritz, ont remporté de vrais triomphes auprès des amateurs.

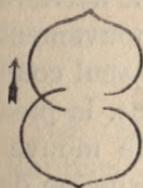


Mlle HUBLER et M. BERGER (de Munich). — Champions du monde par couples, en 1906, 1907, 1908 et 1910.

La reprise se fait de même sur le dedans arrière du pied gauche.

BRACKET

18a.	HvdBkDr—DrgBkHv	3
b.	HvgBkDr—DrdBkHv	3
19a.	DvdBkHr—HrgBkDv	3
b.	DvgBkHr—HrdBkDv	3



18a. *Dehors avant droit, bracket, dedans arrière. Reprise. Dedans arrière gauche, bracket, dehors avant.* — 1^{re} Méthode. Départ sur le dehors avant droit. Garder la position

jusqu'au moment de faire le bracket; alors, par un double balancement du pied gauche qui doit passer en avant, revenir de dix centimètres en arrière, et tourner d'un coup le pied droit sur le dedans arrière droit, en même temps que l'épaule droite qui se trouvait en avant passe en arrière et que le pied gauche décrit dans l'air le mouvement du bracket du dedans avant gauche au dehors arrière gauche.

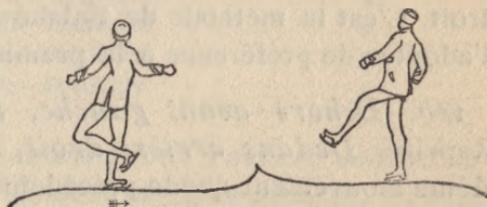


Fig. 18a. — Bracket dehors avant.

Après le bracket, ramener épaules et pied dans la position de la fin du dedans en arrière. La reprise se fait sur le dedans arrière gauche et dans la position de ce mouvement.

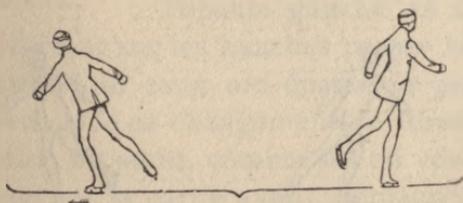


Fig. 18b. — Bracket dedans arrière.

Avant de faire le bracket, ramener le pied droit en arrière, produire le même balancement que précédemment en décrivant en l'air le bracket du

dehors arrière droit au dedans avant droit et tourner les épaules d'un seul coup. Terminer dans la position du dehors avant gauche.

2° Méthode. Départ sur le dehors avant droit en exagérant cette position avec le pied gauche en arrière et croisé derrière le droit. Forcer l'épaule droite dans la direction du mouvement et au moment d'exécuter le bracket, faire passer d'un seul coup très sec, l'épaule droite en arrière, la gauche en avant, le pied gauche en avant croisé devant le droit et terminer le mouvement dans cette position. La reprise se fait selon le principe de celle du dedans arrière gauche. Mais presque aussitôt, tourner en arrière la tête, l'épaule et la jambe droite et d'un coup tourner sur le dehors avant gauche en passant en arrière le pied droit. C'est la méthode de Salchow que nous recommanderons d'adopter de préférence à la première.

18b. *Dehors avant gauche, bracket, dedans arrière.* Reprise. *Dedans arrière droit, bracket, dehors avant.* — Même mouvement que le précédent, mais en commençant sur le pied gauche.

19a. *Dedans avant droit, bracket, dehors arrière.* Reprise. *Dehors arrière gauche, bracket, dehors avant.* — Départ

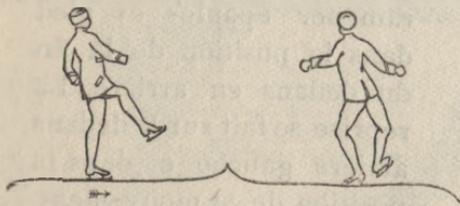


Fig. 19a. — Bracket dedans avant.

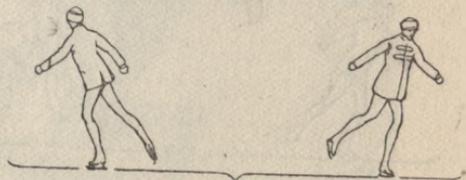


Fig. 19b. — Bracket dehors arrière.

dans la position du dedans avant droit. Avant de faire le bracket, passer le pied gauche devant et tourner brusquement

sur le dehors arrière en passant d'un coup le pied gauche en arrière ainsi que l'épaule gauche, tout comme dans le rocker.

Le reprise se fait sur le dehors arrière gauche. Au moment de faire le bracket, forcer la jambe droite en arrière et tourner vivement les épaules en passant sur le dedans avant gauche avec le pied droit en arrière.

19b. *Dedans avant gauche, bracket, dehors arrière.* Reprise. *Dehors arrière droit, bracket, dedans avant.* — Même mouvement que le précédent, mais en commençant sur le dedans avant gauche.

ROCKER

20a.	HvdRHr—HrgRHv	4
b.	HvgRHr—HrdRHv	4
21a.	DvdRDr—DrgRDv	4
b.	DvgRDr—DrdRDv	4



20a. *Dehors avant droit, rocker, dehors arrière.* Reprise. *Dehors arrière gauche, rocker, dehors avant.* — Partir dans la position du dehors avant droit, puis presque aussitôt passer le pied gauche en avant croisant fortement le droit et forcer l'épaule gauche en avant; alors d'un seul coup,

pivotant sur les hanches passer sur le dehors arrière, en ramenant d'un coup sec épaule et pied gauches en arrière. Pour arriver à ce changement de direction subit, il faut soulever le talon du patin, comme si l'on voulait faire une pointe et, pivotant sur la partie avant, replacer le talon dans la même direction mais en sens opposé. Plier fortement le genou, au moment du changement de direction, pencher le corps en arrière et à l'intérieur de la courbe et tourner la tête brusquement en même temps que les hanches, les épaules et les pieds.

Une fois le rocker fait, bien forcer l'épaule gauche en arrière pour terminer la courbe et revenir presque au point où l'on a exécuté le mouvement tournant. La reprise se fait en repartant

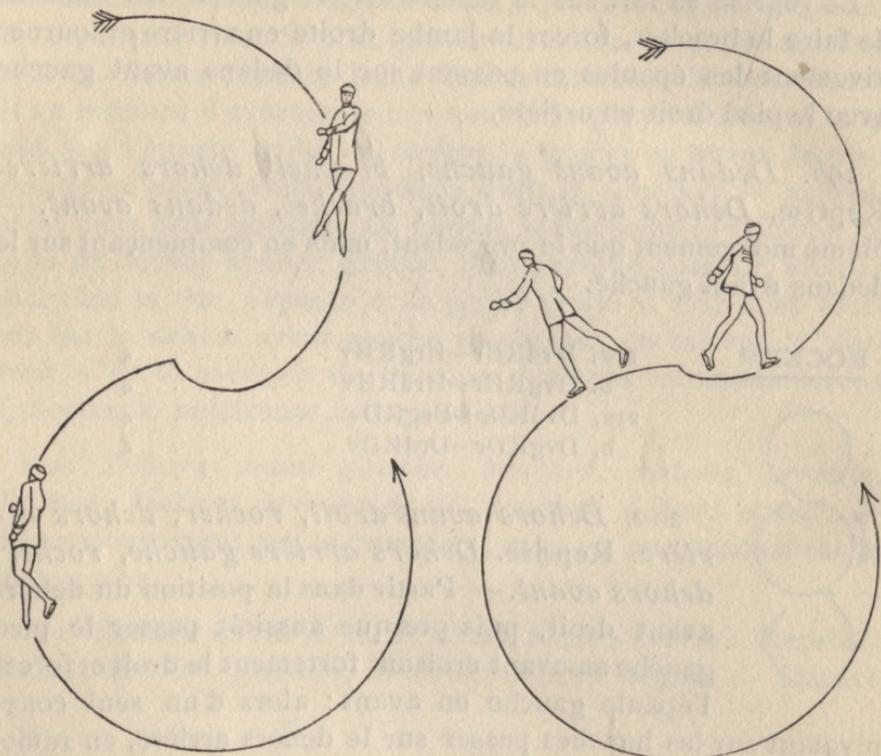


Fig. 20a. — Rocker dehors avant.

Fig. 20b. — Reprise du rocker dehors arrière sur pied gauche.

aussitôt sur le dehors arrière gauche. Forcer en arrière le pied droit et l'épaule droite, la tête dans la direction du mouvement, et d'un seul coup, passer sur le dehors avant gauche, en pivotant sur les hanches et en ramenant en avant épaule et pied droits ainsi que la tête. Le pivotement du patin se fait sur l'arrière. Aussitôt le rocker effectué, repasser en arrière épaule et

piéd droits dans la position du départ du dehors en avant, de façon à pouvoir terminer la courbe en repassant en avant pied et épaule droits vers la fin du mouvement.

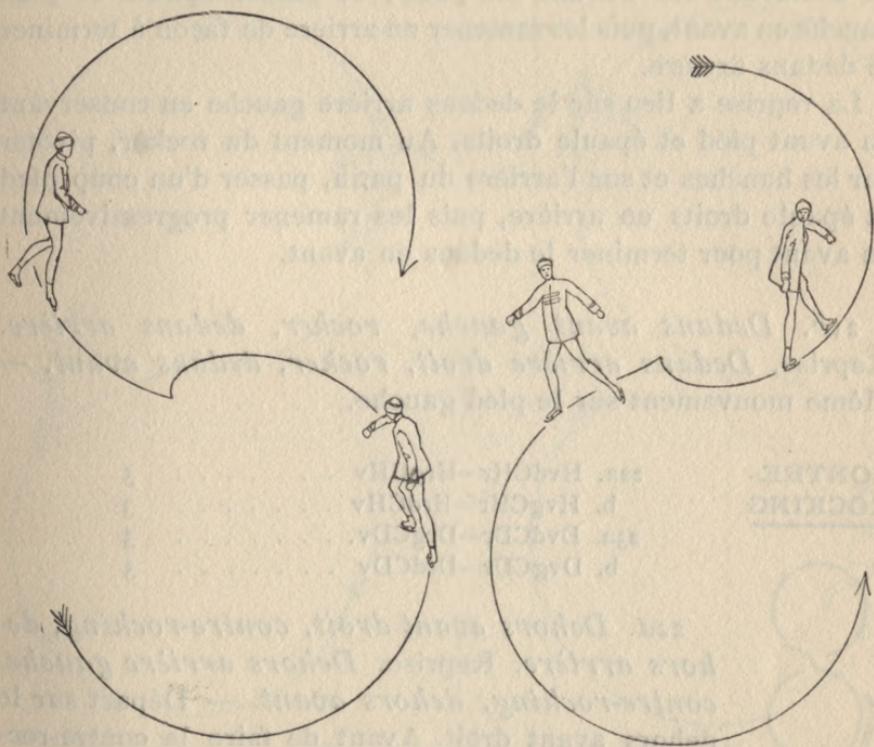


Fig. 21a. — Rocker dedans avant droit.

Fig. 21b. — Reprise du rocker dedans arrière gauche.

20b. *Dehors avant gauche, rocker, dehors arrière.* Reprise. *Dehors arrière droit, rocker, dehors avant.* — Même mouvement que précédemment, en commençant sur le piéd gauche.

21a. *Dedans avant droit, rocker, dedans arrière.* Reprise. *Dedans arrière gauche, rocker, dedans avant.* — Départ

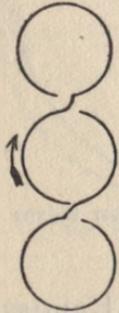
dans la position du dedans avant droit. Garder le pied gauche en arrière et l'épaule droite en avant, jusqu'au moment de faire le rocker. Alors d'un seul coup, passer sur le dedans arrière en se soulevant sur l'avant du patin, et passer épaule et pied gauche en avant, puis les ramener en arrière de façon à terminer le dedans arrière.

La reprise a lieu sur le dedans arrière gauche en conservant en avant pied et épaule droits. Au moment du rocker, pivoter sur les hanches et sur l'arrière du patin, passer d'un coup pied et épaule droits en arrière, puis les ramener progressivement en avant pour terminer le dedans en avant.

21b. *Dedans avant gauche, rocker, dedans arrière.*
Reprise. *Dedans arrière droit, rocker, dedans avant.* —
Même mouvement sur le pied gauche.

CONTRE-ROCKING

22a. HvdCHr—HrgCHv	3
b. HvgCHr—HrdCHv	3
23a. DvdCDr—DrgCDv	3
b. DvgCDr—DrdCDv	3



22a. *Dehors avant droit, contre-rocking, dehors arrière.* Reprise. *Dehors arrière gauche, contre-rocking, dehors avant.* — Départ sur le dehors avant droit. Avant de faire le contre-rocking, balancer la jambe gauche en avant et la ramener en arrière, le tout sans exagération, puis d'un seul coup passer sur le dehors arrière en gardant momentanément le pied gauche devant ainsi

que l'épaule gauche.

Ensuite, ramener en arrière pour terminer le dehors épaule et pied gauches.

La reprise se fait sur le dehors arrière gauche, en forçant le

pied et l'épaule gauche, en arrière et en passant brusquement sur le dehors avant en ramenant d'un coup en avant l'épaule droite et le pied droit à la hauteur du pied gauche, puis derrière,

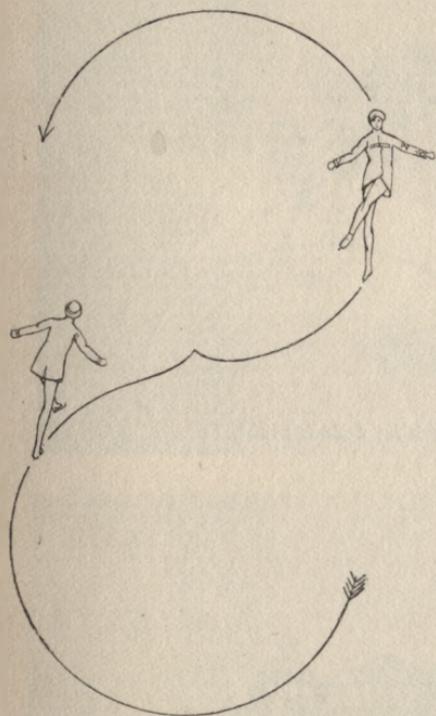


Fig. 22a. — Contre-rocking dehors avant.

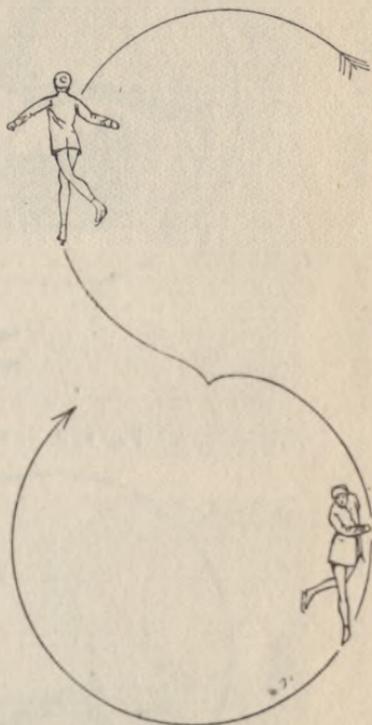


Fig. 22b. — Reprise du contre-rocking sur le dehors arrière droit.

de façon à pouvoir terminer le dehors en passant le pied droit en avant.

22b. *Dehors avant gauche, contre-rocking, dehors arrière.*
Reprise. Dehors arrière droit, contre-rocking, dehors avant.
 — Même mouvement que le précédent, mais en commençant sur le pied gauche.

23a. *Dedans avant droit, contre-rocking, dedans arrière.*

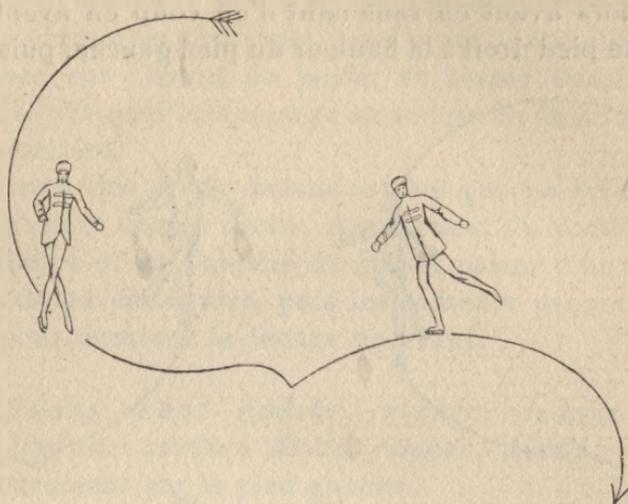


Fig. 23 a. — Contre-rocking dedans avant.

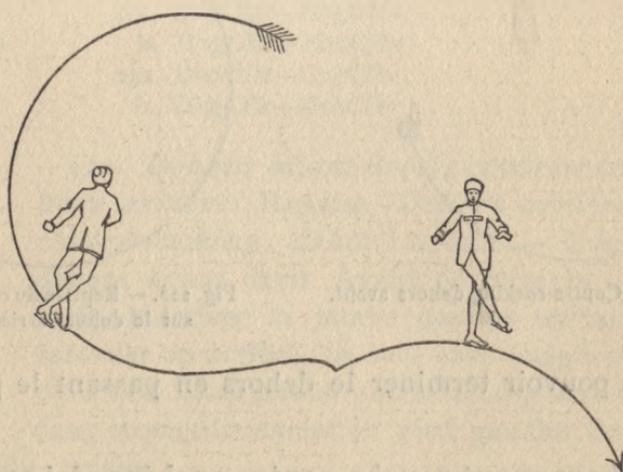


Fig. 23 b. — Reprise du contre-rocking dedans arrière gauche.

Reprise. *Dedans arrière gauche, contre-rocking, dedans avant.* — Départ sur le dedans avant droit en se penchant un

LES SPORTS D'HIVER



C LA VALSE SUR LA GLACE. — M. et Mlle LINDAHL, réputés pour leur habileté de patineurs.



LA VALSE SUR LA GLACE. — Mlle NAUDIN et M. DEL VALLE, valsant sur la glace à Chamoniix.



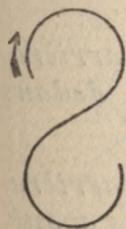
LE NORVÉGIEN OSCAR MATHIESEN.
Champion du monde, en 1908 et 1909, pour le patinage de vitesse.

peu fortement à l'intérieur. Au moment de faire le contre-rocking, balancer le pied gauche d'arrière en avant et le ramener en arrière, puis en avant en même temps que l'on passe sur le dedans arrière. Terminer dans la position du dedans arrière. La reprise a lieu sur le dedans arrière gauche. Pour faire le contre-rocking, ramener d'un coup pied et épaule droits en arrière, passer d'un seul coup sur le dedans avant en passant en avant épaule et pied droits, puis les ramener en arrière et les repasser progressivement en avant pour terminer le dedans en avant.

23b. *Dedans avant gauche, contre-rocking, dedans arrière.* Reprise. *Dedans arrière droit, contre-rocking, dedans avant.* — Même technique, mais en débutant sur le pied gauche.

**HUIT SUR
UN PIED**

24a. HDvd—DHvg.	2
b. HDvg—DHvd.	2
25a. HDrd—DHrg.	3
b. HDrg—DHrd.	3



24a. *Dehors dedans avant droit.* Reprise. *Dedans dehors avant gauche.* — Partir dans la position du dehors avant droit, faire le changement de carre vers le centre et terminer sur le dedans avant droit.

Reprendre sur le dedans avant gauche, changer de carre et terminer sur le dehors avant gauche¹.

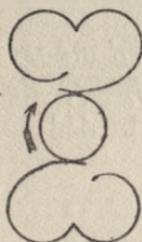
¹ Pour les détails, il suffit de se reporter à la technique du changement de carre. Étant à présent entrés dans les figures composées, nous n'insisterons pas sur leur technique. Il suffira au lecteur de se reporter aux techniques de chaque mouvement simple, tel que dehors, dedans, trois, double-trois, boucle, bracket, et d'y assimiler la technique du changement de carre, ce qui donnera celle de tous les mouvements qui vont suivre.

24b. *Dehors dedans avant gauche. Reprise. Dedans dehors avant droit.*

25a. *Dehors dedans arrière droit. Reprise. Dedans dehors arrière gauche.*

25b. *Dehors dedans arrière gauche. Reprise. Dedans dehors arrière droit.*

**CHANGEMENT
DE CARRE-TROIS**



26a. HDvdTHr—HDrgTHv	2
b. HDvgTHr—HDrdTHv	2
27a. DHvdTDr—DHrgTDv	3
b. DHvgTDr—DHrdTDv	3

26a. *Dehors dedans avant droit, trois, dehors arrière. Reprise. Dehors dedans arrière gauche, trois, dehors avant.*

26b. *Dehors dedans avant gauche, trois, dehors arrière. Reprise. Dehors dedans arrière droit, trois, dehors avant.*

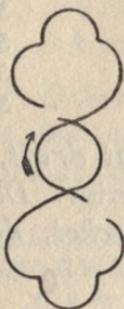
27a. *Dedans dehors avant droit, trois, dedans arrière. Reprise. Dedans dehors arrière gauche, trois, dedans avant.*

27b. *Dedans dehors avant gauche, trois, dedans arrière. Reprise. Dedans dehors arrière droit, trois, dedans avant.*

**CHANGEMENT
DE CARRE-
DOUBLE-TROIS**

28a. HDvdTHrTDv—DHvgTDrTHv	1
b. HDvgTHrTDv—DHvdTDrTHv	1
29a. HDrdTHvTDr—DHrgTDvTHr	3
b. HDrgTHvTDr—DHrdTDvTHr	3

28a. *Dehors dedans avant droit, trois, dehors arrière, trois, dedans avant. Reprise. Dedans dehors avant gauche, trois, dedans arrière, trois, dehors avant.*

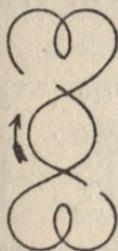


28b. *Dehors dedans avant gauche, trois, dehors arrière, trois, dedans avant. Reprise. Dedans dehors avant droit, trois, dedans arrière, trois, dehors avant.*

29a. *Dehors dedans arrière droit, trois, dehors avant, trois, dedans arrière. Reprise. Dedans dehors arrière gauche, trois, dedans avant, trois, dehors arrière.*

29b. *Dehors dedans arrière gauche, trois, dehors avant, trois, dedans arrière. Reprise. Dedans dehors arrière droit, trois, dedans avant, trois, dehors arrière.*

CHANGEMENT DE
CARRE-BOUCLE



- | | | |
|------|----------------------------|---|
| 30a. | HDvdBDv—DHvgBHv | 2 |
| b. | HDvgBDv—DHvdBHv | 2 |
| 31a. | HDrdBDr—DHrgBDr | 3 |
| b. | HDrgrBDr—DHrdBDr | 3 |

30a. *Dehors dedans avant droit, boucle, dedans avant. Reprise. Dedans dehors avant gauche, boucle, dehors avant.*

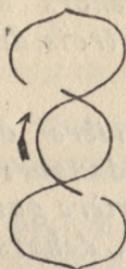
30b. *Dehors dedans avant gauche, boucle, dedans avant. Reprise. Dedans dehors avant droit, boucle, dehors avant.*

31a. *Dehors dedans arrière droit, boucle, dedans arrière. Reprise. Dedans dehors arrière gauche, boucle, dehors arrière.*

31b. *Dehors dedans arrière gauche, boucle, dedans arrière. Reprise. Dedans dehors arrière droit, boucle, dehors arrière.*

**CHANGEMENT DE
CARRE-BRACKET**

- 32a. HDvdBkHr—HDrgBkHv 3
 b. HDvgBkHr—HDrdBkHv 3
 33a. DHvdBkDr—DHrgBkDv 3
 b. DHvgBkDr—DHrdBkDv 3



32a. *Dehors dedans avant droit, bracket, dehors arrière. Reprise. Dehors dedans arrière gauche, bracket, dehors avant.*

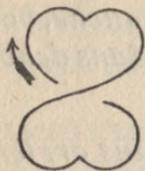
32b. *Dehors dedans avant gauche, bracket, dehors, arrière. Reprise. Dehors dedans arrière droit, bracket, dehors avant.*

33a. *Dedans dehors avant droit, bracket, dedans arrière. Reprise. Dehors dedans arrière droit, bracket, dehors avant.*

33b. *Dedans dehors avant gauche, bracket, dedans arrière. Reprise. Dedans dehors arrière droit, bracket, dedans avant.*

**TROIS-CHAN-
GEMENT DE
CARRE-TROIS**

- 34a. HvdTDHrTDv—DvgTHDrTHv . 3
 b. HvgTDHrTDv—DvdTHDrTHv . 3
 35a. HrdTDHvTDr—DrgTHDvTHr . 3
 b. HrgTDHvTDr—DrdTHDvTHr . 3



34a. *Dehors avant droit, trois, dedans dehors arrière, trois, dedans avant. Reprise. Dedans avant gauche, trois, dehors dedans arrière, trois, dehors avant.*

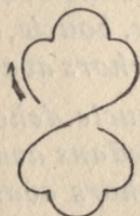
34b. *Dehors avant gauche, trois, dedans dehors arrière, trois, dedans avant. Reprise. Dedans avant droit, trois, dehors dedans arrière, trois, dehors avant.*

35a. *Dehors arrière droit, trois, dedans dehors avant,*

trois, dedans arrière. Reprise. Dedans arrière gauche, trois, dehors dedans avant, trois, dehors arrière.

35b. Dehors arrière gauche, trois, dedans dehors avant, trois, dedans arrière. Reprise. Dedans arrière droit, trois, dehors dedans avant, trois, dehors arrière.

**DOUBLE-TROIS
CHANGEMENT
DE CARRE
DOUBLE-TROIS**



36a.	HvdTDrTHDvTHrTDv—DvgTHr TDHvTDrTHv	3
b.	HvgTDrTHDvTHrTDv—DvdTHr TDHvTDrTHv	3
37a.	HrdTDvTHDrTHvTDr—DrgTHv TDHrTDvTHr	4
b.	HrgTDvTHDrTHvTDr—DrdTHv TDHrTDvTHr	4

36a. Dehors avant droit, trois, dedans arrière, trois, dehors dedans avant, trois, dehors arrière, trois, dedans avant. Reprise. Dedans avant gauche, trois, dehors arrière, trois, dedans dehors avant, trois, dedans arrière, trois, dehors avant.

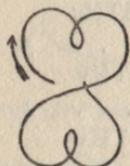
36b. Dehors avant gauche, trois, dedans arrière, trois, dehors dedans avant, trois, dehors arrière, trois, dedans avant. Reprise. Dedans avant droit, trois, dehors arrière, trois, dedans dehors avant, trois, dedans arrière, trois, dehors avant.

37a. Dehors arrière droit, trois, dedans avant, trois, dehors dedans arrière, trois, dehors avant, trois, dedans arrière. Reprise. Dedans arrière gauche, trois, dehors avant, trois, dedans dehors arrière, trois, dedans avant, trois, dehors arrière.

37b. Dehors arrière gauche, trois, dedans avant, trois,

dehors dedans arrière, trois, dehors avant, trois, dedans arrière. Reprise. Dedans arrière droit, trois, dehors avant, trois, dedans dehors arrière, trois, dedans avant, trois, dehors arrière.

BOUCLE-CHANGEMENT DE CARRE-BOUCLE



- 38a. HvdBHDvBDv—DvgBDHvBHv . . . 4
 b. HvgBHDvBDv—DvdBDHvBHv . . . 4
 39a. HrdBHDrBDr—DrgBDHrBBr . . . 5
 b. HrgBHDrBDr—DrdBDHrBBr . . . 5

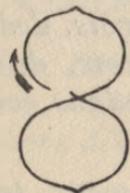
38a. *Dehors avant droit, boucle, dehors dedans avant, boucle, dedans avant. Reprise. Dedans avant gauche, boucle, dedans dehors avant, boucle, dehors avant.*

38b. *Dehors avant gauche, boucle, dehors dedans avant, boucle, dedans avant. Reprise. Dedans avant droit, boucle, dedans dehors avant, boucle, dehors avant.*

39a. *Dehors arrière droit, boucle, dehors dedans arrière, boucle, dedans arrière. Reprise. Dedans arrière gauche, boucle, dedans dehors arrière, boucle, dehors arrière.*

39b. *Dehors arrière gauche, boucle, dehors dedans arrière, boucle, dedans arrière. Reprise. Dedans arrière droit, boucle, dedans dehors arrière, boucle, dehors arrière.*

BRACKET-CHANGEMENT DE CARRE-BRACKET



- 40a. HvdBkDHrBkDv—DvgBkHDrBkHv . . . 4
 b. HvgBkDHrBkDv—DvdBkHDrBkHv . . . 4
 41a. HrdBkDHvBkDr—DrgBkHDvBkHr . . . 5
 b. HrgBkDHvBkDr—DrdBkHDvBkHr . . . 5

40a. *Dehors avant droit, bracket, dedans dehors arrière, bracket, dedans avant. Reprise. Dedans avant gauche, bracket, dehors dedans arrière, bracket, dehors avant.*

40b. *Dehors avant gauche, bracket, dedans dehors arrière, bracket, dedans avant. Reprise. Dedans avant droit, bracket, dehors dedans arrière, bracket, dehors avant.*

41a. *Dehors arrière droit, bracket, dedans dehors avant, bracket, dedans arrière. Reprise. Dedans arrière gauche, bracket, dehors dedans avant, bracket, dehors arrière.*

41b. *Dehors arrière gauche, bracket, dedans dehors avant, bracket, dedans arrière. Reprise. Dedans arrière droit, bracket, dehors dedans avant, bracket, dehors arrière.*

FIGURES LIBRES

LE patineur qui arrivera à posséder à peu près toutes ces figures d'école, pourra se considérer comme un bon patineur. Il passera alors à l'étude des figures libres, ou patinage libre, qui complètent les concours de figures et sont le véritable agrément de ce bel art, car elles permettent d'exercer sa fantaisie et sa personnalité en combinant toutes les figures d'école avec quelques éléments nouveaux tels que les becs, la vigne, le cross-cutt, la spirale, le grand aigle et la pirouette, sans oublier la vague, les sauts et les pas de danse.

L'on ne tient guère compte, dans le patinage libre, des principes adoptés pour les figures d'école. L'on recherche surtout les positions rappelant celles de l'art chorégraphique. Il s'ensuit qu'il faut une aisance et une grâce parfaites pour éviter que ce genre de patinage ne paraisse artificiel et affecté. C'est en somme un retour au patinage ancien où les figures variaient à l'infini par de simples changements de la position des bras.

Dans le patinage libre, il faut éviter avec soin d'exécuter des figures d'école, à moins de les interrompre par des sauts, des pointes, etc. De même, l'on doit laisser de côté les figures dites spéciales, et qui s'exécutent généralement sur un seul pied.

Le principe essentiel est d'occuper le plus de place possible, de patiner suffisamment vite, pour que l'on ne puisse se rendre exactement compte de la figure exécutée. Il faut éblouir et

LES SPORTS D'HIVER



LE NORVÉGIEN RUDOLPH GUNDERSEN.

A remporté le Championnat d'Europe en 1901, 1904 et 1906, pour le patinage de vitesse.

LES SPORTS D'HIVER



LE HOLLANDAIS SCHILLING.

A établi le record du monde de l'heure avec 32 kilomètres 370 mètres à Davos.

étourdir le jury et les spectateurs, par une succession de passes aussi rapides que brillantes et ne pas lui laisser le temps de se reconnaître.

La tendance moderne, qui nous vient surtout de Vienne, est de patiner en mesure avec la musique ; en un mot, de composer un poème sur de la musique.

Voici quelques principes essentiels pour la composition d'un programme de patinage libre :

Il faut d'abord savoir prendre de l'élan. Pour cela, on court plusieurs petits pas sur le plat des patins dont les pointes sont tournées vers l'extérieur, en accompagnant le déplacement des pieds de petits déplacements des épaules et des bras. Cette méthode a l'avantage de faire gagner du temps, car il ne faut pas oublier que le temps est limité entre 3 et 5 minutes, et de fournir un grand élan, ce qui permet d'exécuter des mouvements à grande envolée.

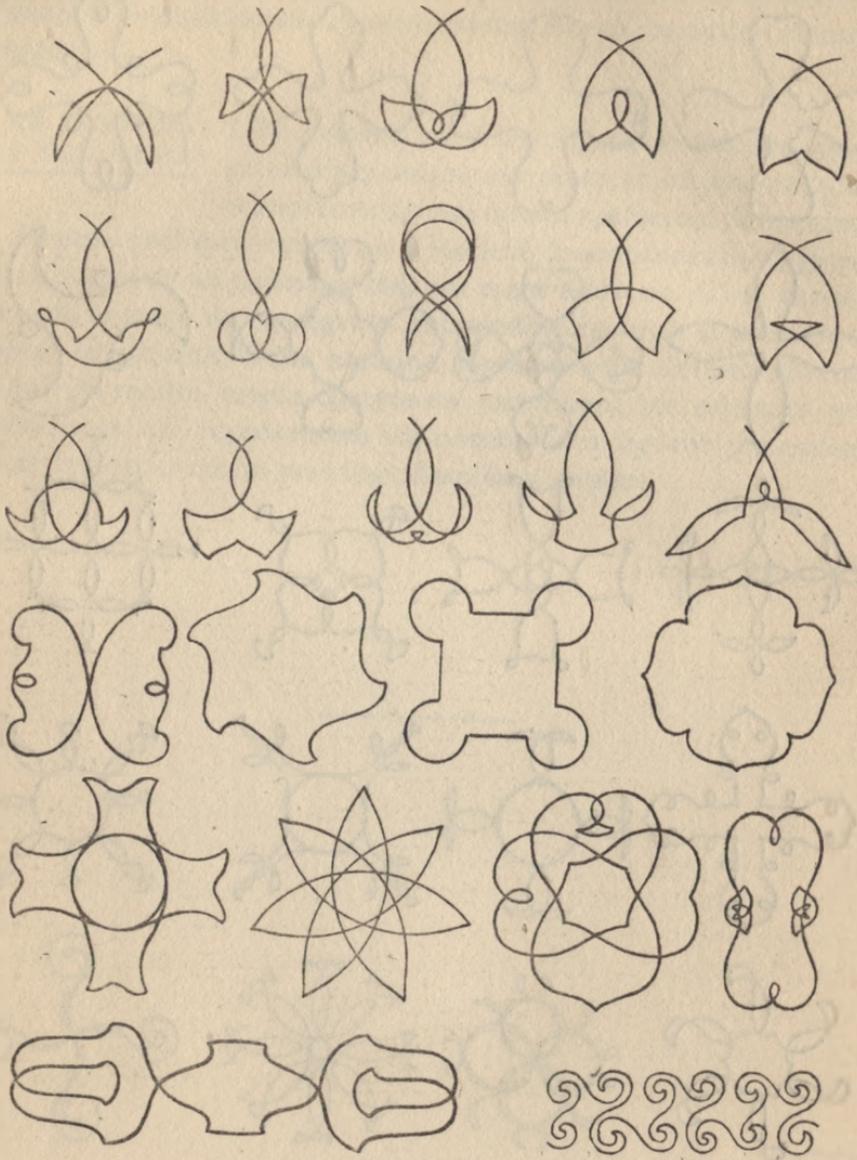
Partant d'une extrémité de la piste, il faut chercher à en atteindre le centre par une spirale sur le dehors ou le dedans avant ou arrière, précédée ou non d'un changement de carre, interrompue ou non par un saut, et se terminant par une pointe ou une pirouette.

Du centre, tracer de grands huit variés avec des pas de valse, des vignes en rond, des vagues, des passéments de pied, etc.

Puis quitter le centre par une figure de position, si j'ose dire, c'est-à-dire une figure fondamentale accompagnée d'une belle tenue soit en avant, soit en arrière. Occuper alors toute la piste successivement avec l'aigle, les différents sauts, les pointes combinées avec de fréquents passages d'un pied à l'autre, des changements de carre, des trois coupés, des pas redoublés, et terminez par une pirouette, si le cœur vous en dit et surtout si votre tête la supporte.

Se souvenir que les points sont attribués d'après le contenu du

FIGURES SPÉCIALES



LES SPORTS D'HIVER



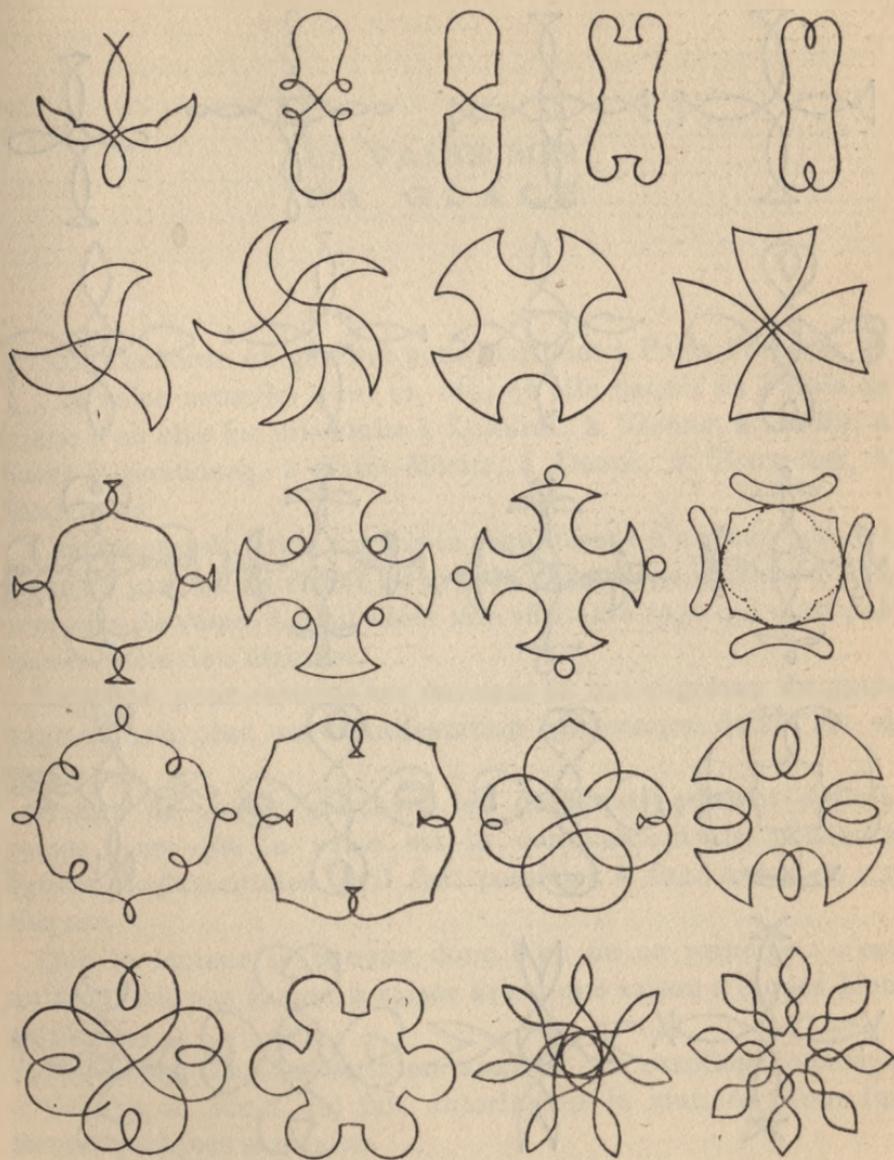
COUREUR A LA SORTIE D'UN VIRAGE. — On remarquera le mouvement puissant des bras servant de balanciers au patineur.

LES SPORTS D'HIVER

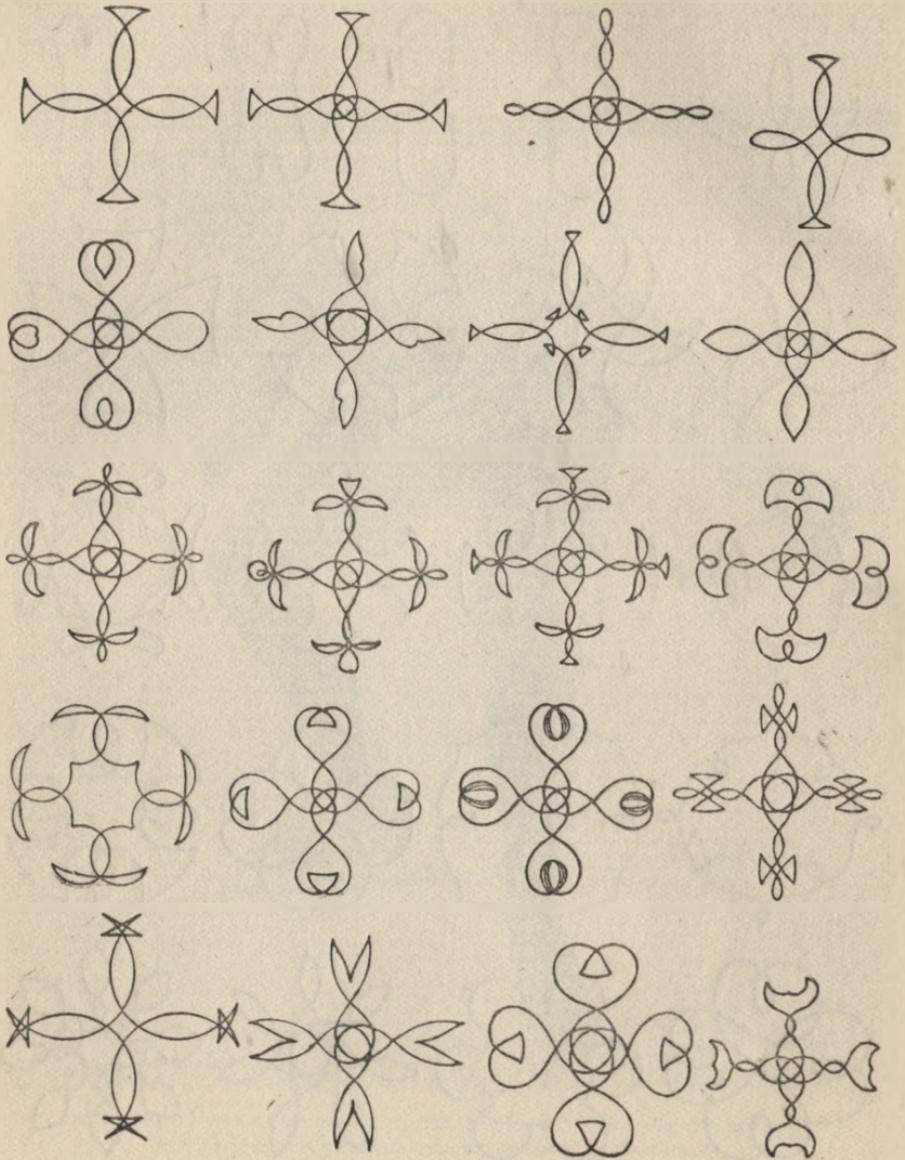


DE STOPPANI. — Compte parmi les plus habiles et les plus élégants patineurs.
A triomphé dans plusieurs grandes épreuves internationales.

FIGURES SPÉCIALES



FIGURES SPÉCIALES



LA VALSE SUR LA GLACE

L'ON s'accorde en général pour attribuer à Paris l'origine de la valse actuelle. C'est en 1894 qu'elle naquit au Palais de Glace d'où elle fut introduite à Londres, à Vienne, à Berlin, à Saint-Pétersbourg, à Saint-Moritz, à Davos, à Bruxelles, à Stockholm.

Les adeptes du style anglais la regardèrent d'un mauvais œil jusqu'au jour où ils virent les grands champions participer aux concours de valse. Ce fut alors une véritable rage qui n'est pas encore prête de s'éteindre.

La valse pour certains est devenue le but suprême du patinage et non plus une manifestation quelconque de cet art si varié.

Avant de savoir marcher, les débutants pensent déjà à valser alors que la valse est la combinaison de plusieurs figures fondamentales qu'il faut posséder à fond avant de s'y risquer.

Que le lecteur se pénètre donc bien de ce principe : c'est qu'il ne doit pas songer à valser avant une saison d'études bien employée.

M. Ernest Law a écrit en anglais un excellent ouvrage « Valsing on Ice » qui fait autorité en la matière. Nous lui ferons quelques emprunts.

TECHNIQUE La valse se compose de 3 pas.

C'est la combinaison du dehors avant, du trois, du dedans arrière, du dehors arrière et du croisé avant.

Le pas de l'homme commence par un dehors avant du pied gauche, suivi d'une rotation obtenue par un trois du même pied se terminant par un dedans arrière, et alors un passage sur le dehors arrière du pied droit, le tout glissé et sans heurt. Pendant que le valseur trace ce dernier pas, le corps doit tour-

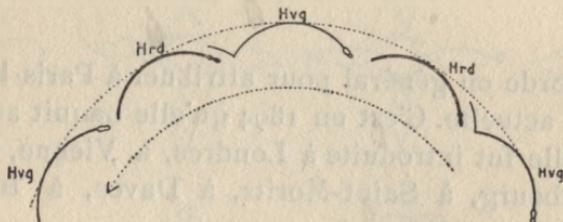


Fig. 59. — Pas de valse. La rotation directe.

ner progressivement de façon à être en position pour passer aisément sur le dehors avant du pied gauche et recommencer de la sorte indéfiniment la figure pour former un cercle. Pour éviter la monotonie du cercle complet, on alterne la figure en tournant sur la droite et en effectuant le trois sur le pied droit.

Pour commencer, il est bon d'exécuter la figure seul en cherchant à former un huit en effectuant d'abord un trois dans chaque sens, puis deux, puis trois et en changeant de direction au centre du huit. Il est indispensable de bien dessiner les courbes et de marquer nettement le trois, sans le gratter ni le sauter. Cela acquis, on pourra alors valser à deux.

La façon de partir est très importante, car rien n'est plus disgracieux que de voir un couple faire quelques pas face à face sur la glace, puis l'homme saisir brusquement la dame et la faire tourner.

Il ne faut pas partir de n'importe quelle façon, mais d'une

façon bien déterminée et réglée entre les deux valseurs. Il est également fort disgracieux de voir un couple courant côte à côte en faisant de grands pas. La meilleure méthode à notre avis et la plus gracieuse aussi est la suivante :

Le valseur tient de la main gauche la main droite de sa valseuse ; ils font ensemble quelques pas mesures, puis le valseur, sans lâcher la main, fait un dedans avant du pied droit, suivi aussitôt d'un dedans arrière du pied gauche sur la même ligne

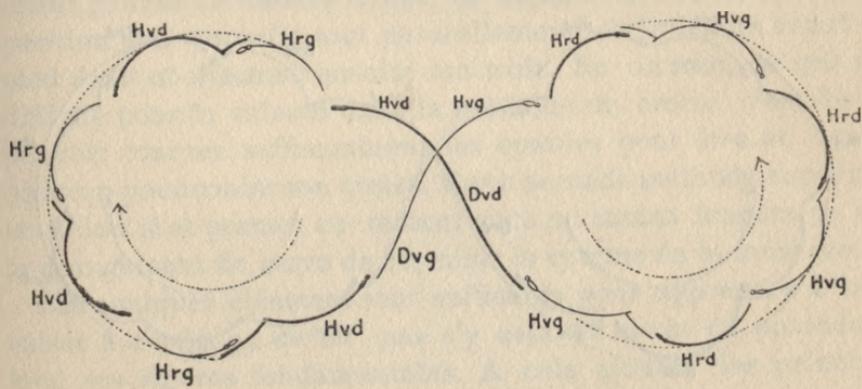


Fig. 60. — Pas de valse en huit. Pas de l'homme.

et enfin d'un dehors arrière du pied droit. La valseuse pendant ce temps part doucement sur le dehors avant du pied gauche. Le valseur, au moment où il passe sur le dehors arrière, passe sa main derrière la taille, ou plutôt un peu au-dessus de la taille de la valseuse.

Afin d'éviter de tourner trop brusquement, le valseur fera alors un dehors arrière sur le pied gauche (dehors avant du pied droit pour la valseuse) et repartira sur le dehors arrière du pied droit pour tourner cette fois-ci. Ce pas est joli à voir, doux, sans secousse, et les déplacements successifs de la jupe de la valseuse seront du plus heureux effet.

Une excellente méthode pour l'entraînement est d'alterner la

conduite, c'est-à-dire de laisser la valseuse conduire de temps à autre le valseur. Il ne faut pas non plus se borner à valser avec un seul ou une seule valseuse, mais en changer, de façon à apprendre à bien suivre.

Il est indispensable que chacun des valseurs fasse au même moment le même mouvement l'un en avant, l'autre en arrière et inversement et chacun sur un pied opposé. Quand le valseur fait le trois, la valseuse passera du dehors arrière sur le dehors

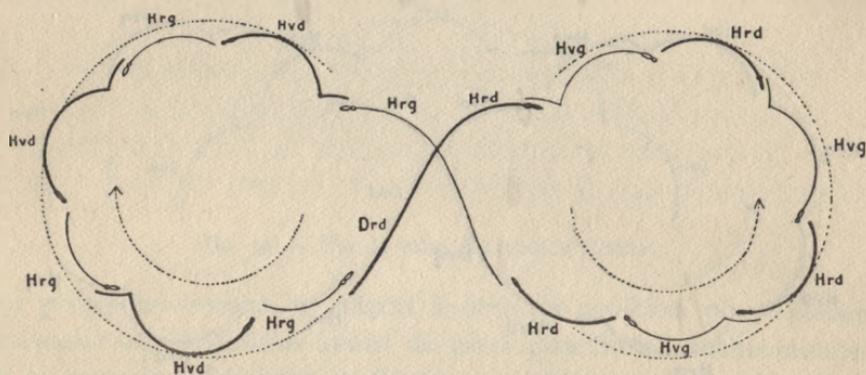


Fig. 61. — Pas de valse en huit. Pas de la dame.

avant de l'autre pied et vice-versa. Il faut une absolue simultanéité dans l'exécution de ces mouvements.

Chez la plupart des couples, le changement de direction fait peine à voir. Il est produit par une sorte de secousse brusque ou de soulèvement, l'homme croisant un pied par-dessus l'autre, pour obtenir l'élan nécessaire pour faire passer sa valseuse de l'autre côté. En agissant ainsi, il lève son pied comme s'il montait une marche, altère les deux courbes, en posant son patin par-dessus l'autre, et détruit tout le rythme de la valse. Les bons valseurs qui changent de direction par un croisé, le font très doucement, en glissant le pied par-dessus l'autre en un pas coulé. Exécuté de cette façon, avec des courbes bien dessinées,

sans brusquerie, et en mesure avec la musique, cette méthode sera agréable à regarder, et sera une bonne variante de l'autre pas que nous allons exposer.

Au moment du changement de direction, la dame se trouve en arrière sur le dehors arrière droit. Au lieu de passer directement sur le dehors arrière gauche, elle fera un changement de carre progressif du dehors au dedans arrière. Pendant ce temps, le valseur exécutera le même changement de carre du dehors avant gauche au dedans avant, de façon à se trouver en bonne position pour repartir tout naturellement sur le dehors avant du pied droit et effectuer ensuite son trois. En un mot, ce qui est difficile pour le valseur dans la méthode du croisé, c'est de ne pouvoir tourner suffisamment les épaules pour être en bonne position pour couler son croisé. Cette seconde méthode supprime la difficulté et permet en restant plus ou moins longtemps sur le changement de carre de ressaisir le rythme de la musique.

Ces quelques éléments sont suffisants pour apprendre à bien valser à condition de ne pas s'y essayer avant de posséder à fond ses figures fondamentales. A cela ajoutez les principes généraux de tenue, de souplesse, et de grâce qui vous ont été donnés plus haut, et vous pourrez, si vous avez des dispositions, devenir un bon valseur.

LE PATINAGE PAR COUPLES

LE patinage par couples, en Anglais *pair-skating* ; en Allemand : *paarlaufen*, ne s'est réellement développé que depuis peu d'années, grâce aux progrès accomplis dans l'art du patinage par les dames et aux nombreux concours organisés par les différents clubs de l'Union Internationale de Patinage.

Son développement doit aussi beaucoup à la grande faveur que ce genre de patinage rencontre chez les spectateurs. Outre la science particulière de chacun des patineurs, il exige encore et surtout une qualité essentielle et très difficile à acquérir : l'ensemble.

Pour obtenir ce résultat, il faut un entraînement long et suivi.

A cet effet, il faut travailler ensemble d'abord les figures classiques, en face l'un de l'autre, puis côte à côte.

Commencez par les figures d'écoles les plus élémentaires et laissez-les de côté à mesure que vous les posséderez avec ensemble, afin de passer à des figures plus difficiles.

Un principe à retenir, c'est que dans toutes les figures où se produit un croisement, l'homme devra de préférence passer derrière la dame. Ce travail pourra être considéré comme les figures imposées du patinage par couples.

L'on passera ensuite à ce qu'on peut appeler le patinage libre, spirales, pas de danses, sauts, pointes, pirouettes, etc.

Dans ce genre, il vaut mieux supprimer de son programme toute figure qu'on ne possède pas avec une aisance parfaite. Il vaut mieux exécuter avec ensemble un programme simple que de faire mal un programme difficile et compliqué. La première chose à faire est d'apprendre à courir ensemble pour prendre son élan. Rien n'est aussi disgracieux que le manque d'ensemble dans cette prise d'élan.

Partez du même pied et courez un nombre égal de petits pas très rapprochés sur le plat des patins et partez en même temps pour exécuter votre spirale ou tout autre mouvement nécessitant un grand élan.

Il est difficile de composer un programme original, c'est-à-dire qui ne rappelle pas au spectateur compétent du déjà vu.

Il ne faut pas qu'il puisse se dire que tel pas est emprunté aux Syers, tel autre aux Johnson, tel autre aux Hubler-Burger, etc. Il est presque impossible sauf pour des champions d'avoir un programme entièrement à soi ; c'est pourquoi, il est préférable de faire un choix judicieux parmi les figures des autres couples célèbres, les maîtres du genre, les combiner, les déformer, les amplifier ; l'originalité viendra ensuite.

Il faut chercher à occuper le plus possible toute la piste, et cela par des grandes figures, liées entre elles par des pas de danses et des figures de centre, et toujours en mesure avec la musique. Les reprises entre les différents mouvements doivent être soigneusement étudiées.

De petits pas de danses seront d'un excellent effet pour lier les grands mouvements entre eux et permettront à chacun des patineurs de se placer dans la bonne position.

Un autre point très important est le placement du programme. Il faut que les figures soient disposées selon un certain axe de la piste et ne pas en exécuter trop ou pas assez au même endroit. Si la figure comporte une séparation momentanée du couple,

il faut que chacun des partenaires soit placé à une égale distance de la limite de la piste.

Pour terminer le programme, il ne faut pas donner l'impression que l'on ne sait plus quoi faire, mais bien indiquer que c'est une fin et ne pas s'arrêter dans le milieu de la piste mais à l'une de ses extrémités et par un joli mouvement qui laisse une dernière impression favorable au jury et aux spectateurs.

LE PATINAGE DE VITESSE

LE patinage de vitesse diffère totalement du patinage de figures par les patins employés d'abord et par la façon de poser le pied sur la glace ensuite.

Il semble avoir pris son origine en Hollande où de bonne heure furent organisés des concours.

Une gravure ancienne nous montre une course de dames en 1805 à Leeuwarden en Hollande.

Une caricature de George Cruikshank nous apprend qu'un grand match se disputa sur la glace en 1823 en Angleterre à Maze Lake.

Le patinage de vitesse moderne ne commence qu'en 1889 avec l'invention du patin de course norvégien par Axel Paulsen. C'est avec ce patin que le célèbre américain J.-F. Donoghue battit en 1889 à Amsterdam le russe A. von Panschin dans le Championnat International. En 1890, il remporte la Coupe du prince d'Orange en Angleterre.

En 1892, Jaap Eden, surnommé « le Hollandais volant » remporte le Championnat d'amateurs à Lingay Fen. Ce Jaap Eden a été le plus merveilleux coureur connu jusqu'à nos jours et si tous ses records établis à Hamar dans des conditions très défec- tueuses, ont été battus depuis sur la belle piste de Davos, son record des 5.000 mètres en 8 minutes 37 secondes $\frac{3}{5}$, établi

aussi à Hamar, reste toujours debout depuis le 24 février 1894.

Edgar Syers, qui a patiné avec lui à Hamar, prétend que si Jaap Eden avait établi ses records au moment de sa pleine forme sur la piste de Davos, ils auraient été imbattables.

Il faut vraiment que ce Jaap Eden ait été un athlète étonnant pour que Rudolph Gundersen, de Christiania, M. Oeholm, de Stockholm, J. Wikander, d'Helsingfors, les frères Oscar et Sigurd Mathiesen, de Christiania, qui ont tour à tour inscrit leurs noms sur le livre d'or des recordmen du Monde, n'aient pu parvenir à démolir ce record des 5.000 mètres.

Ces records ont été établis pour la plupart au cours des championnats de l'Union Internationale de Patinage, qui comprennent les Championnats d'Europe réservés aux seuls amateurs d'Europe, et les Championnats du Monde ouverts à tous les amateurs.

Ces championnats se courent sur 4 distances; 500, 1.500, 5.000 et 10.000 mètres.

Le vainqueur du Championnat doit avoir gagné au moins 3 épreuves sur 4. Si non, l'on additionne la somme des places dans les différentes courses et en cas d'égalité, l'on se base sur les meilleurs temps. Les 4 courses sont réparties sur 2 journées de la façon suivante : première journée, 500 et 5.000 mètres; seconde journée, 1.500 et 10.000 mètres.

Ces championnats ainsi que la plupart des courses internationales se disputent par deux coureurs à la fois contre la montre et sur pistes doubles. Pour les championnats, chaque piste doit mesurer au moins 400 mètres de tour et 3 mètres de largeur. Dans une des lignes droites se trouve un croisement de 40 mètres de longueur minimum. Ce croisement est fait de façon à égaliser la distance pour chacun des coureurs, celui qui est parti sur la piste intérieure ayant à passer sur la piste extérieure après le

croisement et réciproquement. Le rayon des virages doit être au moins de 20 mètres.

Les coureurs tournent sur leur gauche dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.

Les principales pistes de courses en Europe se trouvent à Davos (Suisse), Stockholm (Suède), Christiania, Hamar, Trondjem (Norvège), Helsingfors (Finlande), Amsterdam, Groningue (Hollande), Hambourg, Berlin (Allemagne), Vienne (Autriche), Budapest, Czorbar (Hongrie), Saint-Pétersbourg (Russie).

La France ne possède pas encore de piste internationale ; c'est là une lacune qu'il faut souhaiter de voir combler au plus tôt.

Voir aux appendices, page 255 et suivantes, la liste des championnats, records, unions, sociétés, etc., de patinage.

DEUXIÈME PARTIE

LES JEUX SUR LA GLACE

LES SPORTS D'HIVER



LE HOCKEY SUR GLACE. — *Un engagement.* Acculée au but, l'équipe chargée de le défendre lutte énergiquement contre l'adversaire.



LE HOCKEY SUR GLACE. — *Le dribbling.* Par un crochet savant le joueur vient de passer un adversaire.

LES SPORTS D'HIVER



LE HOCKEY SUR GLACE. — *La défense du but.* Les arrières dégagent le palet, pendant qu'un joueur du même camp marque l'avant adverse derrière le but.



LE HOCKEY SUR GLACE. — *Le comble de l'off-side.* Un joueur allemand se trouve dans les buts derrière le goal-keeper français. (Chamonix, tournoi de 1910.)

LE HOCKEY SUR GLACE

HISTORIQUE

ARTHUR FARELL, joueur renommé de l'équipe de hockey de Montréal, a écrit un excellent traité sur ce jeu qu'il définit le « royal jeu de hockey, vite, furieux, brillant, le plus populaire des sports d'hiver, le jeu des jeux, le plus fascinant, le plus scientifique ».

Nous verrons plus loin qu'il y a lieu d'établir une distinction entre le bandy et le hockey sur glace. Le premier est l'ancêtre du second ; c'est le jeu de terre transporté sur la glace. De tout temps on l'a pratiqué avec un bâton et un objet quelconque servant de palet. Ce jeu servait de prétexte à de véritables batailles rangées où chaque camp comptait parfois une centaine de combattants. Il fut répandu de bonne heure dans toute l'Europe, même dans les pays ignorant l'usage du patin. C'est ainsi qu'un tableau de Porbus nous montre des Parisiens se livrant à pied, sur la Seine gelée, au divertissement du bandy vers l'année 1608. Plusieurs autres tableaux de peintres de nationalités différentes nous prouvent que l'on jouait le bandy avec ou sans patins.

Une gravure de Romeyn de Hooghe (1645-1708) nous représente un seigneur de belle prestance, la crosse à la main, la balle à ses pieds, et chaussé de patins hollandais. Sa crosse est

loin d'être primitive et ressemble beaucoup à une canne de golf.

Mais nulle part, en Europe, il n'atteignit l'importance prise au Canada où ce jeu était un divertissement national, pratiqué dans le moindre hameau.

C'est là qu'il s'est transformé et perfectionné vers 1880, pour devenir le jeu de hockey sur glace.

Ce sont les équipes universitaires de Mac Gill College et de Victoria à Montréal, qui établirent en 1881 les premières règles et transformèrent ce jeu en un sport. Il fut introduit quelques années après aux États-Unis, par M. C. Shearer, de Montréal, qui forma une équipe parmi les étudiants de Baltimore et conclut des matches avec Québec.

En 1895, de nombreuses rencontres entre Canadiens et Américains eurent lieu à New-York, Washington et Baltimore. Ce jeu est universellement répandu à présent aux États-Unis.

Il fut introduit en Europe en 1894 par Geo Meagher, le célèbre patineur professionnel, et Paris eut l'honneur de former la première équipe européenne, sous les couleurs du Hockey Club de Paris, dont le prince de Sagan accepta la présidence d'honneur. Londres imita bientôt cet exemple et compta cinq équipes en moins d'une année. L'Écosse ne tarda pas à se mettre de la partie et l'équipe d'Edimbourg vint disputer à Paris une série de six matches au Palais de Glace.

En 1897 se fonda le Prince's Ice Hockey Club de Londres, qui implanta le jeu en Suisse au cours de ses nombreuses tournées hivernales.

En 1903, le Club des Patineurs de Paris et le Sporting Club de Lyon disputèrent leur premier match de hockey.

En 1904, la Fédération des Patineurs de Belgique, matcha le Club des Patineurs de Paris.

A partir de cette époque, les rencontres devinrent si fréquentes entre Paris, Londres, Lyon, Bruxelles, Turin, la Suisse,

et récemment Berlin, que le besoin d'unification des règles du jeu se fit sentir.

En mai 1908, la France prit l'initiative de la réunion, à Paris, d'un congrès international d'où sortit la Ligue internationale de Hockey sur glace, qui compte déjà six nations affiliées : Allemagne, Angleterre, Belgique, Bohême, France et Suisse.

Cette unification des règles a favorisé l'éclosion de nombreux tournois, dont celui de Chamonix fut le plus important et se classa immédiatement parmi les grandes épreuves classiques du patinage.

Il faut espérer que cette puissante Ligue étendra bientôt son influence bienfaisante sur toute l'Europe et parviendra à faire entrer dans son sein la Hollande, la Suède, la Norvège, la Russie et l'Italie.

Il serait à souhaiter qu'une équipe canadienne ou américaine vint faire en Europe une grande tournée, car cela donnerait une base d'appréciation entre leurs joueurs et les nôtres.

LE BANDY

B IEN qu'il soit assez difficile d'établir un parallèle exact entre le hockey et le bandy, à cause des divergences profondes de ce dernier jeu dans les différents pays d'Europe, il est possible néanmoins de rapprocher les différences entre leurs éléments essentiels. C'est d'abord la crosse.

Le bandy tire son nom de « bandy », crosse de hockey sur terre, à manche rond et court et à lame recourbée, plate d'un côté, arrondie de l'autre, et avec laquelle on frappe sur la balle.

La crosse réglementaire du hockey sur glace est la crosse canadienne, à manche long et carré, à lame plate, dont on se sert pour pousser et non frapper le palet.

Le bandy se joue avec une balle, le hockey avec un palet en caoutchouc plus large que haut.

Le bandy se joue à onze, le hockey à sept dans chaque camp.

Les dimensions du terrain de jeu diffèrent également.

Les buts de bandy ont en général 2 mètres de largeur sur 2 de hauteur. Ceux du hockey n'ont que 1^m85 de largeur sur 1^m20 de hauteur.

La touche ne se joue pas de la même façon, mais la règle de l'off-side est commune aux deux jeux.

Dans le hockey, il faut noter une différence essentielle entre la règle canadienne de l'off-side et la règle européenne.

Au Canada, toute passe doit se faire en arrière comme au rugby.

En Europe, un joueur n'est off-side, et ne peut recevoir une passe en avant, que dans le cas où il ne se trouve pas entre lui et le but adverse deux adversaires.

Il est intéressant de rappeler les origines de ce jeu qui remporta, surtout autrefois, un si grand succès et qui d'ailleurs est encore en très haute faveur dans certains comtés d'Angleterre et en Suède et en Norvège.

Jadis il était joué par les enfants dans les rues des villages d'Angleterre. Armés de crosses qu'ils fabriquaient eux-mêmes, ils se réchauffaient ainsi contre les rigueurs de l'hiver. Puis le jeu plut à des sportsmen et devint un sport. Les maisons jouèrent le rôle de limites du jeu et deux grosses pierres situées à cent yards environ l'une de l'autre marquaient l'emplacement de chaque but. Telles sont les origines assez curieuses du bandy et du hockey.

Le mot bandy vient de la crosse recourbée qui sert au jeu. La vieille expression « bandy-leyged » est restée dans le vocabulaire Anglais, signifiant bancal. Le verbe « to bandy », se renvoyer la balle, est dérivé du jeu où l'on frappe la balle en avant et en arrière.

Le bandy se joua sur la glace bien avant que les patins fussent employés. Une surface unie et glissante offrait une piste sur laquelle le palet pouvait être aisément poussé. Une ancienne forme de ce jeu qui ne nécessitait pas de patins et qui ressemblait vaguement au curling et aux boules existait, il y a un siècle, en Hollande. On le pratiquait avec des crosses ou des maillets dont on se servait pour pousser une balle. Le polo est un sport qui dérive du bandy.

Du jour où le joueur, chaussé de patins, put courir sur la glace à grande allure, s'arrêter soudainement, repartir à volonté,

tourner, suivre la balle à la piste et maintenir un train impossible sur la terre ferme, l'enthousiasme pour le bandy augmenta dans des proportions considérables. Et il devint, réellement, l'un des jeux les plus passionnants que l'on puisse concevoir. Il peut être joué sur un terrain glacé relativement petit, quoique un grand champ soit préférable. C'est le district de Fen, en Angleterre, qui est le plus réputé pour la pratique du bandy. D'ailleurs, on ne peut trouver plus vaste terrain. C'est à Bury Fen que se disputent les plus grands matches et qu'ils se sont toujours disputés. D'ailleurs, les habitants du district sont tous des joueurs consommés. Dès que les premières gelées arrivent, ils rangent tous leurs outils de travail et se consacrent à leur passe-temps préféré. Du matin au soir, propriétaires, fermiers et laboureurs se donnent rendez-vous pour jouer des parties interminables. Jadis c'étaient surtout parmi les bateliers et les pêcheurs d'Earith que se recrutaient les joueurs, leurs occupations de l'été semblant les avoir préparés à un exercice demandant autant d'activité. Le jeu paraissait plus en rapport avec leur métier qu'avec le dur labeur de l'agriculteur. Mais celui-ci se révolta, organisa des équipes et bientôt commencèrent les matches entre corporations. La tradition locale enseigne que, pendant plus d'un siècle, les Bury Fenners n'essuyèrent pas un seul échec dans leurs rencontres avec les teams des autres régions qui venaient leur disputer la palme sur leur terrain idéal.

Durant le terrible hiver de 1813-1814, l'hiver pendant lequel l'armée de Napoléon, dans la retraite de Moscou, mourait de froid et laissait les victimes par milliers sur la route, pendant lequel la disette de charbon était si grande à Cambridge que les arbres qui abritaient les jardins du collège S'-John étaient abattus pour fournir du combustible, pendant lequel dans tous les lycées les élèves avaient l'autorisation de coucher à deux et à trois dans les lits pour avoir plus chaud, durant cet hiver les

hardis bateliers, canonniers et laboureurs activaient leur circulation en jouant au bandy à Bury Fen. Et c'étaient des parties acharnées pour triompher du froid intense. Ce fut à ce moment que commença l'âge d'or du bandy.

Des matches s'étaient déjà disputés, certes, mais les records ne sont point parvenus jusqu'à nous. La première rencontre officielle date de 1827, elle fut arbitrée par M. Richard Brown. William Leeland était capitaine de l'équipe de Bury. Les deux teams en présence étaient Willingham et Bury-Fen, représenté par les joueurs de Bluntisham-come-Earth. Le terrain était sur l'Old West River, près de Willingham. Le prix consistait en un gigot de mouton que tous allèrent déguster ensuite aux frais de l'équipe de Willingham dans une auberge voisine. C'était l'habitude, après les parties, d'aller faire un banquet, pour boire à la santé des joueurs : on oubliait la douceur de la victoire et l'amertume de la défaite tout en vidant de nombreux gobelets et de nouveaux matches étaient conclus.

Jusqu'en 1850, Leeland resta capitaine des Bury Fenner. Il mourut à l'automne de 1891, dans sa quatre-vingt dixième année. Il aimait à rappeler les rencontres auxquelles il avait assisté, grelottant, pendant le fameux hiver de 1814, alors qu'il n'avait que onze ans. C'est à ce moment qu'il avait appris le bandy, dont il fut et dont il restera l'un des plus incomparables virtuoses. Il racontait avec fierté comment son équipe avait remporté des victoires sur les redoutables adversaires, Swavesey et Over, comment, en patinant sur l'Old West River, il avait abattu les couleurs de Willingham et de Cottenham, comment sur les vastes rivières de Bedford il avait joué et gagné nombre de gigots aux dépens des équipes de Sutton et de Mepal, et comment, à diverses reprises, il avait forcé les teams de Chatteris, Somersham et Saint-Ives à s'incliner devant la valeur de son formidable onze.

Cette équipe célèbre comprenait William Leeland, capitaine, batelier de son état et joueur de bandy accompli ; Phil Bedford, gabarier, le meilleur dribbler dont le seul défaut était de garder la balle trop longtemps, mais qui avec son petit bandy traversait le terrain malgré toutes les attaques de ses adversaires dont il soulevait les gros clubs quand il lui était nécessaire ; Hodgson et John Jackson, gardiens de but sûrs ; John Aubry, laboureur, qui secondait à merveille Bedford ; Bill Ayres, un fameux patineur, l'athlète le plus vite de la région sur un demi-mille ; Bill Christmas, qui était bancal ; John Rawling, l'homme gras du team ; les frères William et John Large, qui émigrèrent plus tard en Amérique ; Jos. Edwards qui avait le talent de garder la balle entre ses pieds et de l'emmener avec lui ; M. Brown et Jonas Tebbutt ; Rob Headley, Searb et Thos Mehew.

La balle, « cat » ou « kit », était souvent remplacée à l'entraînement par un bouchon de liège ou par un morceau de bois. Mais d'ordinaire on employait une balle de cricket et plus tard une balle de caoutchouc. Les bandies étaient des cannes recourbées faites avec les branches basses des saules qui abondent dans le district. Les branches basses présentent en effet une courbe telle qu'on les dirait spécialement faites pour servir de clubs. On surveillait avec un soin jaloux un bon bandy. Celui qui le possédait y tenait plus qu'à la prunelle de ses yeux et en concevait une légitime fierté. Le soir, à la chandelle, les grands joueurs avaient une assemblée de jeunes et de novices qui, bouche bée, se faisaient raconter quotidiennement les mêmes histoires sur les matches fameux et sur la façon de pratiquer ce sport avec art. Il est impossible de se faire une idée même approximative de l'intérêt que suscitait, il y a une cinquantaine d'années, le bandy auprès des habitants du Bluntisham-on-Earith. L'enthousiasme est peut-être un peu tombé

depuis, mais les virtuoses sont toujours légion et les joueurs de Bury Fen sont les plus remarquables bandystes du monde, quelle qu'ait été l'émulation provoquée par eux auprès de tous les autres teams du pays qui voulurent les détrôner du piédestal sur lequel ils s'étaient logés de génération en génération.

En 1891, devant le grand intérêt soulevé par le bandy, les joueurs décidèrent d'organiser un immense meeting où serait élaboré un code unique du vieux sport et où serait créée une association.

Ce sont ces règles que nous allons rappeler succinctement. Elles ressemblent beaucoup à celles qui sont en usage dans le hockey et le football-association.

Le terrain est limité par des drapeaux qui le bornent et par des buts. Il a 150 yards de long et 100 de large. Les buts ont 12 pieds de large et 7 de haut. La crosse ne doit pas avoir plus de 2 pouces de large à aucun endroit. Pour éviter le danger de frapper ses camarades, il est défendu de la lever plus haut que les épaules et seul le goal-keeper ou gardien de but a le droit de frapper la balle tandis qu'elle est en l'air. La balle employée est en caoutchouc solide et doit avoir 2 pouces et demi de diamètre.

Un team se compose de onze joueurs. Si la balle sort des limites du terrain ou de la ligne de but, elle est ramenée dans le jeu comme au hockey. La règle de l'off-side est en vigueur avec cette restriction que personne ne peut être off-side quand il se trouve dans son propre camp.

La partie commence sur le signal de l'arbitre qui lance la balle au milieu du terrain.

Les bandys doivent être aussi légers que possible et seulement assez larges pour permettre d'arrêter la balle passant en vitesse et de l'entraîner à travers les rugosités de la glace sans qu'elle vous quitte. L'inconvénient des lourds bandys fut montré une fois pour toutes lors de la défaite essuyée par une équipe qui en possédait à Bury Fen, en 1868. La longueur et la forme

variaient avec les divers joueurs, mais tous avaient au moins un manche de 3 pieds et une surface de 7 pouces, alors que 2 pouces de large est la taille recommandée. Cette équipe connaissait à merveille le jeu, mais à cause de ses clubs, il lui était impossible de fournir le moindre travail utile et efficace.

Il est souvent meilleur d'atteindre la balle avec le pied, parce qu'on peut ainsi l'arrêter complètement. Ne jamais la rencontrer avec le bandy, sauf si elle part en arrière ou si elle saute sur le manche. Quand vous la recevez, s'il en est encore temps, arrêtez-la avant de faire la passe.

La difficulté de pousser la balle au hockey empêche souvent le dribbling qui est l'un des points essentiels du bandy. Sur une nappe de glace bien égale, la balle peut être poussée sans affecter la vitesse du joueur. Un patineur peut aussi sans ralentir ou changer sa direction la mener d'un côté à l'autre, à une distance d'environ dix pieds de lui, un bras étendu et son bandy lui donnant une longue portée. Il peut ainsi dominer une large surface de glace devant lui. Et si le chemin parcouru par la balle à travers les attaques des adversaires forme des zigzags, grâce à cette envergure, le patineur n'aura pas suivi la courbe. Il aura continué directement sa course en se contentant de modifier celle de la balle.

Avec cette portée, sa facilité à s'arrêter soudainement, à partir, à tourner, le joueur vite et adroit possède une faculté extraordinaire de dribbling, surpassant en émotion les plus beaux rêves du pratiquant de hockey ou du footballeur.

Pour posséder la balle, le mieux est d'être deux partenaires du même camp s'entendant à merveille. La plus grande difficulté réside dans ce point que l'on peut devancer l'autre. Il faut faire la passe dès qu'il est possible pour éviter qu'au moment où vous la ferez, votre camarade ne puisse la recevoir. C'est une règle que vous ne devez jamais cesser d'observer,

de passer en temps opportun et de vous souvenir que la balle ne peut être envoyée en l'air comme au football. Pour cette raison il est imprudent d'aller vers la balle dans l'espoir de la passer devant le but quand elle est près de la ligne de but. Le jeu doit toujours être vers le but adverse. Si vous ne pouvez enlever la balle à un adversaire, emmenez-le vers les limites du jeu ou si vous êtes assez vite pour le faire, harcelez-le et empêchez-le de passer ou de frapper le but avec précision.

La défense du but est de la plus haute importance. Le coup lançant la balle vers le but lorsqu'il est donné par un joueur proche est très dangereux. Avec des buts de 12 pieds de large, au lieu de 6 comme autrefois, il est maintenant impossible de les barrer en se couchant en travers comme le faisait jadis un goal-keeper, de Chatteris, haut de six pieds. Le gardien de but doit toujours arrêter d'abord la balle avant de la frapper, à moins que, bien entendu, les circonstances ne l'en empêchent et qu'il n'ait que le temps de sauver son camp. En effet, il est très risqué de taper la balle lorsqu'elle est en mouvement. Il est possible de la lancer en l'air et un bon gardien peut pratiquer cette méthode avec avantage. Si, au lieu de la frapper quand elle est directement à côté de vous, vous la touchez avec le bandy au moment où elle arrive devant vous, vous l'enverrez voler au-dessus de la glace. Ce coup peut servir à sauver fréquemment le but lorsqu'il est en danger. Un bandy devient alors nécessaire en dépit de la difficulté à arrêter les balles en l'employant.

Pour l'attaque et la défense, le jeu doit être un système d'avants, de demis et d'arrières. S'il s'agit d'un jeu d'offensive, il est sage d'avoir au moins deux patineurs rapides comme arrières. Ils seront ainsi capables de courir en avant lorsque la ligne de défense sera brisée. Si c'est une partie où il faut surtout rester sur la défensive, le goal-keeper doit être alors aidé par les arrières qui resteront à côté du but.

Les meilleurs patins sont ceux qui ont des lames plates avec le talon pointu, comme ceux qu'on emploie dans le district de Fen. Évitez ceux qui ont la lame courbée. C'est une erreur de supposer que la grande vitesse pour une petite distance ne peut être obtenue qu'avec les patins de Fen. C'est l'activité qui est l'appoint le plus considérable. Mais là où l'importance des patins de Fen intervient, c'est dans la grande fermeté et l'aplomb qu'ils donnent à ceux qui les portent. Un patineur de Fen tombe ou perd son équilibre très rarement, même quand il est lancé à toute vitesse. Sur des patins courbés, il est impossible de mener sa course directement et de sauter, pour ainsi dire, à droite et à gauche comme il est absolument nécessaire au bandy. Le talon doit être pointu de façon à vous permettre de vous arrêter ou de tourner soudainement, instinctivement. Le meilleur entraînement estival pour le bandy est de jouer au hockey, parce que dans ce sport vous apprendrez à frapper et à passer avec la crosse et vous obtiendrez une virtuosité qui est indispensable au sport hivernal.

N'oubliez pas que le bandy n'est ni brutal, ni dangereux. Il est extrêmement attrayant parce qu'il exige beaucoup de vitesse et de présence d'esprit. Il demande l'emploi combiné avec présence d'esprit de l'œil, de la main et du pied. Il faut penser dans le même moment que l'on agit. Pour le joueur, il fait naître les plus grandes joies, le plus pur enthousiasme grâce à l'émulation qu'il provoque. Quant au spectateur, il est charmé par ces dribblings habiles, prompts comme l'éclair, rusés, ces passes sûres et adroites et les shoots bien calculés.

Heureux les pays où la glace répand sa nappe pendant les mois d'hiver parce que les sportsmen peuvent y pratiquer le bandy ! Nous allons maintenant parler du hockey sur glace qui ressemble en plus d'un point à ce vieux sport.

TECHNIQUE DU HOCKEY

L'IDÉE directrice du jeu de hockey est de conduire le palet jusque dans les buts de l'adversaire.

C'est à cela que doivent tendre tous les efforts de l'équipe et des joueurs. Toute tactique individuelle doit être soigneusement laissée de côté.

Chaque homme ne doit avoir qu'un but, celui de placer le palet dans la meilleure position possible pour que le goal ait chance d'être fait.

Il faut donc jouer un jeu d'équipe, c'est-à-dire de combinaisons et de passes, et non jouer pour la galerie, comme cela ne se produit que trop souvent en France.

Il ne faut pas craindre d'abuser de la passe, qui trompe l'adversaire davantage que n'importe quelle feinte.

Un beau jeu de passes enthousiasmera davantage les spectateurs, contribuera plus à répandre le goût de ce jeu, formera de meilleures équipes que les meilleurs dribblings d'un seul équipier. Ce jeu sera aussi moins fatigant qu'une tactique individuelle et conservera toute sa fraîcheur à l'équipe qui le pratiquera, au détriment de celle qui ne se livrera qu'à une série d'essais individuels.

Il ne faut pas non plus tomber d'un excès dans l'autre et prodiguer les passes inutilement surtout sur le front de ses propres buts, car une interception de passes par un adversaire sera toujours dangereuse à proximité des buts. La passe ne doit pas être faite au hasard ; d'un coup d'œil rapide, il faut voir où se trouvent ses équipiers et ne pas envoyer le palet à un adversaire.

Si l'on fait une descente, l'on déroutera le jeu de l'adversaire en exécutant une série de passes entre les avants et le demi et en changeant fréquemment la situation du palet.

Dans ce cas, il ne faut pas que le palet soit envoyé à la hauteur exacte, mais un peu en avant de celui à qui l'on passe, de façon qu'il n'ait pas à modérer sa vitesse.

De préférence, faites glisser le palet sur la glace au moment de la passe, à moins qu'il n'y ait danger d'interception par un adversaire. Dans ce cas, liftez le palet, c'est-à-dire envoyez-le en l'air à 0^m25 de la glace, car il sera plus difficile à arrêter de la sorte.

Il est très recommandé d'utiliser le rebondissement de la bande délimitant la piste pour les passes faites sur le côté.

Lorsque les trois avants font une descente en ligne, le centre devra conserver le palet le plus longtemps possible et ne le passer qu'au dernier moment à l'une des ailes, afin de tromper les arrières adverses. Si, en effet, c'est l'une des ailes qui détient le palet, les arrières sauront infailliblement que la passe se fera au centre et agiront en conséquence. Dans le cas contraire, ils ne sauront à quelle aile passera le palet.

En cas de jeu serré près des buts adverses, il est bon de repasser le palet en arrière au demi, qui le repassera à l'une des ailes ou au centre, de façon à déplacer le jeu et désorienter l'adversaire.

Si un joueur saisit le palet derrière ou sur le côté des buts, il

ne devra pas chercher à shooter, mais à repasser le palet à un des avants mieux placé que lui pour marquer un but.

La question la plus importante pour chaque équipier est de conserver soigneusement sa place.

Rien n'est aussi désagréable à regarder et aussi néfaste pour le jeu, que de voir un centre jouer à l'aile, ou réciproquement un demi ou un arrière dépasser ses avants.

Cette mauvaise habitude détruit entièrement le jeu de passes d'une équipe et laissera une trouée à la place abandonnée, par où les adversaires pourront passer aisément.

Dans une équipe bien entraînée à garder ses positions individuelles, les passes doivent se faire presque en fermant les yeux.

Et c'est vraiment un beau spectacle que celui d'une descente des avants suivis par le demi, exécutant toute une série de passes, débordant la défense et arrivant sur le but adverse.

C'est alors que, malgré sa position critique, le gardien de but ne doit pas perdre son sang-froid ni sortir de son but, car il ne peut savoir auquel des avants passera le palet.

Le moyen le plus efficace de gêner ces descentes est de marquer les avants adverses en les suivant de très près et en contrariant sans cesse leurs passes. Cette tactique anéantira presque entièrement le rôle du demi adverse et l'empêchera de distribuer le jeu, dans la crainte d'une interception toujours possible.

Il est mauvais d'essayer de shooter de trop loin, car les adversaires voyant arriver le palet auront tout le temps de l'arrêter.

Il vaut mieux tenter de passer le demi avant de shooter ; mais il ne faut pas hésiter à le faire, si la défense est groupée très près des buts, car elle gênera alors la vue du gardien et le palet entrera plus facilement.

Une bonne tactique en s'approchant des arrières est d'obliquer fortement vers une des ailes, de façon à attirer les arrières de ce côté et à passer aussitôt le palet à l'aile opposée, qui pourra ainsi profiter du jour créé par le déplacement des arrières.

La meilleure façon de résister à un choc des adversaires est d'adopter une position repliée et d'offrir toujours l'épaule aux charges ; de la sorte, l'équilibre sera plus difficilement rompu. Il faut néanmoins éviter les charges, ce qui rend le jeu brutal.

Le meilleur moyen est de faire une esquive et d'envoyer le palet en avant à une place où on sera sûr de le retrouver ou bien de faire une passe à un de ses partenaires.

Il est indispensable que les ailes sachent shooter aussi bien à droite qu'à gauche, car les chances de marquer sont égales d'un côté comme de l'autre.

Le meilleur shoot sera celui qui s'élèvera à la hauteur du genou, car il sera presque impossible à arrêter avec la crosse et sera trop bas pour un arrêt avec le corps.

Il ne faut ni perdre courage lorsqu'on commence à perdre, ni négliger son jeu parce que l'on gagne, ni jouer brutalement dans l'un ou l'autre cas. Enfin, soignez votre entraînement sans vous surmener et ne discutez jamais les décisions de l'arbitre, car c'est l'affaire de votre capitaine.

I. LE GARDIEN DE BUT Le rôle de gardien de but est très délicat à remplir. Il lui faut un sang-froid, une présence d'esprit et un coup d'œil parfaits en même temps qu'un jugement excellent. Pendant tout le jeu, il devra observer la marche du palet avec soin, même éloigné, car un shoot à longue distance pourra pénétrer dans les buts grâce à un moment d'inattention du gardien. Il a le droit d'arrêter et de repousser le palet avec toutes les parties du corps ; aussi devra-t-il porter des jambières solides et être sérieusement rembourré

LES SPORTS D'HIVER



LE HOCKEY SUR LA GLACE. — *Quelques fautes habituelles.* Pendant que le joueur de gauche frappe sur la crosse de l'adversaire, celui de droite le charge avec l'épaule.



LE HOCKEY SUR LA GLACE. — *Deux joueurs de marque.* Blayn, capitaine de l'équipe parisienne, à gauche. A droite, Kimmerling, capitaine de l'équipe lyonnaise.



LE HOCKEY SUR LA GLACE. — *Coup interdit.* Il est absolument défendu d'accrocher la crosse de son adversaire pour l'empêcher de jouer.



LE HOCKEY SUR LA GLACE. — *Coup permis.* Il est permis de soulever la crosse de son adversaire par en dessous.

de tous côtés. Ne bougeant pas de sa place, il devra se vêtir chaudement, surtout en plein air.

Avant tout, il ne doit pas se laisser démoraliser, même s'il a laissé marquer plusieurs buts.

Il devra se déplacer dans son goal de façon à se porter à droite ou à gauche si le palet est en jeu de côté et bien s'appuyer contre le poteau sans laisser aucun interstice, car souvent le palet frappant le poteau glisse et ricoche avant que le gardien ait eu le temps de l'arrêter. Il ne doit compter que sur lui-même pour défendre son but et ne doit pas laisser les arrières s'approcher trop près des goals afin de ne pas lui obstruer la vue.

Dès qu'il a fait un arrêt, il doit dégager sur le côté en renvoyant le palet, soit à un arrière, soit au demi, soit à un avant de son camp. Si la défense a été complètement débordée et que l'attaque adverse s'avance menaçante sur son but, il ne devra pas s'affoler, mais attendre que le joueur adverse soit prêt à shooter, et alors il se précipitera sur lui, en ayant bien soin de demeurer en ligne entre lui et le but.

Cette tactique inattendue troublera l'adversaire qui, se hâtant trop de shooter, manquera de précision dans son attaque ou bien shootera dans le corps du gardien.

Il ne faut employer ce moyen que si l'avant est isolé : autrement il n'aura qu'à faire une passe pour que le but soit marqué à coup sûr par l'un de ses partenaires. Le gardien, aussi bien que tous les joueurs en général, devra munir les colonnes qui relient la lame à la semelle, de courroies pour empêcher le palet de passer entre la lame et la semelle, à moins que les patins ne soient construits spécialement pour cela.

II. L'ARRIÈRE La fonction de l'arrière est essentiellement défensive. Il est pratiquement un second gardien de but et doit par conséquent ne pas trop s'en éloigner,

sans toutefois empêcher le gardien de voir le palet. Si, pour une raison quelconque celui-ci a dû quitter momentanément son but, un des arrières devra le remplacer aussitôt.

L'arrière ne devra pas se déplacer trop, et s'il est nécessaire à un moment qu'il porte le palet aux avants, il devra revenir aussitôt à sa place. La plus grande cohésion doit régner entre les deux arrières; si l'un doit obliquer fortement d'un côté de la piste, l'autre prendra sa place jusqu'à son retour.

Un bon arrière devra savoir démarrer aussi vite qu'un avant, car les avants adverses lui prodigueront les feintes et c'est par sa vitesse de démarrage qu'il arrivera à contrarier ces feintes et à repousser l'avant sur le côté de la piste. Il ne devra jamais dégager sur le front des buts, mais toujours de côté, sans que le palet croise jamais devant le but.

L'une des fonctions de l'arrière est de bien marquer l'avant adverse qui s'approche avec le palet et de tâcher de le bloquer pour permettre à l'autre arrière de venir saisir le palet.

En cas de mêlée derrière ou sur le côté des buts, les arrières ne devront pas abandonner leur place, en tous les cas jamais les deux à la fois.

L'arrière doit être solide sur ses patins et pouvoir arrêter l'adversaire par une simple opposition du corps.

III. LE DEMI Le rôle du demi est le plus important de l'équipe; c'est la vraie place du capitaine, car il distribue vraiment le jeu et sert de lien continu entre les avants et les arrières. Le demi aura aussi bien à jouer l'attaque que la défense.

Il évitera aux avants la fatigue de revenir trop souvent en arrière en leur renvoyant le palet lorsqu'ils seront à proximité des buts adverses.

Son rôle de défense est de marquer l'homme qui a échappé

aux avants et de le faire dévier de sa ligne en contrariant son jeu sans cesse. S'il a une belle occasion, il pourra tenter une descente jusqu'aux avants, mais dès qu'il aura shooté ou fait la passe à ses avants, il devra revenir à sa place.

Plus le demi sera vite, plus il rendra de services à l'équipe. C'est en effet la seule place où le jeu personnel puisse être permis jusqu'à un certain point. Le demi doit en effet être à la fois partout et à sa place, au centre du jeu. Il doit avoir un démarrage très puissant et savoir s'arrêter très brusquement. Il devra manier la crosse d'une façon supérieure, savoir dribbler et shooter, en un mot être un joueur complet.

IV. L'AVANT Le rôle de l'avant est difficile, car il lui faut réunir toutes les qualités requises des autres joueurs. Il doit posséder la science, la tactique, la vitesse, le sang-froid, l'endurance; il doit savoir shooter, lifter, dribbler, démarrer et s'arrêter.

Il doit s'appliquer à garder sa place, c'est-à-dire à se mouvoir selon une ligne qui lui conserve toujours un lien avec les autres avants.

Il ne devra pas trop redescendre vers son but, même menacé, car si les arrières dégagent tout à coup le palet, il ne sera plus en place pour en profiter et il se fatiguera inutilement à courir d'un bout de la piste à l'autre.

Il devra être bien entraîné et éviter de se laisser charger ou de charger lui-même, car cela épuisera ses forces.

Il devra s'entraîner particulièrement aux feintes qui lui seront d'un grand secours pour tromper l'adversaire. Il ne doit pas pratiquer le jeu personnel, mais faire le plus de passes possibles.

S'il shoote et qu'il manque le but, il devra ne pas perdre le palet de vue, car une faute de l'adversaire peut lui redonner aussitôt une chance de réussir le but manqué.

V. L'ARBITRE

La fonction d'arbitre est des plus délicates et exige de l'homme qui l'exerce une grande autorité sur les joueurs.

Cette autorité s'acquiert par une connaissance et une application parfaites des règles du jeu, et par une impartialité absolue.

Il ne devra jamais entrer en discussion avec les joueurs, mais devra écouter avec soin les réclamations des capitaines et modifier sa décision, s'il reconnaît s'être trompé.

Il ne saura jamais se montrer trop sévère contre la brutalité ou contre la non-observation de la règle de l'off-side, si difficile cependant à juger.

Il devra suivre le jeu d'un bout à l'autre de la piste sans gêner les joueurs, ce qui n'est pas toujours facile à exécuter.

Il devra conserver son sang-froid et ne jamais se laisser influencer par les spectateurs.

Son jugement et son intuition devront être très sûrs pour juger si une faute a été commise volontairement ou non, et ne pas arrêter le jeu trop souvent pour des peccadilles.

Il devra, avant de siffler un but comme marqué, regarder les tiers-arbitres et prier ceux-ci de lever la main chaque fois qu'un but a été fait de leur côté.

Comment doit-il appliquer les pénalités ?

En général, lorsque la faute, quelle qu'elle soit, a été commise vers le centre du jeu et par conséquent ne saurait porter un préjudice grave à l'une des équipes, il sera suffisant d'accorder un engagement.

Si, au contraire, la faute se commet à proximité des buts, et met en danger réel une équipe, l'arbitre accordera un coup franc.

En cas de jeu brutal de la part d'un équipier, il devra prévenir son capitaine et en cas de récidive expulser ce joueur pour le temps qu'il jugera utile.

RÈGLES DU JEU DE HOCKEY

ARTICLE PREMIER. — *La partie se joue entre deux équipes de sept joueurs chacune.*

La disposition des joueurs est en général la suivante : trois avants dont l'engageur, un demi, deux arrières et un gardien de but. On peut jouer aussi avec deux demis et un arrière, ou encore, comme au Canada, avec quatre avants dont le quatrième prend le nom de rover, le rôdeur, et joue un peu en arrière des trois précédents.

Il est cependant préférable d'adopter une formation définitive, la première, par exemple, et de n'en pas changer.

ART. 2. — *Le terrain de jeu peut être modifié selon la conformation de la piste avec, comme dimensions maxima : longueur, 100 mètres ; largeur, 50 mètres.*

Lorsqu'on joue en plein air, il est bon, dans le but d'éviter les mises trop fréquentes du palet en touche, de limiter entièrement le terrain de jeu par des planches fixes, de sorte que le palet les frappant, sera renvoyé en jeu immédiatement.

Il serait à recommander également de tendre, aussi bien sur pistes couvertes qu'en plein air, de grands filets derrière les buts, pour protéger les spectateurs ou pour éviter la perte de nombreux palets.

Pour les dimensions du jeu en général, prenez la moitié de la longueur, même si vous disposez de plus de terrain. Si vous avez 70 mètres de longueur, contentez-vous de 35 mètres de large,

même si la piste mesure 50 mètres. Cela donnera plus de régularité au jeu de l'équipe.

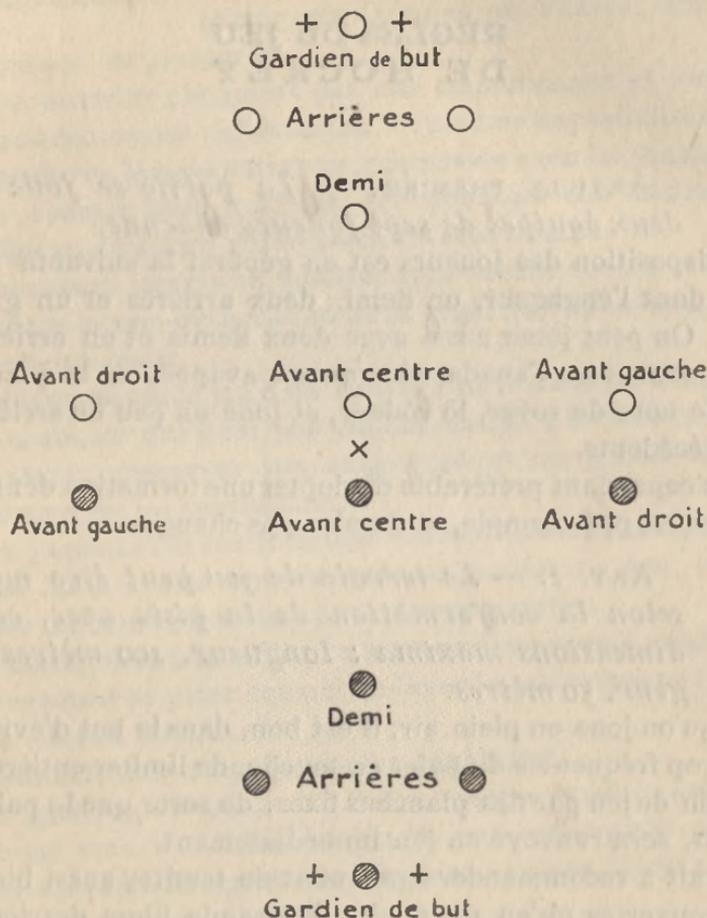


Fig. 62.

ART. 3. — *Les buts sont placés au milieu des plus petits côtés et indiqués par deux poteaux verticaux hauts de 4 pieds (1^m20) et distants l'un de*

l'autre de 6 pieds (1^m85). Un filet de même hauteur et même largeur, avec une profondeur d'au moins 0^m50, relie les poteaux entre eux.

Un espace variant entre 1^m25 et 2 mètres sera réservé derrière la ligne passant à travers les deux poteaux, entre cette ligne et la limite du jeu.

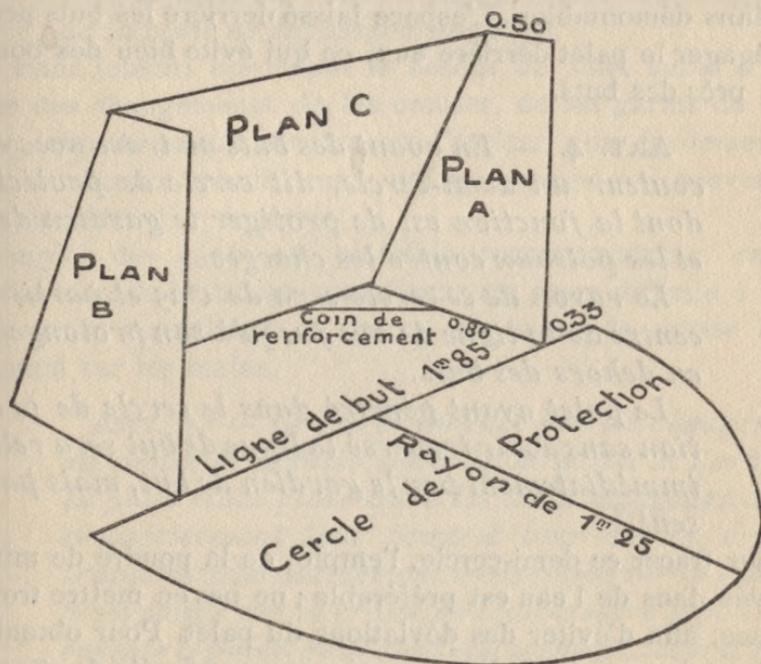


Fig. 63. — But de hockey.

Le meilleur moyen pour obtenir une plus grande stabilité de ces buts, est de leur donner plus de profondeur à la base qu'au sommet, 50 centimètres en haut et 80 en bas, et de les munir de petites pointes que l'on enfoncera dans la glace.

Ces buts comprennent trois plans A et B égaux l'un à l'autre et C plus grand que les précédents. Ces plans auront une monture

en bois assez fort et seront garnis d'un grillage en fil de fer à mailles assez larges. Cela est moins coûteux et plus solide que l'emploi de filet en cordelettes.

Renforcez les angles que forme le plan C avec les plans A et B par des coins en bois ou en fer, afin de donner plus de rigidité aux buts. Pour éviter l'encombrement, on peut construire les plans démontables. L'espace laissé derrière les buts permet de dégager le palet derrière eux, ce qui évite bien des bousculades près des buts.

ART. 4. — *En avant des buts on trace avec de la couleur un demi-cercle, dit cercle de protection, dont la fonction est de protéger le gardien de but et les poteaux contre les charges.*

Le rayon de ce cercle sera de 1^m25 et partira du centre de la ligne de but jusqu'à son prolongement en dehors des buts.

Le palet ayant pénétré dans le cercle de protection sans avoir traversé la ligne de but sera relancé immédiatement par le gardien de but, mais par lui seul.

Pour tracer ce demi-cercle, l'emploi de la poudre de minium délayée dans de l'eau est préférable ; ne pas en mettre trop sur la glace, afin d'éviter des déviations du palet. Pour obtenir un demi-cercle parfait, attachez au pinceau une ficelle de 1^m25 dont l'extrémité sera maintenue au centre de la ligne de but et servira de pivot au pinceau.

ART. 5. — *Le palet employé sera le puck canadien en caoutchouc durci, mesurant 0^m076 de diamètre et 0^m025 d'épaisseur. Son poids n'excédera pas 175 grammes.*

L'usage veut que dans tout match interclubs ou international,

l'on se serve d'un palet neuf et que l'arbitre ait plusieurs palets de rechange à sa disposition, pour éviter les pertes de temps à la recherche d'un palet disparu.

ART. 6. — *La crosse sera la crosse canadienne n'excédant pas 0^m07 dans aucune de ses parties et 1^m75 de bout en bout en ligne droite. La longueur de la lame ne dépassera pas 0^m30.*

Certains joueurs éprouvent le besoin de faire subir à leur crosse des changements, de les creuser, de les garnir de chat-terton, afin de mieux shooter ou d'arrêter plus facilement le palet. Innocente manie, mais qui ne change pas souvent la façon de jouer d'un équipier.

L'emploi des gants est toutefois recommandable, car le manche carré de la crosse canadienne est assez difficile à tenir et les gants amortiront, en outre, les coups de crosse assez fréquents sur les mains.

ART. 7. — *Le jeu commence par un engagement au centre de la piste, au coup de sifflet de l'arbitre. Le palet étant placé entre les deux engageurs ayant respectivement leur camp à leur droite, ceux-ci frappent alternativement trois coups sur la glace et trois coups sur la crosse de l'adversaire et poussent ensuite le palet. Pendant l'engagement, les équipiers doivent se tenir entre leurs engageurs et leur but.*

Les équipiers doivent toujours se tenir derrière leurs engageurs à chaque engagement, même lorsqu'il n'a pas lieu au centre de la piste, à la suite d'une faute par exemple. Certains engageurs ont pris le genre de frapper très fort sur la crosse de l'adversaire, de façon à électriser ses mains ou à repousser sa crosse très loin. Ce procédé pourra être sifflé comme faute par l'arbitre qui devra rappeler au joueur en question qu'il est interdit

de frapper sur la crosse de l'adversaire. Ce coup, à l'engagement, ne doit guère être qu'une opposition de crosses. Si l'arbitre ne siffle pas en ce cas, l'engageur molesté n'aura qu'à tenir très faiblement sa crosse, en sorte que chaque coup trop violent l'enverra à plusieurs mètres, et l'on sera obligé de recommencer l'engagement jusqu'à ce que l'engageur fautif comprenne sa faute.

La meilleure tactique à l'engagement est de garder le palet et de l'envoyer en arrière au demi, qui le passera aussitôt à l'une des ailes.

ART. 8. — *La partie comprend deux reprises de vingt minutes chacune séparées par une mi-temps de dix minutes au maximum. Les équipes changent de côté entre chaque reprise. La partie est gagnée par l'équipe faisant le plus grand nombre de buts pendant ces quarante minutes. En cas d'égalité de buts à la fin de ce temps, le jeu sera prolongé de dix en dix minutes jusqu'à l'obtention d'un résultat.*

Les équipes changeront de côté après chaque prolongation.

Si pour une raison quelconque, les capitaines ou l'arbitre jugeaient ces prolongations impossibles, ils s'entendront pour disputer un autre match.

Les deux capitaines devront tirer avant le match le côté et s'entendre sur la durée de la mi-temps, entre cinq et dix minutes, ainsi que sur les prolongations éventuelles. Il serait bon de ne pas dépasser quatre prolongations, qui correspondent en somme à un second match.

Un chronométrateur, muni d'un sifflet, préviendra l'arbitre une minute avant chaque reprise. Les équipiers devront aussitôt reprendre leur place respective afin d'être prêts à recommencer le jeu au « time ».

ART. 9. — *Le gain d'un but s'obtient en faisant passer le palet de front entièrement entre les poteaux du camp adverse et en dessous d'une ligne imaginaire passant par le sommet des poteaux.*

Lorsqu'un but sera marqué, l'arbitre sifflera deux fois, alors qu'il ne sifflera qu'une fois pour l'engagement ou pour arrêter le jeu à la suite d'une faute. Après le gain d'un but, le palet sera ramené au centre où l'on engagera.

ART. 10. — *Le gardien de but ne doit pas, pendant le jeu, s'étendre ni s'agenouiller, ni s'asseoir sur la glace, et doit par conséquent conserver une position debout. Il lui est permis de rebousser le palet avec le pied, la main ou n'importe quelle partie du corps.*

Le gardien de but devra porter de grandes jambières et se rembourrer le corps afin de se protéger contre les blessures que peuvent occasionner les shots des adversaires.

ART. 11. — *Le jeu s'arrêtera chaque fois que le palet sera en touche et au coup de sifflet de l'arbitre.*

Le palet sera en touche quand il sortira des limites du jeu.

Il sera remis en jeu par un engagement, à 5 mètres en ligne droite de l'endroit par où il sera sorti sur le côté, et à 10 mètres en ligne droite de l'endroit par où il sera sorti sur le fond.

Si le palet touche l'arbitre il sera remis en jeu par un engagement à l'endroit où il l'aura touché.

Le palet sera également en touche lorsqu'il pénétrera dans le cercle de protection sans traverser la ligne de but.

Le gardien devra le renvoyer aussitôt. S'il passe à côté de ce cercle sans l'effleurer et qu'il sorte par le fond du jeu, on le remettra en jeu par un engagement à 10 mètres, de façon à

donner à l'équipe qui vient de manquer un but, la possibilité de demeurer près des buts adverses, ce qui n'arrivait pas lorsque le gardien du but avait le droit de relancer le palet.

L'arbitre devra faire tout son possible pour ne pas gêner les joueurs et ne pas arrêter le palet.

ART. 12. — *Il est formellement interdit et considéré comme faute :*

De charger ou de saisir l'adversaire, de l'arrêter avec la crosse, d'accrocher ses patins ou sa crosse, de frapper sur sa crosse, de frapper le palet en levant la crosse plus haut que l'épaule, de donner un coup à la volée, de prendre part au jeu n'ayant plus la crosse en main ou étant à terre, de relancer le palet avec aucune partie du corps.

L'énumération des fautes est suffisamment explicite pour que l'on n'ait pas à insister sur ce sujet.

ART. 13. — *Il est permis à un joueur de soulever avec sa crosse celle de l'adversaire, à condition qu'il joue le palet; de faire dévier la crosse de l'adversaire, à condition que la sienne ne quitte pas la glace; d'arrêter, mais non de saisir le palet avec le corps.*

Le coup qui consiste à faire dévier la crosse de l'adversaire, par un petit coup donné de côté, s'appelle « la faucheuse ». La crosse doit glisser sur la glace et venir repousser la crosse adverse. Ce coup est très efficace, lorsqu'il est réussi.

L'arbitre devra se montrer très sévère pour les coups de crosse, car ils sont dangereux pour les jambes des adversaires.

ART. 14. — *Aucun joueur ne pourra recevoir une passe en avant ni gêner le jeu d'un adversaire, à moins qu'il ne se trouve à ce moment deux adver-*

saires dont le gardien de but entre lui et le but adverse. Il est considéré comme hors jeu (off-side). Si un joueur off-side joue le palet, l'arbitre remettra le palet en jeu par un engagement à l'endroit où il se trouvait avant la passe.

Les tiers-arbitres devront surveiller spécialement les joueurs off-side, car l'arbitre aura en général de la peine à se rendre compte d'un off-side.

Cette règle a évidemment pour but d'empêcher un joueur adverse de stationner en permanence à proximité du camp adverse et d'y attendre le palet pour shooter à coup sûr.

ART. 15. — *Les pénalités en cas de faute, seront :*
1° L'engagement à l'endroit où se trouvait le palet avant que la faute fût commise;

2° Le coup franc. En cas de faute grave ayant pu empêcher le gain d'un but, l'arbitre pourra accorder un coup franc contre le camp fautif. Un joueur adverse relancera le palet en avant, les joueurs du camp fautif se tenant à 5 mètres sur la même ligne que ceux du camp jouant.

L'application du degré de pénalité est entièrement laissée au jugement de l'arbitre. Aussi ne devra-t-il pas se montrer trop prodigue de coups francs.

ART. 16. — *L'arbitre pourra exclure du jeu, après avertissement, pour le temps qu'il jugera convenable, un joueur dont la conduite lui paraîtra violente.*

L'usage veut qu'en cas d'expulsion d'un joueur, l'arbitre le fasse rentrer, aussitôt que le camp adverse a marqué un but. L'arbitre se montrera très circonspect en matière d'exclusion du jeu ; car c'est un handicap terrible pour une équipe que d'être

privée d'un homme, un avant en général. L'on ne saurait trop recommander aux joueurs un jeu correct, car la brutalité n'a jamais prouvé que l'on joue bien.

ART. 17. — *Un joueur, mis hors de jeu pour un motif quelconque, même en cas de blessure, ne pourra être remplacé dans son équipe pendant tout le temps que dure la partie.*

ART. 18. — *Au cas où le jeu serait arrêté par un accident d'une nature quelconque, le chronomètreur déduira le temps perdu et ce temps sera ajouté à la fin de la partie.*

ART. 19. — *Les décisions de l'arbitre sont sans appel.*

ART. 20. — *Deux tiers-arbitres seront placés derrière chaque but; ils ont pour fonction unique de juger si le palet est entré conformément aux règles du jeu.*

ART. 21. — *Pour éviter toute discussion pendant le jeu, seuls les capitaines pourront lever le bras pour signifier à l'arbitre qu'ils ont l'intention de déposer une réclamation après la partie.*

ART. 22. — *Les réclamations devront être adressées par écrit au Président de la L. I. H. G. qui en avertira les membres du Comité.*

Ces derniers articles se passent de tout commentaire.

Voir aux appendices, page 255 et suivantes, la liste des grands matches de hockey.

LE CURLING

HISTORIQUE

L'INVENTION du jeu de curling doit être attribuée à l'Écosse et date de plusieurs siècles.

Au musée de Stirling en Écosse, on voit un galet sans poignée, portant une place creusée pour le pouce et les doigts et une inscription « 1511 » que l'on croit de l'époque. Un dicton de ce pays remontant à deux cents ans nous apprend que « le curling est un exercice écossais très viril et bien agréable, qui dissipe les nuages du cerveau, fouette le sang et donne excellent appétit à tous ceux qui le pratiquent ».

On raconte qu'en 1784 eut lieu, en Écosse, un match auquel prit part le duc d'Hamilton. Celui-ci nomma capitaine de son équipe, James Pate, marchand de poissons, qui joua si bien que l'équipe du duc fut victorieuse. Cette anecdote prouve à quel point ce jeu supprime les questions de classe et les distances, puisqu'un duc pouvait, sans déchoir, voisiner dans une équipe avec un marchand de poissons.

Le curling est le jeu essentiellement populaire en Écosse où le premier club de ce genre fut fondé en 1838. Une statistique parue en 1899 et certainement incomplète à présent, enregistrait

714 clubs de curling comprenant 26.978 membres. L'Écosse y vient en tête avec 481 clubs, suivie par la province d'Ontario (Canada) avec 99, les États-Unis avec 40, l'Angleterre avec 33, la province de Québec avec 19, Manitoba avec 18, la Nouvelle-Écosse avec 7, la Nouvelle-Zélande avec 6, l'Irlande, Terre-Neuve et New Brunswick avec 3, enfin la Norvège et la Russie avec chacune un club. Le curling fut introduit il y a dix ans à peine en Suisse, à Davos, Saint-Moritz, Arosa et Grindelwald. Depuis il s'est répandu un peu partout, à Kandersteg, Klosters, Montana, Lenzerheide, Villars, etc. Le premier tournoi international de curling se disputa en 1904 à Kandersteg et réunit 20 équipes écossaises. Son succès se renouvela la saison suivante dans la même station et mit en ligne six équipes suisses et trente équipes d'Écosse. Actuellement, de grandes épreuves classiques se disputent chaque année dans les stations hivernales les plus réputées. L'une des principales est la Coupe Orthwein pour laquelle luttent tous les ans avec ardeur les équipes de Davos et de Saint-Moritz.

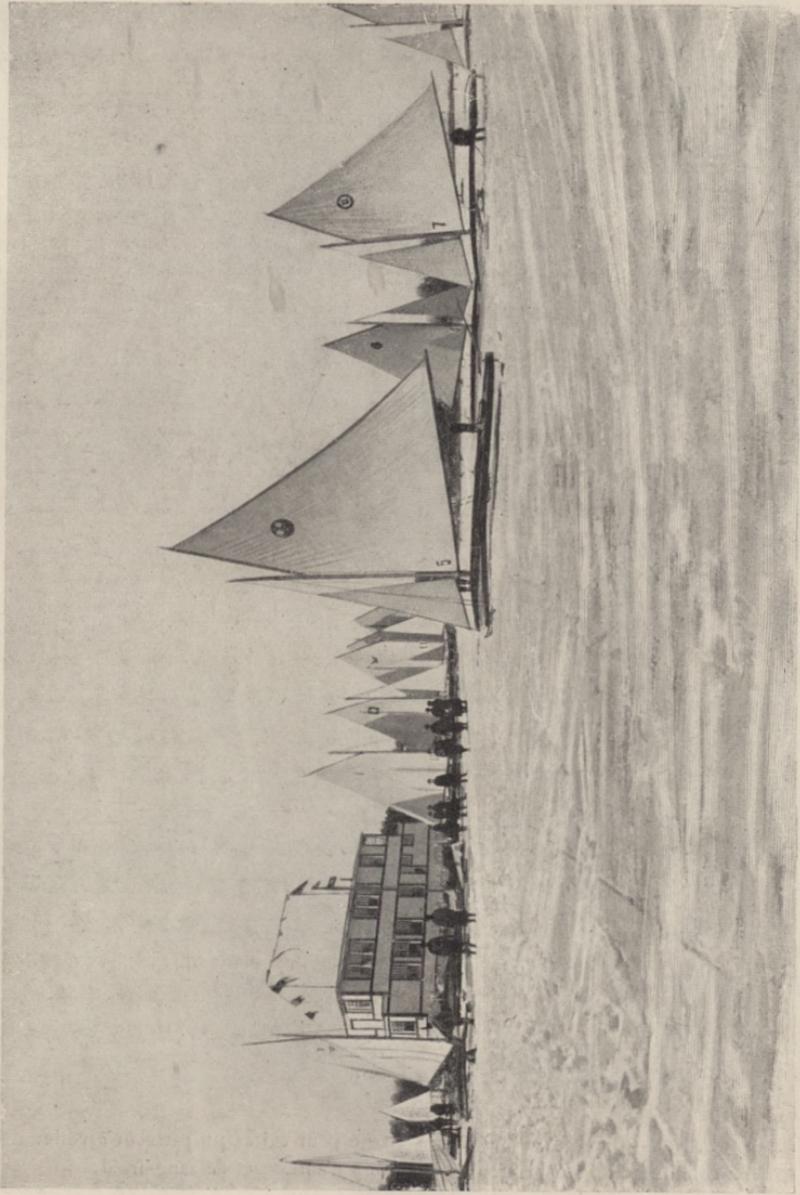
A Glasgow, on joue même ce jeu sur une patinoire artificielle.

En France, le curling est inconnu à l'heure actuelle, mais il ne tardera pas à prendre dans nos stations hivernales la place qui lui est due.

LES SPORTS D'HIVER



L'ICE-YACHTING. — Ice-boat exécutant un virage pour éviter un patineur à voile.
La conduite d'un ice-boat exige beaucoup d'adresse et de sang-froid.



L'ICE-YACHTING. — Un port d'attache d'ice-boats en Suède, où le ice-yachting est en très grande faveur.
La Suède est d'ailleurs le pays classique des sports d'hiver.

LE JEU

Celui qui assiste pour la première fois à un match de curling, a peine à réprimer un sourire ironique, pour ne pas blesser la susceptibilité des joueurs. Ces gens qui s'escriment à lancer une pierre d'une forme bizarre, et à balayer la glace devant elle avec une ardeur qu'on ne saurait exiger de sa propre femme de ménage, lui semblent profondément ridicules. Telle est la première impression du profane. Mais, si à son tour, il veut tâter de ce jeu, il sera emballé et sentira naître en lui une passion véritable pour ce sport.

Il ne pensera plus qu'à lui et y jouera du matin au soir. Comme le jeu de boules, le curling anime les joueurs d'une façon extraordinaire, mais il est autrement difficile et scientifique.

Le curling se joue entre deux équipes de quatre joueurs chacune et consiste à placer le plus près possible du *tee*, les huit galets de l'équipe, deux par joueur.

Le galet, appelé *stone*, est en granit d'une forme aplatie et munie à sa partie supérieure d'une poignée horizontale en fer ou en bois fixée par un seul côté dans le stone.

Son poids est de 33 livres anglaises, soit 14 ou 15 kilos. La partie inférieure du galet, celle qui touche la glace, est un peu évidée de façon à n'adhérer à la glace que par une légère proéminence en forme de couronne qui limite la partie concave.

Pour comprendre la disposition du *rink* ou piste de curling, il faut jeter les yeux sur le plan. L'on remarquera tout d'abord que le tracé de la piste est double et qu'il y a deux tees, deux marchepieds, deux hog-scores. Ceci est fait pour éviter aux joueurs à la fin d'une manche la peine de retransporter les stones, les balais, les marchepieds, au point de départ. Si nous considérons le plan de bas en haut sans tenir compte du tee score et du hog-score placés sous la ligne du milieu, nous trouvons d'abord le *foot-score* et le *crampit*. Le *foot-score* (à 4 yards du tee, 3^m,66) est la ligne de pied sur laquelle se pose le *crampit* ou marchepied, petite planche métallique fixée dans la glace par des crampons, sur laquelle on se tient pour lancer le *stone*. Il est placé un peu à gauche du grand axe de la piste, de façon à ce que le bras du joueur surplombe cet axe.

Le *hog-score* est la ligne qui doit être traversée par le *stone* pour que celui-ci soit en jeu.

Le *tee-score* est la ligne passant par le centre du *tee*.

La distance entre les deux *tees* peut varier entre 42 yards (38^m,43) au maximum et 32 yards (29^m,28) au minimum.

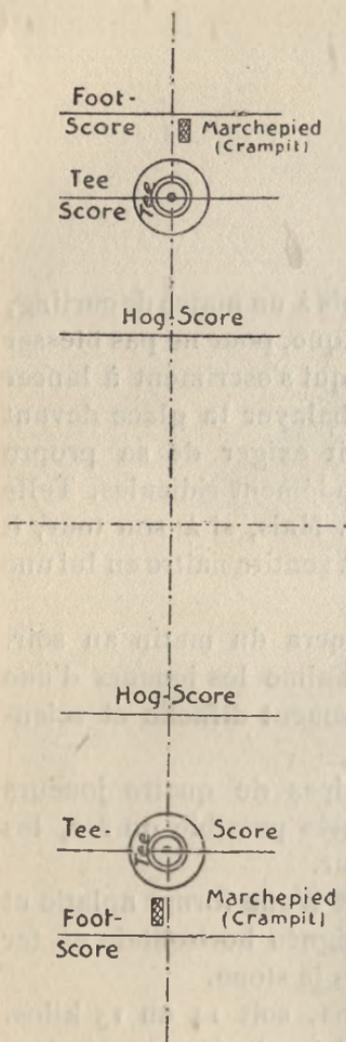


Fig. 64.

La distance la plus courante est de 38 yards (34^m,77).

Le *hog-score* est distant des *tees* du sixième de la distance qui sépare le *foot-score* du *tee* le plus éloigné.

Si le rink a 38 yards, cette distance sera de 7 yards (6^m,40).

Les rayons des 3 cercles seront respectivement de 2 pieds 1/2 (0^m,763); 4 pieds (1^m,22) et 7 pieds (2^m,135). Voilà pour le tracé de la piste.

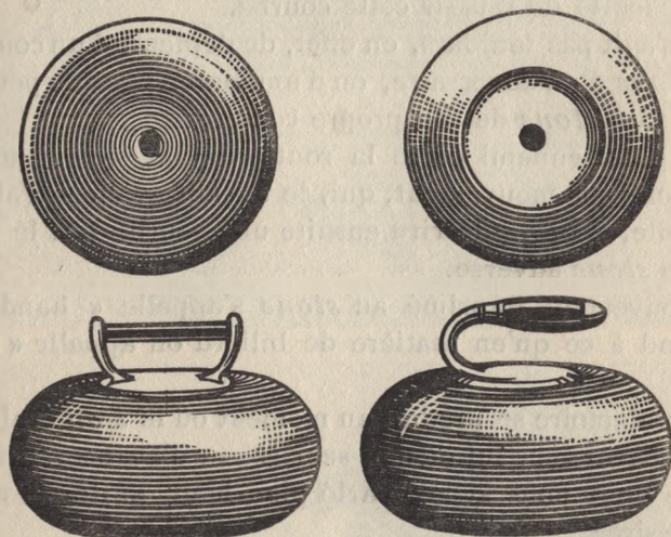


Fig. 65-66. — Schémas des palets pour jouer au curling.

Voyons à présent comment se pratique le jeu de curling. Son nom vient de *curl*, c'est-à-dire boucle, courbe, ondulation.

Tout comme dans le jeu de bowling, il y a un coup de main à attraper pour faire décrire au stone une courbe qui lui permette de se faufiler entre les stones des adversaires pour se placer plus près du tee. Ce coup de main est très difficile à acquérir et ce n'est que par une longue pratique que l'on y parvient.

Bien qu'il ne soit déjà pas si aisé que cela puisse sembler, avec une pareille masse, à 35 mètres de distance, de lancer un *stone* en ligne droite, d'en frapper un autre, de le placer à l'endroit choisi, ou même de lui faire franchir le *hog-score*, de lui faire conserver son équilibre afin qu'il adhère bien à la glace sans osciller ni danser sur sa couronne, ce qui l'arrêtera ou le fera dévier, tout cela n'est relativement encore rien, à côté de la difficulté de réussir cette courbe.

Il ne s'agit pas toujours, en effet, de déplacer d'un coup brusque le *stone* d'un adversaire, ou d'améliorer par une poussée la position d'un *stone* de son propre camp.

Si un galet ennemi barre la route, il faut savoir imprimer à son *stone* un mouvement, qui, le faisant avancer d'abord en ligne droite, lui fera décrire ensuite une courbe qui le placera devant le *stone* adverse.

Ce mouvement imprimé au *stone* s'appelle « handle » et correspond à ce qu'en matière de billard on appelle « de l'effet ».

Cette trajectoire se produit au moment où le *stone* ralentit et se met à tourner sur lui-même, sans cesser d'avancer, grâce à la couronne dont nous avons parlé plus haut, et décrit alors la courbe désirée.

Frapper le palet adverse sur le côté faisant face à l'axe du rink, s'appelle « donner de l'*inwick* ».

Lorsque le joueur frappe le palet adverse du côté opposé, c'est donner de l'*outwick*.

Grâce à ce procédé, non seulement on peut se placer plus près du *tee* que le *stone* adverse, mais on peut s'abriter derrière lui contre les coups droits ultérieurs.

L'on conçoit à quelles combinaisons peuvent se livrer les équipes en présence lorsqu'un certain nombre de *stones* des deux camps sont groupés autour du *tee*.

LES SPORTS D'HIVER



LE PATINAGE A VOILE. — Dans les pays du Nord, les femmes s'adonnent passionnément à ce sport.



L'ICE-YACHTING. — En Suède on fait en famille des promenades en ice-boat.

LES SPORTS D'HIVER



LE PATINAGE A VOILE. — Appuyé sur le vent, le patineur exercé peut avancer à une vitesse considérable et couvrir de grandes distances.

C'est le skip, capitaine de l'équipe qui, en arrière du tee, afin de mieux voir, dirige le jeu et indique à ses partenaires les coups qu'il juge utiles.

Il apprécie et commande le coup à jouer selon l'habileté des différents joueurs, l'état de la glace, ou même la qualité du galet. Le rôle du *skip* est considérable dans le résultat de la partie.

Il désigne avec son balai posé sur la glace le point à viser, ordonne de l'outwick ou de l'inwick, demande de jouer fort ou faible. Le joueur ne se préoccupe que d'obéir.

Si le galet dépasse le tee-score, la ligne du tee, le *skip* cède la place au *skip* adverse qui, s'il le désire, aidera le galet à sortir du cercle en balayant la glace au-devant de lui.

Le rôle du balai est de nettoyer la glace devant le *stone* en marche, afin qu'il glisse mieux, en supprimant les moindres aspérités capables de contrarier sa bonne marche.

Si le galet manque d'élan pour traverser le hog-score, au commandement du capitaine, un joueur balayera frénétiquement la glace devant lui, en ayant soin de se tenir sur le côté pour ne pas intercepter au capitaine la vue du galet. Il cessera de balayer aussitôt l'ordre du capitaine; un simple joueur n'a le droit de balayer que jusqu'au hog-score, c'est au capitaine seul qu'incombe ce soin dès que le galet passe cette ligne. Lui-même cédera la place au capitaine adverse, si le galet dépasse le tee-score.

Les quatre joueurs d'une équipe sont classés suivant leur force, le capitaine étant toujours le meilleur, et jouent leurs deux galets alternativement avec les joueurs correspondants adverses.

Celui qui joue le premier sera, comme habileté, le troisième. Son rôle consiste à placer son galet exactement devant le tee de façon à le masquer, et en même temps à grossir le point

de mire pour le second joueur, le moins fort de l'équipe. Celui-ci devra chercher à protéger le premier galet, s'il s'est bien placé tout près du tee.

Le troisième joueur sera le second en force, ayant à remplacer le capitaine lorsque celui-ci aura à jouer le dernier de tous.

L'équipe qui a placé le galet le plus près du tee gagne la manche.

Un seul galet peut de la sorte décider de la victoire d'une équipe, même si tous ses autres galets sont plus éloignés du tee que la majorité de ceux de l'équipe adverse.

Si plusieurs galets de chaque camp se trouvent près du tee, l'équipe gagnante marquera autant de points qu'elle aura de galets plus proches du tee que le premier galet du camp adverse.

On additionne ces points à la fin de toutes les manches, ce qui décide du résultat de la partie.

Le nombre des manches est variable. C'est ainsi que la Coupe Orthwein dont nous avons déjà parlé compte 24 manches, ce qui représente pour chaque camp le lancement de 192 galets.

L'un des principaux agréments du sport du curling, c'est qu'il peut être joué par tous, même les vieillards, et qu'il procure à ses fervents, santé, joie et appétit.

Voir aux appendices, page 255 et suivantes, les règles du curling.

L'ICE-YACHTING

HISTORIQUE

L'ICE-YACHTING, ou navigation sur la glace, est un sport presque totalement inconnu dans toute l'Europe centrale. Et pourtant sur les vastes lacs qui gèlent d'une façon régulière et continue comme ceux de Gérardmer, de Longemer, de Retourner, dans les Vosges, de Sylans dans l'Ain, de Joux, de la Bernina, de Saint-Moritz, des Brenets, en Suisse, la pratique de ce sport recueillerait de nombreux adeptes. Il est resté l'apanage du Canada, du nord des États-Unis, de la Norvège, de la Suède, de la Finlande, du Danemark et de la Hollande, où il est à la fois un sport et un transport.

Si nous n'avons guère de données précises sur ses origines, nous savons par contre qu'il fit son apparition en Hollande au cours du XVI^e siècle.

Une gravure de Christoffel van Sichem (1550-1600) nous montre un bateau monté sur patins et glissant sur la glace. La légende en hollandais porte :

« Une nouvelle invention d'un bateau qui va à la voile sur la glace gelée et unie, chargé de monde, représenté aussi ici, lequel en deux heures couvre 7 milles, fait que le livre explique plus amplement. » L'on devine plutôt qu'on ne voit nettement un *ice-boat* dans le fond d'un tableau d'Hendrik van Avercamp (1585-1663) intitulé : *Sur la glace*.

L'*Hiver*, par Adrien van der Venne (1589-1662), nous en montre un très distinctement. Comme texte français faisant

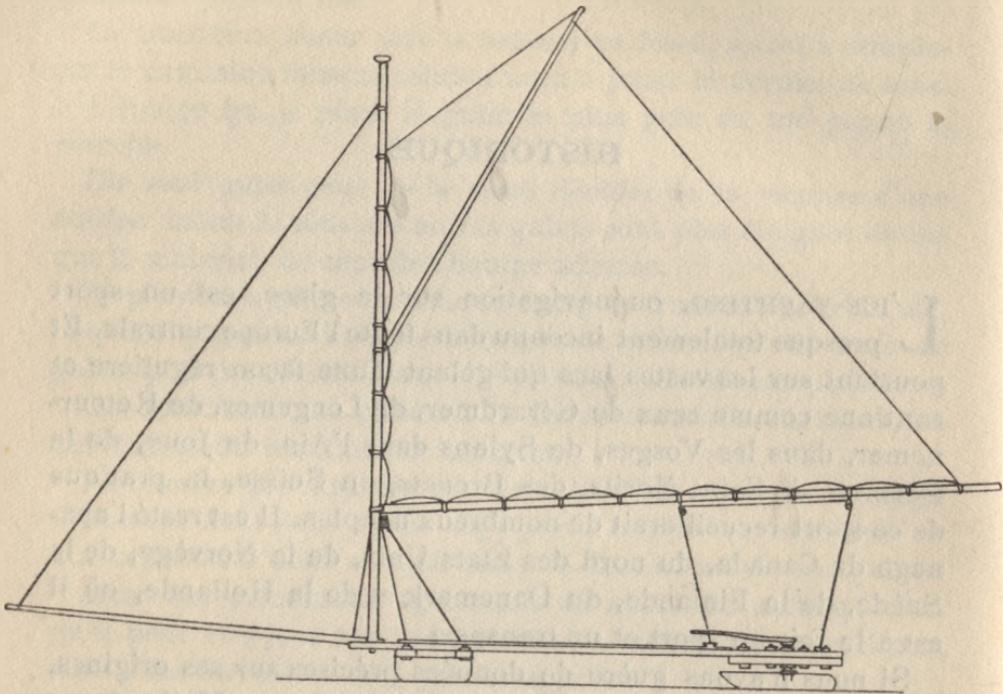


Fig. 67.

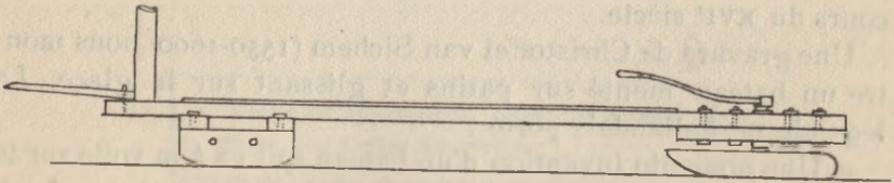


Fig. 68. — Coupe des patins au-dessous de l'ice-boat.

mention de ce genre de navigation, nous avons les *Lettres sur la Hollande* (1780) et l'*Almanach de Gotha* (1788) dans lesquels les voyageurs de l'époque disent avoir vu un petit nom-

bre de ces bateaux, et les estiment fort dangereux à cause de leur vitesse de quinze lieues à l'heure, vitesse capable de couper la respiration. Dans les régions du Nord entourant la mer Baltique, la plupart des bras de mer, abrités par les golfes, gèlent

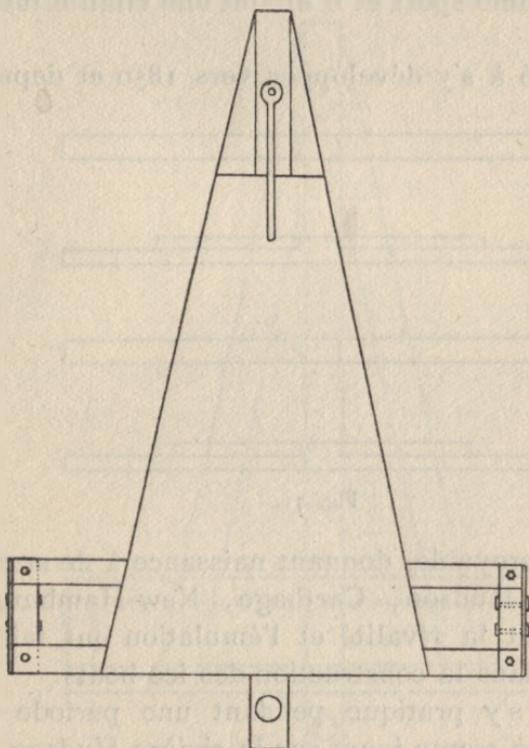


Fig. 69.



Fig. 70.

d'une façon régulière et offrent des surfaces immenses à l'évolution des ice-boats. Il était donc tout naturel que ces régions, où presque tout le monde est navigateur, eussent l'idée d'utiliser leurs bateaux pour se transporter en hiver d'un point à un autre.

Ce sport fait donc bien partie de ceux engendrés par la néces-

sité. Dans tous les pays du Nord, l'ice-boat est construit en vue d'un double but : l'utilité et le plaisir ; c'est pourquoi il a plus de solidité et de durée que de vitesse.

En Amérique et au Canada, au contraire, l'ice-yachting n'est pratiqué que comme sport et il atteint une vitalité inconnue en Europe.

Il a commencé à s'y développer vers 1850 et depuis a pris

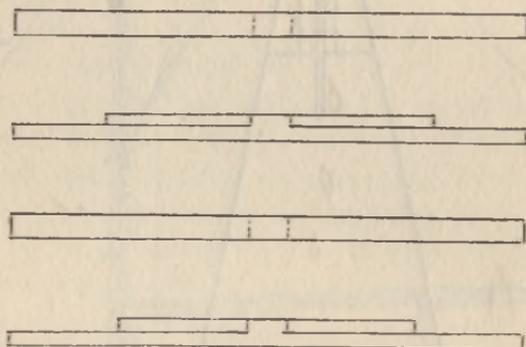


Fig. 71.

une extension incroyable, donnant naissance à de nombreux et puissants clubs, Hudson, Carthage, New-Hamburg, North Shrewsbury, dont la rivalité et l'émulation ont fait faire de grands progrès dans la construction des ice-boats.

L'ice-yachting s'y pratique pendant une période annuelle variant de douze à trente jours sur la rivière Hudson, au nord de New-York, sur le lac Hackensach, à Hyde Park, sur la rivière Shrewsbury.

La rivière Hudson est l'endroit préféré des sportsmen. Là, se livrent des matches palpitants entre les ice-boats et le chemin de fer qui longe la rivière pendant plusieurs kilomètres, matches qui sont rarement gagnés par les express.

Par un bon vent, l'ice-boat y sème souvent l'express, ce qui

peut donner une idée des vitesses stupéfiantes atteintes. On prétend que le record américain sur une grande distance est de 70 milles, soit du 113 kilomètres à l'heure, vitesse dépassée sur de faibles distances. L'ice-boat *Avalanche* a fait le quart de mille

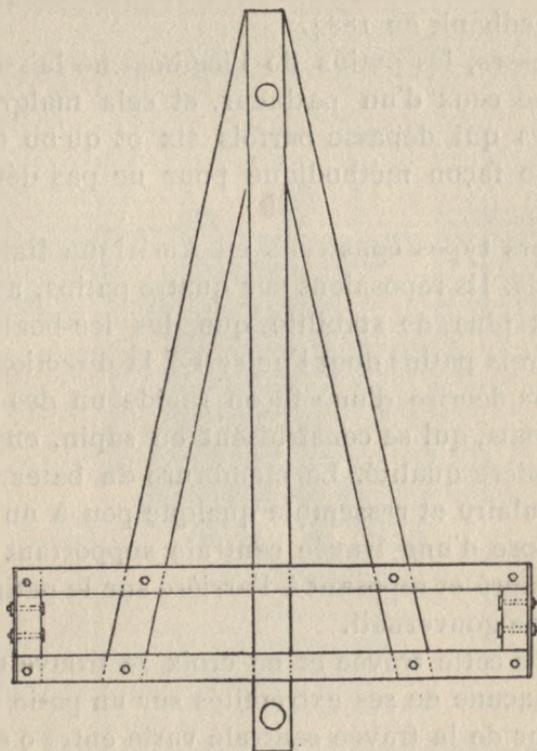


Fig. 72.

à une allure de 116 à l'heure. Ces records ont été établis par un bon vent, mais on affirme que par des vents très violents, l'on a atteint le 145 à l'heure.

Les records américains sur des distances classiques sont les suivants :

15 milles en vingt minutes quarante secondes par le *Scud*, à Redbank en 1883 ;

20 milles en vingt-quatre minutes trente secondes par le *Haze*, à Poughkeepsie en 1883 ;

25 milles en trente minutes cinquante secondes par le *Dreadnought*, à Redbank en 1884.

A ces vitesses, les patins de l'ice-boat ne laissent pas plus de traces que ceux d'un patineur, et cela malgré le nombre des passagers qui dépasse parfois six et qu'on est obligé de répartir d'une façon méthodique pour ne pas détruire l'équilibre.

Les premiers types construits en Amérique étaient lourds et mal équilibrés. Ils reposaient sur quatre patins, avaient moins de vitesse et plus de stabilité que les ice-boats modernes, montés sur trois patins dont l'un sert à la direction.

Nous allons décrire d'une façon rapide un des plus récents types d'ice-boats, qui se construisent en sapin, en chêne ou en frêne de première qualité. La membrure du bateau affecte une forme triangulaire et ressemble quelque peu à un cerf-volant. Elle se compose d'une travée centrale supportant à l'avant le mât et le beaupré et reposant à l'arrière sur le patin mobile qui fait fonction de gouvernail.

A l'avant de cette travée et en croix se trouve une traverse reposant à chacune de ses extrémités sur un patin fixe.

La longueur de la travée centrale varie entre 9 et 15 mètres ; celle de la traverse, entre 5 et 8 mètres. Cette dernière doit posséder une certaine élasticité pour ne pas transmettre au bateau les secousses imprimées aux patins par la rencontre d'un obstacle.

Le mât, appuyé sur le beaupré et la traverse, est maintenu en place par plusieurs équerrés en fer, solidement rivées à la traverse et maintenues par une bague de fer.

LES SPORTS D'HIVER



LE PATINAGE A VOILE. — A l'abri d'une même voile, deux personnes peuvent facilement trouver place et voler de conserve sur la glace.



LE CURLING. — Ce sport est un des plus anciennement pratiqués en Angleterre. Le champ de glace sur lequel se joue ce jeu doit être parfaitement uni et balayé comme un parquet.

Le trou du mât est situé à 0^m,60 ou 0^m,90 en avant du point d'intersection de la travée et de la traverse.

Le beaupré est fixé au centre de la charpente et devra mesurer 1/6 de longueur de moins que la travée. La voilure pourra être au gré du propriétaire de l'ice-boat, mais la toile devra être de première qualité et pas trop lourde. Le type du gréement le plus en faveur dans les grands clubs est le foc et la grande voile. On peut adopter aussi la voile latine.

Les principes pour la conduite d'un ice-boat sont les mêmes que ceux d'un bateau à voile.

« L'ice-yachtman, dit un auteur anglais, ne doit pas avoir de nerfs ; il aura la tête froide et la main ferme, et une assurance contre les accidents sur une compagnie solvable. »

Celui qui débute en ce sport pourra être effrayé par la vitesse et le grincement des patins sur la glace, à moins qu'il se contente d'une allure raisonnable qui exclue tout danger. Il devra se couvrir chaudement et porter des lunettes en métal et un cache-nez ; un bateau bien équipé contiendra une bonne couverture en fourrure et plusieurs coussins.

Il n'est pas toujours facile de naviguer par un vent faible.

Voici quelques conseils qui pourront être utiles.

D'abord, parer l'écoute de foc sur l'arrière, puis faire évoluer l'arrière et pousser vigoureusement le bateau en avant jusqu'à ce qu'il reçoive le vent par le travers.

Avoir soin de ne pas rester en arrière et de ne pas se faire laisser sur la glace si une risée enlève brusquement le bateau.

L'homme de barre doit avoir l'œil sur son « burgee » pour se rendre bien compte de la direction du vent, la glace ne se ridant pas comme l'eau.

En marche, la vitesse du bateau affecte naturellement la direction du « burgee », mais une certaine pratique donnera rapide-

ment à l'ice-yachtman l'expérience nécessaire pour découvrir facilement la direction du vent.

Qu'il se souvienne d'avoir à ne déplacer le gouvernail que graduellement, sinon le panache sera presque fatal. On ne peut en effet se permettre aucune distraction avec un ice-boat, qui répond en général avec une surprenante docilité au moindre coup de barre.

Sur les bateaux américains, l'équipage qui se monte à 4 ou 5 hommes, se tient du côté du patin exposé au vent, pour maintenir l'équilibre, et aussi diminuer le poids sur le patin sous le vent.

Lorsque l'ice-boat s'élève au vent, tout le monde doit s'étendre le plus bas possible, car tout homme debout contrarie la vitesse.

L'ice-boat donne toujours son maximum de vitesse au large avec l'écoute bien bordée.

Au vent arrière, la vitesse diminue, et l'ice-boat navigue comme un ballon, ni plus vite ni plus lentement que la force motrice.

En vous élevant au vent, manœuvrez absolument comme si vous naviguiez sur l'eau.

Pour arrêter vivement un ice-boat, il faut lofer bien debout au vent; mais si on est au plus près et qu'on veuille stopper net, il faut non seulement lofer, mais aussi, quand le bateau vire et que la vitesse mollit, tenir la barre poussée à fond à bâbord ou à tribord, suivant le cas.

LE SKI

HISTORIQUE

TROISIÈME PARTIE

LE SKI

LE SKI

HISTORIQUE

B IEN que les origines du ski et de la raquette soient assez obscures, c'est encore le sport d'hiver sur lequel on possède les documents les plus anciens.

D'après une théorie assez récente, le ski et la raquette ne furent au début qu'un seul et même instrument, d'origine asiatique et importé en Europe par les émigrations des races mongoles.

Il semble prouvé que le ski fut d'abord un engin de sustentation sur la neige comme la raquette et non de glissement.

Il s'ensuit qu'il devait être court et large. La relation entre le ski et la raquette semble certaine : primitivement, le ski se composait d'une planchette soutenant le pied et reliée par des lanières de cuir à une monture. Parfois la planchette était plus longue que son entourage, d'où analogie avec la raquette canadienne.

La première mention que nous ayons de ce genre de transport se trouve dans Hérodote qui, dans sa description de la Scythie, parle du pays montagneux situé plus au nord où habitaient les Aegipodes, hommes aux pieds de chèvre.

L'on ne saurait douter qu'il soit question des Finlandais et que leurs pieds de chèvre soient des skis ou des raquettes.

L'on cite ensuite Xénophon, qui, dans sa *Retraite des Dix Mille*, mentionnerait l'usage de la raquette aux pieds des chevaux des Arméniens. Dans le texte, il n'est question que de sacs, mais il est fort possible que ce ne soit là qu'une interprétation défectueuse du traducteur. Peu importe d'ailleurs, qu'il s'agisse de raquettes ou de sacs, l'observation de Xénophon prouve que ses contemporains avaient trouvé le moyen de ne pas enfoncer dans la neige.

Entre l'an 550 et l'an 1070, les chroniqueurs remarquent l'usage du ski dans les pays du Nord. L'historien grec Procope et Alfred, roi d'Angleterre, rapportent que les Lapons étaient les meilleurs skieurs de l'époque.

Les *Eddas* de Soemond Sigfusson (1057) et de Snorri Sturleson (1179-1241), *l'Orneyinga Saga* recueils de poésie et de mythologie scandinaves, abondent en citations sur les exploits des dieux de la Scandinavie sur leurs patins de neige.

La documentation sur le ski devient très abondante au XVI^e siècle où de nombreux chroniqueurs, Olaus Magnus, Stephanus Saxo, Samuel Rheen, Wormius, Finlius, Balwidinius, Trisius, Adam de Bremen, Olaus Petri, Herberstein ont noté ses particularités en nous laissant de fort intéressantes gravures critiquées parfois par Joannes Schefferus dans son *Histoire de Laponie* (1674).

Celui-ci conteste la forme des skis de l'ouvrage d'Olaus Magnus et relève les contradictions de ces différents auteurs.

Cet excellent professeur de droit et de rhétorique à l'université d'Upsal en Suède, semble oublier qu'il vivait cent ans plus tard et dans un autre pays que ces chroniqueurs, et que les divergences des différents types prouvent simplement que leur forme a différé selon les contrées, ce dont il est facile de se

rendre compte, puisque de nos jours ces types n'ont pas les mêmes caractéristiques en Norvège, en Suède et en Finlande. Si les skis présentés par Schefferus sont exacts, et ils le sont certainement, il n'y a aucune raison pour que ceux d'Olaus Magnus et d'Herberstein ne le soient pas également, quoique différents les uns des autres. Il semble improbable toutefois qu'avec ces deux derniers modèles l'on put faire des montées ou des descentes.

Au XVII^e siècle, nous voyons le ski faire une courte apparition en Angleterre dans le Devonshire et en Autriche dans la Carniole. Mais il y disparut bientôt pour n'y réapparaître qu'au XIX^e siècle.

Vers 1840, en effet, on retrouve sa trace dans les Riesengeberge, entre la Silésie et la Bohême, et dans le Yorkshire en Angleterre.

Mais là, pas plus d'ailleurs qu'en Norvège, le ski n'est encore pratiqué comme un sport. Sa transformation en engin sportif est due aux habitants de Téliemark en Norvège, qui, les premiers, eurent l'idée d'organiser des courses et des concours de sauts. Imitant leur exemple, le Ski-Club de Christiania organisa en 1870 des concours et y invita les Téliemarkois. Mais la diffusion du ski en Norvège et sa nationalisation, pour ainsi dire, ne date que de 1879 où les Téliemarkois enthousiasmèrent les populations norvégiennes aux concours d'Huseby, près de Christiania.

Dès lors, toute la Norvège se mit à pratiquer le ski et l'adopta comme véritable sport national. Ce n'est que dans ces trente dernières années et aux environs de l'année 1890 que le ski s'implanta dans l'Europe centrale, grâce à tout un concours de circonstances favorables. La traversée en ski de l'Oberland bernois par Paulke, ses articles et son manuel, les expériences du peintre autrichien Zdarsky et son invention du mode d'at-

tache Lilienfeld, la fondation en 1891 à Todtnau, du premier Ski-Club de la Forêt Noire, le récit des explorations de Nansen à travers le Groënland, tels sont les principaux agents de la diffusion du ski dans l'Europe centrale. Les démonstrations faites par les étudiants norvégiens en Allemagne y contribuèrent aussi pour beaucoup.

De nombreux clubs se fondent et se réunissent en 1905 sous l'égide de la Fédération de ski de l'Europe centrale englobant l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse, qui ne tarda d'ailleurs pas à se séparer de la fédération.

En France, malgré des essais individuels faits depuis 1878 dans le Dauphiné par M. Duhamel, qui ne réussit qu'en 1896 à fonder le premier club français, le Ski-Club des Alpes, malgré l'adoption du ski par l'armée des Alpes au cours de l'hiver 1900-1901 ; malgré la fondation par le ministre de la Guerre en 1904 de l'École normale de ski de Briançon, ce n'est qu'en 1907 que le ski prend droit de cité, et cela grâce à l'énorme publicité faite par la presse sportive et politique autour du premier concours international de ski du Club Alpin Français au Mont Genève.

Les concours ultérieurs de Chamonix et de Morez, la grande semaine du Touring-Club, ont définitivement consacré la pratique du ski chez nous, aussi bien au point de vue utilitaire qu'au point de vue sportif. Il se développe à présent avec une rapidité foudroyante dans toutes nos montagnes, depuis les Vosges, le Jura, toute la chaîne des Alpes, jusqu'au Plateau central et aux Pyrénées. Des clubs se fondent partout et avec la multiplicité des concours internationaux, le besoin d'une Fédération internationale de Ski s'est fait sentir. Cette lacune sera comblée l'hiver prochain grâce à l'initiative prise par la Norvège.

Nous n'avons plus à mentionner que les différentes appellations du ski.

LES SPORTS D'HIVER



LE SKI. — Durban-Hansen exécutant
une montée à plat.



LE SKI. — Le même champion exécutant
une montée en arête de poisson.



LE SKI. — Freinage avec le bâton.
Démonstration par le Norvégien Nyquist.



LE SKI. — Freinage en chasse-neige,
par le Norvégien Durban-Hansen.

LES SPORTS D'HIVER



LE SKI. — Une bonne descente, les genoux fléchis, le corps penché.



LE SKI — L'arrêt est une des opérations les plus difficiles.



LE SKI. — L'élan avant le saut, le corps en avant, les genoux fléchis.



LE SKI. — Le virage de pied ferme en levant un ski en sens contraire de l'autre.

Ski est le terme qui se généralise de plus en plus.

Venant de Norvège, il a conquis la Suisse, la France, l'Angleterre, l'Italie et l'Amérique.

En Suède, le ski s'appelle skid et au pluriel skidor ; en Laponie, skridsko ; en Allemagne, schi.

Notons enfin les anciens termes de anndre, on durr, andor, qui servaient à différencier les skis garnis de peau de phoque des skis lisses.

LA PRATIQUE DU SKI

NOUS ne saurions avoir la prétention de faire rentrer dans le cadre de cet ouvrage tout ce qu'il y aurait à dire au sujet de la pratique du ski.

Nous nous contenterons donc de fournir aux débutants les notions les plus élémentaires sur l'équipement, les accessoires et la technique du ski.

I. LE CHOIX DES SKIS

Bois. — Parmi tous les bois employés pour la fabrication des skis, acacia, mélèze, chêne, pin, sapin, frêne et hickory, ces deux derniers seuls sont à envisager de préférence. Le frêne est léger, souple, mais manque de dureté et de résistance. L'hickory, plus lourd, est préférable à cause de sa veine plus dure et plus serrée; il s'use moins et reste plus longtemps poli; il est aussi plus glissant. C'est le vrai bois pour le ski destiné au sport. Quel que soit le bois employé, il doit être parfaitement sec, dur et sans défauts.

En faisant son choix, il faut donner la préférence aux skis dont les veines sont assez écartées et parallèles, et ne présentant pas de nœuds dans le milieu du ski ou dans la spatule.

Forme. — La forme des skis varie selon la conformation et la nature du sol du pays où on l'emploie. La forme la plus répandue en Europe, surtout parmi les sportsmen, est le « Telemark ».

On tend de plus en plus à abandonner la forme plate pour la forme bombée qui donne plus de résistance et de rigidité au ski.

Les principales caractéristiques du ski Telemark sont les suivantes : relèvement de la pointe, ou *spatule* ; cambrure en son milieu, ou *cintré* ; entaille rectangulaire traversant le ski à hauteur de la fixation, ou *mortaise* ; cannelure médiane selon le grand axe, ou *gouttière* ; épaisseur, largeur et profil variables en divers points.

Longueur. — La longueur des skis doit en principe être proportionnelle à la taille et au poids de celui qui les utilise.

En pays très accidenté, les skis employés doivent être plus courts qu'en pays plat. Ils varient en général entre 2 mètres et 2^m,80 de longueur.

Voici un tableau approximatif du rapport entre la taille du skieur et la longueur du ski.

SKIEUR	LONGUEUR DES SKIS
1 m. 60	1 m. 80 à 1 m. 90.
1 m. 65	1 m. 90 à 2 m.
1 m. 70	2 m. à 2 m. 10.
1 m. 75	2 m. 10 à 2 m. 20.
1 m. 80 à 1 m. 85	2 m. 20 à 2 m. 35.

Comme règle générale de la longueur du ski, le skieur doit atteindre la pointe des skis dressés verticalement sur le sol, avec la pointe des doigts du bras tendu verticalement.

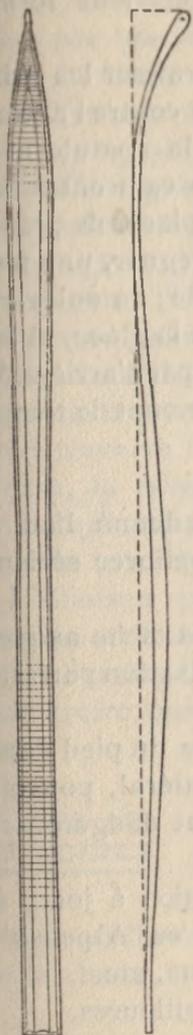


Fig. 73.

Entretien. — Même en hiver les skis nécessitent certaines précautions indispensables pour leur conserver leur forme parfaite.

Ne pas les laisser dans un endroit humide ; graisser les cuirs des fixations ; tendre les skis en les plaçant l'un contre l'autre ; serrer les points de contact à la naissance de la spatule et à l'arrière avec des presses en bois ; placer une cale entre les pointes des spatules et au cintre du milieu ; les placer de préférence dans un lieu sec, frais et sombre ; les imprégner, une fois bien secs, d'un mélange d'huile de lin et de pétrole ; en enlevant les skis, bien les nettoyer en retirant la neige et la glace, et les placer la pointe en bas, pour éviter l'absorption par l'arrière de l'eau formée par la neige ; polir la surface de glissement de temps à autre avec du papier de verre.

Fixations. — Le mode de fixation du ski a donné lieu à d'interminables controverses, sans pour cela améliorer sérieusement la question.

Il n'y a pas à l'heure actuelle un système d'attache auquel on ne puisse rien reprocher. Le problème de la fixation parfaite reste encore à résoudre.

Elle doit en effet assurer une mobilité parfaite du pied dans le sens vertical, supprimer le jeu dans le sens latéral, pouvoir quitter la chaussure en cas de chute violente et dangereuse, être simple, solide, légère et facile à réparer.

Les principaux modes d'attache sont la fixation à jonc, à semelle de balata, Schüster-Hock, Lilienfeld ou Alpenski, Müller, Austria, Bilgeri, Huitfeld, Ellefsen, Houm, etc.

Il semble que ces trois dernières soient les meilleures.

Il faut recommander soigneusement aux skieurs de ne fixer la courroie passant sur le talon ni par une vis, ni par une courroie spéciale. Le meilleur système est d'avoir un talon un

peu évidé de façon à empêcher le glissement de la courroie, à défaut de cet évidement, on pourra attacher la courroie talonnière par une mince ficelle sur le cou-de-pied. En cas de chute grave la ficelle cassera d'elle-même et la courroie quittera le pied. Nous avons nous-même, grâce à ce moyen, évité une fracture certaine de la jambe, en arrivant vers la nuit dans un trou. C'est grâce au peu de solidité de l'attache qui a permis au ski de s'en aller, que nous n'avons eu qu'une légère luxation du genou.

Les deux fixations Huitfeld et Houm se composent d'une mâchoire traversant la mortaise, d'une courroie d'orteil et d'une courroie talonnière. La Huitfeld possède une seconde courroie transversale s'appliquant sur le cou-de-pied. La talonnière traverse la mortaise au milieu de la mâchoire. Dans la Houm, la talonnière est maintenue à l'avant du pied par un levier qui permet, en se déplaçant, de mettre ou de retirer la fixation très rapidement.

L'Ellefsen comprend une semelle de balata s'arrêtant avant le talon et fixée au talon par une courte talonnière.

La fixation Huitfeld étant la plus répandue en Norvège, il faut croire que c'est la plus pratique, en tout cas pour le saut.

II. LES ACCESSOIRES

Isolateurs. — Pour empêcher la neige de s'accumuler entre la chaussure et le ski, on place une plaque en aluminium, en celluloïd, en caoutchouc, en linoléum, en liège, en peau de phoque ou en écorce de bouleau.

Bâtons. — Les Norvégiens recommandent l'emploi de deux bâtons en bambou, légers et courts, munis à leur extrémité inférieure d'une pointe et d'une raquette qui les empêche de

trop s'enfoncer dans la neige. L'extrémité supérieure est munie d'une dragonne de cuir dans laquelle on passe les mains.

L'emploi des bâtons est excellent pour le développement des muscles du bras. L'usage d'un seul bâton n'est pas à recommander.

Prenez deux bâtons ; servez-vous-en à la montée ; soulevez-les légèrement ou laissez-les traîner naturellement, à la descente ; laissez-les de côté pour les sauts ; habituez-vous à pouvoir vous en passer, mais ne les quittez jamais pour faire une grande excursion.

Il paraît inutile de dire que l'emploi d'un seul gros bâton sur lequel on s'appuie fortement à la descente est parfaitement nuisible.

Garnitures. — La montée étant parfois pénible dans certaines conditions de neige, on adapte sous le ski des peaux de phoque avec les poils dans le sens de la marche.

Si l'on vient à glisser en arrière, le poil se rebrousse et arrête le ski. L'on fait à présent des garnitures démontables qui peuvent être très utiles. On peut aussi avoir recours à des cordelettes qui rendent le même service, mais on supprime alors tout à fait le glissement, ce qui oblige à lever les pieds l'un après l'autre, et cause beaucoup de fatigue.

Il existe aussi des crampons de différente forme.

Mais c'est la peau de phoque démontable qui semble le moyen le plus pratique.

Fart. — En cas de neige collante, pour faciliter le glissement du ski, il faut l'enduire d'une composition à base de cire, de suif et de goudron, appelée « fart ».

On peut utiliser aussi la paraffine, la cire, le savon, la chandelle, le lard, quand on n'a pas mieux. Tous ces produits ne

doivent être étendus que sur ski sec. Sur un ski mouillé, le fart en pâte aura plus d'effet.

Habillement. — La chaussure est la partie la plus importante de l'équipement du skieur. Elle sera de première qualité, forte, imperméable, à talon bas, à semelles épaisses et sans clous. Ceux-ci abiment en effet la plaque isolante et retiennent la neige sous le pied.

Suffisamment larges, elles permettront de porter de gros bas de laine ou de doubles chaussettes.

La chaussure norvégienne « Laupar » est le type de la bottine de ski. Un talon débordant ou évidé pour retenir la courroie talonnière, mais ni bride ni vis, comme nous l'avons déjà dit.

Bas ou chaussettes de laine doubles ou triples à condition que le pied ne soit pas comprimé.

Si on porte la culotte courte, il est pratique d'employer les bandes alpines sans trop les serrer, ou des guêtres avec molletières à boutons, ou encore les grandes bottes en feutre blanc si en faveur parmi les fervents du bobsleigh.

En Norvège, l'on porte le pantalon long serré à la cheville.

Comme coiffure, l'on ne saurait recommander le passe-montagne, trop chaud pour un exercice qui amène rapidement la transpiration.

La casquette norvégienne en drap avec des rabats pour les oreilles commence à se répandre.

Comme gants, des mouffles de laine, très hautes, de façon à fermer hermétiquement l'ouverture des manches.

En général on se couvre trop pour faire du ski. Une chemise en oxford et par-dessus un chandail de laine sont suffisants.

L'on peut remplacer le chandail par un veston ou un dolman. Avoir soin cependant que l'étoffe ne soit pas velue afin de ne

pas retenir la neige qui forme alors des glaçons très désagréables. Toutes les poches doivent pouvoir se fermer afin d'empêcher la pénétration de la neige.

Pour la tenue des dames en ski, il est assez malaisé de donner une indication. Elles ont à choisir entre la jupe courte et la culotte. La jupe offre un assez grand nombre d'inconvénients : la culotte, d'autre part, ne sied pas à toutes les dames.

Nous en avons vu de charmantes sous le costume masculin, et d'autres... moins à leur avantage. Mais il est certain qu'au point de vue pratique, le costume de chasse avec la culotte courte est l'idéal pour la femme ne craignant pas de faire de longues excursions.

Dans les promenades de longue durée, l'emploi du sac d'alpiniste est indispensable. Il faut le choisir de bonne qualité et bien imperméable. On peut emporter des lunettes de glacier très utiles contre la réverbération du soleil, un bidon contenant du thé ou du café, mais pas d'alcool, de la ficelle pour les petites réparations, une pommade quelconque pour préserver le visage contre les coups de soleil parfois très douloureux, un nécessaire de réparations, une spatule de rechange en cas de rupture d'un ski, des remorques pour traîner les skis et éviter la fatigue de les porter sur l'épaule ou en bandoulière, du fart, du linge et des gants de rechange et enfin des vivres.

LES SPORTS D'HIVER



LE SKI. — La marche en plat, en penchant fortement le corps en avant.



LE SKI. — La montée en ciseaux, excellente pour les pentes rapides.



LE SKI. — La montée en escalier se pratique avec les skis que l'on place alternativement et perpendiculairement à la pente à gravir.

LES SPORTS D'HIVER



UN SAUT PRODIGIEUX EN SKI. — Ainsi que le montre cette figure, un skieur habile arrive à s'élever très haut et à franchir des espaces considérables.

TECHNIQUE D U S K I

MARCHE Le principe essentiel de l'équilibre en ski est d'incliner le corps fortement en avant, de plier les genoux, de garder les skis bien parallèles, l'un un peu en avant de l'autre.

La position droite et les jambes raides entraîne le skieur en arrière et sera cause de sa chute. Le débutant, après avoir appris à fixer solidement ses skis, s'essayera à la marche sur un terrain plat. Il ne devra pas soulever les pieds, mais glisser en gardant les pieds très rapprochés l'un de l'autre.

Avançant le pied droit par exemple, il portera le poids du corps sur le ski gauche, puis reportant le poids du corps sur le ski droit, il avancera le ski gauche.

Et ainsi de suite.

En même temps que le pied, il portera en avant le bras et le bâton correspondant au pied employé. Il est préférable cependant de débiter sans bâton, afin de n'en pas prendre l'habitude.

Les pas seront grands et lents; peu à peu, on accélérera la vitesse des pieds, en cherchant à laisser des traces aussi étroites que possible. Un autre procédé de marche est celle dite en patineur où l'on se sert des skis comme d'un patin. Ce pas demande une certaine pratique déjà. Elle est pratiquée sur des pentes faibles et peu neigeuses. Portant tout le poids du corps sur un ski, on soulève l'autre que l'on lance en l'écartant en dehors. Cela produit un glissement semblable aux dehors du

patineur et permet d'exécuter de grandes courbes en vitesse.

Mais ce n'est pas là un exercice de débutant, loin de là.

VOLTES Dès qu'il aura appris à marcher, le débutant s'exercera à faire des voltes.

Pour cela il commencera à pivoter presque sur place en écartant la pointe d'un ski assez fortement vers la gauche par exemple, et en rapprochant ensuite le pied droit, puis il recommencera cette tactique jusqu'à ce qu'il ait tourné entièrement. Mais ce moyen est long et fatigant.

Le procédé pour faire une volte rapide sur place sur sa droite est le suivant :



Fig. 74.

Prendre son point d'appui sur le ski gauche, soulever rapidement le ski droit en élevant nettement la pointe, tourner le ski en l'air perpendiculairement au ski gauche, puis en forçant la volte de la jambe, poser le ski droit en sens inverse du gauche, de façon que les jambes soient croisées l'une devant l'autre, puis soulever le ski gauche de la même façon, le faire tourner et le ramener à côté du ski droit. Pour tourner à gauche, remplacer le terme droit par gauche.

Si l'on volte sur une pente, il faut tourner de préférence sur sa droite si la pente est à sa gauche et réciproquement.

MONTÉE Sachant tourner, le débutant s'attaquera à la montée.

Ici, les conditions changent; les skis ne restent plus parallèles, mais sont écartés légèrement en dehors des

que la pente devient un peu dure, afin d'éviter les glissades en arrière.

Le corps se penchera plus en avant que dans la marche en plat et l'usage des bâtons sera très utile.

Afin d'assurer une bonne adhérence du ski sur la neige, on soulève légèrement la pointe à chaque pas et on l'applique un peu fortement dans la neige.

Tant que la pente est assez douce on peut la monter directement. Si l'on commence à glisser en arrière, il faut changer de méthode. La plus simple sera de monter en lacets en prenant la pente en biais.

Une autre méthode est celle de la montée en escaliers.

Le skieur se place en travers de la montée, appuie son bâton sur le côté de la pente, soulève un ski et le place aussi haut que possible au-dessus du pied inférieur et bien droit, de façon à ne glisser ni en avant ni en arrière, puis remonte l'autre ski presque jusqu'à la hauteur du précédent et continue de la sorte, jusqu'en haut.

Par ce moyen on peut escalader des pentes presque à pic qu'il serait impossible de monter à pied en été.

Sur une pente moins abrupte que la précédente, on peut monter en ciseaux de face, en écartant fortement la pointe des skis à l'extérieur et en les posant sur les carres intérieures. Cette méthode est très fatigante et ne pourrait être utilisée sur de longues pentes.

DESCENTE Le vrai plaisir de la pratique du ski, c'est la descente dont les joies récompensent le skieur des fatigues de la montée.

Les skis parallèles et rapprochés, l'un en avant de l'autre, le corps penché en avant, les genoux fléchis mais pas trop, les bâtons traînant de côté ou légèrement soulevés, le skieur

glissera de haut en bas, à une allure parfois vertigineuse selon l'état de la neige et l'inclinaison de la descente.

Pour le novice, il faut choisir des pentes douces. Le ski avant sert de pilote ; il pose à peine sur la neige ; tout le poids repose sur le ski arrière.

La flexion des genoux permet d'amortir les chocs produits



Fig. 75. — Mauvaise position de descente.

par les obstacles. Surtout ne jamais s'appuyer en arrière sur le ou les bâtons. Cette position est disgracieuse et se termine généralement par une chute.

Si la neige est glacée, il est préférable de ne jamais descendre



Fig. 76. -- Bonne position de descente.

en biais, car le dérapage est fatal, mais de prendre au contraire la pente en ligne droite, les pieds un peu écartés pour donner plus d'assise. Il faut se méfier aussi du passage brusque de la neige dure à la neige molle, qui produit des à-coups funestes. Dans ce cas, il faut s'accroupir sur ses skis de façon à reporter en arrière le centre de gravité et éviter de la sorte le fâcheux plongeon sur la figure.

Lorsqu'une pente est trop raide pour la descente en ligne droite, il faut appliquer le même système que pour la montée en lacets.

En prenant la pente en biais, il n'est presque pas de descentes qu'on ne puisse tenter. Il peut se produire cependant un éboulement de neige sous le poids du skieur, si la pente est à pic et la neige peu abondante.

FREINAGE Il y a plusieurs modes de freinage, avec le bâton, en demi-chasse-neige et en chasse-neige. Pour le freinage avec le bâton, il faut réunir les deux bâtons, les placer de côté et appuyer fortement les bras dessus, sans pour cela aller le corps en arrière. En un mot, ne pas se coucher sur le bâton, ce qui détermine généralement la chute en arrière. Ce procédé n'étant pas très efficace, il est préférable de ne pas trop s'y fier.

Le freinage en demi-chasse-neige consiste à placer le ski le plus en avant en travers en écartant la jambe et l'arrière du ski sur lequel reposera le poids du corps. On l'emploie sur les pentes obliques.

Si l'on veut freiner en descendant une pente directement, c'est le freinage en chasse-neige qu'il faut employer.

Pour cela écarter fortement les deux jambes et l'arrière des deux skis en rapprochant leurs deux pointes, de façon à laisser deux larges traces derrière soi. Il ne faut pas exécuter trop vite le mouvement de rapprochement des pointes pour ne pas piquer une tête en avant. Si, la neige est molle, on peut laisser les skis bien à plat. Si, au contraire, elle est dure et glissante, il faudra les déverser à l'intérieur.

Le bâton placé en arrière et s'appuyant sur une jambe, donnera un point d'appui fort utile.

ARRÊT Il y a trois façons de s'arrêter, l'arrêt Télémarm, l'arrêt Christiania... et l'arrêt de Briançon. Cette dernière méthode est la plus simple et la plus employée.

Elle consiste, devant un obstacle, à se laisser tomber sur le côté.

C'est radical, mais très efficace. Elle est bonne pour un débutant, ou en cas de danger grave, mais un skieur qui se respecte, doit apprendre un arrêt plus élégant. Le Télémark et le Christiania sont plus faciles à démontrer sur la neige qu'à expliquer sur le papier.

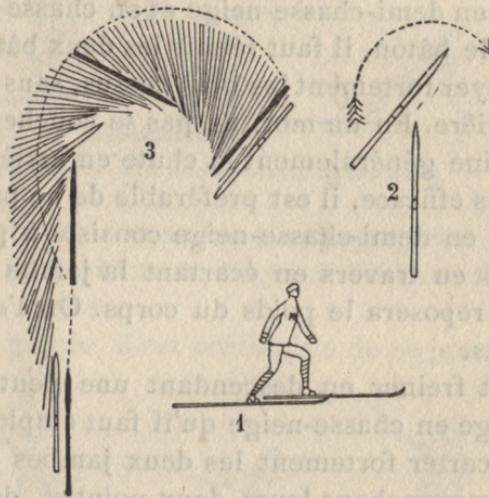


Fig. 77. — Arrêt Télémark.

1. Position Télémark. — 2. Position des skis pendant le mouvement. — 3. Trace du mouvement

Il est préférable de pratiquer le Télémark sur la neige molle et le Christiania sur la neige glacée.

La théorie du Télémark est la suivante :

En supposant qu'on le fasse à droite, l'on part de la position normale de la descente, on avance le pied gauche jusqu'à la spatule du ski droit ; on lève le talon droit en fléchissant le genou droit très fortement et en portant tout le poids du corps sur la jambe gauche peu ployée. Telle est la première position à

prendre. C'est à peu près celle que l'on a à la fin d'un saut.

On déverse ensuite légèrement le ski gauche à l'intérieur en le plaçant en travers du ski droit, en évitant de croiser les skis. Pour y parvenir, il faut, par une pression de l'avant-pied

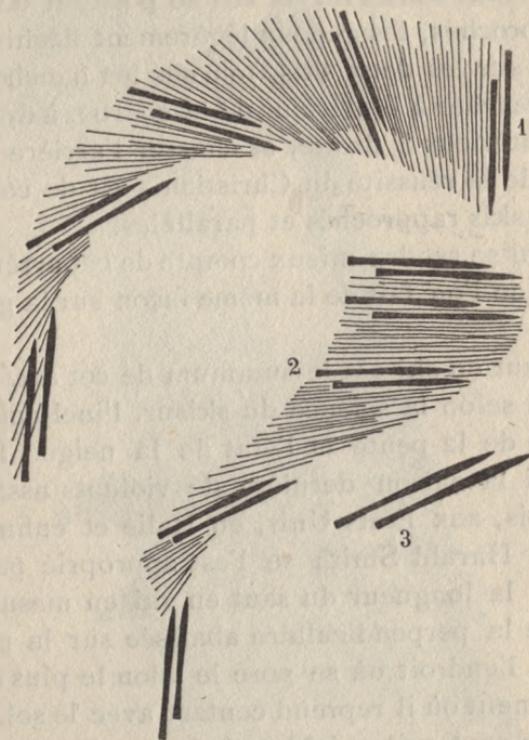


Fig. 78. — Arrêt Christiania.

1. Christiania étiré. — Christiania arrêté. — 3. Position des skis pendant le mouvement.

gauche, faire dériver à droite la pointe du ski gauche, et avec le talon gauche, écarter l'arrière du ski gauche, et pencher le corps à droite à l'intérieur de la courbe. Tandis que dans le Télémark les skis se trouvent constamment dans une position différente, dans le Christiania, ils conservent d'un bout à l'autre

leur position normale, rapprochés et parallèles, l'un en avant de l'autre.

Le Christiania est exécuté du côté du pied avancé. Si on le fait à droite, c'est le ski droit qui se trouvera en avant. Pour le réussir, il faut conserver la stricte position de la descente, les pieds rapprochés, les genoux légèrement fléchis, le poids du corps réparti sur les deux skis, tourner les hanches et le corps à droite, se pencher à l'intérieur de la courbe, à droite, déverser ses skis à l'intérieur à droite, et chasser l'arrière à l'extérieur.

Le secret de la réussite du Christiania est de conserver constamment ses skis rapprochés et parallèles.

Un patineur se rendra mieux compte de cet arrêt en l'assimilant à celui que l'on fait de la même façon sur la glace.

SAUT Le saut en ski est le summum de cet art. La longueur varie selon la science du skieur, l'inclinaison du tremplin, le profil de la pente et l'état de la neige. Le record du monde a subi la saison dernière de violents assauts et a été battu trois fois, aux États-Unis, en Italie et enfin à Davos où le Norvégien Harald Smith se l'est approprié par 45 mètres.

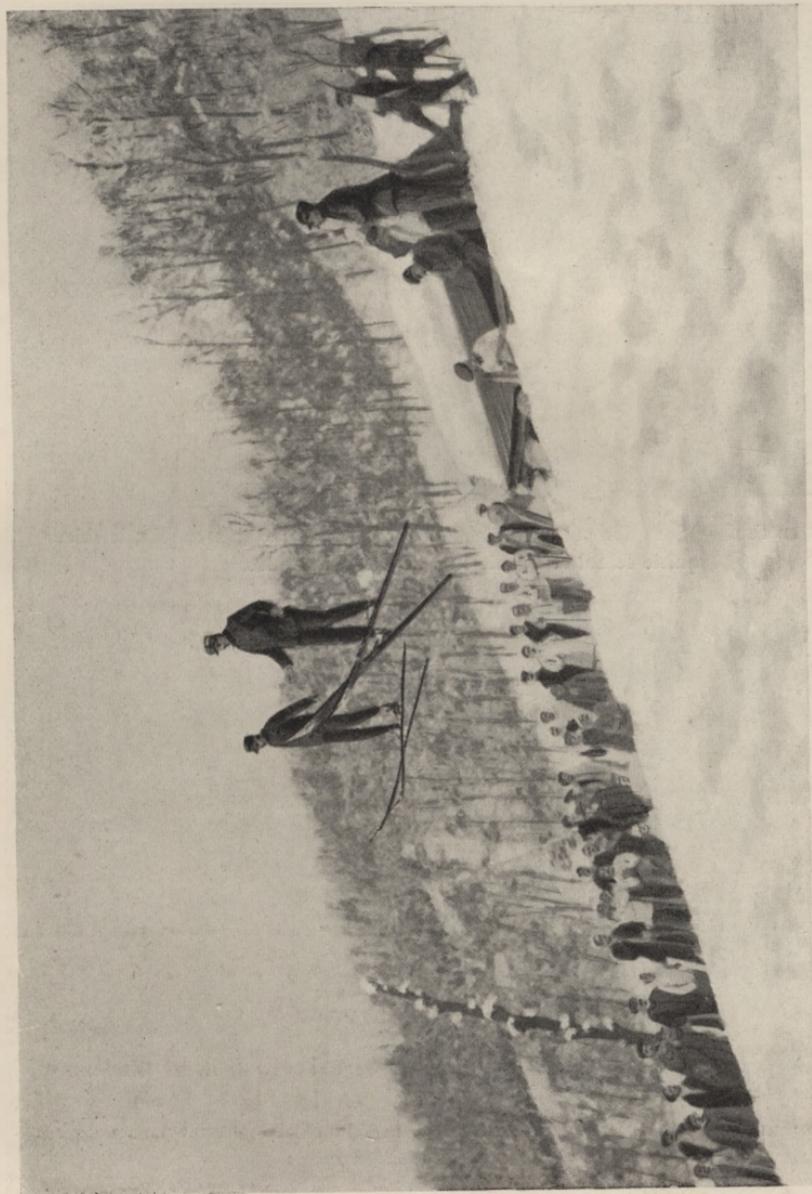
On calcule la longueur du saut en ski en mesurant l'espace compris entre la perpendiculaire abaissée sur la pente du pied du tremplin à l'endroit où se pose le talon le plus en arrière du skieur au moment où il reprend contact avec le sol.

Pour que le saut soit valable, il faut qu'il ne soit pas suivi de chute.

Pour s'y entraîner, il est facile de construire un petit tremplin en neige, ou avec une pierre ou des branchages recouverts de neige, et d'élever peu à peu leur hauteur, selon les progrès accomplis.

Pour cela il faut choisir un terrain en pente et placer le tremplin de façon à ne pas retomber sur du terrain plat. Plus l'extré-

LES SPORTS D'HIVER



M LE SAUT EN SKI. — Les Norvégiens, qui sont passés maîtres dans la pratique du ski, exécutent par groupes des sauts d'un développement prodigieux.

LES SPORTS D'HIVER



LE SAUT EN SKI. — Sous l'impulsion puissante que lui imprime le tremplin, le skieur quitte le sol et bondit en l'air, les bras tendus.



LE SAUT EN SKI. — Une fois lancé par le tremplin, un skieur habile accroît par ses propres moyens la force de l'impulsion reçue.

mité du tremplin sera relevée par rapport à la pente, plus la trajectoire décrite sera grande.

Le principe du saut est de franchir le tremplin et de retomber sans chute sur ses skis. La longueur du saut n'entre en jeu que s'il n'y a pas eu chute. Le style du saut est le principal facteur. Pour le saut, il faut de la bonne neige, ni molle ni dure, de l'audace, de la présence d'esprit et le sens de l'équilibre.

Le saut comporte quatre phases que nous allons décrire sommairement : élan, saut proprement dit, tenue dans l'air, atterrissage.

Élan. — Bien débarrasser les skis des sabots de neige, se lancer avec les bâtons dans la position normale de descente, puis lâcher les bâtons et prendre la position du saut, les genoux pliés, le buste en avant, les bras pendants.

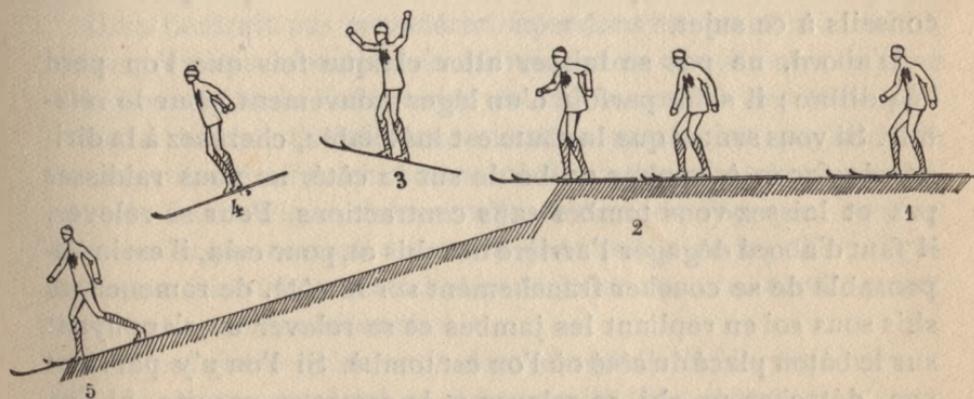


Fig. 79. — Phases du saut.

1. Position à l'arrivée au tremplin. — 2. Saut proprement dit. — 3, 4. Tenue dans l'air.
5. Atterrissage.

Saut proprement dit. — A deux mètres de l'arête du tremplin, s'enlever en détendant brusquement les jarrets, en redressant le corps, en l'inclinant franchement en avant et en lançant les bras en l'air, comme si l'on voulait faire un saut à pied ou un plongeon.

Tenue en l'air. — Grâce au relèvement du tremplin, les skis sont projetés en l'air la pointe en avant.

L'inclinaison du corps et les mouvements de bras qui donnent l'impression d'un vol plané, ramènent les skis, droits d'abord, parallèles à la pente ensuite.

Atterrissage. — Porter un ski en avant au moment de reprendre terre ; former ressort avec le fléchissement des genoux ; reprendre aussitôt que possible la position normale de descente et s'arrêter par un Télémark ou un Christiania.

Les figures représentant les quatre phases du saut feront mieux comprendre les positions à avoir.

CHUTES Les chutes étant fréquentes pour les débutants, nous croyons devoir leur donner quelques brefs conseils à ce sujet.

D'abord, ne pas se laisser aller chaque fois que l'on perd l'équilibre ; il suffit parfois d'un léger mouvement, pour le rétablir. Si vous sentez que la chute est inévitable, cherchez à la diriger de façon à tomber en boule sur le côté, ne vous raidissez pas et laissez-vous tomber sans contractions. Pour se relever, il faut d'abord dégager l'arrière des skis et, pour cela, il est indispensable de se coucher franchement sur le côté, de ramener ses skis sous soi en repliant les jambes et se relever en s'appuyant sur le bâton placé du côté où l'on est tombé. Si l'on n'y parvient pas, détacher un ski, se relever et le remettre ensuite. Si l'on tombe sur une pente, se retourner de façon à placer les skis sous soi et en travers de la pente.

La plus mauvaise chute est celle en avant et c'est celle qu'il faut chercher le plus à éviter. Comme dernier conseil, tombez et recommencez et ne vous découragez jamais, en vous disant qu'en somme, à part l'arrêt et le saut, la pratique du ski n'est pas un sport bien difficile.

LE SKI MILITAIRE

L'UTILISATION du ski au point de vue militaire remonte à l'an 1200, où une compagnie de skieurs, recrutée par le roi Sverre, alla reconnaître le Ryenberge sous le commandement de Paul Belte.

Il ne faudrait pas considérer cependant cet essai primordial, cette première tentative de militarisation des skieurs, comme l'origine réelle de l'adaptation du ski au service des armées.

Cette horde d'éclaireurs, recrutée parmi les paysans de bonne volonté affranchis de toute discipline, complètement inexercée à la tactique, même rudimentaire, de l'époque, ne peut être envisagée comme un contingent militaire régulier, régulièrement instruit et entraîné pour jouer dans un conflit armé, un rôle nettement déterminé.

Ce n'est guère qu'en 1747, date à laquelle la Norvège créa et éduqua un corps spécial de skieurs militaires répartis par compagnies de 100 hommes, que l'on vit le ski tenir un emploi défini dans l'armée. Jusque-là l'utilisation des skieurs comme unité de combat fut intermittente et commandée par les événements.

Les enseignements qui en découlèrent furent précieux et fournirent pour l'avenir des indications suffisamment intéressantes qui provoquèrent la création du corps norvégien de 1747.

En 1539, sous le règne de Hensingern, les Finlandais utilisèrent le ski dans les combats.

Gustave Adolphe employait aussi les skieurs dans ses armées. Sous Charles XI, dans la guerre contre les Danois, soixante Norvégiens en skis repoussèrent 200 dragons ennemis.

En 1719, l'utilité des skieurs se manifeste sous une forme moins combative, mais cependant des plus précieuses, en retrouvant les survivants d'une armée suédoise commandée par Armfield, perdue dans le brouillard et déjà décimée au moment où les skieurs, qui étaient restés presque constamment en contact avec elle, vinrent remettre les égarés dans le droit chemin.

1747 marqua enfin, comme nous l'avons dit, la création du premier corps régulièrement constitué dans l'armée norvégienne. Vingt ans après, la tentative ayant donné des résultats intéressants, l'effectif fut élevé jusqu'à former un régiment à quatre compagnies.

En 1798, fut créé un autre régiment ainsi qu'une école d'instruction à Trondhjem et à Kongsvinger.

En 1804, parut un manuel sur les exercices militaires en ski, recueil embryonnaire mais largement suffisant pour la stratégie d'une époque qui ne disposait pas de nos armes à tir rapide et ignorait la nécessité de l'action en ordre dispersé.

D'ailleurs, le point capital de l'éducation des skieurs portait sur le service des reconnaissances. Dans la guerre de 1808 entre la Norvège et la Suède, la Norvège possédait deux mille sujets d'élite dont la mission principale était d'éclairer les troupes en marche et de fournir au grand état-major des renseignements sur la formation de combat de l'adversaire.

De nos jours les armées de France, d'Allemagne, de Russie, d'Italie, de Norvège, de Suède, de Suisse, du Japon, possèdent toutes des compagnies de skieurs qui leur rendent de très

grands services pour la surveillance des frontières dans les pays de montagne en hiver.

Est-il besoin de dire que les conditions de la guerre moderne ont bouleversé de fond en comble les théories originelles de l'emploi du ski dans l'armée? Aussi bien, si les principes fondamentaux de l'éducation du skieur restent les mêmes dans tous les pays et basés sur le système préconisé par les Norvégiens, les maîtres du genre, chaque pays tient compte, pour entraîner ses troupes, des aptitudes physiques, du tempérament des sujets dont il dispose et de la topographie des régions dans lesquelles ceux-ci doivent évoluer.

Les exigences du service en campagne influent, à leur tour, sur l'instruction d'ensemble des sujets, car dans l'adaptation du ski au service des troupes deux choses sont à envisager : l'éducation individuelle de l'homme, — qu'on peut appeler en quelque sorte son éducation sportive — et son éducation militaire, c'est-à-dire celle qui envisage son rôle comme unité de combat isolée ou en troupe. C'est à ce double point de vue que se place l'école des skieurs de Briançon, et les cadres chargés de l'instruction de nos chasseurs alpins.

Le chasseur alpin a deux sortes d'instruments aux pieds : la raquette et le ski ; auquel des deux donner la préférence? L'un et l'autre ont leurs détracteurs et leurs partisans.

Je crois pour ma part que l'opinion émise par les cadres de l'école de Briançon, opinion appuyée sur une série d'expériences quotidiennes et sévères poursuivies pendant plusieurs années, met un terme à la discussion en plaçant la question sur son véritable terrain.

Chacun des engins a sa valeur respective, son utilisation bien définie, et condamner radicalement l'un au profit de l'autre est une exagération dans laquelle il est illogique de tomber. Suivant le rôle qui leur est dévolu, les hommes doivent chausser soit les

skis, soit les raquettes. Ce qui convient dans un cas ne convient pas dans l'autre et réciproquement, donc chaque instrument a son utilité et par conséquent sa raison d'être. Les circonstances dictent les nécessités alternatives de leur emploi.

Le ski est coûteux. Pour qu'il ait sa qualité intégrale de résistance et de souplesse, il exige l'emploi de bois spéciaux et la main-d'œuvre très exercée d'ouvriers spécialistes particulièrement adroits. Une sélection s'impose même dans ces bois de prix, car si le « fil » ne présente pas une continuité impeccable d'une extrémité à l'autre, l'interruption provoque à brève échéance rupture ou décollement. Un si précieux seigneur veut des soins incessants. Avant de se mettre en route, il faut le lubrifier à l'huile de lin, une huile très légère, très onctueuse et qui n'encrasse pas; au retour, nouvelle et méticuleuse toilette : essuyage complet, passage à l'huile de lin, placement d'un dispositif spécial entre les courbures pour assurer la conservation du cintrage, remisage dans une pièce abritée de l'humidité. Voici pour les soins qu'exige l'appareil. Quant à la question du mode d'attache idéal elle n'est pas résolue.

Elle est pourtant délicate et de toute première importance pour des soldats qui doivent pouvoir chausser et déchausser leurs skis très rapidement si les circonstances le commandent. En outre, la direction du ski ne va pas sans difficultés; à une très grande souplesse, à une absolue mobilité doivent s'allier des conditions de rigidité, de fixité, qui laissent bien l'appareil sous le contrôle permanent du pied de l'homme; d'où, entrée en ligne de compte d'une seconde question inséparable de la première, celle de la chaussure.

Enfin, la marche en ski, très pénible à la montée, dangereusement voluptueuse à la descente, exige, même chez une recrue très souple, douée d'excellents moyens physiques, beaucoup d'audace et un long apprentissage. (C'est du moins l'avis du

capitaine Engell de l'armée norvégienne, envisageant spécialement la question en ce qui concerne plus spécialement le corps de nos skieurs militaires alpins.)

Le ski, qui ne permet le tir que dans la seule position debout, a en outre contre lui qu'il permet difficilement aux hommes de conserver leur formation de combat, et cette tendance qu'ont les groupes à se désagréger rend douteuse la cohésion dont le commandement a besoin pour faire manœuvrer ses troupes sur l'échiquier du champ de bataille.

Si le ski militaire a quelques prouesses vertigineuses a son actif, c'est parce qu'il a mis en évidence des hommes soigneusement sélectionnés, spécialement entraînés, alimentés en conséquence et chez qui on a habilement excité l'amour-propre. Ces sujets d'élite peuvent constituer une exception qui ne dispense pas de l'homogénéité que l'on doit attendre d'une troupe entière.

La question change d'aspect avec la raquette, la modeste raquette, la cousine pauvre des sports de la montagne. Certes, elle est bien l'engin qui convient aux corps de troupe; avec elle l'allure de la marche est celle de l'homme au pas, mais cette allure permet à l'officier de conserver sans cesse toutes ses unités en main et elle n'est pas, comme avec le ski, soumise à des influences variables, telles que la déclivité des versants et l'état de la neige. Des hommes descendront avec des raquettes aux pieds des pentes sur lesquelles des skieurs hésiteront à se lancer. La raquette convient à la majorité des hommes de troupe de nos Alpes, surtout si l'on tient compte, comme nous l'avons fait observer tout à l'heure, de l'âge tardif auquel ils font leurs premiers pas avec des accessoires qu'ils n'avaient jamais vus avant d'arriver au corps.

Le capitaine Bernard lui préfère le ski.

« Le ski, écrit-il, est le pur sang; la raquette est le cheval

utilitaire. Cette opinion donne à n'en point douter sa valeur propre à chacun des engins. Sur quoi s'appuient les détracteurs de l'emploi du ski dans l'armée? Sur la défektivité des expériences auxquelles ils ont assisté. Loin de nous la pensée de mettre en doute la sincérité de leurs convictions; mais combien celles-ci ont le tort de tabler sur des exemples mal choisis desquels il est impossible de tirer des conclusions définitives.»

Depuis 1904, date de la fondation de l'école de Briançon, le Queyras, la Savoie, le Briançonnais, forment le cadre admirable dans lequel s'accomplissent des performances remarquables dont nos skieurs alpins sont devenus de plus en plus prodigues.

Tout au début de l'entrée du ski dans l'armée des Alpes, les résultats obtenus ne laissèrent aucun doute sur la supériorité du ski vis-à-vis de la raquette. Faut-il rappeler ce raid — récent en somme, mais dont le souvenir se fonde déjà dans la nuit des temps, car le progrès a fait vite depuis — ce raid du capitaine Clerc qui avec un peloton du 159^e couvrit 70 kilomètres en 16 heures atteignant 2.075 et 2.450 mètres d'altitude par les cols d'Arsine et la route du Lautaret.

Ainsi que nous l'avons dit, l'instruction des troupes montées sur skis comporte un entraînement individuel et une éducation militaire: marche en groupe, ordre dispersé, service de reconnaissance, tir de combat dans la montagne.

La question préalable des appareils peut être résumée en quelques lignes d'après les idées admises et mises en pratique par les officiers instructeurs de Briançon.

Au point de vue militaire, le ski de Télémark est le meilleur. Pour nos Alpes sa longueur doit être un peu inférieure à la hauteur de l'homme tenant le bras élevé; elle se plie alors aux difficultés assez sensibles des demi-tours en groupes sur des descentes très accentuées.

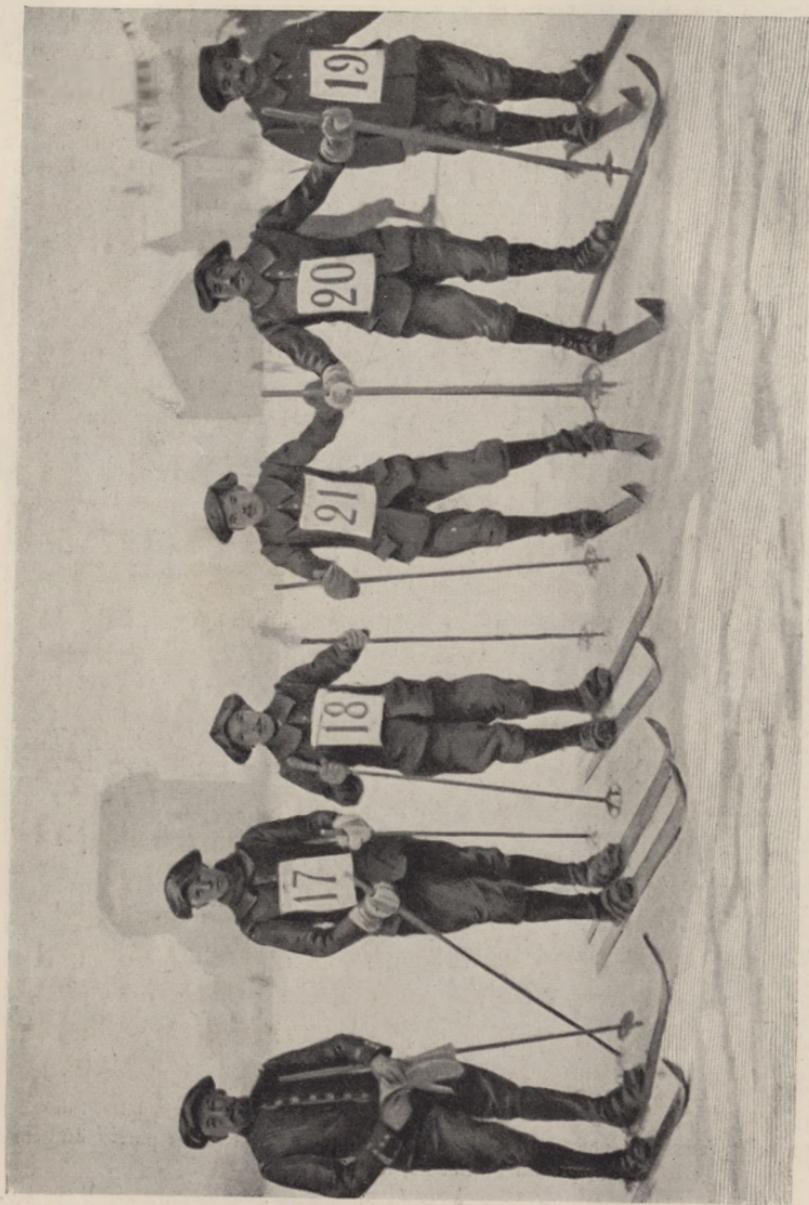
Les dimensions en usage sont les suivantes :

LES SPORTS D'HIVER



Cliche Pathe.

LE SKI MILITAIRE. — Décomposition cinématographique des différentes phases du saut en ski, par un officier de nos troupes alpines.



LE SKI MILITAIRE. — Une équipe militaire de chasseurs alpins français se disposant en ligne pour une course en ski. Ce corps compte aujourd'hui des skieurs habiles et déterminés.

Longueur : 2 mètres à 2^m, 10 pour les hommes de 1^m, 60 à 1^m, 65 ; 2^m, 20 à 2^m, 30 pour ceux qui dépassent cette taille.

Largeur : au milieu : 7 à 8 centimètres ; au talon : 8 à 9 centimètres, pointe de la spatule : 9 à 10 centimètres.

Épaisseur : au milieu : 2^{cm} 1/2 à 3 centimètres ; aux parties avancées : 1 centimètre.

Comme autres données admises :

Poids : de 2 à 3 kilos.

Relèvement de la pointe au-dessus de l'horizontale pour une base de 30 à 40 centimètres : 15 à 20 centimètres.

Plus encore pour les hommes de troupe que pour les amateurs qui ont les moyens financiers de « casser du bois » sans avoir à se préoccuper de la dépense, le ski des troupes doit à la fois être souple et résistant, les hommes étant appelés à évoluer dans des régions de la montagne où les « pistes » ne sont pas préparées, et où la variété et la sévérité des obstacles soumet les appareils à des chocs violents et fréquemment renouvelés.

C'est cette considération qui a conduit à l'adoption des profils arrondis du capitaine Roll, qui rendent peut-être le ski moins léger que les profils plats mais sont infiniment supérieurs au point de vue de la résistance.

La cause est d'ailleurs jugée au point de vue militaire par les expériences des skieurs de l'école de Briançon où le déchet par rupture des appareils fut sensiblement élevé avec les skis à profil plat alors qu'avec les profils du capitaine Roll il était réduit à un passage de bois insignifiant.

Le bois le meilleur est, d'après le capitaine Rivas qui a monté à l'école de Briançon un atelier de fabrication, le frêne qui offre toutes les qualités désirables sous le rapport de l'élasticité et de l'endurance. Le pin de Cembro est également très bon, bien qu'inférieur au frêne. Le sapin, le mélèze ou leur association

dans une même paire de skis ne donnent pas des résultats comparables à ceux obtenus avec les deux essences qui ont fait leurs preuves dans des essais concluants.

La question de l'attache, qui donna lieu à de si nombreuses divergences d'opinion et provoqua de multiples recherches, présente au point de vue militaire un problème qui n'est pas aussi facilement soluble que pour les civils. On ne peut pas fournir aux soldats des skis à étriers spécialement ajustés pour chacun d'eux, comme en chaussent les amateurs qui prennent part au concours des stations hivernales. Le ski d'un alpin est comme le fusil, la baïonnette, il est appelé à changer de titulaire et comme il doit aller d'un homme à un autre, il faut qu'il soit monté avec des étriers ajustables à toutes les chaussures.

Le système d'attache doit donc répondre aux exigences suivantes :

1° Permettre au pied de toujours rester maître du ski en empêchant, par sa rigidité, toute déviation latérale de la chaussure.

2° Laisser au pied le plus de liberté possible dans ses mouvements suivant l'axe longitudinal du ski.

3° Faciliter le serrage, la détente, le chaussage et le déchaussage rapide malgré l'inhabileté des doigts engourdis par le froid.

4° Présenter un dispositif à la fois robuste et simple.

5° Être facilement et vivement réparable.

6° Être d'un modèle qui permette l'adaptation à toutes les chaussures. C'est l'unification de type rêvé pour la commodité de l'ajustage.

L'article 3 a pour la troupe une importance dont on comprendra facilement toute l'étendue. L'alpin, quelque souple que l'entraînement l'ait rendu, n'a pas la complète liberté de ses mouvements.

Il est toujours gêné par les armes, les bagages, les outils qu'il transporte.

Le point le plus important du chapitre de l'habillement est celui qui vise la chaussure. Plus encore que son collègue civil, le skieur militaire doit s'en préoccuper. La chaussure doit avant tout être large, souple et étanche. L'homme doit pouvoir y être très à l'aise avec deux paires d'épaisses chaussettes de laine. Si les brodequins sont trop étroits, ils finissent par serrer le pied dans des conditions telles que la circulation du sang ne se fait plus. C'est suffisant pour provoquer la congélation des pieds.

La chaussure doit être sans clous, à deux empeignes séparées par une vessie de porc ou une tunique de caoutchouc destinée à en assurer l'étanchéité. Au talon est réservée une boucle par laquelle se glisse la courroie d'attache.

Des bandes molletières, suffisamment ajustées, donnent au mollet la rigidité voulue.

Mais, abandonnons sans plus tarder cette question de l'habillement qui, en dehors de la chaussure — elle nécessitait quelques lignes — nous entraînerait à faire une description inutile ici de l'élégance vestimentaire bien connue de nos troupes alpines.

Un mot simplement sur le bâton — accessoire par ailleurs décrit — pour dire que le bois le plus résistant pour les skieurs militaires est le frêne ou le châtaignier qui cassent très rarement. Une dragonne fixée au poignet évite qu'il échappe de la main ; des bracelets de cuir l'empêchent en outre de glisser.

L'instruction du skieur militaire, telle qu'on la donne aux hommes de troupe à l'école de Briançon, comporte deux phases essentielles : l'instruction préparatoire individuelle et l'instruction militaire.

Le but de la première est, on le devine, d'apprendre aux hommes à se servir des skis, à se familiariser avec cet accessoire de telle façon qu'ils puissent exécuter naturellement et rapidement tous les mouvements exigés par le service en campagne. Il s'a-

git donc d'entraîner chaque unité pour constituer par la suite, avec des hommes adroits, une troupe bien homogène.

Cette école préparatoire comprend à son programme :

La marche en plaine ;

La marche à la montée ;

La marche à la descente ;

Les changements de direction ;

Les demi-tours ;

Les sauts.

Cette éducation préliminaire demande à être conduite avec une sage progression. Si, dans le peloton à instruire, on se trouve en présence de quelques sujets réfractaires sur les aptitudes desquels on s'est trompé, le mieux à faire est de les éliminer et de ne pas s'obstiner à vouloir en faire des skieurs d'élite.

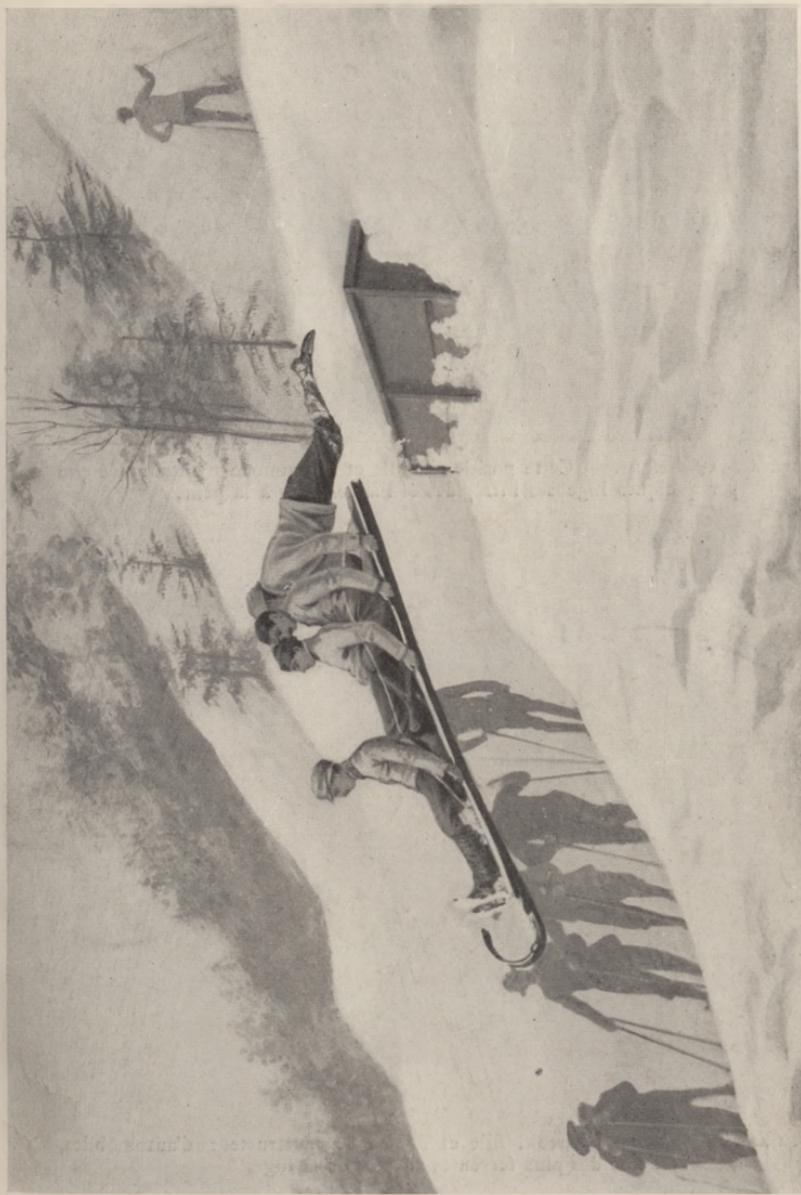
L'entraînement — celui préconisé et appliqué par le capitaine Bernard dont la compétence fait autorité en la matière — passe par les phases suivantes.

La première chose à faire est de mettre l'homme en confiance, c'est-à-dire à lui apprendre à assurer son équilibre. Le meilleur moyen d'y parvenir est de le soumettre à une série d'exercices en vitesse progressive sur la ligne droite.

Après quoi, on le lance sur des pentes douces, d'abord sans bâton, puis avec bâton. Quand il est un peu familiarisé avec les descentes, on lui fait répéter les exercices déjà appris sur des pentes plus fortes. Jamais à ce début on ne pousse les hommes, même les mieux d'aplomb, à fournir des vitesses exagérées pour des débutants, seraient-ils par tempérament audacieux et adroits. Et quand on en arrive à leur faire aborder des pentes supérieures à 30 p. 100, on doit toujours limiter l'essai à de courts trajets.

L'équilibre une fois acquis, l'homme a confiance en lui et c'est un grand point d'acquis. Il va désormais pouvoir quitter la marche en ligne droite pour s'exercer, sans bâton, à exécuter

LES SPORTS D'HIVER



LE TOBOGGAN. — De tous les sports d'hiver, le toboggan est l'un des plus passionnants. La figure ci-dessus montre un saut exécuté en toboggan à Cauterets sur tremplin de sauts en skis.

LES SPORTS D'HIVER



LUGEUSE A PLAT VENTRE. — Cette position hardie et incommode n'est adoptée que par quelques lugeuses intrépides et inaccessibles à la peur.



LUGEUSE ASSISE. — Mme Charron, fille et femme de constructeurs d'automobiles, est une des plus ferventes adeptes de la luge.

d'abord doucement, puis en accentuant la vitesse, des cercles de plus en plus restreints. Cette progression le conduira à pouvoir fournir des virages brusques sans qu'il ait à redouter la fâcheuse chute.

L'étude de l'usage du bâton dans les virages suivra immédiatement les exercices qui précèdent.

L'élève skieur exécutera des marches serpentine sur des pentes de 25 à 30 p. 100 en s'habituant à changer le bâton de main avant chaque virage.

Le débutant qui en arrive à exécuter correctement, habilement la gamme de ces premiers exercices est déjà suffisamment adroit et entraîné pour que l'on puisse précipiter son éducation en lui faisant varier les exercices de la théorie militaire avec ceux qu'accomplissent les skieurs civils : marche en arête de poisson, en escaliers directs ou obliques, etc., etc.

Le saut constituera la dernière phase de l'instruction préliminaire, et ici encore, il y a lieu d'aller avec prudence et modération en faisant franchir aux jeunes soldats des murs bas, des petits ruisseaux, des talus peu élevés ou en les lançant d'un tremplin sur une piste préparée à cette intention.

Enfin, et pour parfaire cet apprentissage individuel, on multipliera et on variera les difficultés en présence desquelles le skieur est appelé à se trouver en lui faisant accomplir de longs trajets semés d'obstacles.

Une recommandation s'impose sur l'usage du bâton : grosse imprudence de le tenir entre les jambes ou de le balancer devant soi. La façon rationnelle de le tenir est sur la droite ou sur la gauche, la pointe en arrière, prête à faire frein.

Quant à l'exécution du demi-tour, l'élève doit, bien que cette opinion ne soit pas partagée par tout le monde, s'exercer sur une pente descendante.

Bien plus grande est la difficulté de faire demi-tour sur une

pente ascendante, manœuvre qui oblige à lever le talon très haut et à prendre tout son point d'appui sur le bâton qui fatigue ainsi au point de pouvoir céder si on lui demande de supporter un effort trop grand.

Confiant en l'habileté individuelle de ses hommes, l'instructeur peut aborder la seconde phase de l'éducation du skieur, phase qui emprunte un caractère plus spécialement militaire : la marche en groupe et le service en campagne. Le point essentiel est ici pour le commandement de bien avoir ses troupes en main. Conserver leur homogénéité, sans nuire à leur mobilité, tout en se pliant aux exigences de la montagne et à celles de la manœuvre n'est possible qu'avec des éléments extrêmement bien entraînés à leur métier de skieurs.

Le choix des itinéraires joue, lui aussi, un rôle des plus importants. Entre deux itinéraires, l'un court, mais à pentes très rapides, l'autre plus long, mais à pentes moyennes, mieux vaut s'arrêter au second parce qu'il est à la fois plus sûr pour les hommes et moins inquiétant pour la résistance des skis.

Les tournants sont à éviter, et les pentes à avalanches aussi. Si l'on se trouve dans l'obligation de les faire franchir à la troupe, il faut les passer avant que le soleil n'ait désagrégé la nappe neigeuse.

La marche au fond des ravins — sous réserve bien entendu des menaces d'avalanche — offre cet avantage qu'on y rencontre une neige bien supérieure, très dense, dans laquelle les skis font merveille. En principe, les versants nord des montagnes, moins soumis à l'action diluante des rayons solaires, présentent pour les groupes militaires comme pour les civils beaucoup plus de sécurité.

La question des haltes — expériences faites — peut se résumer pour les troupes en marche à 5 minutes de repos toutes les

deux heures de montée; et à 10 minutes toutes les heures de descente.

Tels sont au point de vue de l'utilisation du ski, les principes en vigueur chez nos skieurs alpins.

Le reste est essentiellement exercices militaires qui sortent complètement du programme de cet ouvrage.

LES FEMMES ET LE SKI

Par M^{lle} Marie Marvingt.

LE ski est l'un des sports admis pour les femmes. Personne ne songe à le trouver trop violent comme il arrive souvent pour la plupart des exercices physiques. La seule controverse s'engage sur le point de savoir si elles doivent ou non sauter. Nous n'insisterons point sur cette partie acrobatique d'un des plus beaux sports qui soient. Mais constatons avec joie que les faibles femmes, ou prétendues telles suivant un préjugé antique, ont le droit reconnu par tous d'excursionner dans les stations hivernales et dans les montagnes avec des skis aux pieds. L'homme n'est pas assez souvent tolérant envers la femme pour que cette constatation ne soit appréciée avec l'enthousiasme qui convient par toutes les représentantes du sexe faible.

Il n'est pas de sport plus sain, plus fortifiant, exerçant mieux les muscles, domptant davantage les nerfs que le ski-ing. Là, plus de comparaison fâcheuse de l'homme avec la femme, pouvant montrer que celle-ci ne peut rivaliser avec celui-là, qu'elle est trop faible pour le suivre, que l'effort est trop grand et autres arguments que le sexe fort ne manque pas d'employer lorsqu'il veut se débarrasser de celles qu'il est trop heureux de retrouver lorsqu'il rentre. C'est plus l'adresse et l'habileté que

l'effort musculaire qui entrent en jeu. Il est notoire que des femmes petites, souples, d'apparence chétive même apprendront avec plus de facilité que des hommes vigoureux, lourds, gros. Ceux-ci n'acquerront l'adresse et l'habileté nécessaires qu'après un travail long et pénible, celles-là, pour ainsi dire, y parviendront dès leur première leçon. Les mouvements deviendront vite faciles et presque instinctifs chez elles, elles les accompliront sans effort si elles se livrent aux mains d'un professeur expert. Et l'un des avantages de la femme sur l'homme pour apprendre vite est sa merveilleuse aptitude à endurer des efforts souvent longs, sinon pénibles, sans altérer sa santé.

Je puis affirmer que l'inhabileté que montrent certaines de mes semblables à leurs débuts dans le ski-ing provient non pas de leur sexe ou de leur tempérament, mais de la sorte de mépris avec lequel les hommes semblent toujours les considérer au point de vue sportif. Heureusement, nous sommes arrivées à une époque où nous pouvons hardiment secouer le joug. Dans les divers sports, nous avons fait nos preuves et étant donné l'époque récente depuis laquelle nous nous y consacrons, il nous est permis de fonder les plus légitimes espoirs sur l'avenir. En ce qui me concerne, j'ai pratiqué la natation, — prenant part à la traversée de Paris à la nage, — l'aéronautique — concourant comme pilote dans le Grand-Prix de l'Aéro-Club, — l'aviation — étant première détentrice de la Coupe Femina, pendant quelques jours — et le ski, pour ne parler que des principaux sports auxquels je me suis adonnée. Que d'autres de mes semblables m'imitent. Qu'elles imitent celles qui m'ont précédée, celles qui m'ont suivie et ceux qui se disent nos maîtres s'apercevront bientôt qu'ils possèdent en nous des adversaires avec lesquelles il faut compter. Ils ne pourront plus désormais se servir des antiques lieux communs d'après lesquels l'anatomie de la femme ne saurait s'accommoder d'un effort suivi. Il

existera certes toujours quelques différences primordiales, sinon fondamentales, qui nous interdiront la pratique de certains sports à cause de la vigueur et de la force brutale qu'il faut y déployer, mais combien d'autres nous seront ouverts qui jusqu'ici nous avaient été, peut-on dire, absolument interdits. D'ailleurs avec la pratique et l'entraînement, ne pourrions-nous pas rivaliser avec les hommes dans presque tous ?

Un homme, s'il commence à apprendre un nouveau sport, le travaillera jusqu'à ce qu'il soit fatigué, moment où il s'arrêtera. Une femme lassera souvent son enthousiasme en s'y adonnant plus qu'elle ne le peut. Et c'est ce qui cause la plupart du temps le désavantage de la femme, car c'est souvent de la première leçon que dépendent la valeur et l'adresse dans un exercice.

C'est surtout sur la question de l'habillement et de l'équipement qu'hommes et femmes se départagent et que l'avantage reste souvent à ceux-ci. C'est là qu'il éclate de la façon la plus frappante et la plus froissante même pour la coquetterie féminine. Nous ne discuterons pas ici sur le point de savoir qui est le plus orgueilleux. Mais il est un fait certain, c'est que rarement — sauf dans son extrême jeunesse — un homme laissera sa vanité se mêler à son bien-être, tandis qu'une femme acceptera facilement d'endurer des désagréments et des fatigues inutiles pour paraître plus belle. Dans chaque sport qu'il pratique, la considération principale de l'homme sera l'utilité de tel ou tel point de son équipement. Tandis que l'objectif qui primera tout chez la femme sera :

— Ce vêtement m'ira-t-il bien ? Ce chapeau est-il seyant ? Cet ustensile ne me fera-t-il pas paraître ridicule ?

Et si le vêtement ne lui va pas bien, mais s'il est le plus adéquat, elle le refusera, si le chapeau sans élégance est le plus pratique, elle le repoussera, si l'ustensile ridicule est indispensable, elle ne voudra pas en entendre parler, tant qu'elle n'aura

pas constaté par sa propre expérience que ces divers objets sont absolument nécessaires.

Or, si une femme veut sérieusement faire du tourisme dans la montagne elle devra avant tout s'occuper de son costume. Là apparaît une question d'une importance capitale : adoptera-t-elle une culotte ou une jupe. Les considérations esthétiques lui feront sans doute choisir la jupe, mais si elle désire faire du tourisme en observant toutes les considérations d'hygiène et de commodité, c'est la culotte qui lui fera le meilleur usage. Il en est qui, pour tout concilier, mettent une jupe par-dessus leur culotte. Leur accoutrement n'est d'ailleurs pas plus joli à regarder que si elles adoptaient l'un ou l'autre des systèmes, plutôt le second, mais au moins il y en a pour tous les goûts.

L'habillement le plus pratique consiste dans une veste, une petite jupe et une culotte, puisqu'il faut en passer par là. La veste doit être ample et aura des poches assez larges pour enfermer les objets indispensables tels que canif, lunettes vertes, ficelle, foulard, etc. La culotte doit être soigneusement coupée. Trop serrée, comme les pantalons des hommes, elle tendrait à faire croire que les genoux se heurtent. Par conséquent l'étoffe devra surplomber le genou à l'endroit où les leggings commenceront. La jupe doit être courte et aussi légère que possible de façon à pouvoir être mise sans difficulté dans le sac, de même qu'il convient de pouvoir l'ôter ou la remettre sans difficulté. En ce qui concerne le vêtement à mettre sous la veste, les avis sont partagés : les uns endossent un épais chandail, d'autres une chemise de flanelle.

Pour la coiffure, le choix est plus étendu. Il faut surtout en mettre une garantissant avec soin les oreilles au cas où il y aurait du vent, une tempête ou un froid intense. Vous pouvez prendre ce que vous préférez, mais le meilleur est certainement le petit bonnet en tricot, le passe-montagne.

Les chaussures ne seront pas très hautes et il faut prendre, malgré la répugnance que cette obligation vous fera éprouver, plusieurs pointures supérieures à la vôtre, car vous devez mettre par-dessus vos bas une ou deux paires d'épaisses chaussettes pour vous protéger de la gelée dans les excursions à de hautes altitudes. Là encore les femmes sont de grandes pécheresses, car bien souvent faute d'avoir des souliers leur permettant de se réchauffer les pieds convenablement et de façon profitable, elles retardent leurs progrès, car elles ne peuvent pas prendre part à d'intéressantes et instructives excursions. Il ne faut pas tâcher de faire des économies dans l'achat des chaussures. Dans ce cas, comme dans bien d'autres, les plus cher sont les plus sûres et en fin de compte, grâce à l'usage qu'on peut en tirer, elles sont les meilleur marché. Elles doivent d'ailleurs être imperméables et c'est l'une des raisons de leur prix élevé.

Rien n'est plus agréable que les excursions en montagne composées d'hommes et de femmes. Une camaraderie charmante s'établit entre eux, beaucoup plus sincère que dans les conversations mièvres qui ont cours dans les salons. Je ne suis pas partisante des excursions exclusivement faites par des femmes. Il est certain qu'elles présentent l'avantage de leur donner des habitudes d'indépendance et d'observation qui ne sauraient leur nuire et qu'elles n'acquerront qu'à la longue dans le tourisme avec les hommes. Mais il ne faut pas oublier que ceux-ci, tout au moins ceux avec lesquels on s'aventure, possèdent une longue expérience de la montagne que peu de femmes peuvent faire valoir. Et c'est là un grand point. Aussi en attendant des prouesses féminines plus probantes ne conseillerai-je pas les excursions uniquement féminines. J'accorde ma préférence aux lanpars et aux begsoms, chaussures norvégiennes.

En ce qui concerne les conseils que je n'oublierai pas de

donner en terminant, je dirai aux débutantes : ne cherchez pas à vous imposer une longue promenade lorsque vous croyez que vous n'êtes pas capable de la faire. N'oubliez pas que dans la montagne, il n'y a ni taxi, ni fiacres et qu'une fois partie vous devez revenir par les propres moyens du bord. C'est dire que si vous êtes prise de fatigue, vous serez une gêne pour vos compagnons qui, trop polis, auront accepté de vous emmener. Ne partez avec eux que lorsque vous serez absolument aguerrie et entraînée, car rien n'est plus désagréable que les arrêts en pleine montagne, le retour avant d'être arrivé au point désiré et autres inconvénients que votre défaillance ne manquerait pas de susciter. Si vous vous rendez compte que vous ne pouvez pas faire telle excursion, soyez... homme et ayez le bon sens de décliner l'honneur d'y prendre part. Pendant ce temps-là, vous travaillerez, pour n'avoir plus à refuser une autre fois.

En résumé, je déclare que lorsque les femmes veulent s'en donner la peine, beaucoup d'entre elles sont capables d'accomplir avec les hommes les ascensions les plus difficiles, car au point de vue courage, énergie, endurance et aptitude physique, elles compensent ce que les hommes ont de plus développé sous le rapport de la vigueur et de la musculature. Mais elles doivent faire abstraction des quelques travers que je me suis permis de leur faire observer au cours de cette étude et que je m'excuse de leur avoir fait toucher du doigt.

LE SKI ATTELÉ

NOUS ne pouvons terminer cette rapide étude sur le ski sans dire un mot du ski attelé, appelé ski-kjöring en Norvège et snörre-kjöring en Suède. Ce sport consiste à se faire tirer en ski par un cheval et comporte une double difficulté, celle de conduire le cheval et de guider ses skis.

Sur de la bonne neige, ce n'est pas très difficile ; mais sur la neige verglacée comme sur toutes les routes un peu fréquentées, en général, cela devient un sport très fatigant, et funeste pour les skis dont les angles ne tardent pas à s'arrondir sous l'énergique friction latérale. Le skieur est, en effet, obligé de marcher en chasse-neige presque constamment, et si le parcours est long, il le terminera avec une forte courbature.

L'équipement du cheval est fort simple : il consiste en son harnachement ordinaire, moins les harnais d'arrière, et en une forte corde d'environ 6 mètres, fixée aux traits. Pour les longs parcours, comme il serait trop fatigant de tenir la corde, on la fixe à la ceinture au moyen d'un dispositif spécial qui permet de la lâcher facilement en cas de chute.

Il est préférable de tenir les rênes de la main droite et la corde de la main gauche avec le bras replié de façon à former ressort en évitant les à-coups du cheval. Dans le même but, il faut ne pas laisser la corde se détendre.

Plusieurs personnes peuvent se faire tirer par un même cheval ; il suffit pour cela d'allonger la corde et de la tenir sur le côté.

En France, on a facilité ce sport en s'attachant derrière un traîneau de façon à ne pas avoir à s'occuper de la direction.

Mais cela enlève une partie de son intérêt. Son introduction dans l'Europe centrale est fort récente.

Les premières courses de ski attelé ont, en effet, eu lieu à Saint-Moritz, en 1906-1907.

Il est depuis longtemps en honneur en Suède où l'on fait de très longues courses de ce genre. C'est ainsi que les jeux du Nord de 1909 comportaient une course de snörre-kjöring de 75 kilomètres d'Upsala à Stockholm remportée par le lieutenant Berg et son cheval Sam Ham en deux heures cinquante-sept minutes treize secondes.

A Saint-Moritz, ces courses obtiennent un succès croissant. De forts paris sont engagés sur de véritables pur-sang qui disputent la course sur la piste établie sur le lac.

Mais, excepté à Saint-Moritz, c'est le sport d'hiver le moins connu dans l'Europe centrale, et cela est en effet compréhensible, car c'est la qualité du cheval qui en est le principal facteur plutôt que l'habileté de son conducteur.

Voir aux appendices, page 255 et suivantes, les règlements du ski.
--

QUATRIÈME PARTIE

LE TOBOGGANING

LE TOBOGGANING

HISTORIQUE

LE sport du tobogganing comprend la pratique du toboggan proprement dit, de la luge, du skeleton et du bobsleigh.

En tant que sport, il nous vient du Canada où il était pratiqué depuis fort longtemps par les Indiens Micmacs, qui avaient donné le nom de tobaakun à l'engin recourbé à l'avant avec lequel ils glissaient sur la neige fraîche le long des collines.

En tant que simple divertissement ou que moyen de transport, le tobogganing était connu depuis des siècles en Europe, si toutefois l'on croit pouvoir assimiler ce terme à l'action de descendre une pente neigeuse au moyen d'un traîneau quelconque. Sans remonter jusqu'aux Romains, qui dévalaient, dit-on, les montagnes, assis sur leurs boucliers, on constate que cet usage s'était répandu dès le XVI^e siècle dans les Alpes et principalement sur la route de Lyon à Turin.

Les voyageurs passaient le Mont-Cenis à la « ramasse », c'est-à-dire assis sur une peau de bœuf, un traîneau plus ou moins grossier, ou encore sur une brassée de bois mort. La fréquence des chutes justifie amplement l'étymologie du nom de « ramasse » donné à ce mode de transport que les monta-

gnards améliorèrent peu à peu en construisant des luges plutôt primitives, composées de deux patins de bois reliés par une planche servant de siège.

C'est à Davos que nous devons la luge moderne qui porte d'ailleurs son nom. C'est là que sa pratique est devenue un sport et que les premières courses furent organisées par les Anglais en 1883.

En 1885, M. Symonds y fonda la « Symonds Cup ». Mais cette coupe ayant été gagnée en 1888 et les deux années suivantes par une luge canadienne introduite à Davos en 1887, par M. Child, en même temps que la méthode de courir la tête en avant, l'on dut séparer les luges suisses des canadiennes, et M. Symonds offrit une nouvelle coupe réservée aux skeletons « Symonds Shield » ou bouclier Symonds.

En 1887 également le bobsleigh fut importé d'Amérique à Davos par M. Stephen Withney, pour, de là, se répandre rapidement à Saint-Moritz, à Arosa, à Leysin, aux Avants, etc.

En 1903, M. Roessinger, de Leysin, adapta au bob la direction à volant d'automobile et le freinage du pied.

Le sport du tobogganing a conquis à présent, non seulement la Suisse tout entière, mais la France, l'Allemagne et l'Autriche, et se trouve être à l'heure actuelle le sport d'hiver le plus à la mode.

LES SPORTS D'HIVER



LA CRESTA RUN DE SAINT-MORITZ. — La célèbre piste sur laquelle ont été atteintes les plus vertigineuses vitesses en bobsleigh.



LE SKELETON. — Malgré les dangers qu'il présente, ce sport rencontre parmi les femmes d'intrépides et savantes adeptes.



LE SKELETON. — *Un virage.* Le coureur arrive à toute vitesse dans le virage relevé et change de direction en enfonçant dans la neige les griffes de ses chaussures.

LE TOBOGGAN

LE toboggan, presque inconnu en Europe, est très répandu au Canada où il jouit d'une très grande vogue. Il se compose de plusieurs planches de bois accouplées et recourbées à leur partie antérieure, formant chasse-neige. Il mesure environ 2 mètres de longueur sur 0^m,50 de largeur. Il est muni sur les côtés de rampes auxquelles on se tient. Alors que la luge ne

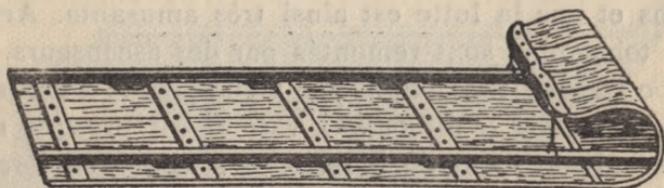


Fig. 80. — Toboggan canadien.

saurait avancer sur la neige fraîche, le toboggan y glisse très facilement. Sur une jolie pente de neige un peu tassée ou glacée, le toboggan acquiert aussitôt une grande vitesse.

Rien n'est plus gracieux que ce frêle esquif glissant sur la neige comme un cygne qui s'avance dans l'eau et soulevant de chaque côté deux vagues de poussière diamantée.

Rien n'est plus doux, non plus, que de se laisser emporter sur un moelleux tapis de neige, sans heurt, sans préoccupation de direction ou de freinage, tout à l'ivresse de ces longues glissades que la fin des descentes vient seule interrompre.

Le toboggan peut être monté indifféremment par une ou plusieurs personnes. Dans le premier cas, le coureur s'y couche sur le côté et dirige à l'arrière avec un pied comme avec un gouvernail. Il modifie également la direction en soulevant légèrement l'avant et en le déplaçant d'un côté ou de l'autre. Dans le second cas, les coureurs s'asseyent sur le toboggan comme sur un bobsleigh, sauf le dernier qui conserve la position précédente pour diriger.

Le toboggan fait parfois des bonds formidables lorsqu'il rencontre un dos d'âne.

Afin de pratiquer plus facilement ce sport, l'on a construit partout dans les villes canadiennes des pistes artificielles qui rappellent beaucoup les montagnes russes. Ces pistes sont composées de plusieurs rigoles, séparées par de petits remblais de neige. Il s'ensuit que l'on peut faire partir en ligne plusieurs toboggans et que la lutte est ainsi très amusante. Arrivés en bas, les toboggans sont remontés par des ascenseurs.

Ce tobogganing ne semble pas très sportif; c'est plutôt un divertissement, car la difficulté à vaincre est presque nulle, le toboggan suivant assez docilement en somme l'ornière qui lui est tracée.

L'absence de virages d'autre part, car le virage est le véritable attrait du tobogganing, ne permet pas de le classer comme un véritable sport.

LA LUGE

LA luge grossière des montagnards a porté et porte encore des noms aussi variés que pittoresques, tels que : lie, grassole, bariot, ferron, malle, barcot, bérôt, sployon, lugeon.

Il faut aussi mentionner la glisse, luge à un seul patin que surmonte un petit siège pour le conducteur. La véritable luge de sport est donc la luge de Davos, qui se compose de deux

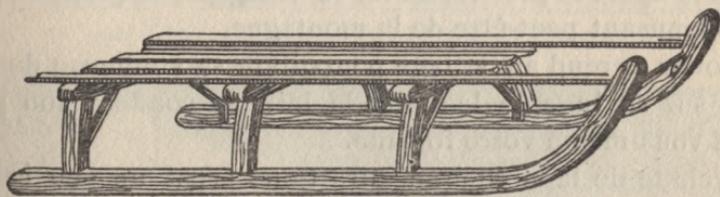


Fig. 81. — Luge de Davos.

patins de bois assez minces, garnis par en dessous d'une monture en acier. Des montants, renforcés par des arceaux en fer, relient et surmontent les patins, et soutiennent des lattes de bois servant de siège. Le lugeur s'assied les pieds en avant, le corps penché en arrière et dirige sa luge par de légers coups de talon sur la neige donnés du côté où il désire aller. Dans les virages, on appuie davantage le talon à l'intérieur du virage et l'on dérape assez fortement. On peut aussi s'aider des mains, de deux légers piquets ferrés, ou descendre à plat ventre en s'aidant des pieds pour conduire et freiner.

La luge est assez facile à conduire même par un enfant, c'est ce qui explique sa grande vogue. Ce n'est pas un sport dangereux, sauf si la piste est en très mauvais état, ce qui peut occasionner des foulures des chevilles.

Il faut avoir bien soin de quitter la piste aussitôt la descente finie, car le stationnement sur la piste peut occasionner des accidents. Il ne faut jamais non plus remonter la piste, mais la longer sur le côté.

Sur les chemins, les sentiers, toutes les routes en pente, glacées ou couvertes d'une épaisse couche de neige tassée, la luge étend sa souveraineté démocratique et populaire.

Les personnes timides, les mères de famille craintives et leur tendre progéniture se trouveront bien d'enfourcher ce modeste engin, qui sera pour elles l'occasion de distractions les plus variées.

C'est le sport le plus répandu, le toboggan le plus simple et le plus amusant peut-être de la montagne.

L'écolier se rend au village poursuivre sa studieuse destinée, monté sur sa luge, à laquelle la laitière confiera son pot au lait, et vous-même votre fortune.

Bicyclette de la montagne, dira-t-on? C'est un peu cela, en effet, car ces commodités bourgeoises n'excluent pas l'intérêt sportif. Les pentes fourmillent de l'incessant va-et-vient des lugeurs qui remontent pour redescendre aussitôt. Quelquefois ils sont deux ensemble, encastrés entre les jambes l'un de l'autre et se serrant par la taille.

D'autres s'attellent en file et forment un immense *train* dont l'arrière ondule et balaie la piste. Gare les chutes : tout le monde roule pêle-mêle sur le sol. Les cris, les appels se multiplient, c'est une effervescence, une vie incroyable.

Malgré son perfectionnement, la luge de Davos n'est pas parfaite au point de vue de la direction. C'est pourquoi on a cherché à rendre la luge plus dirigeable en inclinant les

LES SPORTS D'HIVER



LE BOBSLEIGH. — *Mauvaise position à la descente.* — Le capitaine est mal placé pour diriger et l'équipe offre le maximum de résistance au vent.



LE BOBSLEIGH. — *Bonne position à la descente.* — Le capitaine se penche en avant sur son volant et ses équipiers en arrière pour diminuer la résistance du vent.



LE BOBSLEIGH. — *Mauvaise manière de se pencher.* — Ainsi placé, l'arrière est contorsionné et ne peut produire d'effet utile.



LE BOBSLEIGH. — *Bonne manière de se pencher à l'arrière.* — Cette position est très efficace et permet de déplacer d'un seul coup les lugeons arrière.

patins, ce qui permet de faire la courbe sans déraper. Dans toutes les stations hivernales on organise de nombreuses courses de luges en simples ou en doubles dont certaines sont dotées de prix importants, telles que la « Symonds Cup » déjà nom-

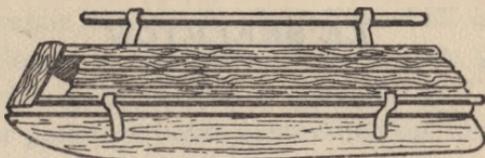


Fig. 82. — Luge canadienne.

mée, le « Freeman's Trophy » pour les dames, toutes deux à Davos ; « l'Omnium Race » et le « Grand Prix » à Arosa. L'on a vu des courses de luges réunir jusqu'à soixante partants, c'est dire la faveur dont jouit ce modeste engin.

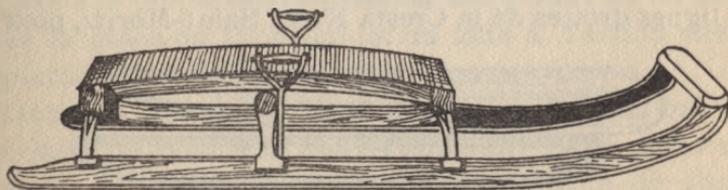


Fig. 83. — Luge dirigeable.

Puisque nous parlons de la luge, il faut nommer ici le tailing, qui en est une des plus amusantes manifestations. Derrière un traîneau, on attache une très longue corde avec des nœuds de distance en distance. A cheval sur la corde se placent en file indienne les luges que l'on attache aux nœuds. L'on s'assied alors sur les luges et le traîneau part. Plus il y a de luges, plus on rit, car la moindre secousse imprimée aux premières luges se répercute plusieurs fois doublée à la dernière, et, surtout dans les virages difficiles, provoque de nombreuses chutes jamais bien dangereuses.

LE SKELETON

LE skeleton provient d'une transformation de la luge canadienne dont on a remplacé les gros patins de bois par des patins en acier. Si la luge est d'une conduite facile et peu dangereuse, il n'en est pas de même du skeleton, beaucoup plus lourd et plus vite.

Il suffira de dire qu'on a approché le 120 à l'heure sur certaines lignes droites de la Cresta Run à Saint-Moritz, pour qu'on

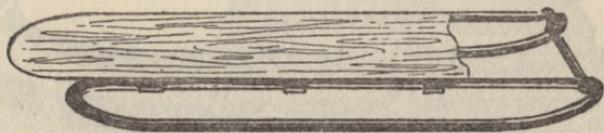


Fig. 84. — Skeleton.

se rende compte du danger qu'il peut y avoir à faire de pareilles vitesses sur un aussi petit engin dont le moindre écart peut projeter le coureur par-dessus des virages gigantesques de 3 à 4 mètres de hauteur.

Le skeleton se compose de deux patins ronds, en acier forgé, reliés par des traverses également en acier qui assurent la rigidité de l'appareil, à l'arrière duquel est fixée une planchette rembourrée sur laquelle le coureur s'étend de côté, comme sur le toboggan, ou à plat ventre, les mains tenant les barres d'avant, les pieds dans le prolongement du corps.

A l'arrière, sous le siège, se trouvent deux griffes recourbées et acérées qui servent de frein ; on prend appui sur les pieds, qui traînent à l'arrière, et on soulève l'avant de l'appareil jusqu'à ce que ces crampons viennent en contact avec le sol.

Le skeleton de course est d'ordinaire monté avec banc à coulisse, comme le banc de nage d'un skiff. En ligne droite, le coureur s'allonge le plus possible à l'arrière pour augmenter la vitesse, tandis qu'il se tire à l'avant de l'appareil dans les virages pour porter le poids également sur toute la longueur des patins et diminuer le dérapage.

Un skeleton pèse au moins 40 kgs. Les patins sont en acier sheffield de premier choix et demandent un entretien et une vérification constante à cause de l'épouvantable travail auquel ils sont soumis dans les virages de glace.

Pour rendre plus efficace l'action des pieds pour la direction, on fixe à la pointe des chaussures des griffes de fer qui mordent dans la glace ou la neige et on aide à l'action des pieds en déplaçant l'avant du skeleton avec ses mains.

Dans les lignes droites, il suffit d'une impulsion de la main sur la piste pour redresser l'appareil. La meilleure façon de prendre le départ est de courir sur le côté de l'appareil en tenant la monture, puis de mettre un genou brusquement sur le milieu de l'arrière et de pousser avec l'autre pied jusqu'à ce que l'on obtienne une bonne allure, et alors de s'étendre entièrement sur l'appareil afin d'offrir le moins de résistance possible à l'air. Un mode de départ plus facile est d'appuyer entre ses deux pieds l'arrière du skeleton sur le sol, en tenant l'avant à une certaine hauteur en l'air, puis de se laisser tomber dessus.

Il est utile de porter aux coudes et aux genoux des rembourrages, quelquefois même un casque en cuir bouilli sur la tête.

La pratique du skeleton est l'un des exercices les plus diffi-

ciles et les plus durs à l'heure présente, où, pourtant, on a tout osé.

Songez au sang-froid, au courage, à l'habileté nécessaires pour se laisser entraîner à plat ventre, au ras du sol, sur cet engin formidable qui vole littéralement sur la glace.

La piste est étroite, la pente effrayante, d'en bas les virages paraissent des murailles gigantesques trouant les cieus : on s'y engouffre presque sans voir, sans calculer et enveloppé par cette courbe savante mathématiquement établie ; on y tourne bout pour bout pour repartir avec un nouvel élan.

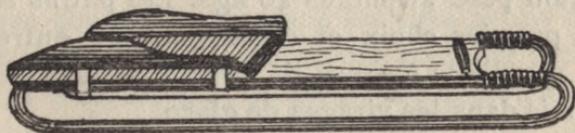


Fig. 85. — Skeleton muni d'un coussin.

Si la sensation est vertigineuse pour l'homme qui descend, elle est peut-être plus effroyable encore pour le spectateur qui les voit foncer, la tête en avant, offerte à l'obstacle, au moindre heurt, à une petite faute, qui les enverrait s'écraser par-dessus les plus formidables virages.

Ils plongent dans le vide ; ils vont s'aplatir, semble-t-il, dans le dédale étroit de ce diabolique tourniquet, où ils apparaissent et disparaissent, montant ou redescendant en quelques instants.

Les patins glissent sur la glace avec un grincement funèbre ; rien ne les ralentit. Qui donc arrêterait un skeleton pareillement lancé ?

De leurs griffes de fer, ils arrachent à la piste des gerbes d'esquilles glacées.

C'est fantastique et enivrant.

Si la luge se pratique exclusivement sur des pistes de neige,

le skeleton utilise de préférence les pistes en glace dont la plus vite et la plus célèbre est la Cresta Run de Saint-Moritz.

Construite en 1885, elle a subi depuis de nombreuses modifications ; sa longueur atteint 1.200 mètres avec huit virages,

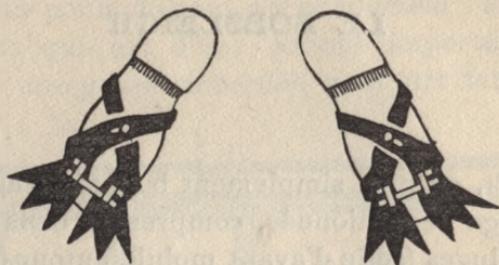


Fig. 86. — Griffes attachées aux pieds.

véritables falaises de 4 mètres de hauteur ; son entretien coûte de 7.000 à 9.000 francs par an. Aussi jouit-elle d'une réputation universelle.

Les plus importantes courses de skeleton sont le « Grand National » à Saint-Moritz, le « Symonds Shield » et la « Ladies Bowl » à Davos.

LE BOBSLEIGH

LE bobsleigh, ou plus simplement bob, n'est au fond qu'une grande luge perfectionnée, comprenant trois parties essentielles : deux luges (celle d'avant mobile autour d'un pivot sert à diriger) qui supportent un châssis, sur lequel prennent place à la file les équipiers.

Cette disposition se retrouve aussi bien sur les bobs à direction à corde que sur ceux à direction à volant, avec la différence que sur les premiers, beaucoup plus lourds, le châssis et les patins sont en fer, tandis que les seconds sont entièrement en bois. Les partisans de ces deux différentes méthodes de construction sont irréductibles, chacun pour son mode préféré, et se trouvent si nombreux de part et d'autre, qu'il semble difficile de se prononcer sur la supériorité du fer ou du bois, de la direction à cordes ou de celle à volant.

C'est ainsi que le bob de fer, à direction à cordes, est roi à Davos. Sur une piste tout en glace comme la Schatzalp, où les virages se succèdent sans interruption pendant la première partie du parcours, il est en effet aisé de comprendre que l'avantage restera au poids et à la direction la plus rapide. Il est hors de doute que la ficelle agissant directement sur les patins, à la manière des « tire-veille » sur la barre d'un canot, ne soit d'un effet bien plus rapide dans son *action directe* que le volant que l'on est obligé de tourner et retourner un grand

nombre de fois de suite. La question poids pourrait toujours s'égaliser par des surcharges mobiles.

Par contre, sur une piste très rapide avec de belles lignes droites, le volant conserve l'avantage et double même la sécurité. Il fournit un point d'appui au conducteur, il *démultiplie* la direction, ce qui est d'une énorme importance aux grandes vitesses où une petite embardée peut être fatale, il est moins

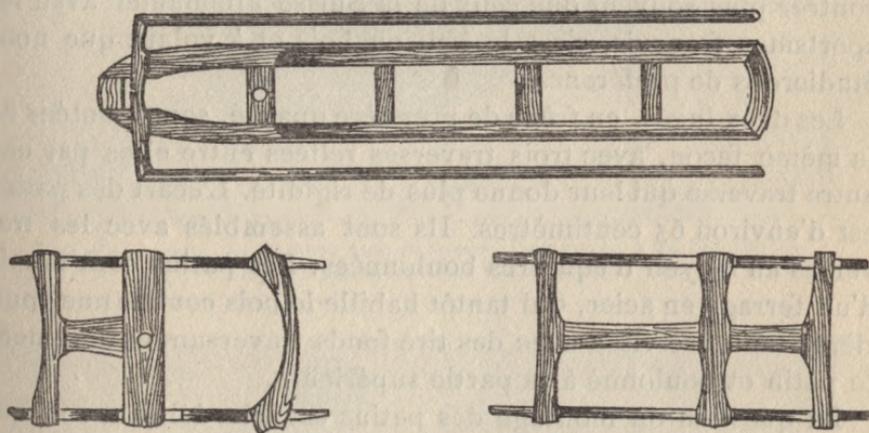


Fig. 87. — Châssis et lugeons.

dur à tenir et fournit de plus belles lignes droites que la ficelle.

Enfin et surtout le volant permet d'utiliser le frein au pied, ce qui est d'une énorme importance en course, le capitaine étant seul responsable et ayant son engin bien en main, et l'arrière, dont la place est si importante, restant libre pour la manœuvre des virages.

Il ne s'agit donc pas de faire le procès entre les deux appareils, ni surtout entre les deux modes de direction. Chaque méthode a fait ses preuves et donné d'excellents résultats. La question est beaucoup trop complexe pour être traitée d'un seul trait de

plume. Tout dépend du profil de la piste, de la nature du sol, des habitudes des coureurs, du nombre et de la nature des virages, etc., etc.

Ici un individu réussira parfaitement sur un bob d'acier à ficelle et battra de 10 secondes son camarade sur un bob de bois à volant; là-bas, le contraire se produira et l'homme au volant arrivera 20 secondes avant son camarade.

Les sportsmen de la Suisse française étant appelés à se rencontrer plus souvent que ceux de la Suisse allemande avec les sportsmen français, c'est le bob en bois et à volant que nous étudierons de préférence.

Les deux luges, en frêne de première qualité, sont montées de la même façon, avec trois traverses reliées entre elles par une autre traverse qui leur donne plus de rigidité. L'écart des patins est d'environ 65 centimètres. Ils sont assemblés avec les traverses au moyen d'équerres boulonnées. Les patins sont munis d'un ferrage en acier, qui tantôt habille le bois comme une gouttière, tantôt se visse avec des tire-fonds traversant entièrement le patin et boulonné à sa partie supérieure.

La question du montage des patins est très délicate : il faut qu'ils soient absolument parallèles et que l'axe des deux luges soit identique.

On fixe les luges au châssis avec des ressorts qui adoucissent les chocs assez violents en pleine vitesse.

Le châssis, en frêne également, se compose de deux longérons, reliés par un certain nombre de traverses sur lesquelles on cloue une forte toile à voile qui sert de siège.

Afin de permettre un plus grand braquage de la luge avant, on rétrécit fortement l'avant du châssis où se trouve placée la direction.

La tige du volant porte à son extrémité inférieure une poulie à double gorge sur laquelle s'enroule un câble d'acier fixé de

LES SPORTS D'HIVER



LE BOBSLEIGH — *La bonne façon de freiner.* Pour arriver à un bon résultat, l'arrière doit se servir de tout son poids.



LE BOBSLEIGH. — *Mauvaise façon de freiner.* Par contre, dans cette position, l'arrière perd une grande partie de sa force.



UN BOBSLEIGH A FICELLES. — Un spécimen de bob en fer à direction à ficelles. Ce document prouve que le bob est un sport violent qui n'exclut cependant pas la grâce pour les dames.

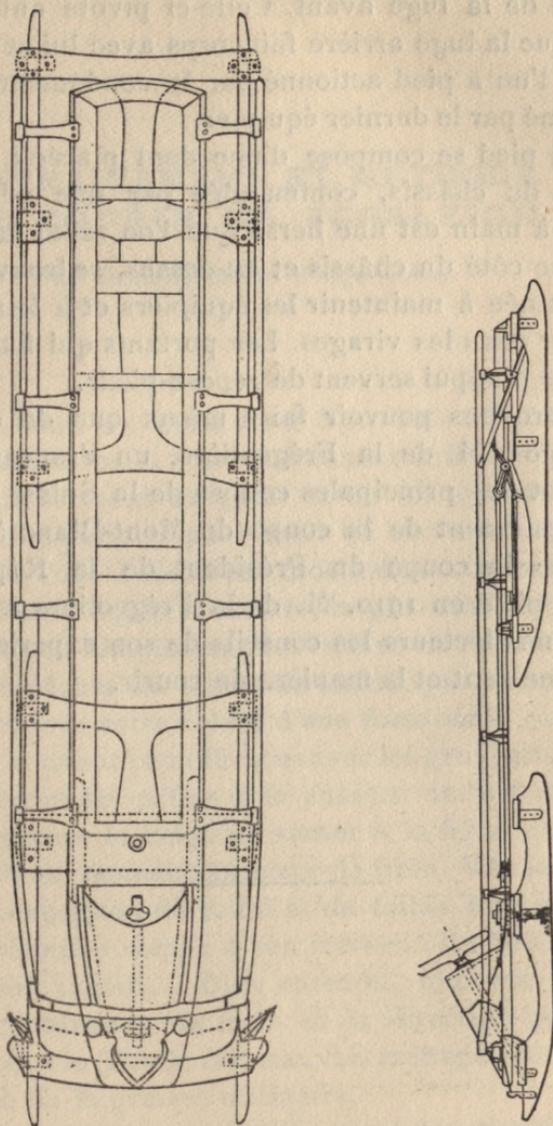


Fig. 88. — Coupe et profil d'un bobsleigh.

chaque côté de la luge avant. Celle-ci pivote autour du châssis, tandis que la luge arrière fait corps avec lui et supporte les freins, dont l'un à pied actionné par le conducteur et l'autre à main actionné par le dernier équipier.

Le frein à pied se compose d'une dent placée à l'arrière de chaque côté du châssis, commandée par une pédale à charnière ; celui à main est une herse que l'on rabat dans la neige.

De chaque côté du châssis et au-dessus, se trouve une barre d'appui destinée à maintenir les équipiers et à leur permettre de se pencher dans les virages. Les portants qui fixent au châssis les barres d'appui servent de repose-pieds.

Nous ne croyons pouvoir faire mieux que de céder à présent la parole à M. de la Frégeolière, un Français détenteur des records et des principales coupes de la Suisse romande, et détenteur également de la coupe du Mont-Blanc à Chamonix en 1909 et de la coupe du Président de la République et record de la piste en 1910. M. de la Frégeolière a bien voulu prodiguer à nos lecteurs les conseils de son expérience concernant l'entraînement et la manière de courir.

ENTRAÎNEMENT ET MÉTHODE DE COURIR EN BOBSLEIGH

Par Renaud de la Frégeolière.

VOUS voilà donc en possession d'un bob tel qu'on le livre dans le commerce. A vous maintenant de le « dopper » et de le mettre soigneusement au point et de lui ajouter quelques accessoires indispensables pour vous en servir en course avec quelque succès. Tout d'abord un moelleux et confortable coussin pour votre cher équipier arrière, le plus mal placé de tous. Ensuite, un filet ou simplement des ficelles entre les barres et le châssis pour empêcher les talons de traîner par terre. Entourez ces mêmes barres et votre volant d'une forte corde qui augmentera les prises souvent peu efficaces avec les gros gants de laine. Clouez enfin, entre les patins et le châssis, un fort morceau de toile pour empêcher la neige de sauter à la figure de ceux qui montent le bob au moment du coup de frein. Vissez en outre à bord, vieux compagnon de route et de folles imprudences, un bon Saint-Christophe rompu à son métier!! En bob, comme en auto, on ne sait jamais... Bien entendu, tout est préparé et vérifié : les articulations de frein et la direction graissées les unes avec du pétrole (l'huile fait mauvais ménage avec la neige), les autres avec de la graisse ordinaire.

Le bois lui-même, et particulièrement les mortaises et les assemblages, doivent être soigneusement huilés avec l'huile de

lin ; les parties en contact avec la neige avec de la graisse à skis. Les patins d'acier doivent reluire, tels des miroirs et bien cacher le bois de bout en bout.

Il faut toujours avoir avec soi un petit outillage : mètre, limes, tournevis, rabot, marteau et pointes, clef anglaise, pinces, toile, ficelle, paille de fer, boîte de graisse, etc.

Tout est donc prêt, vous pouvez partir, mais qui va conduire et monter un engin aussi redoutable ?

Vous, jeune homme, auquel le bob semble peu de chose parce que vous avez conduit déjà « une 60 chevaux », et vous, noble équipier, au cœur bardé d'un triple airain, qui hésitez avant de confier votre vie au premier venu, écoutez ces modestes avertissements. Tout le monde ne peut pas du premier coup conduire un bob, et nous pouvons prendre à témoin quelques champions de l'automobile eux-mêmes qui nous confiaient leurs impressions, ou plus d'un fanfaron banal, auquel ses premiers essais ont coûté si cher qu'ils l'en ont vite dégoûté. Il y a similitude et analogie avec l'auto, mais autant de différence qu'entre deux animaux faits pour courir pourtant, un cheval et une girafe par exemple. En plus des qualités morales absolument nécessaires et éprouvées : audace, sang-froid, coup d'œil, décision, il faut beaucoup de vigueur et de résistance physique, et surtout beaucoup d'habitude.

Puis le métier, si l'on peut dire, comprend un peu, comme toutes les carrières sportives qui exigent de grandes dépenses physiques ou morales, ses jours d'ennui, de tristesse ou de découragement.

La responsabilité, voilà le fardeau qu'il faut traîner sur ses épaules dans cette lutte contre le danger où quatre vies d'hommes vous sont confiées.

Qui dira les heures passées au fond des ateliers froids et humides, mal éclairés, à réparer et mettre au point pour la course du lendemain un bob démolé ; l'angoisse qui vous serre

à la gorge après la chute, quand tout le monde se relève, et qu'il en manque un à l'appel qui reste étendu là, sans bouger, assommé, sanglant, dans la neige blanche, l'œil vide et qui revient à la vie, ayant perdu jusqu'à la notion du temps ; les veilles auprès du même camarade en délire, poursuivi par l'idée fixe ; les pansements des blessés, et le découragement, la lassitude, l'envie de fuir, d'abandonner la lutte, parce qu'on a perdu l'espérance et qu'on se dépense pour si peu de chose... pour une timbale d'argent !

Enfin vous n'êtes pas seulement capitaine de bob et d'équipe pour conduire et apprendre à vos hommes à se pencher. Vous êtes en même temps manager ; à vous de prévoir les déplacements, de retenir les hôtels, de faire expédier les engins, de tenir les comptes de l'équipe, de discuter avec les organisateurs et les comités... tant de choses, si petites, pourtant nécessaires.

Seulement qui dira aussi les heures de triomphe, le jour où l'on a vaincu, où dans une descente impeccable, vertigineuse, on arrive premier au poteau, battant les meilleurs temps et les meilleurs rivaux. Elle ne dure qu'un instant, cette joie-là, elle éblouit comme un phare dans la nuit, elle exalte comme une fanfare de triomphe, elle s'en va comme le songe qu'on voudrait retenir, qui déjà n'est plus, qu'on désire revivre toujours.

Sans doute, on peut monter sur un bob et partir en promenade en emmenant avec soi des dames ou des passagers peu expérimentés, à condition toutefois d'observer une grande prudence et de rester constamment maître de sa vitesse. Mais de là à conduire en course un engin qui tout monté pèse tout de suite 400 kilogrammes et plus, de là à aborder sans frein les virages les plus accentués ou à se lancer à toute vitesse sur une piste rapide et bien gelée, il y a un fameux pas. Combien en avons-nous vu qui partaient pleins d'assurance et revenaient bientôt blessés et leur bob en allumettes pour avoir pris contact de trop

près avec un traîneau ou avec un mur. Et nous-mêmes, combien de virages n'avons-nous pas manqués, combien de courses bien commencées qui se sont terminées par une chute, faute d'expérience ou d'avoir voulu croire les anciens. Les trois quarts des accidents, mortels beaucoup, hélas, qui arrivent chaque année en plus grand nombre, à mesure que les bobs se répandent, sont dus à des conducteurs peu expérimentés qui culbutent ceux qu'ils rencontrent ou vont s'assommer eux-mêmes. Mais à quoi bon discuter plus longtemps ? La lumière ne jaillira pas devant des yeux aveugles, et nous ne convaincrons personne. Il ne viendrait à l'idée d'aucun homme raisonnable de prendre le volant d'une auto, sans avoir jamais conduit, et de se lancer à 60 à l'heure sur une route très fréquentée. Parce que le bob est petit, léger, très bas, qu'il n'inspire aucune inquiétude, le premier venu saute dessus et part en avant en semant le désordre sur son passage.

Mais à quoi bon s'entêter à vouloir changer la folle nature ? Fait plus grave et fatal, tout le monde étant capitaine, personne n'est plus équipier, et des individus tout à fait incapables de faire une exhibition même honorable dans une course de commençants se croiraient déshonorés plutôt que de prendre place sur le bob d'un ami plus expérimenté. On monte dans une auto comme un colis, on ne monte pas dans un bob, où l'on prend une part active et intéressante à la marche et à la vitesse, autrement que pour conduire.

Supposons en effet un bob excellent, bien au point, très vite et un capitaine bien à son affaire. Son rôle sera presque brutal, comme nous le verrons plus loin ; il saura qu'il doit passer ici et là, mettre telle quantité de frein, attaquer un virage à telle hauteur, etc. Mais toute la finesse du travail, tout ce qui peut accroître le rendement, de si peu soit-il, ce sont les équipiers qui le fourniront.

Il y a un « tsé-tsé » pour les capitaines de bobs. Il est actuellement à peu près impossible de recruter une bonne équipe, même pour le conducteur le plus connu, et ayant fait ses preuves. On en est réduit à prendre des étrangers, Anglais ou Russes la plupart.

Il y a là une étrange différence de mentalité sportive entre Anglo-Saxons et Français, bien connue d'ailleurs, et sur laquelle on ne saurait trop attirer l'attention, parce qu'elle se retrouve dans la pratique de tous les sports.

L'Anglais est froid, calme, résolu, parfaitement soumis aux ordres de celui qui commande, quel qu'il soit. Il s'entraîne systématiquement, sagement, et manœuvre comme un soldat. Il a l'esprit de soumission et d'abnégation, deux vertus dont nous autres latins nous ignorons même les noms. Le capitaine se trompe-t-il et fait-il perdre une course par sa faute ? pas un mot de récrimination.

Quand nos nationaux arrivent à former une équipe et à s'entendre, elle est hors ligne. Mais quand s'entendent-ils ? Ils sont boudeurs, batailleurs, querelleurs, discutent l'autorité, refusent de s'entraîner et vont jusqu'à injurier leur capitaine.

Si l'un a réussi six jours durant dans une place et que vous commenciez à fonder des espérances à son sujet, il vous lâchera pour conduire à son tour. Combien d'équipes anglaises n'avons-nous pas connues, dont nous pourrions citer les noms, dont la cohésion et l'unité forçaient la sympathie et l'admiration. Le capitaine, toujours le même, partait sûr de son affaire et de ses hommes. Ceux-ci, tous à leur place ordinaire, manœuvraient pleins de confiance. Ils gagnaient tout, revenaient plusieurs années de suite, sans changements, connaissant à fond leur métier, heureux, chacun pour sa part, d'être la quatrième partie indispensable d'une belle unité.

Question de race et de tempérament sans doute, mais, si les

Anglais ont mis sur pied quelques grandes équipes, les Latins, plus chauds et plus passionnés, resteront toujours les plus fins manieurs de volant de bob comme d'automobile ou d'aéroplane.

Mais revenons à notre sujet au lieu de divaguer inutilement sur une habitude triste à la vérité, mais tellement ancrée dans les habitudes de la race qu'on n'y saurait rien changer. Restez donc bien persuadés d'une chose, vous qui voulez courir en bob et qui lirez ces lignes, c'est que le métier d'équipier exige au moins autant de qualités que celui de capitaine et que vous risquez beaucoup moins que lui.

Il faut, pour ce poste difficile, des hommes grands, forts, décidés, intrépides, pour résister à toutes les vitesses et à toutes les péripéties d'une course, et enfin un quatrième absolument hors pair.

Quel oiseau rare qu'un bon arrière, quel poste délicat à confier, et bien difficile à occuper, et comme il serait facile d'écrire un roman sur les impressions, les actions d'éclat et les services d'un bon arrière. C'est lui la cheville ouvrière du bob, lui qui commande aux autres, règle les mouvements, maintient le bob par son poids et l'empêche de se soulever ou de dérapier. Les sensations sont beaucoup plus fortes derrière que devant, et il n'est pas rare d'exécuter sur une route cahoteuse des sauts de dix à vingt centimètres parfois. Le bob va verser, fait quelques mètres sur un patin ; à l'arrière de le redresser.

On aborde un virage à grande vitesse ; à lui de se pencher plus ou moins suivant le train auquel on marche et suivant ce que se penchent les autres. Le bob chasse terriblement, sort de la piste en dérapant, domine le précipice, fringale contre le rocher. Dominant le danger, domptant ses impressions, l'arrière remet le bob d'un coup de rein, en silence, pour ne pas troubler l'homme responsable. C'est un héros, qui reste parfois dans l'ombre ; mais quel capitaine, quel qu'il soit,

LES SPORTS D'HIVER



UN VIRAGE SUR UN BOBSLEIGH A FICELLES. — Le virage est le mouvement le plus difficile, par conséquent le plus dangereux d'une course en bob; il demande de la vigueur, de l'habileté et du sang-froid.

LES SPORTS D'HIVER



LE BOBSLEIGH. — Le bob vole sur la crête du virage sur un seul patin. Les équipiers se penchent à l'intérieur pour aider à redresser l'engin.



LE BOBSLEIGH. — Lancé sur une descente en ligne droite comme celle de la Schatzalp, le bob atteint souvent des vitesses vertigineuses.

serait en état de gagner une course s'il n'avait un quatrième aussi désireux que lui du succès?

Le poids de l'équipe a aussi son importance. De préférence au volant un homme léger et souple ; le second plus lourd, le troisième très lourd et le quatrième un peu moins. Pour augmenter la vitesse, il vaut toujours mieux charger la partie arrière d'un bob que l'avant. Pas d'exagération pourtant. Un dernier équipier trop lourd fait chasser le bob dans les contours. Le mieux est donc de suivre son impression en obéissant aux circonstances, et de charger à peu près suivant la progression 1 — 2 — 4 — 3. Il faudra tenir compte aussi du poids du bob, de la nature de la piste, etc., en vue du meilleur équilibre.

Vous voilà donc en possession d'un bob excellent et bien monté et vous-même, valeureux capitaine, prêt à toutes les audaces. Nous sommes là aussi, paisibles spectateurs, pour applaudir à vos lauriers ou rire de vos chutes. Pour gagner les uns et éviter les autres, permettez-nous d'entrer dans le détail sur la manière de conduire, la tenue à l'entraînement et en course. Nous commencerons, comme de juste, par la première partie. Sur une piste de neige molle, dégelée ou peu rapide, il n'y a presque rien à faire, et les palmes en question s'en iront aux moins lourds ou aux plus gros patins. Sur piste rapide, dure, bien glacée, avec virages et brusques détours, et où la vitesse s'élève parfois, jusqu'à 100 kilomètres à l'heure, une course de bob de trois minutes à cette vitesse est plus fatigante pour le capitaine et pour l'équipe qu'une randonnée d'auto de 200 kilomètres, sans arrêt. Dès que le train s'accélère, le bob ne tient plus la piste mais procède par bonds, à la manière d'un aéroplane qui s'envole. L'avant se soulève et, comme la direction n'est pas irréversible, les patins ne tombent plus exactement dans le même plan, l'arrière chasse et vous faites une tête à queue complet, si vous n'avez prévu le coup en

redressant par un habile tour de volant. Les bras enflent, crispés par la lutte. Un peu de moelleux alors, laissez-vous conduire par votre bob, têtue comme un âne, et qui ne passera que là où il veut. Vous sentirez vous-même, sans avoir d'effort à fournir, où il faut passer et à quelle hauteur attaquer un virage.

C'est en somme le dérapage le plus fréquent et le plus dangereux en bob. On a bien essayé d'y remédier en installant de chaque côté, à l'arrière des sortes de couteaux à fromage qu'on rabat dans les virages, mais c'est là croyons-nous, un mauvais système.

On ne fera jamais tourner bout pour bout, dans un virage de faible rayon, un engin de 3^m,50 de long et pesant 400 kilogrammes. Il y aura une force de résistance considérable, qui se traduira, ou par un renversement, ce qu'on évite en se penchant, ou par un dérapage formidable. Empêchez le dérapage par un appareil, vous développerez un frottement considérable qui arrête l'élan. De toutes façons, les complications mécaniques sont très grandes, et il faudra bien que cette force se retrouve quelque part. A vous de prévenir les accidents par votre science et celle de votre équipe.

Parfois pour y parer, on met du frein, et alors c'est autant de temps de perdu, ou si on n'en met pas, c'est la chute fatale. Il y a des très bons freins sur les bobs actuels; ne comptez jamais sur eux. L'arrière étant soulevé par les cahots, vos freins mordront trop tard, brusquement, casseront ou vous feront verser. Si la piste est en glace, il n'y a à peu près rien à faire.

Dans tous les cas, ne perdez jamais la tête. Criez à vos équipiers de se pencher à fond pour tourner au plus large, tout en haut du virage s'il est relevé, sans jamais couper à la corde, sauf si vous sentez que la vitesse est suffisamment cassée et

que le bob tend à redescendre de lui-même. Plongez alors hardiment vers ladite corde, et, avec tout l'élan que vous donne une pente relevée à plus de 45° parfois, continuez votre route. Si le virage est bien établi, suivant des données mathématiques, vous pouvez l'attaquer sans frein. S'il est bien glacé et de faible rayon, braquez brusquement pour faire chasser l'arrière et tourner sur place, et redressez vivement à la sortie. Estimez-vous heureux et habile si vous pouvez conduire à un mètre près sur une piste bien glissante où les quatre patins manquent à la fois !

Mais vous, malheureux équipier qui n'êtes guère à votre aise durant toutes ces péripéties, si vous n'avez pas une confiance absolue et illimitée dans celui qui guide, ne restez pas à regarder défilier le paysage.

Les trois quarts du temps les accidents seraient évités si vous vous occupiez de votre affaire.

Tout d'abord, en ligne droite, reculez-vous et couchez-vous les uns sur les autres pour porter le poids derrière et diminuer la résistance de l'air, que le capitaine s'efforcera de couper de son mieux, lui aussi, en se penchant sur son volant. L'air est un frein considérable auquel il faut toujours songer. Si la pente n'est pas assez forte et que la vitesse se ralentisse à l'allure d'un homme au pas, descendez à tour de rôle pour pousser le bob en courant.

Si vous ne pouvez pas descendre, il faut « bober » (terme inexact d'ailleurs, qui veut plutôt dire se pencher). « Le bobage » consiste à se coucher ensemble tout doucement vers l'arrière, et, les pieds solidement accotés, les mains maintenant fortement les barres de côté, à se redresser tous ensemble, par un coup de rein sec qui fait avancer tout l'appareil. C'est un exercice très délicat qui exige beaucoup d'entraînement et beaucoup de douceur dans les mouvements, sous peine d'être plutôt

nuisible qu'utile. Mais voici un virage : si le capitaine met du frein, restez couchés en bloc, pour faire masse et abaisser le centre de gravité, jusqu'à ce que ce soit fini, puis avancez vers l'avant pour y porter le plus de poids possible, et mettez-vous en position pour vous pencher. Si l'on tourne à droite, par exemple, saisissez de la main gauche, le bras replié contre le corps et passant sous le bras droit, la barre de droite un peu en avant du point où votre corps appuiera en se couchant. Etendez le bras droit en avant et saisissez la barre le plus loin que vous pourrez, à la hauteur de vos genoux à peu près. Puis penchez-vous doucement, par ordre, en éventail, si l'on peut dire, quand le bob sera déjà rendu au tiers du virage. Si vous vous penchez trop tôt ou brusquement, vous faites verser, ou vous forcez votre capitaine à attaquer son virage trop bas, à l'intérieur, au lieu de le prendre en haut et à l'extérieur, car dites-vous bien que tout mouvement fait à l'arrière, influe devant sur la direction.

Ce système de prise est formidable et très solide. Il a en plus l'avantage de former un levier énorme, qui mâte le bob, force les patins à rester en contact avec la piste et empêche le dérapage et le renversement. Si le virage est très relevé, vous pouvez rester couchés les uns sur les autres. D'autres se penchent en lâchant les deux mains, en s'accrochant n'importe où et en se couchant où ils peuvent. Aucune prise n'est plus forte que celle que nous indiquons, au point qu'un seul équipier peut basculer un bob au repos en le saisissant de cette manière. Tout l'art de bons équipiers est de bien savoir où et quand il faut se pencher et s'il faut sortir complètement le corps du bob ou l'incliner légèrement, selon la vitesse. C'est par une manœuvre habile qu'on empêche le dérapage qui, si petit soit-il, réduit d'autant la vitesse. L'arrière est mieux placé que quiconque pour apprécier toutes ces nuances, et c'est à

lui de suppléer à l'insuffisance des autres. En cas de chute... tout le monde à son poste et en route, vivement, rien n'est perdu peut-être.

Encore une fois, rien de brusque, de précipité, ou qui ne soit pas judicieusement calculé, sinon gare aux répercussions fâcheuses pour la direction.

C'est à l'entraînement, et non un jour de course, où chacun est plus ou moins affolé, qu'on apprend à connaître à fond son métier. Entraînez-vous sérieusement, travaillez chacun ce que vous avez à faire, eu vue du succès commun. Commencez deux ou trois jours avant l'épreuve, si votre équipe est déjà formée, et de bonne heure le matin quand tout est bien gelé et qu'il n'y a encore personne sur la piste. Faites deux ou trois descentes, chronométrées, si possibles, et à chaque virage, à chaque passage difficile, corrigez les fautes précédentes. Avec le temps de la remontée, vous en aurez pour deux heures au moins, ce qui est largement suffisant. La montagne, l'air vif, l'altitude fatiguent très vite.

Prenez donc beaucoup de repos et ne rougissez pas l'après-midi de faire une bonne sieste sur la chaise longue de votre balcon. Les enragés se mettent au régime, mangent peu de viande, redoutent l'alcool et le tabac qui essoufflent. Sans en demander tant, reposez-vous sérieusement.

Le grand jour est arrivé, voici le matin de la course, bobs et équipiers montent de tous les côtés. Gardez votre calme, mangez copieusement, et partez la canne à la main avec vos camarades de course pour faire une dernière fois la piste. On l'a travaillée la veille ou le matin. Des ouvriers l'ont arrosée, ont élevé les virages, bouché les trous. Cette partie où vous comptiez mettre du frein est tout en glace. Ici, en revanche, vous pouvez passer un peu dans la neige pour ralentir. Étudiez tout, remarquez tout, faites vos dernières recommanda-

tions à vos équipiers sur le moment et la manière de se pencher, ou la vitesse probable. De votre canne, sondez les virages relevés pour voir si vous pouvez vous aventurer jusqu'en haut, sans crainte d'y rester piqué. Puis remontez tranquillement, jetez un dernier coup d'œil à votre bob en examinant soigneusement toutes les parties, tournez-le sur le dos, à l'ombre si possible, et, donnant un dernier coup de paille de fer à vos patins, graissez-les avec une composition mystérieuse dont chaque équipe possède la recette, qui est tout simplement un peu de pétrole ou d'huile légère. Ceci fait, tirez au sort votre numéro de départ et attendez avec calme que le signal vous soit donné. Soulevez alors votre bob, baptisé de quelque nom fameux et portez-le jusqu'à la ligne de départ. Retournez-le alors, et posez-le à plat, les quatre patins bien en ligne, puis imprimez-lui un léger mouvement de va-et-vient, pour bien tasser la neige sous les fers et faciliter le démarrage. Prenez place enfin et votre troisième avec vous. Le second et le quatrième restent debout pour pousser, si le départ a lieu arrêté. L'arrière tient l'extrémité des barres d'appui, penché en deux, dans l'axe du bob, et solidement arcbuté sur ses souliers à clous. Le second, en côté, tient le capitaine par les épaules. Tandis que l'arrière court en poussant le plus longtemps qu'il peut, le second donne seulement une brève impulsion et saute sur le bob.

N'écoutez pas à ce moment-là l'individu affolé qui remonte la piste en courant, et en agitant ses bras à la façon d'un télégraphe Chappe, pour vous avertir que le bob précédent est sauté dans le ravin et qu'il y a deux personnes de tuées, ou le starter affolé parce que le record de la piste vient d'être battu et que vous n'en ferez pas autant. Laissez dire, les gens tués ont seulement quelques écorchures, et, si on a fait une jolie descente, vous pouvez faire mieux, n'est-ce pas ?

« Vous êtes prêts ? » crie enfin l'officiel commissaire « Cinq, quatre, trois, deux, un... go ! » D'une brusque détente de vos deux équipiers, vous filez... Et maintenant, bonne chance, jusqu'en bas, car c'est encore à cette fée aveugle que vous devez le plus souvent la victoire.

Grave oubli : s'il y a un règlement de course, ne manquez pas d'en prendre connaissance auparavant, ou redoutez les foudres du Comité organisateur.

Il n'y a peut-être pas beaucoup de spectacle plus émouvant que celui d'une arrivée de course de bobs. Qu'on soit au poteau d'arrivée ou à un virage en cours de route, on ne peut voir sans frémir cet appareil bas, avançant par bonds avec un bruit de ferraille et de bois qui claque, qui mange littéralement la piste sous lui. Courbé sur son volant, le masque du capitaine prend un aspect tragique, les mâchoires contractées. Les hommes, tout à leur travail, sont cramponnés et semblent tenir à peine. L'un est en travers, les jambes en dehors, l'autre s'accroche comme s'il allait tomber. Tantôt ils sont couchés à gauche, la tête frôlant la piste, tantôt ils sont à droite, pour un terrible virage en S. Le mouvement est si soudain qu'on a à peine le temps de s'en rendre compte.

Rapide comme un boulet, imprécis, dans l'éclair coloré des tricots multicolores, le bob est passé à vos pieds comme une flèche sautant, dérapant, flottant sur un patin. La neige vole derrière en fine poussière diamantée. A peine si les détectives les plus perfectionnés ont eu le temps de le photographier au passage.

Si l'arrivée a lieu après une ligne droite de pente rapide, terminée par un dernier virage brusque, le spectacle est encore plus émouvant. Le son d'un cor alpestre retentit en haut de la montagne : un bob est signalé. Il déboule de là-haut tout d'un coup, telle l'avalanche qui roule dans la plaine, et fonce sur le poteau. Un silence de mort pèse sur l'assem-

blée réunie à l'arrivée, involontairement les cheveux se dressent, parfois, même, le fait a été constaté, les gens se signent. Le virage béant, bien uni, les attend, narquois. « Frein ! Frein ! » crie-t-on de toutes parts. Le capitaine n'entend pas. Ils sont dans le tournant, ils vont passer par-dessus ! Deux gerbes de neige et de glace broyée volent tout à coup à plusieurs mètres en l'air.

L'homme tord son volant dans ses bras nerveux, l'équipe est ras terre... enfin relevés ils passent le poteau dans un dernier coup de « bobage », et une bienfaisante détente succède à l'angoisse de tout à l'heure.

Gare encore au fatal dérapage qui, dans un grincement sinistre, fait remonter le virage le mieux relevé au bob trop lancé, ou au capitaine qui, sans avoir eu le temps de se reconnaître, passe tout droit derrière le talus. C'est un cri dans la foule : piqué dans la neige, tel un menhir d'un nouvel âge, l'engin reste seul, immuable, tandis que ceux qui le montent se relèvent poudrés à frimas. « Pas de frein, pas de frein ! » criait un soir, après un excellent dîner qu'on lui offrait en l'honneur de ses succès, un capitaine célèbre par son audace. Pas trop n'en faut sans doute, mais les deux ou trois secondes d'un coup de frein valent mieux que la demi-minute perdue dans une pelle.

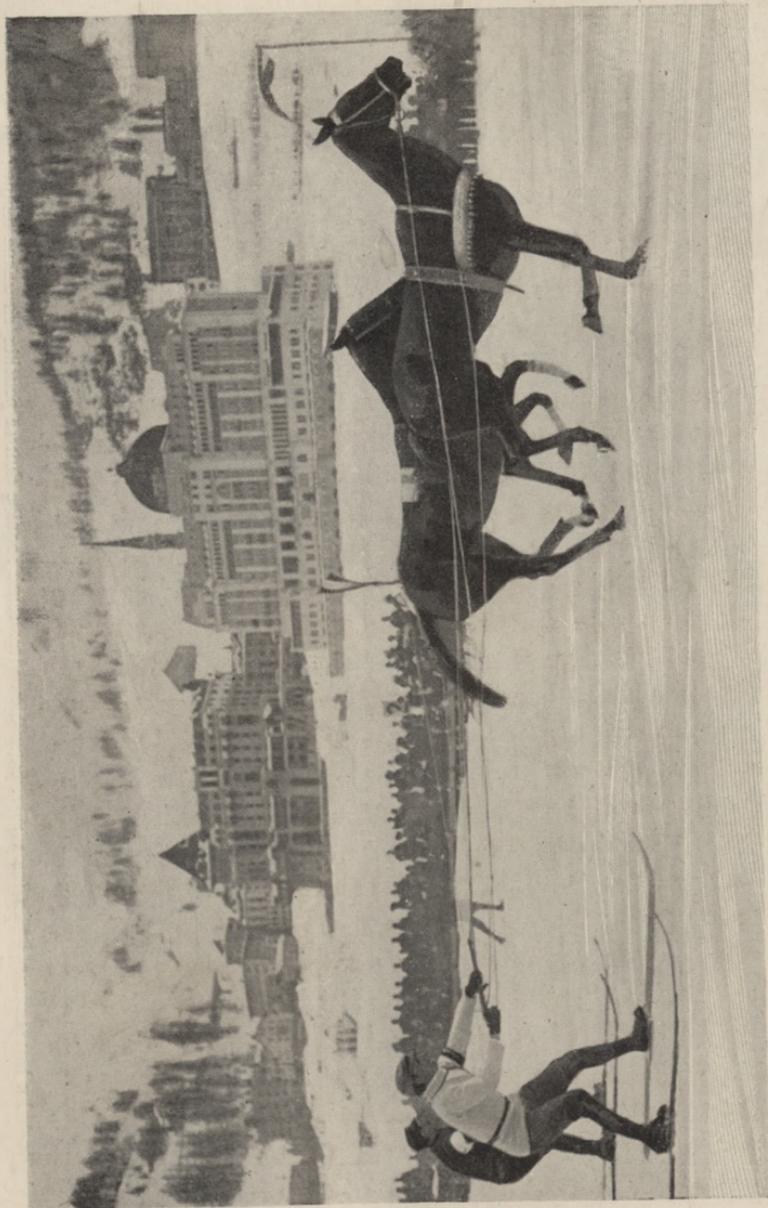
Vous allez protester que voilà bien de l'embarras pour pas grand'chose, et que ce n'est vraiment pas la peine de se donner tant de mal : vous avez tort. Sans doute un individu décidé qui saute pour la première fois sur un bob, avec trois ou quatre gaillards de son espèce, peut arriver à gagner une course. Le fait est arrivé et se reverra, mais il est rare malgré tout et exige, en même temps qu'une bonne fortune singulière, le concours de circonstances particulièrement heureuses. « Aide-toi, le ciel t'aidera », dit le proverbe. Vous n'aurez en tout cas aucun reproche à vous faire du mal que vous vous serez

LES SPORTS D'HIVER



LE BOBSLEIGH. — *Un bon virage.* — Pour bien virer toute l'équipe doit se pencher en même temps pour aider au maintien de l'appareil en équilibre et favoriser son redressement.

LES SPORTS D'HIVER



LE SKI AITELÉ. — *Course de ski-joring à Saint-Moritz.* Ces courses sont très en faveur et donnent lieu à des luttes sensationnelles et à des paris importants.

donné, et la fortune décidera ; encore une fois, elle est aveugle. Qui peut nier d'ailleurs l'utilité de l'entraînement dans la pratique de tous les sports ?

Ne négligez donc aucun détail. Tous les concurrents sérieux s'entraînent, tous ont de bons bobs, d'excellentes équipes, et, s'ils sont sur leur piste habituelle, vous êtes encore de ce fait lourdement handicapé. Un patin savamment graissé, un départ bien pris, un virage attaqué juste, finissent par faire des secondes, et les arrivées se succèdent parfois à des cinquièmes de seconde près.

Tout ce que l'on peut dire, c'est qu'il ne faut pas s'imaginer que le bob soit un exercice particulièrement dangereux et très difficile à pratiquer, réservé à de rares initiés, à des individus nés sur un châssis ou un volant entre les mains. Tout dépend toujours de la piste, et nous ne voudrions pas effrayer les commençants, ou les décourager, par le tableau de descentes épouvantables, de vitesses folles, que rien ne saurait arrêter, ou de dangers mortels évités par d'audacieux coups de volant. Nous voulons seulement les mettre en garde et les prévenir pour leurs débuts.

Un sport qu'on pratique pour la première fois, un engin qu'on n'a jamais conduit, une piste glacée, voilà autant de difficultés. Ne redoutez pas non plus les chutes, qui sont très fréquentes somme toute, au commencement surtout. On tombe d'ordinaire dans la neige et nous avons assisté à plus d'une pelle fantastique où bob et équipiers roulaient pêle-mêle sur la piste et qui se terminaient par un éclat de rire général.

Abordons maintenant quelques points d'organisation. Tout d'abord l'équipement : le mieux est d'être vêtu chaudement, sans gêne pour les mouvements. Portez donc des chemises de flanelle avec des manches bien libres, et un gilet ordinaire. Par-dessus un chaud tricot ou chandail de laine, avec un col

roulé. Une bonne culotte en loden, la vraie étoffe de la montagne, imperméable et souple, avec du cuir autour des genoux, pour les protéger contre le frottement des souliers de l'équipier placé derrière vous, ou contre les morsures aussi graves de votre luge. Un double fond imperméable aussi, la toile des bobs est presque toujours mouillée. Bandes alpines, gros souliers, sans trop de clous, dangereux dans les culbutes. Sur la tête, un bonnet de laine, un casque en cuir de moto, si vous n'avez pas un crâne de breton et que vous craigniez les rencontres fortuites avec le rocher, ou... rien du tout.

Des lunettes tout en mica, si vos yeux sont sensibles, et des gants bien chauds avec la main en cuir. Votre veste dans le traîneau pour remonter. Fixez aussi un chronomètre au volant ou au poignet. Les gens sujets aux crampes se trouveront bien d'un mouchoir ligaturé à mi-cuisse, le coup de frein déterminant parfois, chez ceux qui y sont disposés, d'horribles souffrances. Un mouchoir également noué à chaque bras pour les poignets délicats, en cas de pistes dures ou longues.

Telle est cette vie de déplacements et de courses, émouvante et palpitante au possible, un peu dangereuse peut-être, mais n'est-ce pas justement ce qui fait son charme !

Davos est le centre mondial réputé du bobing avec ses deux pistes spéciales de Klosters et la Schatzalp.

Cette dernière, dont le coût d'établissement a dépassé 100.000 francs, mesure 2.800 mètres avec 45 virages. Elle est toute en glace, admirablement entretenue, avec une pente de 9 p. 100 de moyenne. Elle est pourvue d'un funiculaire pour remonter bobs et équipiers. Le *Davos Tobogganning-club* organise chaque année de très nombreuses et très importantes courses, principalement en janvier, février. Chaque nation a donné sa coupe : la *Coupe de France*, la *Manchester cup*, et la *Coupe de l'Empereur Guillaume II*.

Il y a en moyenne deux courses par semaine avec de très beaux prix. On se sert exclusivement des bobs en acier à ficelle, d'une direction plus aisée dans les nombreux virages.

Saint-Moritz, la station chic de l'Engadine, vient ensuite, une piste tout en glace de 1.600 mètres. Défense de mettre du frein ; on répand seulement de la sciure de bois avant les virages. Bobs d'acier, très lourds, piste peu intéressante au point de vue travail d'équipe ou de capitaines, le poids étant le facteur principal, il n'y a qu'à se laisser glisser à la manière d'un toboggan de Neuilly. Le *Derby* de Saint-Moritz se dispute en février.

En Suisse française, nombreuses pistes et belles coupes : Les Avants sur Montreux : jolie piste facile, très bien entretenue, 2.600 mètres : *Championnat du canton de Vaud*, station très fréquentée des sportsmen anglais.

La Chaux de Fonds : *Championnat de la Suisse Romande*. Bobsleigh-club très actif et intelligent.

En France, depuis deux ans, grâce aux efforts persévérants du Bobsleigh-club de France, et aux grandes semaines organisées, chaque hiver dans nos montagnes, le sport du bob s'est vigoureusement développé.

A Chamonix, on a établi une très belle piste de 1.850 mètres à 12 p. 100 de moyenne et on y fait disputer chaque année de nombreux prix. Citons : le *Championnat de France*, la *Coupe du Mont-Blanc*, la *Coupe du Président de la République*. C'est assurément une des pistes les plus rapides où le 100 kilomètres à l'heure de moyenne puisse être atteint ou dépassé.

Voici à l'heure actuelle les principaux centres du bobing et les plus beaux challenges qu'on y dispute, nul doute que dans un avenir prochain ce sport ne se répande davantage encore à la plus grande joie des sportsmen que le triste hiver condamne à un repos forcé.

RECORDS ET ÉPREUVES

LES véritables pistes de bobs, c'est-à-dire créées uniquement pour le tobogganing, sont rares.

On en compte trois seulement à l'heure actuelle : la Schatzalp à Davos, le Bobsleigh Run à Saint-Moritz, le Brévent à Chamonix.

En ce qui concerne ces pistes et leurs records, nous renvoyons le lecteur au chapitre Stations hivernales, aux articles Chamonix, Davos, Saint-Moritz.

Les autres pistes, toutes aménagées pour le bob, plus ou moins dangereuses selon l'intensité de la circulation des traîneaux, se comptent en grand nombre un peu partout. Les plus connues sont les pistes de Klosters, d'Arosa, des Avants, de Leysin, de la Chaux-de-Fonds, de Gex, de Morez, du Semmering, près de Vienne, de la Forêt-Noire, et en général de toutes les stations hivernales.

La circulation n'est interrompue sur ces routes qu'au moment des concours, aussi les lugeurs sont-ils soumis à des règlements de police.

Les accidents arrivés en bob sont dus à ces pistes naturelles et aux nombreux obstacles qu'elles présentent.

D'autre part, l'installation de pistes spéciales est si coûteuse que l'on comprend aisément la raison de leur petit nombre.

Elles ne sauraient être très longues, et de la sorte il est impossible d'y pratiquer le tourisme en bob, comme cela se fait un peu partout en Suisse.

Le bobsleigh est aussi très en faveur en Allemagne et en Autriche. Les princes héritiers de ces pays sont des fervents de ce sport et cela a beaucoup contribué à en répandre le goût chez eux.

Ce sport, tout comme l'automobile, possède ses grands conducteurs dont on retrouve souvent le nom parmi les gagnants des grandes épreuves internationales.

Parmi eux, la France compte deux de ses nationaux, M. Alfred Engel qui a triomphé tant de fois à Davos sur « Le Lutin » et M. Renauld de la Frégeolière, souvent vainqueur à Leysin et détenteur sur « Jeanne d'Arc » du Challenge du Mont-Blanc à Chamonix et de la Coupe du Président de la République. Aux Avants, M. Sillig s'est souvent distingué ainsi que M. Orthwein à Saint-Moritz.

A Davos encore, il faut citer M. Freeman, président du Davos Toboggan-Club, M. von Satzger, Miss Lester.

Devant le grand nombre de courses internationales et la multiplicité des règlements tous différents, il serait à souhaiter qu'une entente se fit entre les principaux clubs pour unifier leurs règlements et donner de la sorte une plus grande extension à ce sport.

Il est probable que nous ne tarderons pas à voir naître une Fédération internationale de Tobogganing, et c'est pourquoi la France vient d'adopter un code de bobsleigh provisoire, mais suffisant pour pouvoir servir de base à une entente internationale.

Voir aux appendices, page 255 et suivantes, les règlements du tobogganing, du bobsleigh, ainsi que la notice sur les localités où l'on pratique les sports d'hiver.

LE TRAINEAU AUTOMOBILE

DEVANT le goût qu'ont les habitants des pays de neige pour tout ce qui touche au traîneau, on peut s'étonner à bon droit qu'on n'ait pas encore réalisé un véhicule qui donnerait satisfaction aux sportsmen les plus hardis, et qui serait le traîneau automobile. Avec l'appétit de vitesse qu'ont les Russes, les Canadiens, les Suédois et les Norvégiens, ne serait-il pas magnifique de leur proposer un appareil, qui, à l'exemple de la voiture automobile pourrait faire facilement 60, 80, 100 kilomètres à l'heure. Ne serait-ce pas pour eux l'idéal que de glisser sur les plaines blanches du Nord, emportés à toute vitesse par un puissant moteur qui les entraînerait dans une course fantastique? Et pourquoi donc, cet instrument, qui aurait tant de chances de plaire, n'est-il pas réalisé encore? Hélas! la réponse est simple. Il y a tellement de difficultés à créer un pareil traîneau, que jusqu'ici on n'est pas encore arrivé à les vaincre toutes. Mais on travaille la question. La France s'est mise à la tête du mouvement. Les routes de neige des Alpes et des Vosges ont déjà été parcourues par le patin automobile. Jusqu'ici, les essais ont été un peu timides, hésitants, mal encouragés par les grands constructeurs, sans doute parce que ceux-ci n'ont pas encore compris l'immense intérêt industriel que comporte la question, mais cette année déjà, ces premiers pas se sont affermis, l'idée a cheminé, demain sans doute, elle aura sa pleine éclosion.

**LA ROUTE
DE NEIGE**

Une des premières difficultés que rencontre le traîneau automobile, c'est le sol même sur lequel il est appelé à progresser. Car il ne faudrait pas croire qu'on puisse lancer un tel véhicule sur la neige à l'état vierge. Pas plus, du reste, que les traîneaux attelés, les traîneaux mécaniques ne pourraient avancer sur une couche blanche qui n'aurait subi aucune préparation spéciale. Le cas serait le même que si l'on voulait rouler sur pneus à travers les champs et les prés de nos campagnes. Seulement, tandis qu'il faut sur la terre beaucoup de temps pour créer une route carrossable, il est facile, lorsque la neige couvre le sol, d'établir une piste viable et glissante, ce que les Américains appellent un « tract ». Aussi les peuples du Nord, assez mal partagés au point de vue des routes, voient-ils arriver l'hiver avec joie parce que l'hiver facilite les communications. Dès que les premiers flocons ont couvert la terre, les traîneaux se mettent en marche. Les sabots des chevaux dament le sol, les patins le polissent, et si la première frayée est difficile, au moins est-ce un ouvrage fait pour toute la saison.

Généralement, dans les régions froides, les chutes de neige sont abondantes en novembre, puis le temps se rassérène, le soleil paraît dans le jour, tandis que les ciels étincelants des nuits amènent des gelées intenses. Peu à peu, sous l'empire d'une circulation normale, le tract devient dur et cristallin, et sans bruit, presque sans effort, les traîneaux légers, comme les lourds charrois, le parcourent aisément. S'il arrive une nouvelle tombée de neige, peu importe, parce que sous la couche fraîche se trouve le sol glacé et battu, qui sert d'appui et que le pied du cheval retrouvera bien vite. Tout au contraire, les flocons éparpillés sur le sol servent de matériaux, qui d'eux-mêmes, aplanissent les inégalités de l'ancienne piste. Car rien n'est moins uni, en général, qu'un tract. Des trous et des bosses

LES SPORTS D'HIVER



AUTOMOBILE DU LIEUTENANT DE LA BESSE. — Cette automobile a ceci de particulier, qu'elle se transforme en traîneau en remplaçant les roues par des patins.



LE TRAINEAU AUTOMOBILE. — Le traîneau du lieutenant de la Besse, second du concours du T. C. F. à Gérardmer en 1910.

LES SPORTS D'HIVER



LE TRANEAU AUTOMOBILE. — Le modèle ci-dessus, actionné par un puissant moteur, peut atteindre des vitesses appréciables.



LE TRANEAU AUTOMOBILE. — Le traineau à hélice aérienne de M. Nivert, ingénieur, qui a donné d'excellents résultats.

sans nombre parsement le sol. Le piétinement des chevaux forme une ornière centrale. Si, sous l'empire des rayons solaires il se produit un peu de dégel superficiel, les patins creusent des sillons quelquefois profonds. En Russie, le tract affecte souvent la forme d'une série de vagues, ou mieux de montagnes russes.

Un tel sol n'est guère engageant pour s'y lancer à toute vitesse en traîneau automobile. Il y a, du fait même de la route de neige, une série de problèmes à envisager, qui, on l'avouera, peuvent laisser perplexes les inventeurs les plus résolus.

L'ORGANISME DU TRINEAU AUTOMOBILE

1° *Le propulseur.* — Il faut d'abord pour progresser sur la neige, un organe de propulsion qui réussisse à entraîner dans tous les cas le véhicule auquel il est attelé. Ce propulseur étant en contact avec le sol doit être éminemment souple, justement en raison des aspérités que présente le tract. Il faut de plus qu'il ait une surface d'appui suffisante pour ne pas s'enfoncer, si grâce à une tombée de neige ou à un amas de flocons chassés par le vent, il trouve sous lui une couche mouvante. Enfin, placé sur la glace d'un fleuve ou d'un lac, il ne doit ni patiner, ni déraiper. Un inconvénient majeur qu'il est fort difficile d'éviter est celui de voir la neige coller au propulseur et le transformer en une boule qui grossit et finit par caler le véhicule. Certains automobilistes ont essayé tout bonnement de se servir de leur voiture ordinaire pour circuler sur le tract. Quelques-uns y sont parvenus, justement dans les cas les plus favorables, mais de tels voyages ne sont pas à conseiller. Car, la roue qui porte la machine et la pousse en même temps, se trouve dans des conditions d'adhérence tellement insuffisantes, qu'elle ne peut, bien souvent, assurer le démarrage et se résigne à tourner sur place. Si elle est parvenue à progresser, elle risque de tom-

ber dans une ornière de glace dont elle ne peut sortir, ou bien elle se livre à des dérapages fantastiques dont le moindre inconvénient est de l'envoyer dans la neige molle qui borde la route, et où elle s'enlise irrémédiablement. Il n'existe guère que certaines routes dans les Alpes, admirablement polies par le chasse-neige triangulaire, où la voiture automobile a des chances de circuler à peu près convenablement. Et encore faut-il éviter soigneusement les départs trop brusques et les coups de frein intempestifs.

Il a été essayé un certain nombre de propulseurs. On a vu des traîneaux automobiles munis de vis d'Archimède se tordant sur le sol des tracts, d'autres cherchant à avancer au moyen de pointes mécaniques qui se posaient alternativement sur le sol. Enfin, les roues sous toutes les formes, roues à aubes, en forme de pelles, roues à crans mobiles, roues à raquettes, roues hélicoïdes, et même des chaînes sans fin.

Certains inventeurs se sont plus particulièrement attachés à l'hélice aérienne. Ce genre de propulsion a le grand avantage d'être indifférent à l'état de la neige et de ne pas s'embourber si le sol devient mou. Mais il a aussi l'inconvénient capital de ne pas assurer la marche du véhicule, tout au moins dans des conditions acceptables. Les expériences faites jusqu'ici ont prouvé que la force de traction n'était pas suffisante pour vaincre convenablement la résistance opposée par le traîneau, ou alors il faudrait concevoir des appareils très légers portant des moteurs à grande puissance, ce qui n'est guère une solution commerciale. De plus, l'hélice aérienne a le gros inconvénient de créer un formidable courant d'air. Placée à l'avant du traîneau, ce qui serait sa position normale, elle infligerait aux voyageurs une intolérable ventilation qui produirait rapidement la congélation des membres exposés à l'air. On a donc été amené à placer l'hélice à l'arrière, mais il faut encore la

suspendre à une assez grande hauteur, à cause de la longueur de ses branches, et, ainsi posée, elle amène le déséquilibre de l'appareil, et tend à précipiter le train d'arrière sur le train d'avant ce qui gêne la marche du véhicule et peut produire du dérapage. Et de toutes façons, les nombreuses expériences tentées à ce jour, n'ont donné aucune satisfaction aux protagonistes de ce genre de propulseur.

2° *La direction et les patins.* — C'est une véritable difficulté que d'avoir à diriger un traîneau automobile. Dans une voiture quelconque, si l'on braque les deux roues d'avant, on sait qu'elles continueront leur chemin dans la nouvelle orientation qui leur a été imprimée, et que le véhicule tout entier les suivra. Mais pour le patin il n'en est pas de même. D'abord, faire virer un patin est déjà plus difficile que braquer une roue, car sa longueur le rend beaucoup plus adhérent au sol. Il y a plus : le patin ayant suivi l'impulsion donnée par le conducteur, et ayant pris une nouvelle position, rien ne dit qu'il continuera dans la direction qui lui est imprimée. Car, étant fait pour glisser, il peut aussi bien glisser par le travers que par l'avant s'il n'est pas spécialement construit en vue d'éviter tout dérapage. De là naît une complication imprévue dans l'automobilisme. Un certain nombre de solutions ont été présentées ; la plus pratique peut-être, jusqu'ici tout au moins, est celle qui consiste à tailler la semelle du patin en forme de V, à angle très ouvert, et dont la pointe est remplacée par une rainure. On obtient ainsi un appareil qui ne porte sur la neige très dure ou sur la glace que par deux tranchants ; ensuite, le patin ayant une légère courbure dans le sens de la longueur, il arrive que si la neige mollit, il cherche automatiquement son appui en enfonçant de la quantité voulue suivant la longueur et la largeur. Cette disposition, qui réduit le frottement à sa plus simple expression, donne encore le grand avantage de s'opposer

à tout dérapage, puisque les coins de la rainure tendent toujours à mordre dans le sol et à empêcher le glissement latéral. En résumé, grande facilité pour le conducteur de faire tourner le train d'avant, et lorsque le patin a été placé dans une direction quelconque, sécurité absolue, puisqu'on sait qu'il ne peut déraper en aucune façon. Cette solution a été présentée et expérimentée par le lieutenant de la Besse, et il en a toujours obtenu les meilleurs résultats. La plupart des autres inventeurs ont laissé le problème dans l'ombre, se réservant sans doute de l'étudier, le jour où ils auront vaincu les difficultés de la propulsion. Ils se servent en général de patins à semelle plate, comme ceux qu'on emploie pour les traîneaux à chevaux.

3° *Les freins*. — Ici, tout le monde est d'accord. Le freinage sur la neige est simple. Au moyen d'un mécanisme quelconque on enfonce dans le sol glacé deux crampons qui le labourent, jusqu'à ce que leur résistance ait provoqué l'arrêt du véhicule. Il est certain que l'on creuse ainsi des ornières sur le tract, mais le patin du traîneau suivant aura vite remédié au mal et fermé la blessure de la neige.

4° *L'agencement du châssis*. — Il n'est pas suffisant de munir un traîneau mécanique d'un propulseur, d'une direction, de patins et de freins répondant à la mission qu'on leur assigne, il faut encore que ces organes soient assemblés de telle sorte qu'ils forment un tout entièrement approprié à la circulation sur la neige. De toutes les théories qui ont été émises jusqu'ici, de toutes les expériences qui ont été faites, on peut déjà tirer quelques enseignements qui permettent d'obtenir des données générales. Il semble d'abord qu'il faille faire une distinction absolue entre l'organe propulseur et l'organe porteur. Dans une voiture automobile, les roues d'arrière supportent en partie le poids du véhicule et le font mouvoir en même temps. Pour le traîneau automobile, il paraît nécessaire d'établir le

châssis sur quatre patins, le plus longs possible, de façon à bien répartir la charge sur un sol de densité éminemment variable, et à éviter l'enfoncement si la neige mollit. Il serait même à désirer que ces patins fussent oscillants autour de leurs supports afin d'éviter les heurts de la route, et il est indispensable que le châssis soit monté sur ressorts, de telle sorte que l'appareil ne puisse boiter et que les cahots soient aussi bien amortis que possible. Les propulseurs doivent être reliés au châssis par un système élastique leur permettant de suivre toutes les dénivellations du tract sans perdre le contact et sans donner de secousses au traîneau. L'idéal serait que la pression qu'on leur impose fût rigoureusement constante. Il est essentiel que le conducteur puisse régler ses propulseurs et les appuyer sur le sol avec la force désirable suivant les variations de densité de la neige et le profil de la route.

En résumé, la caractéristique du traîneau automobile doit être la souplesse générale. L'appareil doit pouvoir se couler en quelque sorte sur les tracts les mieux pourvus de bosses et de trous sans que les voyageurs qui sont à bord ressentent autre chose qu'une sensation très douce de glissement. Mais la réalisation d'un tel desideratum est loin d'être facile, et c'est pourquoi le traîneau automobile n'en est encore qu'à la période expérimentale.

LES APPAREILS CRÉÉS ET LES EX- PÉRIENCES FAITES

C'est un explorateur, M. Wellmann, qui, en 1905, a construit le premier traîneau automobile, en vue d'une expédition au Pôle, en ballon dirigeable. Le traîneau devait secourir le ballon en cas d'accident. Hélas ! ni l'un, ni l'autre n'ont voulu marcher, si peu que ce soit.

En 1906, un ingénieur d'Augsbourg, M. Holzauer a mis sur pied un appareil à deux places, propulsé alternativement par

une hélice aérienne et une vis d'Archimède, mordant sur le sol. L'échec paraît, là aussi, avoir été total.

M. le lieutenant de la Besse a commencé ses premiers essais au mois de février 1907 avec un appareil rudimentaire de démonstration. Le moteur était remplacé par deux hommes actionnant des pédales. Le propulseur, formé d'une roue à palettes, se liait au châssis par un système de ressorts que le deuxième équipier pouvait manœuvrer, et le traîneau comportait quatre patins anti-dérapants, les deux premiers assurant la direction. Les expériences faites sur un tract des plus mauvais, au col du Lautaret (altitude 2.075 mètres, route de Grenoble à Turin) furent en général assez heureuses ; seul, le propulseur s'encrassait trop facilement de neige.

A la suite de ces essais, l'inventeur se mit en rapport avec M. le D' Charcot, qui préparait sa deuxième expédition en antarctique, et désirait emporter des traîneaux automobiles. De leur collaboration, réalisée aux usines de Dion-Bouton, naquit un traîneau polaire. Il était actionné par une grande roue formée d'une série de cadres pareils à des raquettes et qui oscillait sur son support. De nouveau le Lautaret vit les essais de cet appareil en mars 1908. Ils furent aussi satisfaisants que possible. En même temps, M. le commandant Scott, de la marine anglaise, qui commanda la remarquable expédition de la *Discovery* au Pôle sud, et qui vient de retourner en antarctique, expérimentait un traîneau de sa fabrication. Porté par deux patins longitudinaux, il était mû par deux chaînes sans fin, formées de palettes mordant sur le sol. Mais l'appareil étant rigide, les chaînes labouraient la neige sans faire avancer le véhicule.

Depuis lors, le commandant Scott a recherché les perfectionnements qui permettraient à son traîneau de lui rendre les services qu'il en attend dans les régions polaires. Il a été amené

à monter tout l'appareil sur deux chaînes sans fin qui se posent sur la neige et y forment comme deux rails sur lesquels roulent des roues à engrenages. C'est donc une sorte de tapis roulant à neige. L'idée est des plus intéressantes, les expériences faites cet hiver en Norvège ont été couronnées de succès, et nous croyons volontiers que c'est là la meilleure formule en ce qui concerne la neige molle.

En 1909 eut lieu le premier concours de traîneaux automobiles par le T. C. F. à Chamonix. Trois appareils y participèrent. On y vit le traîneau de M. Perroche, sorte de grande luge, munie à l'arrière de deux jambes mécaniques et de pieds en acier qui, l'un après l'autre, devaient s'agripper sur le sol glacé des tracts. Cet instrument s'est détérioré au premier mouvement qu'il a fait, et son auteur n'a pas persévéré dans son invention.

M. l'ingénieur Nivert, du P.-L.-M. présentait un traîneau à quatre patins actionnés par une hélice aérienne au moyen d'un moteur de 5 HP. Les résultats encourageants qu'il obtint avec cet appareil : la médaille d'or du T. C. F. et le deuxième prix du concours, l'amènèrent à continuer ses études dans le même sens. Aussi, en février 1910, produisit-il au deuxième concours de traîneaux automobiles, à Gérardmer, un exemplaire très perfectionné de son premier traîneau. Cette fois-ci, le moteur avait une force de 12 HP, l'hélice était une « Intégrale Chauvière » à quatre branches, les patins formaient de longs skis, oscillant autour de leur axe, et l'ensemble était léger et plaisant à l'œil. Les expériences du *Moto-Ski* Nivert furent plus heureuses en 1910 que l'année précédente, mais l'hélice aérienne ne nous paraît cependant pas destinée à donner jamais de résultats pratiques pour le traîneau automobile. La force de traction est malgré tout insuffisante pour bien propulser le véhicule, à moins de mettre un moteur de 50 HP sur un traîneau de 200 kilos pour remorquer une ou deux personnes seulement.

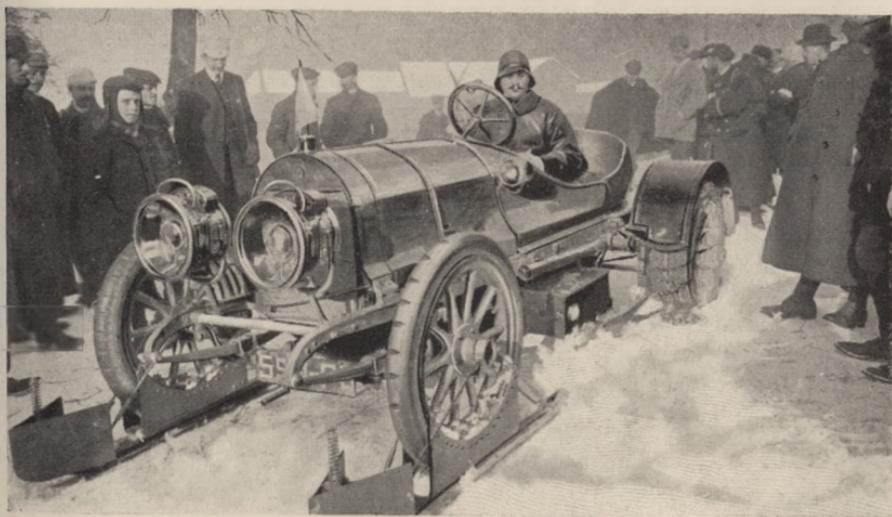
Un appareil qui obtint un vif succès de curiosité disputait également le concours de 1910. Il a été construit par M. Le Grain, et il est constitué par une voiturette, type course, de la maison Rolland-Pilain. Les deux roues avant sont amarrées sur deux patins d'acier à semelles plates, tandis que les roues d'arrière sont jumelées, et leurs doubles pneus entourés de chaînes pour éviter le dérapage. Également à l'arrière, et monté sur l'essieu par un support élastique, deux patins peuvent s'abaisser au gré du conducteur et soulever les roues. En somme, le traîneau roule sur pneus jumelés à l'arrière, et glisse sur des patins à l'avant. Les patins annexes n'interviennent qu'au cas où, placé sur une forte descente, le véhicule est capable de dévaler en glissant tout seul, comme une luge. Qu'on nous permette une simple critique. A quoi bon le luxe d'un mécanisme compliqué, uniquement utilisable dans les pentes de 6 à 7 p. 100? Par ailleurs, il nous semble que ce traîneau n'est guère différent d'une auto ordinaire, et ne devra procurer qu'un minimum de confortable à ses occupants, lorsque ses pneus rencontreront les montagnes russes des tracts du Nord.

Le premier prix du concours de Chamonix et la médaille d'or de l'Automobile Club de France furent attribués à M. le lieutenant de la Besse, qui présentait un traîneau des plus intéressants. Monté sur quatre patins antidérapants, il était actionné par deux roues dont les aubes affectaient la forme hélicoïdale pour empêcher toute adhérence de la neige. Commandés par des vis que le conducteur faisait mouvoir à son gré, les propulseurs étaient actionnés par des chaînes et montés élastiquement sur le châssis. Chacun, du reste, était libre d'agir indépendamment de l'autre, et celui de droite pouvait monter sur une bosse, tandis que celui de gauche descendait dans un trou. L'appareil était mû par un moteur de 5 HP et la

LES SPORTS D'HIVER



LE TRINEAU AUTOMOBILE. — Le lieutenant de la Besse est l'inventeur de ce trineau automobile, de construction commode et légère.



LE TRINEAU AUTOMOBILE. — Le trineau de M. Le Grain, qui obtint le 1^{er} prix au concours du T. C. F. à Gérardmer, en 1910.



LE TRAINÉAU AUTOMOBILE. — Ce modèle est une variante du traîneau de M. Nivert. Plus court, plus léger, il est muni d'une hélice aérienne.



LE TRAINÉAU AUTOMOBILE. — Deux modèles assez curieux de traîneaux légers actionnés par un moteur placé à l'arrière.

carrosserie formée de deux baquets en tandem, présentait une certaine élégance. Les expériences devant le jury du concours furent des plus intéressantes. Le traîneau emportait facilement trois personnes, marchait en palier à 18 et 20 kilomètres à l'heure, montrait beaucoup de souplesse, démarrait facilement, et surtout prenait sur la glace des courbes en vitesse, comme la meilleure des voitures automobiles sur une route ordinaire.

Cependant, l'inventeur ne considérait encore ce traîneau que comme un simple instrument d'expériences, destiné à vérifier ses théories. Il put enfin, en 1910, réaliser son idée tout entière. Cette fois, il avait fait construire non plus un traîneau, mais une voiture-traîneau, pouvant servir à deux fins, et marcher aussi bien sur roues en été que sur patins en hiver. Il la présenta au concours de Gérardmer, où il était arrivé de Paris par la route, ne transformant sa voiture en traîneau, que lorsqu'il pénétra dans la zone neigeuse. Le châssis, muni d'un moteur de 20 HP, est un châssis à chaînes pareil à tous les autres. Mais entre l'arbre du différentiel et la boîte de vitesse, on a laissé la place pour les deux propulseurs, qui, montés sur leurs brancards, peuvent osciller librement. A la droite du siège du conducteur est fixé un volant de manœuvre qui permet au moyen d'un mécanisme très simple, de donner aux roues à aubes, une pression assez considérable pour assurer les démarrages et la montée des plus fortes rampes, même si la neige devenait très mauvaise. Quatre grands patins oscillants sur leurs supports viennent s'adapter sur les fusées d'essieux, où ils sont amarrés par un solide clavetage, et prennent ainsi presque instantanément la place des roues. Une élégante carrosserie double-phaéton est placée sur ce châssis. Les essais faits par la voiture-traîneau furent excellents, et la vitesse atteinte fut considérable. Chargée de cinq voyageurs, et sur un tract des plus imparfaits, l'appareil franchit 3 kilomètres en

quatre minutes et demie, atteignant ainsi une moyenne de 40 kilomètres à l'heure sur ce parcours, malheureusement restreint. Quelques jours plus tard, les roues avaient de nouveau remplacé les patins, et le véhicule repartait à Paris, franchissant 500 kilomètres en quarante-huit heures. Nous savons que cette année M. de la Besse a encore perfectionné son invention, et qu'il a organisé des propulseurs à blocs hélicoïdes en caoutchouc, dont il espère le plus grand bien.

CONCLUSION Ainsi qu'on le voit par cette rapide biographie du traîneau automobile, la question, bien que seulement naissante, a accompli à l'heure actuelle d'appréciables progrès. Et nous savons que dans les pays de neige on s'intéresse déjà beaucoup à tout ce qui a été réalisé chez nous. Il n'y a pas à en douter, l'industrie du traîneau automobile est à son berceau. Elle ajoutera à la gloire de la France un nouveau fleuron, puisqu'enfin ce sont des Français qui, jusqu'ici, ont travaillé à la créer par leurs longs et patients efforts. Et nous souhaitons qu'elle devienne une grande et prospère industrie et que, dans les régions du Nord, elle fasse plus grand encore le renom de notre patrie.

LE TOURISME EN MONTAGNE

IL n'est pas de sport plus attrayant que le tourisme en montagne. Mais il n'en est pas non plus qui nécessite autant de précautions, car d'un passe-temps salubre, on peut en faire une source de catastrophes. De tous les sports populaires, l'alpinisme est peut-être le seul susceptible de procurer à ses adeptes des jouissances en toutes saisons. En hiver, les montagnes sont peut-être encore plus belles qu'en été et fascinent davantage. Il n'y a pas plus de danger à s'aventurer vers les hautes cimes pendant cette période. Mais on ne saurait trop adresser de recommandations aux débutants, généralement plus imprudents que les sportsmen avertis, justement parce qu'inexpérimentés et inconscients du péril.

Trois principes doivent être d'abord établis :

1. Ne jamais s'aventurer seul dans la montagne. Trois est le minimum. L'alpiniste isolé est un fou.
2. L'un des membres de l'expédition au moins doit être un grimpeur exercé et de grande expérience.
3. Tous ceux qui partent ensemble doivent être d'adresse à peu près égale.

La règle des trois est la plus grande sauvegarde contre les trahisons des glaciers. En cas d'accident, elle offre les plus grandes garanties, en ce sens que tandis que l'un reste auprès de la victime, l'autre va chercher de l'aide, s'il est possible.

L'office de chef d'équipe n'est pas des plus faciles. Il doit avoir des yeux et des oreilles pour chacun de ceux qui se confient à lui. C'est lui qui devra regarder si tous ceux qui l'accompagnent sont soigneusement équipés et prêts pour l'ascension. Il doit exiger une parfaite obéissance et ne doit partir que si chacun jure de ne jamais transgresser ses ordres. Il instruira ses compagnons par sa connaissance du sport et donnera des démonstrations pratiques du ski en montagne. Il est inutile d'être un skieur virtuose pour faire des excursions et si vous l'êtes vous tâcherez d'éviter de le prouver. Le meilleur n'est pas à l'abri des catastrophes et c'est au chef à refréner ses désirs de parader. C'est par la fantaisie qu'on arrive à l'imprudence, par l'imprudence qu'on se précipite au-devant de la mort.

Les principes de l'ascension sont plus importants que les gymnastiques du sport. L'alpiniste doit avoir un but, ne pas s'en départir et exiger que ceux qui le suivent exécutent les mouvements qu'il exigera d'eux. Le sang-froid et le courage en face du danger imminent sont peut-être les vertus les plus difficiles à acquérir. Sans elles, on ne sera jamais qu'un détestable montagnard. Le chef de l'équipe, lorsqu'il s'aperçoit que ses compagnons et lui sont en mauvaise posture, ne devra jamais en laisser rien voir. Son devoir sera de rassurer les siens et de leur prouver qu'il ne faut pas s'inquiéter. Il sera toujours assez tôt de voir comment il faudra résister à la catastrophe, heureusement très rare. Y a-t-il péril? Battez en retraite sans tarder. Si l'un des membres de l'expédition se sent fatigué, qu'il le déclare franchement et qu'il ne cherche pas à triompher de sa défaillance. La fatigue le reprendrait plus tard, plus gravement, empêchant ses compagnons d'avancer ou de reculer.

Le bon skieur de montagne se méfie toujours des endroits qui semblent faciles. Les passages difficiles doivent lui servir

d'avertissement. D'ailleurs, il ne faut pas confondre danger et difficulté. Une difficulté n'est dangereuse que pour l'alpiniste incompetent ou imprudent. Un emplacement difficile est celui où l'on a besoin d'agir avec énergie et où il y a des risques. Mais l'homme sage en triomphera aisément. La plupart des accidents sont dus à l'ignorance et à l'incompétence du guide. On ne s'improvise pas alpiniste, on ne peut le devenir que lorsqu'on connaît à merveille la nature des montagnes et que l'on sait les règles du métier.

Avant de partir, il faut avoir étudié très sérieusement l'itinéraire que vous désirez suivre. En hiver, la neige est parfois mauvaise, change brusquement de consistance, rendant la marche pénible et ne permettant pas de prévoir le temps que l'on mettra à atteindre le but. Les jours sont courts, l'imprévu vous guette souvent pour détruire vos plans. Aussi faut-il éviter de faire des étapes trop longues. Informez-vous auprès d'indigènes compétents, demandez-leur jusqu'où les chemins sont frayés, si tels ou tels passages présentent des difficultés ou des dangers d'avalanches, si tel versant est préférable à la montée ou à la descente.

A la montée, le plus fort de l'expédition devra passer devant et il restera le dernier à la descente. Sur les arêtes, méfiez-vous des corniches, sur les glaciers, des crevasses. Le plus terrible danger est d'être surpris par une avalanche, mais dès que vous aurez l'habitude, il vous sera possible de les éviter par la connaissance de leurs causes. Les bourrasques de neige sont également dangereuses et affaiblissent le moral de ceux qui ne sont pas initiés. Vous ne devez jamais perdre courage et marcher jusqu'à ce que vous soyez hors de la région de la bourrasque. L'ennemi le plus terrible est le brouillard, aussi ne devez-vous vous mettre en route que lorsque vous avez du beau temps.

Pour être accessible sans danger et sans trop de fatigue, il faut que la montagne dont vous voudrez faire l'ascension offre un versant accessible bien exposé au midi et, si possible, une arête nettement caractérisée, mais pas trop escarpée, exposant au moins une de ses faces au soleil. C'est là un conseil que nous indique M. de La Harpe. Il ajoute ces recommandations :

1° Fuir les bas-fonds, les versants ou les couloirs exposés aux avalanches. A l'occasion, se les faire indiquer par les gens du pays qui *seuls* les connaissent à coup sûr. En tout cas, bien ouvrir les yeux et éviter les pentes unies (gazons escarpés, plaques de roches lisses, schistes, ras, etc...). Remonter les pentes douteuses au point de vue des avalanches, en oblique ou même verticalement, plutôt qu'horizontalement.

2° Monter lentement, régulièrement, *en levant les pieds aussi peu que possible*, à moins que l'état de la neige ne le permette pas.

3° Ne *jamais* se mettre en route immédiatement après une forte chute de neige tombant sur un sol gelé ou de la neige déjà durcie. C'est le plus sûr moyen de s'exposer aux avalanches poudreuses, infiniment plus traîtresses et dangereuses que les avalanches de fond que connaît seules en général le public.

4° Quand le baromètre baisse, que le temps se gâte et que la tempête menace, et à plus forte raison quand elle a déjà commencé, renoncer absolument à ses projets. Les accidents causés par ces négligences-là sont innombrables et souvent mortels.

Lorsque vous marchez en plaine, vous devez placer vos skis parallèlement à 5 centimètres l'un de l'autre. Il ne faut pas les soulever, mais les glisser alternativement en avant, en les maintenant toujours bien parallèles l'un à l'autre et en fléchissant sur la jambe antérieure. Le corps gardera une attitude naturelle, plutôt penché légèrement en avant.

Quand vous montez, si la pente est douce, prenez-la en ligne directe, tout en ayant soin d'appuyer sur le ski, afin de l'enfoncer dans la neige. Si l'inclinaison devient trop forte, et à moins d'avoir des skis munis d'une peau de phoque, d'un filet ou de crampons, il est nécessaire d'user d'expédients, soit de la marche en zigzags, en escaliers ou en ciseaux. Mais, lorsque vous ne serez pas encore très habitués à la montagne et au ski, évitez toujours, même à la montée, les pentes de neige glacée qui se terminent par une chute.

La montée en zigzags consiste à prendre la pente en travers, par une série de lacets. En traversant obliquement les pentes, les skis doivent mordre fortement la neige et être plutôt déversés du côté de la montagne. S'il y a danger de glisser, il faut enfoncer profondément le bâton de ce côté-là.

Lorsque, dans un couloir, par exemple, la place manque pour décrire des zigzags, montez en escalier, les skis restant horizontaux et celui de dessous venant occuper la place de celui du dessus. Quant à la montée en ciseaux ou pas de canard, elle est peu usitée et pénible, car elle consiste à écarter les pointes des skis en équerre et à marcher dans cette position.

Les premiers exercices de descente doivent se faire sur de très faibles pentes terminées par un terrain horizontal sans coupures. Avant la glissade, il faut placer les skis parallèles, en avançant un pied de 20 à 30 centimètres sur l'autre, la jambe en avant sera tendue ou légèrement ployée, l'autre doit être fléchie et supportera le poids du corps. Ce dernier sera droit ou un peu penché en avant. Plus la descente est rapide, plus un pied sera placé en avant de l'autre. N'employez jamais le bâton pour les premiers exercices. Si vous ne pouvez vous arrêter devant un obstacle imprévu, le mieux est de parer au danger en faisant une chute volontaire de côté.

Le novice n'ayant pas de bâton freinera en employant ses

skis, ou l'un des deux seulement, en guise de chasse-neige, c'est-à-dire en poussant les extrémités postérieures des skis en dehors et en les inclinant fortement. Ce mode de freinage avec une jambe sera en même temps le meilleur apprentissage pour les exercices de virage. Une fois maître de ses skis, le skieur pourra se servir exceptionnellement de son bâton en guise de frein, en le saisissant à deux mains et le portant en arrière de côté, mais sans jamais s'appuyer sur lui, et sans se placer dessus à califourchon.

Les changements de direction à la descente s'obtiendront en obliquant légèrement les skis du côté où on veut aller et en inclinant le corps de ce même côté. Il faut en même temps porter le regard dans cette direction car le ski va toujours où le regard est fixé, ainsi qu'il est dit dans l'excellent petit ouvrage des frères Attinger.

On trace avec facilité des courbes à la descente en freinant avec le pied extérieur, tandis que le corps repose sur le pied intérieur légèrement incliné et mordant la neige par l'arête extérieure. D'une manière générale, pour décrire des courbes, il faut déplacer le centre de gravité vers l'intérieur de la courbe et incliner les skis du même côté.

Si le virage doit se faire brusquement par suite d'un obstacle imprévu, le skieur ordinaire n'aura d'autre ressource que de se jeter dans la neige, ce sera le plus simple. S'il est expérimenté, au contraire, il s'arrêtera brusquement, soit par un saut avec quart de tour qui amène les skis dans la position transversale — saut très difficile — soit au moyen des arrêts de Telemark ou de Christiania qui consistent à décrire avec les skis un brusque virage d'un faible rayon. Nous ne reviendrons pas sur la description de ces arrêts.

Toutes les montagnes de la Suisse se prêtent à l'exercice du ski. Les croupes les moins élevées du Plateau ou du Jura, de

même que la base de certains massifs alpins, n'offrent pas chaque hiver, il est vrai, une couche de neige assez épaisse, mais il suffit de s'élever un peu pour trouver un tapis moelleux, propre aux glissades rapides.

Les sommets arrondis du Jura, ainsi que la plupart des Basses-Alpes, ne réclament des skieurs aucune technique spéciale. Ils doivent cependant agir avec une prudence continuelle, surtout lorsqu'ils ne connaissent pas à merveille la topographie des lieux. Pour les imprudents, à chaque pas se présente le danger sous forme de fondrières, de ravins escarpés, de rochers à pic, de clôtures infranchissables, etc... La connaissance de la montagne est une condition indispensable pour l'alpiniste. Ni l'adresse, ni l'habileté comme skieur ne sauraient remplacer cette connaissance; un virtuose Norvégien ne saurait faire qu'un médiocre alpiniste s'il se lançait inconsidérément dans les ascensions. On ne s'imagine pas l'attrait des excursions, en hiver, avec des skis. Par les facilités qu'ils offrent à glisser sur les pentes de neige, ils permettent d'effectuer une foule d'ascensions, de se frayer des passages dans des conditions souvent supérieures à celles de l'été. Sans parler de la sécurité plus grande que présentent les glaciers dont les crevasses sont couvertes de solides ponts de neige, il est certain que la plupart des montées sont aussi rapidement faites qu'à pied, quant aux descentes, elles s'effectuent avec une aisance et une rapidité grisante.

L'ÉQUIPEMENT
EN MONTAGNE

Le sac doit être bien garni de vêtements, de linge et d'aliments. Les vêtements se composeront d'une chemise de flanelle ou de soie, d'un gilet de flanelle ou de fourrure, de moufles, de chaudes pantoufles et de chaussettes. Les victuailles comprendront des conserves de viandes et de fruits, du pain ou du bis-

cuit, du chocolat, du fromage, du lait condensé, du thé, etc... On ne peut que recommander les aliments gras : lard, beurre, etc... Si l'on n'aime pas les conserves, prendre des soupes Maggi, du riz, des œufs, du lard rôti, des confitures. Le thé et le café un peu forts et sucrés sont les meilleures boissons. L'alcool n'est utile qu'en cas de faiblesse ou d'indisposition. Son usage est parfois dangereux, car il provoque des refroidissements et engourdit facilement.

Il faut boire le plus tard possible, pas du tout dans les premières heures et seulement à petites gorgées dans les suivantes. Dans le thé, il est bon de mettre quelques gouttes d'eau de cerises. Évitez de boire du lait froid. Ne jamais manger ou sucer de la neige et de la glace.

L'objet d'équipement le plus important est une paire de crampons de fer destinés à être fixés sous la chaussure et à suppléer aux skis, lorsque ceux-ci doivent être abandonnés sur la glace, les rochers ou les pentes gelées. Le bâton sera remplacé par le piolet dont les pointes métalliques devront être renfermées dans un fourreau de cuir. On n'oubliera pas enfin une lampe à alcool, des lunettes à neige, une boussole, des cartes de la région, une pharmacie de poche.

Suivant le D^r A. Montandon, l'habillement le plus approprié est celui-ci : veston, gilet, pantalon ou culotte en loden ou forte mi-laine, de couleur claire et doublés en flanelle légère. Le velours n'est pas pratique parce qu'il garde trop longtemps l'humidité.

Veston court, sans plis, ceinture, ni capuchon. Une seule rangée de boutons. Col rabattu, pouvant se relever autour du cou et se fermer hermétiquement au moyen de patelettes. Ce même système de patelettes sera utilisé pour fermer les manches au poignet. Quatre poches latérales sur le devant, assez grandes. Une grande poche carnier, dans le dos, remplacera agréablement

ment le nicksack pour les excursions d'une journée. Gilet fermé, doublé comme le veston (le gilet de cuir ou de peau n'est pas recommandable). Culotte ou pantalon à fond double en drap. Avec la culotte, on portera de longs bas en grosse laine, que l'on s'ingéniera à maintenir sans avoir recours aux jarretières.

Le linge de corps sera en flanelle ou flanelle-coton, pas de toile. Chaussettes en grosse laine, ni trop grandes, car elles feraient des plis, ni trop petites, car elles gêneraient les orteils, ni raccommodées, car elles blesseraient le pied.

Comme coiffure, un chapeau de feutre à larges ailes, gris ou brun. Pour les courses en ski ou par temps froids, il sera remplacé par le bonnet en laine tricotée qui peut se rabattre sur les oreilles à la façon des passe-montagnes.

Les chaussures doivent être fortes et faites sur mesure par un cordonnier habile. La forme brodequin qui se chausse et s'enlève le plus facilement est préférable. Une semelle épaisse et débordante, des talons bas et larges.

Comme vêtements de rechange, un maillot de laine que l'on endossera par-dessus le gilet dans les haltes ou pendant la nuit, et deux paires de bas ou de chaussettes de laine. Pour toute excursion durant plus d'un jour, prendre une chemise de rechange (légère flanelle ou soie) que l'on revêtira dès l'arrivée au chalet ou à la cabane.

Comme accessoires, des guêtres en drap ou mieux des leggings de 3 m. 50 sur 10 centimètres de large que l'on enroulera en « spica » autour des jambes en ayant soin de ne serrer que très légèrement et également. Gants en laine tricotée ou plutôt des moufles enfermant les quatre doigts ensemble.

Toute excursion sérieuse sera précédée d'une longue nuit de sommeil.

Marcher lentement, mais d'une allure égale, surtout à la montée.

Espacer régulièrement les haltes.

N'emporter que le strict nécessaire pour diminuer le poids du sac.

Respirer toujours par le nez et fermer la bouche.

Se protéger les yeux de la réverbération au moyen de lunettes à grillages latéraux et à verres fumés, lorsque vous parcourez de grands champs de neige ou des glaciers.

Pour éviter les coups de soleil, ne pas se mouiller la figure et les mains avant le départ. S'enduire en outre le visage et les mains de vaseline.

Prendre ces mêmes précautions par le brouillard et le clair de lune.

Dans les grands froids et surtout par le vent, combattez l'insensibilité des pieds, des mains, du nez et des oreilles, premier stade de la gelure. Rétablir la circulation dans le membre engourdi par des flagellations et des frictions, jusqu'à ce que l'on obtienne le phénomène douloureux, mais salutaire de l'onglée.

Porter toute son attention sur les courroies des skis qui peuvent facilement entraver la circulation du sang dans le pied.

Le véritable alpiniste saura toujours rebrousser chemin sans fausse honte lorsqu'il jugera une entreprise trop hasardeuse, dangereuse ou au-dessus des forces, lorsque la journée sera trop avancée ou que le temps deviendra menaçant. En cas de contretemps, de fatigue, de dépressions physique et morale, ne pas chercher de remède dans l'alcool qui ne peut que nuire ; manger coûte que coûte des aliments riches en graisse et en sucre (foie gras, lard, sardines et thon à l'huile, sucre, chocolat).

CARNET DU DOCTEUR

LA PHYSICO- THÉRAPIE

Chaque jour s'accuse l'orientation nouvelle des idées médicales. Quittant les prescriptions surannées de la pharmacopée, les praticiens recourent principalement aux régimes et aux exercices. Parmi les adjuvants que sont les différents modes de culture physique, il n'en est pas beaucoup d'aussi efficaces que ceux qu'on désigne sous le titre de « sports d'hiver ».

Ces sports, d'un côté, ne sont pas inférieurs aux autres sous le rapport du mouvement musculaire. D'autre part, ils se pratiquent dans de certaines conditions de température et d'altitude dont la thérapeutique peut tirer les plus heureux effets. C'est donc au double point de vue de ces exercices en général et du milieu particulier où leurs fervents s'y adonnent qu'il convient de poser et d'examiner le problème médical dont le carnet du docteur fait l'objet.

Deux divisions s'imposent dans les sports d'hiver : les doux et les violents. A la première catégorie appartiennent tous ceux qui n'exigent du sportsman aucun effort musculaire prolongé : ceux qui tirent seulement parti des lois de la pesanteur comme le tobogganing et ses dérivés ou ceux qui requièrent un agent mécanique comme le traîneau, l'ice-yatching. Les autres : le patinage et tous les jeux sur patins, le ski et toutes ses utili-

sations pratiques réclament de leurs adeptes une contribution personnelle dont tous ne sont pas capables.

L'INSUFFISANCE PULMONAIRE

Il en résulte qu'aucune contre-indication ne vient limiter la pratique des premiers.

Une réserve s'impose naturellement aux cardiaques à qui les secousses et les émotions violentes des glissades seraient préjudiciables. En revanche, les exercices dont les lois de la nature font les frais sont formellement indiqués pour nombre d'affections ou de prédispositions morbides. Les sujets atteints d'insuffisance ou de faiblesse pulmonaire au début ont la certitude de s'améliorer, grâce au tobogganing. Par cette aération continue et sans effort, ils retrouveront l'énergie respiratoire, l'appétit et le sommeil. De plus, ils s'entraîneront graduellement au froid qui, nous le verrons plus loin, peut leur être un précieux auxiliaire.

En résumé, par la ventilation perpétuelle des poumons, cette sorte de sport, beaucoup plus respiratoire que musculaire, sera très favorable aux candidats à la tuberculose.

Une autre catégorie de malades en obtiendra un égal bienfait. Ce sont les sujets ralentis ou arrêtés dans leur développement, tous ceux que mine le rachitisme des villes. Ces longues promenades au plein air, que nulle fatigue, nulle dépense physiologique n'accompagnent, les vivifieront et les aguerriront singulièrement.

Les sports d'hiver dits « violents » appellent des restrictions assez sévères. Bien entendu, les cardiaques, les gens âgés, les artérioscléreux, tous ceux qui subissent les effets du rhumatisme ou d'une infection, devront se montrer très prudents. A partir de quarante-cinq ans, l'auscultation préalable est une indispensable précaution.

Ces contre-indications générales assez restreintes, on le voit,

sont compensées en retour par nombre d'indications très précises.

REDRESSEMENTS
PAR LE PATINAGE

Par exemple pour les déviations de la colonne vertébrale. Cette affection est d'une fréquence inouïe chez les jeunes filles du monde. Elle est due à deux causes : l'asthénie, c'est-à-dire un relâchement musculaire, en espèce un relâchement des muscles qui maintiennent la rectitude du tronc. Cette faiblesse a pour origine soit la débilité héréditaire, soit les auto-intoxications. Tous les nerveux, tous les dyspeptiques, tous les entérocoolités, sont candidats à cette déviation dorsale qui, par conséquent atteint de préférence les classes aisées où ces malades sont les plus nombreux. Mais il faut qu'à l'asthénie, raison nécessaire, s'ajoute encore un défaut de position, raison suffisante. L'asthénique passe par une phase oscillatoire, puis la déviation se localise.

Pour la rectifier, le patinage et le ski offrent un remède précieux. Le patinage et le ski font travailler non seulement les membres inférieurs mais aussi les reins, ils agissent sur la tenue du tronc par l'entraînement régulier de la région lombaire et de la racine de la cuisse. Mais il y a plus. Toutes les variétés du patinage et du ski comportent la progression sur une jambe. Cette progression a une action excellente sur les incurvations de la colonne vertébrale. Analogue à celle de l'escrimeur, la fente du patineur améliore progressivement ces défauts puisqu'elle déplace l'épine dorsale par l'extension des muscles correspondants. Le médecin peut même indiquer au malade la jambe sur laquelle il devra porter de préférence pour racheter petit à petit sa déformation particulière. L'efficacité de ce mode thérapeutique est reconnue. Elle produit des améliorations certaines.

L'OXYGÈ-
NATION

Aux bienfaits propres à tout exercice en plein air, les sports d'hiver ajoutent ceux qui résultent du milieu atmosphérique où ils sont pratiqués.

Ici encore les indications abondent. Toutes les formes d'anémie, — plus spécialement celles qu'engendre l'habitation dans les villes, — sont améliorées par le patinage, le ski et le tobogganing. Sans préjudice de l'exercice si favorable en lui-même, elles bénéficient d'abord de l'altitude. Celle-ci produit dans le sang la plus opportune des crises : elle provoque la formation de nouveaux globules rouges. De 800 mètres environ jusqu'à 2.000 mètres, à la faveur des modifications de tension de l'oxygène aérien, les globules rouges se multiplient avec une activité merveilleuse et corrigent automatiquement la cause primordiale de l'anémie qui est justement la raréfaction de ces globules.

Toutes les anémies secondaires (dépression nerveuse, neurasthénie, etc.) si fréquentes dans la vie moderne, bénéficieront de ces sports dont certains sont peu fatigants et dont la plupart sont justement adaptés aux ressources de la bourgeoisie aisée où ces affections sont les plus répandues.

L'HÉLIO-
THÉRAPIE

Après l'oxygénation vient la radiation solaire, autre agent thérapeutique dont la vogue récente n'est pas injustifiée. L'exceptionnelle réfraction

du soleil sur la blancheur des cimes qui servent de perpétuel décor aux sportsmen, ne manque pas d'agir sur eux à la longue comme le plus favorable des toniques. Étudié de très près dans ses modalités diverses, l'ensoleillement ajoute à la physiothérapie, c'est-à-dire à l'utilisation des agents naturels, un très curieux chapitre, l'héliothérapie (du grec ἥλιος, soleil). Amplifié par la neige, le pouvoir de la lumière a produit des cures quasi miraculeuses au bénéfice de sujets qui, d'autre part, se livraient à des exercices raisonnés. Ici encore se marque bien la direction

moderne des idées médicales qui invitent à recourir aux forces physiques de préférence aux vieux auxiliaires de la pharmacie.

**ACTION BIEN-
FAISANTE
DU FROID**

Elle s'accuse encore par le parti que les praticiens tirent de l'action spéciale du froid sur certains organismes. Les lois de la cryothérapie (du grec κρυος) ont été établies. On a reconnu que le froid active la déperdition de la chaleur, produit une usure rapide des matériaux énergétiques servant à maintenir constante la température interne. Les sujets exposés au froid sont obligés de brûler davantage pour assurer cet équilibre. L'ambiance accélère le tirage qui existe entre l'assimilation et la désassimilation. Aussi tous les arthritiques, tous les ralentis de la nutrition, surtout ceux dont le ralentissement porte sur la désassimilation, toutes les maladies dérivées de l'arthritisme, à condition qu'elles ne se trouvent pas à leur dernière période, bénéficient des sports à l'air libre et froid.

Les nerveux, les dyspeptiques, les candidats à l'hépatisme, au néphrétisme et au diabète, les migraineux, les gouteux et surtout, inversement à la croyance habituelle, surtout les rhumatisants s'amélioreront par la pratique du patinage et du ski. Pour ne citer qu'un cas très fréquent, la neurasthénie de l'homme de lettres se trouvera mieux d'un séjour alpestre ou pyrénéen, au cœur de l'hiver, avec des exercices appropriés, que du repos et du gavage sur place.

Une autre action très particulière du froid est l'excitation de l'appétit. La faim se trouve, de son fait, extraordinairement stimulée. A cet égard, M. Pictet, de Genève, a fait, dans un puits à glace, de très curieuses expériences qui ont prouvé l'efficacité du froid pour vaincre l'inappétence si caractérisée et si opiniâtre chez certains sujets.

**QUELQUES
CONTRE-
INDICATIONS**

Toutefois, au point de vue strictement climatique, certaines contre-indications s'imposent. Les variations de la température en montagne appellent des restrictions en ce qui concerne quelques prédisposés morbides. Encore convient-il de noter que, dans la plupart des cas, le froid seul ne suffit pas à amener des troubles. Il faut une imminence morbide préalable. En général, ce sont les dyspeptiques, les auto-intoxiqués, ceux dont le tube gastro-intestinal ne fonctionne pas normalement qui sont les plus touchés par les coups du froid lequel agit sur eux comme une cause adjuvante. A plus forte raison, les artério-scléreux et les apoplectiques devront se montrer d'une extrême prudence pour éviter les congestions. Par l'action vaso-constrictrice du froid, la nappe de sang de la périphérie reflue brusquement au cœur qui, comme un piston surmené, ne peut remplir son office. Toute insuffisance cardiaque entraîne donc encore l'abstention radicale.

Certains arthritiques et certains nerveux, sans être voués par le froid à de si graves périls devront prendre des précautions particulières. Pour eux, le fait seul de rester trop longtemps exposés à de basses températures ou d'être insuffisamment couverts leur apporte un malaise reconnaissable à des douleurs musculaires vagues, à des douleurs de l'estomac et de l'intestin, à des troubles digestifs, à la tristesse et à l'irritabilité extrêmes. Le pire, c'est qu'ils éprouvent les effets du froid sans en avoir la sensation monitrice. Ils ont froid sans s'en douter. Pour eux, le plus sûr est de se couvrir davantage et par exemple de ne pas s'exposer à l'air en se mettant à l'avant des engins de tobogganing. Il leur faudra s'entraîner progressivement et rationnellement au froid comme on s'entraîne à la fatigue.

LES ACCIDENTS

De ce rapide exposé, il ressort que les contre-indications sont beaucoup plus rares que

les indications et que la somme des bienfaits l'emporte de beaucoup sur celle des risques. Néanmoins, même toutes précautions prises, certains accidents peuvent se produire contre lesquels il est bon d'appeler l'attention des sportmen.

Nous ne parlerons que pour mémoire de ceux qui résultent des chutes : les entorses, les luxations, les fractures ne sont pas plus graves en montagne qu'en plaine. Chacun connaît les soins immédiats qu'elles réclament et la nécessité d'appeler aussitôt un médecin. Il nous suffira de renvoyer le lecteur au paragraphe que nous avons consacré à ce sujet dans le volume du *Football*.

En revanche, voici quelques méfaits dont on peut incriminer spécialement l'ambiance propre aux sports d'hiver. Le plus connu et aussi le plus sérieux est le mal des montagnes dont il est indispensable que les intéressés possèdent quelques notions essentielles, car ils sont trop tentés d'oublier les conditions particulières d'altitude et de température où ils évoluent.

LE MAL DES MONTAGNES

Le mal des montagnes ne touche pas également tout le monde aux mêmes altitudes. Les nerveux et les arthritiques y sont particulièrement sensibles. Il est rare d'ailleurs que ce mal proprement dit — à l'exclusion du vertige des hauteurs — apparaisse avant 2.000 mètres. Dû à la raréfaction relative de l'oxygène, il nécessite, pour se faire sentir, un passage assez rapide du niveau inférieur au niveau supérieur. Rien de plus aisé donc que de l'éviter par une progression lente en s'élevant jour par jour d'une médiocre hauteur.

Les symptômes du mal des montagnes sont la fatigue, le vertige, une céphalée atroce, des bourdonnements d'oreilles, la dépression psychique, l'accélération du pouls et de la respiration, l'étouffement, la salivation, les nausées, les vomissements et les

coliques. Ainsi se marque la ressemblance du mal des montagnes avec le mal de mer. Mais la perte de la force musculaire et de l'énergie morale est la principale caractéristique du premier. Livré à lui-même, le malade se laisserait mourir plutôt que de faire un geste même pour échapper au pire des périls.

A partir de 3.000 mètres tous peuvent être atteints. Mais les principaux agents de cette affection soudaine sont le froid, les troubles digestifs et la fatigue. Un entraînement régulier et rationnel, une bonne hygiène générale et sportive, permettent le plus facilement du monde d'échapper à ces accès si pénibles.

Le traitement indiqué en pareille occurrence est très simple. Il consiste en toniques chauds (café ou thé), frictions chaudes, boules et surtout repos. La cessation de l'effort entraînera à la cessation du mal.

**LE VERTIGE, LES
OPHTALMIES,
LES GELURES**

Le vertige des hauteurs résulte ou bien du mal des montagnes (insuffisante oxygénation) ou bien d'une sorte de trouble mental, d'une angoisse déterminée par la peur d'avoir peur du vide. Sous cette dernière forme, c'est tout bonnement une idée fixe, une mono-idée que la volonté doit et peut combattre.

Les ophtalmies dues à la réverbération du soleil sur la neige sont à redouter. On les évite en se munissant de lunettes à verres fumés. Mais dès qu'elles se sont produites, on les soigne d'abord en mettant le malade au noir le plus absolu où sa rétine se reposera et puis en traitant sa conjonctivite par les moyens usités en pareil cas : fomentation et lavages des yeux avec des solutions chaudes.

L'intense lumière réfléchiée par les cimes agit aussi sur l'épiderme de la façon la plus pénible. On se soustrait aux coups de

soleil en montagne en s'enduisant le visage de vaseline ou de n'importe quel corps gras.

Les gelures des membres sont parfois graves. La principale précaution est de ne pas rentrer immédiatement dans un lieu chauffé l'individu soumis au froid. Il faut procéder progressivement, le mettre à l'abri sous une tente et pratiquer les massages locaux et les frictions de la partie refroidie.

**VICES D'ENTRAI-
NEMENT, D'HY-
GIÈNE ET D'ALI-
MENTATION.**

A côté de ces accidents proprement dits — plutôt rares d'ailleurs — et particuliers à la montagne, il faut noter les vices d'entraînement. Cette matière n'a pas besoin de faire l'objet d'un chapitre par-

ticulier des sports d'hiver. Elle est régie par les mêmes lois qu'il s'agisse de patinage, de boxe ou de foot-ball. L'absence d'une suite progressive dans l'effort musculaire est dangereuse. Un dosage rationnel s'impose. Les signes du surentraînement sont la rapidité persistante du pouls au-dessus de la moyenne de 75 battements, la pâleur du visage, l'irritabilité du caractère, l'insomnie, l'idée fixe du jeu, mono-idée engendrée par la fatigue, la disparition de l'appétit, la tristesse, les douleurs vagues.

Les vices d'hygiène et d'alimentation méritent aussi qu'on les mentionne.

Eu égard aux conditions particulières où se trouve le sportsman, il est naturel que son alimentation soit particulière et appropriée à ces conditions. Elle doit être modérée. Manger par petites quantités et souvent : voilà le précepte essentiel. Manger très peu de viande. Dans la froide ambiance montagnarde, ce que l'organisme réclame ce sont des aliments capables de fournir de la chaleur et donc de préférence les hydrocarbures et les graisses, les sucres et les féculents, soit en langage culinaire les purées, les entremets et le beurre. Ces substances dégagent

en grand nombre les calories dont le corps a besoin pour maintenir l'équilibre vital. L'alcool sera rigoureusement interdit surtout aux personnes qui ont déjà atteint un certain âge.

Les vices d'hygiène sont le surmenage, l'insuffisance de sommeil, les sudations exagérées avec risques de refroidissement, le gavage par boulimie.

A ce propos, rien de fâcheux comme la tentation de manger à l'excès qui possède le malade que la montagne, par son oxygène et sa lumière, vient de régénérer brusquement, auquel elle redonne le goût de la vie et de ses réalités immédiates. Une bonne indigestion aura tôt fait d'annihiler le prétendu sur-homme. Conséquemment une surveillance stricte du régime s'impose.

CONCLUSION Pour conclure, et une fois la part faite à ces petits incidents — car on ne saurait guère parler d'accidents véritables — la pratique des sports d'hiver est extrêmement recommandable et, sauf quelques rares contre-indications, tous sont assurés d'y trouver, avec un divertissement très vif, un réel regain de santé.

APPENDICES

CHAMPIONNATS ET RECORDS DE PATINAGE

CHAMPIONS DE FIGURES

Les principaux champions de figures sont les suivants :

Allemagne : D^r Fuchs, Rittberger, Rendschmidt, M^{llo} Rendschmidt, M^{llo} Hubler et M. Burger, M^{llo} Eilers et M. Jakobsson.

Amérique : Irving Brokaw.

Angleterre : J. K. Greig, March, Yglesias, Torromé, M. et M^{me} Syers, M. et M^{me} Johnson, M^{me} Smith, Miss Harrisson, Miss Lycett.

Autriche : Hugel, Bohatsch, Herz, Kachler, M^{llo} Herz, M^{llo} Kuich et M. Mejstrik.

Hongrie : Szende, M^{llo} Kronberger, M^{llo} Méray von Horvath.

France : Magnus, M^{me} del Monte.

Norvège : H. Paulsen, Styxrud, M^{llo} Schoyen et M. Bryn.

Russie : Panin, Ollow, Datlin, M^{me} Popowa et M. Fischer.

Suède : Salchow, R. Johannson, Per Thoren, Grenander, Rooth, M^{llo} Montgomery.

CHAMPIONNATS DU MONDE

MESSIEURS

1896.	G. Fuchs.	Allemagne.
1897.	G. Hugel.	Autriche.
1898.	H. Grenander.	Suède.
1899.	G. Hugel.	Autriche.
1900.	—	—
1901.	U. Salchow.	Suède.

1902.	U. Salchow.	Suède.
1903.	—	—
1904.	—	—
1905.	—	—
1906.	G. Fuchs.	Allemagne.
1907.	U. Salchow.	Suède.
1908.	—	—
1909.	—	—
1910.	—	—

AMES

1906.	M ^{me} Syers.	Angleterre.
1907.	—	—
1908.	M ^{lle} Kronberger.	Hongrie.
1909.	—	—
1910.	—	—

COUPLES

1902.	M. et M ^{me} Syers.	Angleterre.
1903.	M. Euler et M ^{me} von Szabo.	Autriche.
1904.	M. et M ^{me} Syers.	Angleterre.
1905.	M. et M ^{lle} Bohatsch.	Autriche.
1906.	M. Burger et M ^{lle} Hubler.	Allemagne.
1907.	— —	—
1908.	— —	—
1909.	M. et M ^{me} Johnson.	Angleterre.
1910.	M. Burger et M ^{lle} Hubler.	Allemagne.

CHAMPIONNATS D'EUROPE

1891.	O. Uhlig.	Allemagne.
1892.	E. Engelmann.	Autriche.
1893.	annulé.	
1894.	E. Engelmann.	Autriche.
1895.	Foldvary.	Hongrie.
1896.	pas disputé.	
1897.	—	
1898.	U. Salchow.	Suède.
1899.	—	—
1900.	—	—
1901.	G. Hugel.	Autriche.

1902.	pas disputé.	
1903.	—	
1904.	U. Salchow.	Suède.
1905.	M. Bohatsch.	Autriche.
1906.	U. Salchow.	Suède.
1907.	—	—
1908.	E. Herz.	Autriche.
1909.	U. Salchow.	Suède.
1910.	—	—

CHAMPIONNATS DE FRANCE

MESSIEURS

1908.	Magnus.	Chamonix.
1909.	—	—
1910.	—	Paris.
1911.	—	—

DAMES

1909.	M ^{lle} Yvonne Lacroix.	Paris.
1910.	M ^{lle} Anita Nahmias.	—

CHAMPIONS

Les meilleurs champions de chaque pays sont à l'heure actuelle :
 Norvège : Oscar et Sigurd Mathiesen, Peter Oestlund, M. Saetherhaug,
 Andersen, Steen, Johansen, Carlsson.

Suède : M. Oeholm.

Hollande : De Koning.

Autriche : T. Bohrer, Schilling.

Hongrie : Wampetics, Manno.

Russie : Burnow, Strunnikoff, Bluwas.

Allemagne : Spennert, Lauenburg.

Angleterre : Dix.

France : Sabouret, de Stoppani.

RECORDS DU MONDE

500 m.	50 s. 4/5.	Grunden.	?	1891.
—	50 s. 1/5.	Halvorsen.	?	1892.
—	48 s.	—	Hamar.	1893.

500 m.	47 s.	Halvorsen.	Hamar.	1894.
—	46 s. 4/5.	Mauseth.	Trondhjem.	1896.
—	46 s. 3/5.	Oestlund.	—	1897.
—	45 s. 1/5.	—	Davos.	1900.
—	44 s. 4/5.	Gundersen.	—	1906.
—	44 s. 4/5.	Oeholm.	Davos.	1907.
—	44 s. 4/5.	Wikander.	—	1908.
—	—	S. Mathiesen.	—	1908.
—	—	O. Mathiesen.	—	1910.
1.000 m.	1 m. 56 s. 4/5.	Underborg.	Kampen.	1893.
—	1 m. 55 s. 3/5.	Mewes.	Francfort.	1894.
—	1 m. 55 s.	Lillitsch.	Budapest.	1896.
—	1 m. 38 s.	Oestlund.	Davos.	1899.
—	1 m. 34 s.	—	—	1900.
—	—	S. Mathiesen.	—	1909.
—	1 m. 31 s. 4/5.	O. Mathiesen.	—	1909.
1.500 m.	2 m. 38 s.	Panschin.	?	1892.
—	2 m. 32 s. 3/5.	Oestlund.	Hamar.	1893.
—	2 m. 28 s. 4/5.	—	—	1894.
—	2 m. 25 s. 4/5.	J. Eden.	—	1895.
—	2 m. 23 s. 3/5.	Oestlund.	Davos.	1897.
—	2 m. 22 s. 3/5.	—	—	1900.
—	2 m. 20 s. 4/5.	O. Mathiesen.	—	1908.
—	2 m. 20 s. 3/5.	O. Mathiesen.	—	1910.
5.000 m.	10 m. 23 s.	Hagen.	?	1886.
—	10 m. 2 s.	Godager.	?	1888.
—	9 m. 57 s.	Hagen.	?	1889.
—	9 m. 19 s. 4/5.	Fredriksen.	?	1890.
—	9 m. 10 s. 1/5.	Halvorsen.	?	1892.
—	9 m. 7 s.	—	Hamar.	1893.
—	8 m. 37 s. 3/5.	J. Eden.	—	1894.
10.000 m.	19 m. 47 s. 2/5.	Nielksen.	Stockholm.	1893.
—	19 m. 12 s. 2/5.	J. Eden.	—	1894.
—	17 m. 56 s.	—	Hamar.	1895.
—	17 m. 50 s. 3/5.	Oestlund.	Davos.	1900.
32 km. 370.	1 heure.	de Koning.	Davos.	1906.

CHAMPIONNATS DU MONDE

1889.	Amsterdam.	pas décerné.	
1890.	—	—	
1891.	—	J. F. Donoghue.	Amérique.

1892.		pas couru.	
1893.	Amsterdam.	J. Eden.	Hollande.
1894.	Stockholm.	pas décerné.	
1895.	Hamar.	J. Eden.	Hollande.
1896.	Saint-Pétersbourg.	—	—
1897.	Montréal.	J. Mac Kulloch.	Canada.
1898.	Davos.	P. Oestlund.	Norvège.
1899.	Berlin.	—	—
1900.	Christiania.	E. Engelsaks.	—
1901.	Stockholm.	Fr. Wathen.	Finlande.
1902.	Helsingfors.	pas décerné.	
1903.	Saint-Pétersbourg.	pas décerné.	
1904.	Christiania.	P. Sinnerud.	Norvège.
1905.	Groningue.	de Koning.	Hollande.
1906.	Helsingfors.	pas décerné.	
1907.	Trondhjem.	pas décerné.	
1908.	Davos.	O. Mathiesen.	Norvège.
1909.	Christiania.	—	—
1910.	Wiborg.	Strunnikoff.	Russie.

CHAMPIONNATS D'EUROPE

1891.	Hambourg.	pas décerné.	
1892.	Vienne.	Schilling.	Autriche.
1893.	Berlin.	R. Erickson.	Suède.
1894.	Hamar.	pas décerné.	
1895.	Budapest.	A. Naeks.	Norvège.
1896.	Hambourg.	J. Seyler.	Allemagne.
1897.	Amsterdam.	—	—
1898.	Helsingfors.	G. Estlander.	Finlande.
1899.	Davos.	P. Oestlund.	Norvège.
1900.	Czorbar (Hongrie).	—	—
1901.	Trondhjem.	Gundersen.	—
1902.	Davos.	J. Schwartz.	—
1903.	Christiania.	pas décerné.	
1904.	Davos.	Gundersen.	Norvège.
1905.	Stockholm.	J. Vikander.	Finlande.
1906.	Davos.	Gundersen.	Norvège.
1907.	Davos.	M. Oeholm.	Suède.
1908.	Klagenfurt.	—	—
1909.	Budapest.	O. Mathiesen.	Norvège.
1910.	Wiborg.	Strunnikoff.	Russie.

CHAMPIONNATS DE FRANCE

VITESSE

1908.	Sabouret.	Chamonix.
1909.	—	—
1910.	pas disputé.	

FOND

1908.	Sabouret.	Chamonix.
1909.	—	—
1910.	pas disputé.	

RECORDS FRANÇAIS

500 m.	Pas homologué.			
5.000 m.	Pas homologué.			
1/4 d'heure.	5 km. 666 m.	Sabouret.	Chamonix.	1908.
—	6 km. 747 m. 50	—	—	1909.
1/2 heure.	11 km. 347 m.	—	—	1908.
—	13 km. 602 m.	—	—	1909.
3/4 d'heure.	17 km. 123 m.	—	—	1908.
—	20 km. 373 m. 50	—	—	1909.
1 heure.	22 km. 650 m.	—	—	1908.
—	27 km. 701 m. 50	—	—	1909.

UNION INTERNATIONALE DE PATINAGE

Internationale Eislauf-Vereinigung.
International Skating-Union.

FÉDÉRATIONS ET CLUBS

Canada.

Amateur Skating Association of Canada : Mr Louis Rubenstein, 537 Craig Street, Montréal.

Danemark.

Kjobenhavns Skoiteloberforening ; Herr Carl H. Melchior, 23 Fari-magsgade, Copenhagen.

Allemagne.

(Deutscher Eislauf-Verband ; Katsbachstr, 7,
Berlin S. W. 47).

AV = Anschluss-Verein.

Altona. Altonaer Schlittschuhafer-Verein von 1893. J. Herbold,
Altona-Bahrenfeld, Burgstr. 4.

Ausburg. Augsburgur Eislauf-Verein. AV. des Münchener Eislaufve-
reins. Goitfried Stigler C. 20.

Aussig a. E. Aussiger Eislauf-Verein.

Berlin. Berliner Eislauf-Verein 1886. Dr. A. Müller. SW. 47, Gross-
beerenstr. 55, p.

Eislauf-Verein « Berlin ». Rud. E. Müller, W., Eisnacherstr. 53.

Berliner Schlittschuh-Klub. M. Warnke, Weissenburger Strasse 19.

Beuthen. Beuthener Eislauf-Verein. AV des Eislauf-Vereins Ratibor.
Dr. Sondermann.

- Bielitz.* (Oest.-Schles.). Bielitz-Bialaer Eislauf-Verein. AV. des Trop-pauer Eislaufvereins. Moritz Otto Forster, Tuchfabrikant.
- Bismarckhütte.* (Ob.-Schles.). Spielverein Bismarckhütte. AV. des Eislauf-Bezirks Sudetenlander. Spieldirektor Munzer.
- Bonn.* Bonner Eisklub. Bankier Oskar Simon.
- Braunschweig.* Braunschweiger Eisbahn-Verein. H. Former, Schulins-pekter, Spielmannstr. 7.
- Breslau.* Breslauer Eislauf-Verein. Hallama, Brüderstr. 5 b.
- Danzig.* Ballspiel- und Eislauf-Verein. R. Sander, Kolkongasse 18.
- Darmstadt.* Darmstadter Schlittschuh-Club. Dr. W. Fischer, Heinri-chstr. 156.
- Düsseldorf.* Düsseldorfer Schlittschuhläufer-Verein. Wihelm Otto, Schützenstr. 16.
Düsseldorfer Eislauf-Verein. Ernst Pöensgen, Prins Georg-Strasse 52.
- Frankfurt a. M.* Frankfurter Schlittschuh-Klub. E. Mahlau, Kurfürs-tenstr. 24,
- Freudenthal.* Freudenthaler Eislaufverein. AV. des Jagerndorfer Eis-laufvereins. Viktor Kohler.
- Fulnek.* Fulneker Eislaufverein. AV. des Troppauer Eislauf-Vereins.
Dr. Franz Irmeler, Fulnek, Mahren.
- Garmisch.* Wintersportverein Garmisch. AV. des Münchener Eislauf-vereins.
- Giessen.* Giessener Eisverein. AV. des Frankfurter Schlittschuhklubs.
Univ. Prof. Dr. Bartholomae.
- Gross-Peterwitz.* (Oberschl.). Eislauf-Verein Gross-Peterwitz. AV. des Eislauf-Vereins Ratibor.
- Hamburg.* Eisbahn-Verein vor dem Dammtor, Carl Maas, Neuer Wall 34 I, Hamburg.
Hamburger Schlittschuhläufer-Verein von 1881. Henry Fricke, Frucht-Allee 89, ¹¹.
Hamburger Fussball-Club von 1888. AV. des Altonaer Schlittschuh-läufer-Vereins. H. Zachan, Hamburg I, Alsterdamm 37.
Sport-Club Sperber von 1898. AV. des Hamburger Schlittschuh-Vereins von 1881. Otto Schulze, Ankelmannstr. 48.
- Hannover.* Eislaufverein Hannover. Prof. Otzen, Blumenhagenstr. 10.
- Hohenelbe.* Eisklub Hohenelbe. AV.
- Hof.* B. Eislaufverein Hof. AV. des Münchener Eislaufvereins. Hofrat Dr. Arnhold Franck.

- Kaiserslautern.* Eislauf-Verein Kaiserslautern. AV des Münchener Eislauf-Vereins.
- Jägerndorf.* Jägerndorfer Eislauf-Verein. Heinrich Kandler.
- Königsberg* i. Pr. Sportclub Ostpreussen. AV. Wiede, Wagnerstr. 23.
- Leipzig.* Verein « Eissport », Leipzig. Direktor Pingel, Leipzig-Go., Menkestr. 7 a.
- Ludwigshafen* a. Rh. Ludwigshafener Schlittschuh-Klub. Franz Hoffmann jr., Bismarckstr.
- Mannheim.* Lawn-Tennis-Klub Mannheim, Friedrichsring 22-24.
- Marisch-Neustad.* Eislauf-Verein. AV. des Olmützer Eislauf-Vereins.
- Marisch-Ostrau.* Eislaufverein Mährisch-Ostrau. AV. des Troppauer Eislauf-Vereins.
- Mährisch-Schonberg.* Mähr.-Schonberger Eislauf-Verein. AV. des Jägerndorfer Eislauf-Vereins.
- München.* Münchener Eislauf-Verein. K. Ehrlicher, Neuhauserstr. 10.
- Nicolai.* (Ob. Schl.). Nicolaier Eislauf-Verein. AV. des Eislauf-Vereins. Ratibor.
- Nürnberg.* Eislauf-Club Nürnberg e. V. AV. des Münchener Eislaufvereins. A. Korblein. Camerariusstr. 12.
- Olmütz.* Glmützer Eislauf-Verein. Hubert Oppitz.
- Oppeln.* Oppelner Eislauf-Verein.
- Osnabrück.* Osnabrücker Eislauf-Verein. Wiesenbaumeister Flerlage, Bohmterstr. 46.
- Ratibor.* Eislauf-Verein Ratibor. Obmann Reiners.
- Romerstadt.* Eislauf-Verein Romerstadt. AV. des Jägerndorfer Eislauf-Vereins. Baumeister Roman Rosmanits.
- Teschen.* Eislauf-Verein Teschen. AV. des Troppauer Eislaufvereins. Baurat Srb.
- Troppau.* Troppauer Eislauf-Verein. Rob. Holletschek.
- Witkowitz.* Eislaufabteilung des Witkowitz Manner-Turnvereins. AV. des Troppauer Eislaufvereins.
- Würzburg.* Würzburger Eislauf-Verein. AN. des Münchener Eislauf-Vereins. Hauptmann Lettenmayer, Neubergerstr. 3, II.

Angleterre.

(National Skating Association of Great Britain ; G. Herbert Fowler, Esq., The Old House, Aspley Guise, Bedfordshire).

(Les clubs possédant une patinoire privée sont précédés d'un astérisque, ceux affiliés à la N. S. A., d'une croix).

† *Birmingham S.C.* P. H. Currie, Esq., 16, Temple Street, Birmingham.

† *Chateau d'Oex S.C.* Mrs. A. Le Blond, Greystones, Dublin.

*† *Clifton S.C.W.* Chamberlain, Esq., 11, Hanbury Road, Clifton.

† *Combined Figure S.C.* F. G. Fedden, Esq., 31, Bedford Gardens, London, W.

*† *Davos S.C.* C. Wright, Esq., Lennel, Fleet, Hants.

† *Edinburgh S.C.* G. B. Green, Esq., 35, St. Bernard's Crescent, Edinburgh.

† *Figure S.C.* (International Style). H. W. Page, Esq., Prince's Skating Club, Knightsbridge, London, W.

* *Ipswich S.C.* S. A. Notcutt, Esq., Constitution Hill, Ipswich.

† *Lincolnshire Skating Association.* E. J. Royce Stapleton, Esq., White Hart Hotel, Spalding.

† *Littleport S.C.* T. Mott, Esq., Littleport, Cambs.

† *Manchester S.C.* J. B. Thistlethwaite, Esq., 40, Brazenose Street, Manchester.

Norwich S.C. W. W. R. Spelman, Esq., St. Giles Street, Norwich.

Oxford University S.C. Rev. A. Johnson, 8, Merton Street, Oxford.

† *Ottawa S.C.* H. W. Page, Esq., Prince's Skating Club, Knightsbridge, London, W.

* *Prince's S.C.* Knightsbridge, London, W.

* *St. Moritz Skating Association.* E. E. Mavrogordato, Esq., Kulm Hotel, St. Moritz.

Scottish Skating Association. F. G. Key, Esq., Springfield, Shettleston, Glasgow.

* *Sheffield S.C.* J. A. Lloyd, Esq., 159-165, Fitzwilliam Street, Sheffield.

* *Thames Valley S.C.* A. Louis A. Hertslet, Esq., 15, Waldegrave Park, Strawberry Hill, Twickenham.

* *The Skating Club.* N. G. Thompson, Esq., 7, St. James Terrace, Regent's Park, London.

* *Tonbridge F.S.C.* J. Le Fleming, Esq., Eton House, Tonbridge.

* *Villars S.C.* E. F. Benson, Esq., 102, Oakley Street, Chelsea, London, S. W.

*† *Wimbledon S.C.* A. J. Davidson, Esq., 1, Ridgway Place, Wimbledon.

*† *Yorkshire Skating Association.* A. F. Burton, Esq., Turnham Hall, Selby, Yorks.

Finlande.

(Finska Skridskoforbundet ; Brandchefen
Gosta Wasenius, Helsingfors).

Helsingfors Skridskoklubb ; Helsingfors.
Wiborgs Skidskoklubb ; Wiborg.
Tammerfors Skridskoklubb ; Tammerfors.
Wasa Idrottssällskap ; Wasa.
Hango Idrottsklubb ; Hango.
Uleaborgs Skridskoforening ; Uleaborg.

France.

(L'Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques ; 34 rue de Pro-
vence, Paris).
Club des Patineurs de Paris, 26 rue de la Trémoille.
Club des Patineurs de la Riviera, Palais de glace, Nice.

Hollande.

(Nederlandsche Schaatsenrijders Bond ; Dr. J. A. Schutter,
Groningen).

Abcouder IJclub.	« Vlecke Joure.
Alkmaarsche IJclub.	IJs- en Feestclub Krommenie.
« De Quint » te (= in) Alkmaar.	De IJclub te Leeuwarden.
Amsterdamsche IJclub.	Leidsche Studenten-IJclub.
« Voorwaarts » te Amstelveen.	Leidsche IJclub.
« Voorwaarts » te Assen.	Meppeler IJclub.
Delftsche Studenten IJclub.	IJs-en Volksvermaak te N.-Nie- dorp.
Deventer IJclub.	« Kralingen » te Rotterdam.
Dordtsche Sneeuw- en IJclub.	N. V. Sportterrein « Wilhel- mina » te Schagen.
IJclub Edam.	« Schermerhorn » te Scherme- rhorn.
« Fier fen Hûs » te Enschedé.	« Nijverheid » te Stadskanaal W.
IJsveeniging te Groningen.	Tielsche IJclub.
IJclub voor Haarlem en O.	
« Thialf » te Heerenveen.	
Hertogenbossche IJclub.	

- | | |
|---|--------------------------------------|
| Tilburgsche IJclub. | IJclub « Zwolle » te Zwolle. |
| « Veendam » te Veendam. | « Zederik » te Meerkerke. |
| Vlaardingsche IJclub. | « Concordia » te Zwartsluis. |
| IJsbaan « Linnaeusparkkwartier »
te Watergraafsmeer. | Arnhemse IJclub te Arnhem. |
| « Westzaan » te Westzaan. | IJclub Fivelgo te Appingedam. |
| « Wildervank » te Wildervank. | Sloterdijksche IJclub te Sloterdijk. |
| « Zaandam » te Zaandam. | |

Norvège.

(Norsk Skoiteforbund ; Kjibmand A. Gresvig,
Storgaden 26, Kristania).

- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Kristiania Skoiteklub ; Kristiania. | Lillehammer Skoiteklub ; Lillehammer. |
| Hamar Skoiteklub ; Hamar. | Trondhjems Skoiteklub ; Trondhjem. |

Autriche.

(Oesterreichischer Eislauf-Verband ;
III/3, Am Heumarkt 4. Wien).

- Wiener Eislauf-Verein ; III/3, Am Heumarkt 4, Wien.
 Innsbruckea Eislauf-Verein ; Alex. Busic, Innsbruck.
 Privoser Eislauf-Verein ; Privos.
 Training-Eis-Klub, Wien ; Hans Pfeiffer, XVII/1, Müglenderg. 5, Wien.
 Stockerauer Eislauf-Oerein ; Frantz Dietz, Stockerau.
 « Eisblume », Wiener Eislauf-Verein ; Carl Titsch, IX., Sechsschimmelgasse 16, Wien.
 St. Prltner Eislauf-Verein ; Franz Pittner, St. Polten.
 « Worthersee », Klagenfurter Eislauf-Verein ; Dr. Hans Kopper Klagenfurt.
 Lemberger Eislauf-Verein ; Sieg. Ritt. v. Laszowsky, Lemberg.
 Wiener Eissport-Klub ; Josef Fellner, III., Ungarg. 14, Wien.
 Cottage-Eislauf-Verein, Wien ; XIX/1, Hasenauerstr. 2. Wien.
 Villacher Eislauf-Verein ; Villach.

Eislauf-Sektion « Ruch » des Prager Kl. C. ; Alois Pelg, Platteis Nr. 416/1, Prag.

Prager Eislauf-Verein ; M Riemer, Herreng. 10, Prag.

Eislauf-Verein ; « Zell am See » ; Ludw. Würzel, Zell am See.

Wiener akadem. Sport-Verein ; Ludw. Richard, I., Riemerg. 4, Wien.

Gablonzler Eislauf-Verein : Anton Konrad, 3/II, Gablonz.

Wintersport Verein, Kitzbühel ; Franz Reisch, Kitzbühel (Tirol).

Eislauf Section Mürzzuschlag ; Toni Schruf, Mürzzuschlag.

Russie.

St. Petersburger Eislauf-Verein ; Professor V. Sreznewsky, Wossenskaja 31, St. Petersburg.

St. Petersburger Amateur Sport-Verein ; Herr Georges Duperron, Kamenny Ostrow, St. Petersburg.

Die Commission des Allerhochst bestätigenden Moscauer Fluss-Yacht Club's ; Berssenovskaja, Nabereschnaia, eig. Haus, Moscou.

Russkoje Gimnasticeskoje Obscestvo ; Herr F. K. Snepp, Kudrinskaja, Sadovaja, Moscou.

Warschauer Eislauf-Verein ; Chopinstrasse 5, Varsovie.

Suède.

(Svenska Skridskoforbundet ; Herr Thor Friman,
12 Baunkebergstorg, Stockholm).

Falu Idrottssällskap ; Falun.

Goteborgs Idrottsförbund ; Gothenburg.

Hammarby Idrottsförening Stockholm.

Idrottsföreningen Kamraterna in Arboga.

» » Falung.

» » Gäfle.

» » Karlstad.

» » Köping.

» » Norrköping.

» » Nyköping.

» » Västerås.

» » Örebro.

Norrköpings Skridskosällskap ; Norrköping.

- Stockholms Allmänna Skridskoklubb : Stockholm.
 Vasteras Spokatklubb ; Vasteras.
 Avesta Idrottsforening, Avesta.
 Bellevue Idrottsklubb, Stockholm.
 Danderyds Idrottsforening, Danderyd.
 Deger-ors Idrottsforening, Degerfors.
 Djurgårdens Idrottsforening, Stockholm.
 Enkopings Allm. Idrottsforening, Enköping.
 Eriksdals Idrottsforening, Stockholm.
 Falu Idrottsklubb, Falun.
 Filipstads Idrottsforening, Filipstad.
 Flottans Idrottsforening, Stockholm.
 Forshaga Idrottsforening, Forshaga.
 Gefle Idrottsforening, Gefle.
 Gofle Sport- & Gymnastikforening, Gefle.
 Gefle Voluntarskolas Idrottsforening, Gefle.
 Goodtemplarnes Idrottsforening, Stockholm.
 Goodtemplarnes Ungdoms- & Idrottsforening, Torshälla.
 Goteborgs Fotbollsforening, Goteborg.
 Goteborgs Idrottssallskap, Goteborg.
 Hedemora Idrottsforening, Hedemora.
 Huskvarna Idrottsforening, Huskvarna.
 Idrottsforeningen Kamraterna, Brunsberg.
 » » Djursholmo.
 » » Goteborg.
 » » Haparanda.
 » » Hernosand.
 » » Kalmar.
 » » Kristinehamn.
 » » Lund.
 » » Mariefred.
 » » Oxelksund.
 » » Rattvik.
 » » Stockholm.
 » » Sundsvall.
 » » Soderhamn.
 » » Uddevalla.
 » » Visby.

- Idrottsforeningen Kamraterna, Vanersborg.
» » Ornskoldsvik.
» Odin, Uddevalla.
» Sport, Eskilstuna.
» Start, Orebro.
» Svea, Eskilstuna.
» Swithiod, Stockholm.
» Thor. Uppsala.
» Ostre, Stockholm.
- Idrottsklubben Framat, Stockholm.
Idrottsklubben Gota, Stockhoim.
Idrottsklubben Sleipner, Norrkoping.
Idrottsklubben Spurt, Stockholm.
Idrottssallskapet Hellas, Goteborg.
Infanterivolontarskolans Idrottsforening, Karlsborg.
Johanneshofs Idrottsforening, Stockholm.
Junsele Idrottsforening, Junsele.
Jonkopings Laroverks Gymnastik- och Idrottsforening, Jonkoping.
Karlskrona Allm. Idrottsforening, Karlskrona.
Klubbens Gymnastik- och Idrottsforening, Stockholm.
Kungl. Gottlands Infanteriregementes Idrottsforening, Visborgs slatt.
Kungl. Lifregementets Grenadjarers Idrottsforening, Orebro.
Kungl. Svea Trangkars Idrotts- och Skytteforening, Orebro.
Kvarnsvedens Idrottsforening, Borlange.
Lidkopings Atlet- och Idrottsforening, Lidkoping.
Lundsbergs Skolas Idrottsforening, Lundsberg.
Mariebergs Idrottsklubb, Stockholm.
Nacka Sportklubb, Stockholm.
Norrmalms Sportklubb, Stockholm.
Norrundets Idrottsforening, Norrsundet.
Nykopings Atlet' och Idrottsklubb, Nykoping.
Nykopings Gymnastikforening, Nykoping.
Ramnas Idrottsklubb, Ramnas.
Reijmyre Idrottsforening, Reijmyre.
Sjokrigsskolans Idrottsforening, Stockholm.
Sportklubben Iter, Stockholm.
Stockholms Sportklubb, Stockholm.
Strands Idrottsforening, Hudiksvall.

Sundbybergs Idrottsklubb, Sundyberg.
 Soderbrunns Idrottssallskap, Stockholm.
 Soderhamns Idrottsforening, Soderhamn.
 Sodermalms Idrottsklubb, Stockholm.
 Sodertalje Sportklubb, Sodertalje.
 Tobo Idrottsforening, Tobo.
 Tunafors Sportklubb, Eskilstuna.
 Uppsala Idrottsforening, Uppsala.
 Vasa Idrottssallskap, Stockholm.
 Vaxholms Grenadjarregementes Idrottsforening, Vaxholm.
 Velociped- och Idrottsforeningen Diana, Eskilstuna.
 Vingakers Idrottsforening, Vingaker.
 Ystads Idrottsforening, Ystad.
 Orebro Idrottssallskap, Orebro.
 Orebro Sportklubb, Orebro.

Suisse.

Internationaler Schlittschuh-Club Davos; Promenade 23, Davos-Platz.
 St. Moritz Skating Association; E. E. Mavrogordato, Esq., 8 Ladbroke
 Gardens, London W. Kulm Hotel, St. Moritz, Engadine, Suisse).

Hongrie.

(Magyar Országos Korcsolyázó Szovetseg [Ungarischer
 Landes-Eislauf-Verband]; Budapest, VI.,
 Nárosliget, Korosolyaosarnok).

Budapesti Korcsolyázó Egylet [Budapester Eislauf-Verein].
 Budapesti (Budai) Tornaegylet [Budapester (Ofner) Turnverein].
 Dési Korcsolyázó Egylet [Déser Eislauf-Verein].
 Komáromi Football Club [Komáromer Football Club].
 Kolozsvári Egyetemi Athletikai Club [Kolozsvärer Universitaets Athletik
 Club].
 Kolozsvári Korcsolyázó Egylet [Kolozsvärer Eislauf-Verein].
 Soproni Korcsolyázó Egylet [Soproner Eislauf-Verein].
 Erzsébetfalvai Athletikai Club [Erzsébetfalvær Athletik Club].
 Kelenfoldi Labdázó Társaság [Kelenfolder Ballspiel Gesellschaft].

MEMBRES DE L'UNION

Organes officiels de l'U. I. P.

- Allemagne : « Deutscher Wintersport. » Katzbachstrasse 7, Berlin S. W.
Angleterre : « The Field. » Windsor House, Bream's Buildings, London E. C.
Autriche : « Allgemeine Sportzeitung. » Wien I, St-Annahof.
France : « Les Sports d'Hiver », 26, rue de la Trémoille, Paris.
Hollande : « Nederlandsche Sport. » Amsterdam.
Hongrie : « Sportvilag. » Budapest.
Norvège : « Norks Telegrambureau. » Kristiania.
Russie : « Cnopmz » (Sport). St Petersburg.
Suède : « Ny Tidning for Idrott. » Malmskillnadsgatan 25 B, Stockholm.

COMITÉ

Présidents.

- Colonel V. G. Balck, Stockholm.
Geheime Ober-Finanz-Rath Otto Schwarz, 43, Bambergerstrasse, Berlin.
G. Herbert Fowler, The Old House, Aspley Guise, Bedfordshire, Angleterre.

Membres suppléants.

- Capt. J. N. Backer, Groningen.
Herr Hans Valar, Davos.

Secrétaire.

- Redacteur Alex. Lindmann, Ny Tidning for Idrott, Stockholm.

Membres de l'Union Internationale de Patinage.

Allemagne : « Deutscher Eislauf-Verband. » Herr H. Kleeberg : Kaiser, allée, 95, Friednau-Berlin.

Angleterre : « National Skating Association of Great Britain. » G. Herbert Fowler Esq., The Old House, Aspley Guise, Bedfordshire.

Autriche : « Oesterreicher Eislauf-Verband. » Herr Otto Bohatsch. Müllnergasse 35, Wien IX.

Belgique : « Brussel's Ice Hockey et Skating-Club », M. Henry van den Bulcke 66 rue de la Concorde, Bruxelles.

Canada : « Amateur Skating Association of Canada. » Mr Louis Rubentein, 537, Craig Street, Montréal.

Danemark : « Kjobenhavns Skoiteloberforening. » Herr Carl H. Melchior 23 Farimagsgade, Copenhagen.

Finlande : « Finska Skridskoforbundet. » Helsingfors.

France : « L'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques. » 34, rue de Provence, Paris.

Hollande : « Nederlandsche Schaatsenrijders-Bond. » D^r J. A. Schutter, Groningen.

Hongrie : « Budapester Eislauf-Verein » Bécsi utcza 3, Budapest IV.

Norvège : « Norsk Skoiteloberbund » Ingenieur Arthur Motzfeldt, Trondhjem.

Russie : « St. Petersburger Eislauf-Verein. » Professor V. Sreznewsky, Wosnesenskaja 31, St-Petersburg ;

« St-Petersburger Amateur Sport-Verein. » Herr Georges Duperron, Kamenny Ostrow, St-Petersburg ;

« Die Commission des Allerhochst bestätigenden Moscauer Fluss-Yacht Club's. » Berssenovskaja, Nabereschnaia, eig. Haus, Moscau ;

« Russkoje Gimnasticeskoje Gbscestvo. » Herr F. K. Snepp, Kuerinskaja, Sadovaja, Moscou.

« Warschauer Eislauf Verein. » Chopinstrasse 5, Warschau.

Suède : « Svenska Skridskoforbundet. » Herr Aug. Anderberg, 14 Kungstradgardsgatan, Stockholm.

Suisse : « Internationaler Schlittschuh-Club Davos. » Promenade 23, Davos-Platz.

« St-Morttz Skating Association. » J. Keiller Greig Esq., 13 Hyde Park Garden, London S. W.

RÈGLEMENTS DE L'UNION INTERNATIONALE DE PATINAGE

I

Règlements généraux des courses et concours de figures.

A. — *En général.*

1. — Tout concours international d'amateurs ne pourra se disputer que sur les bases des règlements adoptés par l'U. I. P.

2 — Un patineur n'est reconnu comme amateur, que s'il n'a jamais depuis le 1^{er} janvier 1893 :

a. Pratique personnellement un exercice physique sportif quelconque comme moyen de bénéfice pécuniaire (à l'exception des professeurs de gymnastique et d'escrime).

b. Pratique ou enseigné le patinage contre espèces (exception faite pour la restitution des frais de déplacement et de séjour par son propre Club ou Association ou par le Club organisateur des concours : dans ce dernier cas, l'indemnité ne sera pas remise directement au patineur, mais seulement par l'intermédiaire de son Club ou de son Association).

c. Vendu ou engagé des prix gagnés dans des épreuves sportives.

d. Pris part à une course ouverte, sans protester contre la présence d'un concurrent qu'il sait pertinemment n'être point amateur, conformément à ces règlements.

3. — La requalification comme amateur d'un professionnel peut être prononcée par le Comité de l'U. I. P. à la demande d'un membre de l'U. I. P.

Le requalifié ne doit prendre part à aucune course ouverte pendant un an, à partir du jour de sa requalification.

4. — Dans un concours international de Juniors est considéré comme Junior, celui qui, avant le 1^{er} octobre de l'année de l'annonce du concours, n'a remporté aucune victoire sauf dans les concours privés de Club.

5. — Les concours internationaux organisés par les membres de l'U. I. P. ne sont ouverts qu'aux membres de l'U. I. P., sauf les championnats du monde, ouverts aux amateurs de tous pays, et les championnats d'Europe, réservés aux amateurs d'Europe.

Un patineur ne peut, au cours d'une saison, représenter plus d'un seul Club ou Association, sans une autorisation spéciale du Comité de l'I. E. V.

6. — Les engagements doivent stipuler :

- a) La désignation du concours.
- b) Le nom du Club ou Association qui engage le concurrent.
- c) Le nom et l'âge du concurrent.
- d) Une attestation d'amateurisme par le Club ou l'Association.

Les engagements dans les courses doivent mentionner en outre les temps faits sur les différentes distances par le coureur pendant les trois dernières années.

Les pseudonymes sont autorisés, à condition qu'ils soient accompagnés du nom véritable sur la feuille d'engagement.

Les engagements doivent passer par les mains du Club ou de l'Association intéressée, et doivent être envoyés par écrit ou par télégramme à l'adresse indiquée dans l'annonce du concours.

Tout engagement reçu après 8 heures du soir du jour fixé pour la clôture des engagements sera considéré comme engagement tardif, pour lequel un droit d'entrée double sera perçu. Tout engagement tardif devra être fait avant le début du premier concours.

7. — Le droit d'entrée doit accompagner l'engagement, et ne sera rendu que dans le cas où le concours n'aurait pas lieu.

8. — L'on peut retirer un engagement avant la clôture des engagements, mais le droit d'entrée n'est pas rendu.

9. — Après la clôture des engagements, le Comité du Concours se réunit pour vérifier la liste des engagements et procéder au tirage au sort des numéros de départ des concurrents.

10. — Un concours sera annulé, si trois concurrents au moins ne se sont engagés et deux au moins présentés au départ.

Dans ce cas, le droit d'entrée est remboursé à ceux qui se présen-

tèrent au départ. Ces restrictions ne s'appliquent pas aux concours de Championnats ou prix de Challenge.

11. — Les prix affectés aux courses internationales d'amateur ne pourront être que des médailles ou des objets d'art. Les bons pour toucher des prix sont interdits.

Le nombre de prix à distribuer ne doit pas dépasser le nombre des concurrents engagés, moins deux.

Les prix de Championnats et de Challenge ne sont pas sujets à cette limitation.

12. — La remise d'un concours à une date ultérieure entraîne une prolongation de même durée à la clôture des engagements.

La remise du Concours, doit être autant que possible, annoncée aux Clubs engagés suffisamment vite pour que le retrait des engagements puisse arriver avant la nouvelle clôture des engagements.

Le Comité de l'U. I. P. ainsi que les organes officiels doivent être également avisés aussitôt de la remise du concours.

13. — Tous les concurrents sont tenus de notifier leur adresse au Comité.

14. — Si un Club ou une Association supprime ses concours, ils sont tenus d'en faire connaître les raisons au Comité de l'U. I. P. avant une semaine.

15. — L'Association ou le Club organisant le concours nomme à son choix (sauf en ce qui concerne les Championnats) :

Pour les courses de vitesse : un arbitre, un starter, un juge à l'arrivée, un chronométrateur, deux contrôleurs des temps, ainsi que des pointeurs de tours et des surveillants de la piste.

Pour les Concours de Figures : un arbitre, un nombre impair d'au moins 5 juges, et le nombre de commissaires nécessaire pour l'appel des concurrents, l'annonce des figures imposées, le chronométrage du temps des figures libres, et la bonne marche du concours en général.

Dans les Championnats du Monde, d'Europe, de Dames et par Couples, l'office d'arbitre est tenu par le Comité de l'U. I. P.

16. — Chaque membre de l'U. I. P. devra communiquer au Comité de l'U. I. P. les noms de ses juges pour les concours de figures avant le 15 novembre de chaque année : le Comité communiquera les listes qui lui auront été envoyées aux membres de l'U. I. P. qui devront formuler dans les 15 jours leurs réclamations contre l'un ou l'autre de ces juges.

Passé ce délai, le Comité valide la nomination des juges proposés ou la rejette avec raisons à l'appui.

Le jury de tout concours international ne peut être composé que de juges ainsi acceptés.

Chaque membre de l'U. I. P. peut envoyer l'un de ces juges acceptés aux Championnats du monde, d'Europe, de dames et par couples; si le nombre de juges ainsi envoyés n'atteint pas cinq, l'Association ou le Club organisateur devra compléter le nombre à cinq.

Des exceptions à cette règle sont seulement autorisées avec le consentement du Conseil de l'U. I. P.

17. — L'arbitre tranche toutes les contestations qui peuvent survenir, sauf celles concernant les départs; il a tous pouvoirs pour juger les violations aux règlements, même si une réclamation a été déposée, et si c'est nécessaire pour exclure des concurrents des concours.

Ses décisions sont sans appel.

L'arbitre des Concours de figures préside le jury, mais ne marque pas pour cela des points avec les autres membres du jury.

18. — L'arbitre décide si l'état de la glace permet de disputer le concours; il peut modifier le programme, et si les conditions sont défavorables, modifier la forme et l'étendue de la piste ou décider qu'une nouvelle épreuve aura lieu à l'endroit de son choix.

19. — Les réclamations doivent être adressées à l'arbitre aussitôt après l'épreuve, accompagnées d'un cautionnement égal au droit d'entrée du concours. Toute réclamation ultérieure ne sera pas examinée.

Les réclamations peuvent seulement être déposées :

1° Par les concurrents du concours en question ;

2° Par les membres du Comité organisateur du concours ;

3° Par les délégués des Clubs ou Associations engagés.

Les réclamations contre l'admission d'un concurrent doivent être déposées avant le départ; si une décision ne peut être rendue immédiatement, le concurrent pourra prendre le départ, mais dans ce cas la publication des résultats du concours et la distribution des prix sera retardée jusqu'à ce que la décision ait été rendue.

Toute réclamation sera confirmée par écrit. Si l'arbitre ne reconnaît pas le bien-fondé de la réclamation, le cautionnement déposé fait retour à la caisse du concours.

Les concurrents sont tenus de se soumettre strictement aux décisions de l'arbitre, du starter et des commissaires.

Une faute d'un concurrent, confirmée par décision de l'arbitre, entraînera la disqualification dans le concours en question. Si la faute est reconnue intentionnelle, le concurrent ne pourra prendre part à aucun des autres concours annoncés. Dans ce cas, s'il s'agit d'un championnat, le concurrent peut être déclassé dans les épreuves déjà courues.

Il est défendu d'entraîner ou d'accompagner un concurrent.

Si une course donne lieu à un dead-heat ou à une annulation, l'arbitre décidera la date et le lieu où aura lieu une nouvelle course.

21. — Une chute n'empêche pas de gagner dans une catégorie.

Le jury ne tiendra pas compte des accidents personnels qui pourraient arriver à un concurrent par sa propre faute.

L'arbitre pourra autoriser un concurrent à recourir une course et à recommencer une figure, s'il a subi un empêchement indépendant de sa volonté.

22. — Le Comité ne prend aucune responsabilité au sujet des accidents qui peuvent arriver aux concurrents.

23. — A chaque départ, un signal de cloche sera donné et l'appel des concurrents sera fait au départ comme dans les vestiaires par un préposé à cette fonction.

Le fait de ne pas se présenter à temps au départ sera considéré comme une déclaration de forfait.

24. — Le résultat du concours devra être publié au plus tard le jour suivant les épreuves.

Le Comité devra communiquer les résultats détaillés du concours au Comité de l'U. I. P. avant 15 jours.

B. — *Championnats.*

25. — L'annonce et l'organisation de concours de Championnat en conformité avec les présents règlements, sont laissés aux soins du club organisateur.

Toutefois le programme des concours doit être soumis au Comité de l'U. I. P. pour approbation avant sa publication.

26. — Le droit d'entrée pour les Championnats du Monde, d'Europe, de dames et par couples, est fixée à 10 marks ou 10 shillings (12 fr. 50).

Il n'est pas permis de s'engager pour une seule distance ou pour une partie d'un concours.

27. — Le gagnant d'un Championnat porte le titre de « Champion du Monde (ou d'Europe) » de Courses (ou de Figures) pour (suit l'année).

De même « Champion de Dames de l'U. I. P. » ou « Champions par couples de l'U. I. P. pour... ».

28. — Les Associations ou Clubs organisateurs des concours doivent faire frapper les médailles de Championnats d'après le modèle adopté par le Comité de l'U. I. P. ; les médailles de ce modèle ne peuvent être données pour d'autres concours que ceux de Championnat.

29. — Aucun autre concours du même caractère ne peut avoir lieu le jour où se disputent les championnats du Monde, d'Europe, de dames et par couples.

30. — Autant que possible, le Championnat du Monde sera disputé après celui d'Europe.

II

Règlement des courses.

A. — *En général.*

31. — Le programme d'une course internationale doit être publié au plus tard le 1^{er} décembre et au moins trois semaines avant le jour de la course, en langue anglaise ou allemande, et doit mentionner :

a) La désignation du lieu de la course et la nature de la glace (naturelle ou artificielle.)

b) La date de clôture des engagements et celle du jour de la course.

c) Le montant du droit d'entrée et la nature des prix.

d) La déclaration d'une piste double ou d'une piste unique.

e) La longueur de la piste de course, le nombre de virages, leur rayon de courbure et leur nombre de degrés.

En cas de double piste, mentionner également la longueur de la ligne de croisement (au moins 40 mètres).

32. — Les courses internationales doivent seulement se courir sur

les distances suivantes : 500, 1.000, 1.500, 5.000 et 10.000 mètres et sur une seule de ces distances ou sur plusieurs avec un seul prix.

33. — Les courses internationales sont disputées par 2 coureurs à la fois : mais si la course de 500 mètres se court sur une piste unique, chaque coureur partira seul et contre la montre.

L'ordre des départs ainsi que des séries de deux coureurs, se tire au sort. Le numéro de départ le moins élevé obtient la piste intérieure.

Si un coureur reste seul après le tirage au sort des séries, soit parce que le nombre des concurrents est impair, soit parce que son adversaire a été scratché, il partira seul.

Si plusieurs coureurs restent ainsi seuls, l'on tire au sort de nouvelles séries de deux et de nouveaux numéros de départ.

Tous les engagés tardifs partent avant ceux engagés avant la clôture des engagements (sauf comme il est prévu à l'art. 34) et dans l'ordre inverse de leurs engagements.

Si le nombre des engagés tardifs est impair, le dernier engagé part seul, ou contre un engagé tardif laissé seul. Si plus de deux engagés tardifs restent seuls, ils sont accouplés dans l'ordre inverse de leurs engagements.

34. — Lorsqu'un concours a lieu sur plusieurs distances, l'on met ensemble sur chaque distance, les coureurs ayant fait le meilleur temps sur cette distance.

L'ordre de départ des séries ainsi formées est tiré au sort.

Si le nombre des concurrents est impair, l'on procède comme à l'article 33.

Il n'est pas permis aux concurrents de lutter l'un contre l'autre mais seulement contre le temps.

35. — La course de 500 mètres peut se courir en ligne droite, mais le record ainsi établi n'est pas homologué.

36. — La mensuration de la piste sera faite à 0^m,50 de la corde par un mesureur officiel qui devra déterminer également la bonne position de la ligne de départ.

37. — En ce qui concerne les chronomètres, il faut produire un certificat d'horloger comme quoi ils ne varient pas de plus d'une seconde par heure.

38. — Pour les courses de 5.000 et 10.000 mètres, il faut prendre autant que possible le temps de chaque tour.

39. — Sur une piste unique, les coureurs seront placés à 2 mètres au moins l'un de l'autre.

Si la piste est double, chaque piste devra avoir 3 mètres au moins de largeur.

40. — Le starter tranche toutes les contestations relatives au départ. Il se tient derrière les coureurs. Le signal du départ se donne par ces mots : « Attention ! Partez ».

Au lieu de cela, on peut donner le départ avec un coup de pistolet ; dans ce cas, le coup suit le mot « Attention ».

Quand « Partez » a été prononcé, ou le coup de feu parti, le départ est valable.

41. — Au départ, la pointe des patins des coureurs ne doit pas dépasser la ligne de départ.

42. — L'on court toujours sur la gauche avec l'intérieur de la piste à sa gauche.

43. — Sur une piste unique, chaque coureur a le droit de prendre la corde après le départ, mais à ses risques et périls.

Celui qui tient la corde doit la conserver. S'il s'écarte vers la droite, c'est à ses risques et périls.

44. — Sur une piste unique, un coureur ne peut suivre la trace de son adversaire qu'à 5 mètres au moins derrière lui.

S'il n'observe pas cette règle, après qu'on lui en ait fait l'observation, et si de ce fait, l'arbitre juge qu'il en a tiré un avantage (par exemple dans le cas de vent fort), il sera déclassé.

45. — Les Commissaires doivent écarter toute gêne pour les concurrents, soit de l'un à l'autre, soit des tiers et de les avertir le plus rapidement possible.

46. — Les pointeurs de tours doivent afficher le nombre de tours restant à faire : au début du dernier tour, un coup de cloche sera donné de la tribune du jury.

47. — Le coureur a terminé le parcours lorsque son patin a touché ou coupé la ligne d'arrivée.

Si un coureur tombe un peu avant la ligne d'arrivée et que son patin la touche avant celui de son adversaire, il est déclaré vainqueur.

48. — Le juge à l'arrivée décide sans appel de la place des coureurs à l'arrivée.

49. — Le chronométrateur prend le temps du coureur coupant la

ligne d'arrivée. Si pour une raison quelconque, il n'a pas pris ou il a mal pris le temps, l'on se base sur les temps moyens pris par les contrôleurs de temps.

Aucune réclamation ne peut être faite au sujet des temps déclarés.

Les Chronomètres se tiennent au départ derrière les coureurs ; si la distance à parcourir est trop courte, le départ et l'arrivée seront reliés par une sonnerie électrique.

50. — Dans les courses sur plusieurs distances avec un seul prix attribué, le vainqueur sera celui qui aura gagné la majorité de courses. S'il n'y a pas de majorité, le classement se fait par l'addition des places sur toutes les distances. Si l'addition des places donne un nombre égal, le classement se fait en marquant des points. La seconde et la troisième place seront déterminées sur les mêmes bases.

Sur 500 mètres, les points sont le nombre de secondes du temps fait : sur 1.000 mètres, la moitié ; sur 1.500 mètres, le tiers ; sur 5.000 mètres, le dixième ; sur 10.000 mètres, le vingtième des temps faits exprimés en secondes.

Le vainqueur sera celui ayant obtenu le plus petit nombre total de points.

Les points sont comptés jusqu'à la seconde décimale et même au besoin jusqu'à la troisième.

B. — *Championnats.*

51. — Les championnats du Monde et d'Europe se courent sur piste double dont la longueur sera de 400 mètres au moins et de 500 mètres si possible.

Dans le cas où la double piste serait impraticable, l'arbitre pourra faire disputer les courses sur une piste unique.

Le rayon du virage devra être de 20 mètres au moins.

52. — Les distances sont les suivantes : 500, 5.000, 1.500 et 10.000 mètres.

53. — Pour gagner les championnats du Monde et d'Europe, le vainqueur doit courir toutes les distances et les terminer.

L'arbitre peut modifier ces conditions dans les conditions exceptionnelles.

54. — Est vainqueur des championnats celui qui a gagné trois ou quatre épreuves. Si aucun concurrent n'a rempli cette condition, le

gagnant est pris parmi les 2, 3 ou 4 vainqueurs de chaque épreuve qui ont obtenu les meilleures places ou en marquant des points (art. 50).

55. — Les épreuves de ces championnats sont réparties sur 2 journées.

Première journée : 500 et 5.000 mètres.

Seconde journée : 1.500 et 10.000 mètres.

Si le temps devient défavorable, l'on pourra faire des changements à ces dispositions.

III

Règlement des concours de figures.

56. — Les Associations et Clubs affiliés à l'U. I. P. ne doivent organiser des concours de figures que sur les bases des présents règlements adoptés par l'U. I. P.

Les Clubs organisateurs, désireux de faire adopter un règlement spécial, doivent en faire la demande au Comité de l'U. I. P. qui décidera de l'adopter ou de le rejeter après examen et après approbation d'en faire la publication.

Un règlement spécial ne peut toutefois être rejeté que s'il se trouve en contradiction formelle avec les Statuts ou les présents règlements de l'U. I. P.

Si deux ou plusieurs règlements ont été approuvés par le Comité, le Club organisateur a le droit de choisir l'un ou l'autre règlement, mais doit annoncer celui qu'il choisit. Les championnats du Monde, d'Europe, de Dames et par Couples de l'U. I. P. ne pourront se disputer que sous les présents règlements, adoptés et publiés par l'U. I. P. pour les concours internationaux.

A. — *En général.*

57. — Dans les concours de figures internationaux, il faut distinguer :

1° Les concours individuels ;

2° Les concours par couples ;

3° Les concours d'ensemble ;

Peuvent seulement prendre part aux concours par couples, des couples composés de la même façon (dame et monsieur, deux dames ou deux messieurs) et aux concours d'ensemble, des groupes comprenant un nombre égal d'hommes ou de femmes.

58. — Les concours individuels se divisent en :

a) Exécution de figures déterminées (figures imposées).

b) Exécution de figures choisies par les concurrents pendant un nombre de minutes déterminées (figures libres).

Le classement se fait d'après le nombre total de points obtenus dans les deux concours (imposé et libre).

Le Club organisateur peut affecter un prix spécial à chacun des concours.

Dans les championnats, ne peut être classé dans le résultat final, le concurrent qui n'a pas pris part aux deux concours ni obtenu au moins la mention bien = 4 pour les $\frac{2}{3}$ au moins des figures imposées. L'on ne peut s'engager pour un seul de ces concours.

Les figures imposées devront être autant que possible exécutés à un autre moment de la journée que les figures libres, et avant ces dernières.

59. — Les concours par Couples et d'ensemble ne comprennent que des figures libres.

60. — La publication du programme d'un concours international de figures, doit avoir lieu au moins trois semaines avant la date du concours et au plus tard le 1^{er} décembre, en langue allemande et anglaise.

Il doit mentionner :

a) La désignation du lieu du concours et la nature de la glace (naturelle ou artificielle).

b) Le montant du droit d'entrée et la nature des prix.

c) La date de clôture des engagements et celle du concours.

d) Pour le concours individuel, le tracé des figures imposées, le temps accordé pour les figures libres, le maximum de points accordé pour l'ensemble et le coefficient pour les figures libres.

e) Pour les Concours par Couples et d'ensemble, la composition des couples et des groupes et le temps accordé.

f) Les conditions supplémentaires de toute nature.

61. — Les juges marqueront indépendamment les uns des autres les notes, chacun sur une feuille de pointage annexée à ces règlements.

B. — *Figures imposées.*

62. — Les figures imposées sont choisies parmi une liste annexée à ces règlements et doivent comprendre au moins 6 figures¹.

Les figures commençant (*a*) à droite et (*b*) à gauche doivent être exécutées dans les deux sens (*a* et *b*).

Dans les championnats du Monde et d'Europe, devront figurer dans l'une au moins des figures choisies, les éléments suivants :

Changement de carre, trois, double-trois, boucle, rocker, contre-rocking, bracket ; dans le championnat de Dames, huit sur un pied, changement de carre, boucle, trois, double-trois, bracket, rocker ou contre-rocking.

A part ces figures nommées, le choix des figures imposées est laissé entièrement aux soins du club organisateur.

63. — Tous les concurrents exécutent la même figure l'un après l'autre à l'appel de la figure et de leur nom dans l'ordre des numéros de départ fixé par le sort, sauf pour les engagés tardifs qui partent dans l'ordre inverse de leur engagement.

Après chaque figure l'ordre change, en sorte que le premier exécutant ne commence la seconde figure que le dernier.

Cette règle peut être changée, s'il n'y a que deux concurrents au départ et avec leur consentement.

Chaque concurrent a deux minutes au plus après l'appel de son nom, pour commencer l'exécution de la figure, sinon la figure lui sera marquée comme non exécutée.

64. — Toute figure imposée doit être commencée « départ arrêté » en se poussant une seule fois avec le pied non employé et à l'intersection du huit.

Le changement de pied se fait sans arrêt en remplaçant le pied employé par le pied non employé.

Chaque figure doit se répéter 3 fois sur chaque pied et sans pause.

65. — L'exécution de chaque figure imposée reçoit une note variant de 0 à 6 avec la valeur suivante : 0 = pas exécuté ; 2 = passable ; 4 = bien ; 6 = parfait ; 1, 3 et 5 étant intermédiaires ainsi que les demi-points qui peuvent être accordés.

En assignant les points, les juges devront envisager :

¹ Cette liste figure dans la Technique des figures d'école.

- 1° La correction de la marque sur la glace.
- 2° Le maintien et l'ensemble du mouvement.
- 3° La dimension de la figure.
- 4° La superposition approximative des marques dans la triple répétition de la figure.

L'importance de ces 4 points est en raison directe de l'ordre de leur énumération.

66. — Comme règles de la correction des marques sur la glace, il faut tenir compte de :

1° Maintien des axes en longueur et transversaux dans la triple répétition. L'axe en longueur du huit est une ligne passant longitudinalement à travers le milieu du huit et séparant en deux parties égales la courbe droite et la courbe gauche ; l'axe transversal forme angle droit avec l'axe longitudinal au milieu du huit ;

2° Egalité approximative des côtés de la première et de la seconde moitié du huit, divisées par l'axe transversal ;

3° Groupement symétrique des différentes parties de la figure par rapport aux axes ;

4° Courbes sans sinuosités dont le retour se rapproche le plus près possible du point de départ.

5° Trois dont la pointe est placée sur l'axe longitudinal et la seconde courbe égale à la première.

6° Double Trois dont la courbe médiane est coupée à angle droit par l'axe longitudinal et les trois courbes presque de la même grandeur.

7° Boucles plus longues que larges sans angle aigu, dont l'axe longitudinal est le même que celui du huit et la seconde courbe égale à la première.

8° Changements de carre avec une transition facile, le changement tombant dans l'axe longitudinal ; pour tracer un huit complet, le changement de carre doit revenir au point de départ de la première courbe, la seconde courbe retournant au même point, environ de même dimension l'une et l'autre.

9° Rockers et contre Rockings sans changement de carre, le bec près de l'axe.

10° Brackets sans changement de carre avant et après le bec placé sur l'axe, les deux courbes presque égales.

67. — Il faut envisager, comme règles pour la correction du maintien et du mouvement dans l'exécution des figures imposées (dans ces

règles la personnalité du patineur aura libre jeu et méritera toute l'attention du jury) :

Tenue droite, sans flexion aux hanches, mais sans raideur ; ne plier fortement le genou ou le corps que momentanément ; garder la tête droite ; tenir le pied libre à peu de distance de la glace, sans le laisser traîner derrière, la pointe du patin tournée en bas et en dedans, le genou légèrement plié, généralement en arrière du pied employé, l'autre jambe se balançant librement et aidant le mouvement mais sans s'écarter trop ; les bras ballants avec aisance ; comme avec le pied libre, on peut se servir des bras pour aider par leur mouvement, mais sans écarter le coude ou la main loin du corps ; les mains, autant que possible, jamais au dessus de la taille ; les doigts ni écartés ni collés ; en général, éviter dans les mouvements toute brusquerie, sécheresse ou raideur ; ne pas laisser voir l'effort, et toujours donner l'impression que la figure a été exécutée avec aisance.

C. — *Figures libres.*

68. — Dans le patinage libre (individuel, par couples ou d'ensemble) les concurrents se suivent dans l'ordre désigné par le sort, mais les engagés tardifs passeront les premiers dans l'ordre inverse de leur engagement.

Chacun commence au signal donné par l'abaissement d'un drapeau et l'on chronomètre à partir de ce moment le temps fixé. Chaque minute écoulée est annoncée à haute voix au concurrent par l'appel : une, deux, etc., et en affichant le nombre correspondant. Pour les championnats du Monde et d'Europe, le temps fixé pour les figures libres est de cinq minutes consécutives, et de quatre minutes pour le championnat de Dames.

La piste doit être tracée symétriquement, et mesurer au moins 35 mètres dans une direction quelconque.

69. — Les points du concours libres sont attribués d'après :

- a) le contenu du programme exécuté (difficulté et variété) ;
- b) la qualité de l'exécution (enchaînement harmonieux, sûreté, maintien et mouvement, etc.) ;

avec des notes allant de 0 à 6 comme pour les figures imposées. Dans le patinage par couples ou d'ensemble, il faut noter spécialement en ce qui se rapporte à (b) la cohésion exacte des couples.

D. — *Détermination des résultats.*

70. — Dans le patinage individuel, sur chaque feuille de pointage, pour chaque figure imposée, l'on multiplie la note accordée par le coefficient de valeur donnée à la figure en raison de son degré de difficulté : ces coefficients sont indiqués en regard des figures imposées qui font suite à ces règlements.

La somme totale de ces produits sur chaque feuille de pointage pour chaque concurrent, donne le nombre de points que chaque juge lui a attribué pour les figures imposées.

Les points donnés pour les figures libres en raison de (a) et de (b), la somme multipliée par le coefficient annoncé dans le programme, sont additionnés ensemble et donnent le produit du nombre de points obtenu pour les figures libres.

Le coefficient doit être choisi de façon que le maximum de points possible pour les figures libres, ne puisse dépasser les $\frac{2}{3}$ du maximum accordé aux figures imposées.

L'addition des points obtenus dans les deux concours, donne le produit total des points accordés à chaque concurrent.

71. — Chaque juge doit classer les concurrents, selon le nombre total de points qu'il a attribués à chacun sur sa feuille de pointage, afin que le concurrent avec le plus grand nombre de points reçoive le nombre ordinal 1, le suivant le nombre ordinal 2, etc.

En cas d'égalité entre plusieurs concurrents, le vainqueur sera celui qui aura obtenu le plus grand nombre de points pour les figures imposées.

Le vainqueur sera le concurrent ayant réuni la majorité absolue des voix du jury.

Si aucun n'a la majorité absolue, le résultat sera obtenu en additionnant les nombres ordinaux attribués par chaque juge.

Si malgré cela l'égalité existe encore, alors la somme du nombre total de points sur chaque feuille de pointage décidera du résultat ; si l'on n'obtient rien de cette façon, le résultat sera déterminé par la somme des points obtenus pour les figures imposées seulement.

La seconde et la troisième places sont déterminées d'après les mêmes principes.

72. — Dans le patinage par couples, ou d'ensemble, les points don-

nés pour le patinage libre en raison de (a) et de (b) sont additionnés et leur somme sur chaque feuille séparée donne la place du classement.

Les vainqueurs des couples ou des groupes sont ceux qui obtiennent la majorité absolue des voix du jury. Si personne n'obtient la majorité absolue, le résultat est déterminé par la somme des numéros de place ; s'il y a encore égalité, c'est le total des points reçus qui décide ; si l'on n'obtient pas de la sorte un résultat final, l'on se basera sur le plus haut total de points obtenu pour la qualité de l'exécution.

La seconde et la troisième place sont déterminés de la même façon.

73. — Des résultats on publiera au moins le total du nombre de points obtenus pour les figures imposées et celui pour les figures libres, provenant de chaque feuille séparée, ainsi que leur produit total.

Il est aussi désirable, sinon de les publier en détail, de permettre pendant quelque temps d'étudier publiquement les feuilles complètes. L'original des feuilles de pointage devra être retourné si nécessaire, au Comité de l'UIP. En tout cas, celles des championnats du Monde, d'Europe, de Dames et par couples, devront lui être envoyées au plus tard un mois après les concours.

74. — Toute façon d'attribuer les points autrement que par la méthode précédente serait sans valeur.

75. — Les clubs ou associations organisant les concours, sont libres d'établir les règlements supplémentaires à condition qu'ils ne s'écartent point de l'esprit des présentes ; le programme du concours doit mentionner les modifications.

Pour les championnats du Monde, d'Europe, de Dames et par couples, les présents règlements seuls sont applicables sans altération ni addition.

MATCHES DE HOCKEY

LES GRANDS MATCHES

1902-1903

A Lyon. Club des Patineurs de Paris bat Sporting Club de Lyon, 2 à 1.

1904-1905

A Lyon. Sporting Club de Lyon bat Sporting Club de Leysin, 5 à 0.
A Bruxelles. Fédération des Patineurs de Belgique bat Club des Patineurs de Paris, 3 à 0.

1905-1906

A Paris. Club des Patineurs bat Prince's Ice Hockey Club, 3 à 2.
A Lyon. Sporting Club et Les Avants Hockey Club font match nul.
A Londres. Prince's bat Sporting Club de Lyon, 9 à 1.
A Lyon. Sporting Club bat Club des Patineurs de Paris, 4 à 3. Le lendemain Paris bat Lyon, 2 à 1.
A Lyon. Prince's bat Sporting Club, 4 à 3.
A Londres. Prince's bat Club des Patineurs de Paris, 4 à 1.
A Bruxelles. Club des Patineurs de Paris bat Fédération des Patineurs de Belgique, 20 à 1, et Cercle des Patineurs de Bruxelles, 18 à 2.
A Paris. Club des Patineurs de Paris bat Fédération des Patineurs de Belgique, 11 à 3.

1906-1907

A Paris. Club des Patineurs bat Sporting Club de Lyon, 4 à 3.
A Lyon. Championnat de France. Sporting Club bat Club des Patineurs, 8 à 2.

- A Londres. Prince's bat Sporting Club de Lyon, 11 à 1.
 A Lyon. Prince's bat Sporting Club, 5 à 0.
 A Bruxelles. Prince's bat équipe nationale belge, 16 à 1 et 17 à 1.

1907-1908

- A Chamonix. Championnat de France : Club des Patineurs de Paris bat Sporting Club de Lyon, 2 à 1 après deux prolongations.
 A Lyon. Sporting Club de Lyon fait match nul avec Sporting Club de Leysin.
 A Leysin, Lyon bat Leysin, 4 à 2.
 A Leysin. Club des Patineurs de Paris bat Leysin, 4 à 1.
 Aux Avants, Paris bat Les Avants, 3 à 1.
 A Leysin. Prince's bat Leysin, 4 à 0.
 A Paris. Prince's et Club des Patineurs font match nul, 1 à 1.
 A Lyon. Sporting Club bat Prince's, 5 à 4.
 A Turin, Lyon (2) fait match nul avec Club des Patineurs de Turin (1).
 A Lyon. Lyon (2) bat Turin (1), 4 à 0.
 A Paris. Club des Patineurs bat Lyon, 3 à 0.
 A Lyon. Paris bat Lyon, 3 à 2.
 A Bruxelles. Prince's bat Brussel's Ice Hockey Club, 5 à 3.

1908-1909

- A Berlin. Tournoi international :
 Berliner Schlittschuh Club bat Charlottenburger Sport Club 1902, 13 à 0.
 Prince's Ice Hockey Club bat Berliner Hockey Club, 3 à 1.
 Club des Patineurs de Paris bat Berliner Schlittschuh Club, 9 à 2.
 Finale. Prince's bat Club des Patineurs, 3 à 2.
 A Londres, Prince's bat Club des Patineurs de Paris, 8 à 2.
 A Chamonix. Coupe de Chamonix, tournoi international en poule :
 Paris bat Prague, 3 à 0.
 Paris bat Bruxelles, 1 à 0.
 Lausanne bat Prague, 8 à 2.
 Lausanne bat Bruxelles, 6 à 2.
 Londres bat Prague, 11 à 0.
 Paris bat Lausanne, 3 à 0.
 Londres bat Bruxelles, 4 à 0.
 Bruxelles bat Prague, 4 à 1.
 Londres bat Paris, 2 à 1 après 4 prolongations.

Classement : 1. Prince's Ice Hockey Club; 2. Club des Patineurs de Paris; 3. Club des Patineurs de Lausanne; 4. Fédération des Patineurs de Belgique; 5. Étudiants de Prague.

A Peira-Cava. Fédération des Patineurs de Belgique bat Club des Patineurs de la Riviera, 6 à 3 et 5 à 0.

Aux Avants. Prince's bat équipe première de la Ligue Suisse, 4 à 1.

A Lausanne. Prince's bat Lausanne, 5 à 0.

— Lausanne bat Prague, 4 à 0.

— Lausanne bat Bruxelles, 4 à 0.

— La Villa bat Bruxelles, 3 à 1.

A Bruxelles. Brussel's Hockey-Ice Club (1) bat Prince's (2), 10 à 1.

A Prague. S. K. Slavia I remporte le Championnat de Bohême 1909.

En Suisse. Bellerive Hockey Club gagne le Championnat de Suisse.

A Berlin. Tournoi international :

Berliner Hockey Club bat Charlottenburger Sport Club 1902, 11 à 0.

Berliner Schlittschuh Club bat Prague, 7 à 2.

Brussel's Ice Hockey Club bat Berliner H. C., 3 à 1.

Akademischer Sport Club 1906 Dresde bat Berliner S. C., 3 à 1.

Finale. Dresde bat Bruxelles, 5 à 3 après deux prolongations.

A Bruxelles. Club des Patineurs de Paris bat Fédération des Patineurs de Belgique, 2 à 1.

A Bruxelles. Berliner Schlittschuh Club bat Brussel's Ice Hockey Club, 4 à 2.

1909-1910

A Paris. Club des Patineurs bat Américains, 6 à 2.

Club des Patineurs bat Canadiens, 9 à 1.

Prince's Ice Hockey Club bat Club des Patineurs, 10 à 6.

Aux Avants. Championnat d'Europe :

Belgique et Angleterre font match nul, 1 à 1.

Angleterre bat Allemagne, 1 à 0.

Belgique bat Suisse, 1 à 0.

Allemagne bat Belgique, 5 à 3.

Angleterre bat Suisse, 5 à 1.

Allemagne bat Suisse, 8 à 1.

Hors concours, l'équipe canadienne d'Oxford bat Suisse, 8 à 1 : Allemagne, 4 à 0; Belgique, 6 à 0.

Le Championnat revient aux Prince's Ice Hockey Club.

A Chamonix. Coupe de Chamonix :

France bat Allemagne, 4 à 2.

France bat Belgique, 6 à 0.

Allemagne bat Belgique, 5 à 0.

Le Club des Patineurs est détenteur de la Coupe pour 1910.

A Berlin. Tournoi de Berlin par éliminatoires :

Club des Patineurs bat Verband Berliner Athletikvereine. 10 à 1.

Paris bat Dresde, 5 à 4 après une prolongation.

Berliner Schlittschuh Club bat Brussel's Ice Hockey Club, 5 à 3 après 3 prolongations.

Finale : Paris bat Berlin, 4 à 1.

A Bruxelles. Club des Patineurs de Paris bat Brussel'n Ice Hockey Club, 6 à 1.

Coupe F. de Lannoy. Tournoi par éliminatoires :

Belgique bat Allemagne, 7 à 1.

Finale : France bat Belgique, 8 à 1.

A Londres. Angleterre bat Ecosse, 11 à 1.

LIGUE INTERNATIONALE DE HOCKEY SUR GLACE

Siège social : 26 rue de la Trémoille, Paris.

PAYS AFFILIÉS

Allemagne : Deutscher Eislauf Verband, Berlin.

Angleterre : Prince's Ice Hockey Club. Knightsbridge, Londres.

Belgique : Union Belge des Sociétés de Sports athlétiques (U. B. S. S. A.), 10, galerie de la Reine, Bruxelles.

Bohême : Cesky Svaz Hockeyovy V Praz (Union tchèque des Clubs de Hockey de Prague). 380/I na Mutsku, Prague.

France : Union des Sociétés françaises de Sports Athlétiques (U. S. F. S. A.), 34, rue de Provence, Paris.

Suisse : Ligue suisse de Hockey sur Glace. Bellerive, Vevey.

COMITÉ

Président : M. L. Magnus, 26, rue de la Trémoille, Paris.

Vice-Président : M. B. M. Patton, Londres.

Membres : MM. H. Declercq, Bruxelles :

H. Kleeberg, Berlin ;

E. Mellor, Lausanne ;

E. Prochazka, Prague.

Secrétaire-Trésorier : M. R. Planque, Paris, 56, boulevard Saint-Michel.

RÈGLES DU CURLING

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

ARTICLE PREMIER. — La piste mesurera 42 yards ($38^m,42$) de longueur. Les *tees* seront placés à 38 yards ($34^m,77$) l'un de l'autre. Sur une ligne droite aboutissant aux *tees*, et à 4 yards ($3^m,66$) de chacun d'eux, sera tracé sur la gauche de cette ligne (en regardant dans la direction du jeu) un cercle de 18 pouces ($0^m,457$) de diamètre, dont le bord la touchera.

En dessous de ce cercle, se tenant, soit sur la glace, soit sur un appui, support ou butée quelconque autorisés par les règles, chaque joueur, au moment de lancer son *stone* (galet) placera son pied droit et son pied gauche à gauche de la ligne du centre (le cercle devant se trouver du côté opposé de la ligne si le joueur est gaucher).

Si l'on emploie un tremplin fixé dans la glace, on le placera derrière le cercle décrit plus haut et pas plus loin que 14 pouces ($0^m,355$) mesurés à partir de la ligne du centre.

Un cercle de 7 pieds ($2^m,135$) de rayon sera tracé autour des *tees* pris comme centre, et aucun *stone* ne comptera s'il dépasse ce cercle ou la ligne tracée de l'autre côté du cercle de 7 pieds.

Un *stone* dans ces conditions sera considéré comme hors jeu et retiré du rink. Si on ne l'a pas retiré, et qu'un autre *stone* s'arrête contre lui, et à la portée de 7 pieds du *tee*, ce dernier *stone* comptera en jeu.

Le *hog-score* sera distant de chaque *tee* de $1/6$ de la longueur totale du jeu.

Sera *hog*, tout *stone* qui ne laissera pas visible cette marque au moyen d'une équerre ; mais aucun *stone* ne sera considéré comme *hog*, s'il a frappé un autre *stone* placé sur le *hog-score*.

On tracera sur la glace une ligne à angle droit avec la piste, à mi-chemin entre les deux *tees*, qui prennent le nom de *Middle Line* (ligne de milieu).

En aucun cas, la longueur de la piste employée ne devra être inférieure à 32 yards (29^m,28).

Dès que la piste a été tracée, et avant de commencer le jeu, les capitaines devront clairement déterminer et fixer les conditions du match ou du jeu, à moins qu'elles ne l'aient été à l'avance.

Ces clauses devront mentionner un temps déterminé pour la durée du jeu, ou la réussite d'un certain nombre de *shots* ou *heads* (coups).

Même si ces conditions ont été antérieurement fixées, il est bon de les répéter avant de commencer.

ART. 2. — Chaque équipe est composée de quatre joueurs, disposant chacun de deux *stones*. Avant d'ouvrir le jeu, chaque capitaine indiquera au capitaine adverse l'ordre dans lequel joueront ses joueurs, et l'ordre ainsi fixé ne pourra être interverti pendant la partie.

Chaque joueur jouera un *stone* alternativement avec celui qui lui est opposé, jusqu'à ce qu'il ait lancé ses deux *stones*.

ART. 3. — Les deux capitaines opposés tireront au sort, ou par tout autre moyen qui leur plaira, pour savoir quel camp commencera ; le camp gagnant aura le commandement.

ART. 4. — Tous les *stones* de curling auront une forme ronde. Aucun *stone* ne sera supérieur à 44 livres impériales, ni inférieur à 32 livres, ni d'une circonférence supérieure à 36 pouces (0^m,91), ni d'une hauteur inférieure à 1/8 de sa plus grande circonférence, à moins qu'on n'emploie des blocs en fer.

Le poids des galets en fer ne dépassera pas 70 livres. L'on appliquera aux galets en fer les mêmes règles qu'aux galets en pierre.

Les joueurs pourront changer le côté de leurs *stones* une fois seulement pendant la partie, mais pas davantage. Ils ne pourront non plus changer de *stone* après le commencement du jeu, sauf avec le consentement mutuel des capitaines, excepté si un ou deux *stones* sont brisés. Dans ce cas, la plus grande partie du galet brisé comptera, sans qu'il soit nécessaire de jouer avec lui davantage.

Si le *stone* joué roule et s'arrête sur le côté ou sur le sommet, il ne comptera pas et sera retiré du jeu. Si la poignée venait à se détacher du galet, au moment du lancement, le joueur devra ne pas la lâcher ; autrement, il ne serait pas autorisé à rejouer le coup.

ART. 5. — Chaque camp, avant de commencer le jeu, et pendant la durée de chaque manche, se placera le long des côtés de la piste, à l'endroit indiqué par le capitaine, entre la ligne du milieu et le *tee*.

Aucun camp, sauf en cas de balayage conforme aux règles, ne pénétrera sur le milieu de la piste, ni ne la traversera sous aucun prétexte.

Seuls les capitaines ont le droit de se tenir sur ou auprès du *tee*, selon que leur tour l'exige.

ART. 6. — Si un joueur ne joue pas à son tour, le galet ainsi lancé pourra être arrêté dans sa marche et renvoyé au joueur. Si l'erreur n'est pas découverte avant que le *stone* se soit arrêté, le camp opposé a le choix ou d'ajouter un point à son compte, et le jeu continue dans son ordre primitif, ou de déclarer la partie nulle.

ART. 7. — Le service du balayage sera sous la direction et le contrôle exclusifs des capitaines.

Le camp du joueur a le droit de balayer dès que le galet a passé la ligne du milieu, et jusqu'à ce qu'il atteigne le *tee* ; le camp adverse, lorsque le galet a passé le *tee*.

Le balayage se fera toujours de côté ou en travers de la piste, et jamais devant et sur le front du galet en marche, dans le but d'arrêter ou de ralentir sa marche.

L'un ou l'autre camp pourra balayer derrière le *tee*, avant ou après le lancement du galet, ou pendant sa marche.

ART. 8. — Si, en balayant ou de toute autre façon, un galet en marche a été touché par un joueur du camp auquel il appartient, il sera retiré du jeu ; si c'est par un joueur du camp adverse, il sera placé à l'endroit désigné par le capitaine du camp auquel il appartient.

S'il a été dérangé par une autre cause quelconque, le joueur rejouera son galet.

Si un galet joué a été déplacé par un joueur du camp opposé avant que le dernier galet ait été lancé, pour la première faute, il sera remis

au capitaine auquel il appartient, aussi près que possible de sa position primitive ; pour la seconde faute du même camp, le camp opposé aura le droit de déclarer la partie nulle ou de remettre le galet en place.

Si un galet joué est déplacé accidentellement par un joueur du camp auquel il appartient, il dépendra du capitaine adverse de le remettre à sa place ou de permettre qu'il reste à l'endroit où il a été accidentellement déplacé. Aucun galet déplacé par l'un ou l'autre camp, ne pourra être bougé, s'il a été frappé ou poussé par un galet en marche, avant que la réclamation au sujet de son déplacement ait été faite.

ART. 9. — Chaque joueur devra venir en piste, muni d'un balai, prêt à jouer quand vient son tour, et ne devra pas prendre plus de temps qu'il n'en faut pour lancer son galet.

Si accidentellement il se trompe de galet, n'importe quel joueur pourra l'arrêter dans sa marche.

S'il n'a pas été arrêté avant qu'il ne soit de nouveau au repos, il sera remplacé par celui qui aurait dû être joué.

ART. 10. — Aucune mensuration des coups n'est permise avant la fin de la partie. Les capitaines statueront sur les coups discutés, et s'ils ne peuvent s'accorder, s'en remettront à l'arbitre, ou s'il n'y en a pas, à quelque personne neutre choisie par eux et dont la décision sera sans appel.

Toutes les mesures seront prises à partir du centre du *tee* jusqu'à la partie du galet qui en sera la plus rapprochée. Aucun galet ne sera considéré comme en dedans ou en dehors d'un cercle à moins qu'il ne le dégage complètement. Tout galet ne dégageant pas absolument une ligne sera considéré comme se trouvant dessus.

En tous les cas, on le déterminera en plaçant une équerre sur la glace à l'endroit du cercle ou de la ligne contestés.

ART. 11. — Chaque capitaine aura l'exclusive direction du jeu dans son camp, et jouera à la place qui lui conviendra le mieux, mais il devra conserver jusqu'à la fin de la partie la place qu'il aura choisie au début. Aucun capitaine ne pourra, toutefois, lorsque vient son tour de jouer, après avoir désigné l'un de ses équipiers pour le remplacer dans ses fonctions, retourner ni examiner l'extrémité du jeu, mais il devra se conformer aux indications de celui qui le remplace dans ses fonctions.

Les joueurs peuvent exprimer leur avis, mais ne peuvent contrôler les ordres de leur capitaine, ni, sous aucun prétexte, adresser la parole au joueur en train de lancer son galet. Chaque capitaine, quand vient son tour de jouer, désignera l'un de ses équipiers pour remplir ses fonctions. Tout joueur doit obéir aux ordres de son capitaine.

Si un joueur parle hors de propos, critique ou interrompt un autre joueur pendant le lancement du galet, on ajoutera un point au compte du camp interrompu et la partie se poursuivra comme auparavant.

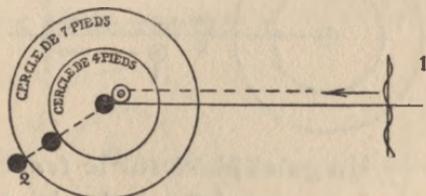
ART. 12. — Si un changement se produit dans la température, après le début du jeu, ou si, pour une cause raisonnable quelconque, un camp désire raccourcir la piste, ou changer de piste, et si les deux capitaines ne peuvent s'entendre, on aura recours à l'arbitre qui, après avoir vu jouer la fin d'une manche, décidera si la piste sera raccourcie et de combien, ou si on en changera, et sa décision sera indiscutable et sera une obligation pour les deux camps.

Si aucun arbitre n'est désigné ou s'il est occupé ailleurs, les deux capitaines auront recours à un joueur ne faisant pas partie des camps en discussion, et il remplira les mêmes fonctions que le précédent arbitre.

ART. 13. — Si une contestation s'élève, qui ne soit pas prévue par la lettre ou l'esprit des présents règlements, il en sera référé au Comité.

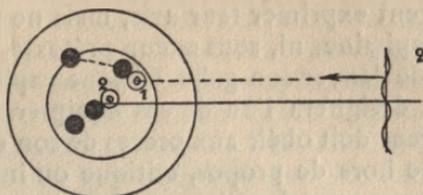
RÈGLES POUR COMPTER LES POINTS AU JEU DU CURLING

Diagramme à tracer sur la glace avant de jouer¹.

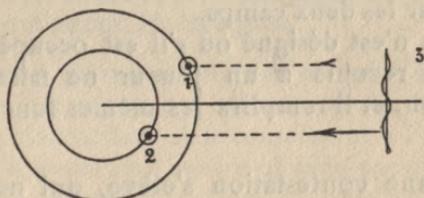


1. *Striking*. — Un galet placé sur le *tee*. Si on le frappe, compter 1 ; si on l'envoie hors du cercle de 7 pieds, compter 2.

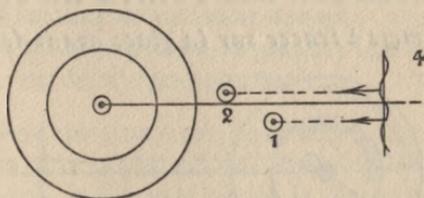
¹ Se reporter page 126.



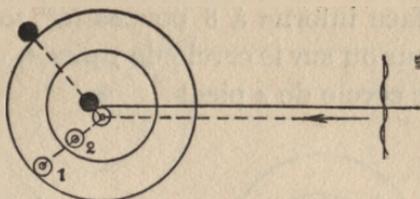
2. *Inwicking*. — Un galet placé sur le *tee*, et un autre dont la face interne à 2 pieds 6 pouces ($0^m,81$) du *tee*, et la face avant sur une ligne partant du *tee* et formant avec la ligne de centre un angle de 45 degrés. Si le galet jouant touche ce dernier sur son côté intérieur, compter 1 ; s'il déplace sensiblement les deux galets, compter 2.



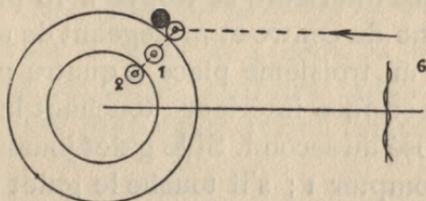
3. *Drawing*. — Si le galet jouant demeure en dedans ou sur le cercle de 7 pieds, compter 1 ; si en dedans ou sur le cercle de 4 pieds, compter 2.



4. *Guarding*. — Un galet placé sur le *tee*. Si le galet jouant demeure à environ 6 pouces ($0^m,15$) de la ligne du centre, compter 1 ; s'il demeure sur la ligne, compter 2. Pour être *guardé* (gardé), il devra être au delà du hog, mais sans toucher le galet.

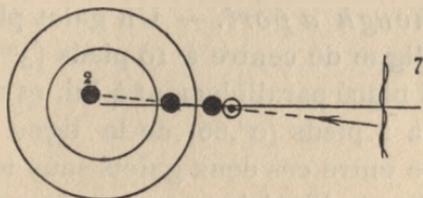


5. *Chap and lie.* — Si un galet placé sur le *tee* est envoyé hors du cercle de 7 pieds et que le galet jouant demeure en dedans ou sur ce même cercle, compter 1 ; compter 2 si ce même galet est déplacé hors du cercle de 7 pieds et si le galet jouant reste en dedans ou sur le cercle de 4 pieds.



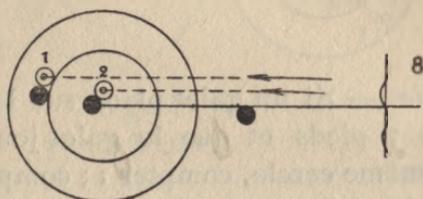
6. *Wick and curlin.* — Un galet placé avec sa face interne à 7 pieds ($2^m, 31$) du *tee*, et sa face avant sur une ligne faisant un angle de 45 degrés avec la ligne du centre.

Si ce galet est touché et que le galet jouant décrit une courbe à l'intérieur ou sur le cercle de 7 pieds, compter 1 ; s'il est touché et que le galet jouant décrive sa courbe à l'intérieur ou sur le cercle de 4 pieds, compter 2.

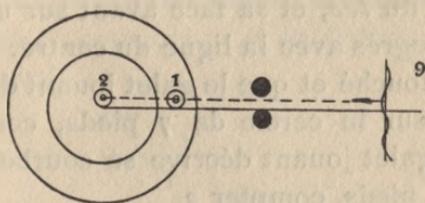


7. *Raising.* — Un galet dont le centre se trouve sur la ligne

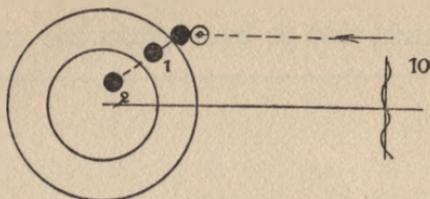
du centre et la face interne à 8 pouces ($0^m,20$) du *tee*. S'il est déplacé à l'intérieur ou sur le cercle de 7 pieds, compter 1 ; compter 2 si c'est sur le cercle de 4 pieds.



8. *Chipping the winner.* — Un galet placé sur le *tee*, un second dont la face intérieure se trouve à 10 pieds ($3^m,30$), touchant juste la ligne du centre et protégeant de moitié le premier placé sur le *tee*, un troisième placé à quatre pieds ($1^m,32$) derrière le *tee*, avec sa face intérieure touchant la ligne du centre, mais du côté opposé au second. Si le galet jouant touche le galet derrière le *tee*, compter 1 ; s'il touche le galet placé sur le *tee*, compter 2.



9. *Drawing though a port.* — Un galet placé avec sa face intérieure sur la ligne de centre à 10 pieds ($3^m,30$) en avant du *tee*, et un second placé parallèlement à lui, et dont la face intérieure se trouve à 2 pieds ($0^m,66$) de la ligne de centre. Si le galet jouant passe entre ces deux galets sans toucher ni l'un ni l'autre, et s'arrête à l'intérieur ou sur le cercle de 7 pieds, compter 1 ; compter 2 si c'est sur le cercle de 4 pieds.



10. *Out wicking*. — Dans le cas de deux ou plusieurs concurrents atteignant le même nombre de points, ils devront rejouer quatre coups en *out wicking*. C'est-à-dire : un galet placé avec sa face intérieure à 7 pieds ($2^m, 31$) du *tee*, et avec son centre sur une ligne faisant un angle de 45 degrés avec la ligne du centre ; s'il est frappé en dedans ou sur le cercle de 7 pieds, compter 1 ; compter 2 si c'est sur le cercle de 4 pieds. Si la partie ne devient pas décisive après ces coups, l'arbitre ordonnera que l'un ou plusieurs des points précédents soient rejoués par les concurrents à égalité.

REGLEMENTS DE SKI

Pour les concours et les courses.

CLUB ALPIN FRANÇAIS

RÈGLEMENT DU CONCOURS INTERNATIONAL ANNUEL DE SKI

ARTICLE PREMIER. — L'organisation du Concours incombe à la Commission des Sports d'Hiver du Club Alpin Français, aidée, s'il y a lieu, par des Commissions locales.

La surveillance et la direction immédiate incombent à un jury désigné par la Commission des Sports d'Hiver et composé comme suit : — *a*) un arbitre, directeur du concours ; — *b*) un starter ; — *c*) cinq juges¹.

Des membres suppléants et des secrétaires peuvent lui être adjoints, avec voix simplement consultative.

ART. 2. — Le jury veille à la stricte observation du présent règlement. Ses décisions prises à la majorité des voix sont sans appel ; en cas de partage des voix, celle de l'arbitre est prépondérante.

Les cas non prévus par le présent règlement sont réglés souverainement avant ou après le concours par la Commission des Sports d'Hiver ; pendant les épreuves par le jury.

ART. 3. — Les membres du jury et des Commissions du concours sont porteurs d'insignes établissant leurs qualités.

ART. 4. — Les concurrents sont classés comme suit : 1° *amateurs* ; 2° *jeunes* ; 3° *guides et porteurs* ; 4° *militaires*.

¹ Un au moins comme juge à l'arrivée et trois pour le saut.

Il peut aussi être établi un classement pour les agents des administrations publiques (douanes, forêts, postes, etc.) et dans les épreuves réservées aux amateurs, un classement régional (pour concurrents nés ou habitant dans la région) et un classement pour les membres des Sociétés de ski affiliées au Club Alpin Français.

ART. 5. — Est qualifié amateur le concurrent qui, pratiquant le ski pour son plaisir et à ses frais, ne recherche dans cette pratique aucun avantage pécuniaire et n'a participé, volontairement et à bon escient, à aucune épreuve dans laquelle figuraient un ou plusieurs professionnels, en dehors des épreuves exclusivement militaires.

Les officiers de l'armée active sont considérés amateurs s'ils remplissent, par ailleurs, les conditions qui viennent d'être définies. Les guides et porteurs et les agents d'une administration publique n'acquièrent pas, par le seul fait de l'exercice de leurs fonctions, la qualité de professionnels.

ART. 6. — Tout concurrent, âgé de 18 ans au moins et remplissant les conditions définies à l'article 5 ci-dessus, est admis aux épreuves d'amateurs.

ART. 7. — Est qualifié « jeune » tout concurrent âgé de moins de 18 ans au moment du concours.

ART. 8. — Les courses de guides et porteurs sont réservées aux guides et porteurs pourvus d'un diplôme ou d'une médaille d'une Société alpine, française ou étrangère, ou d'une Compagnie de guides régulièrement organisée.

ART. 9. — Des épreuves spéciales sont organisées pour les skieurs militaires, de concert avec l'autorité militaire. Les hommes de troupe (sous-officiers, caporaux et soldats) ne peuvent prendre part qu'à ces épreuves.

ART. 10. — Le classement pour les Sociétés de ski affiliées se fera, s'il y a lieu, par équipes comprenant trois skieurs, mais il ne sera procédé à ce classement que si trois sociétés au moins prennent part à l'épreuve.

ART. 11. — En cas de contestation sur les classifications établies à l'art. 4, la Commission des Sports d'Hiver statue souverainement.

ART. 12. — Le concours comprend au minimum les épreuves nationales et internationales suivantes :

A) *Epreuves nationales*. — 1° Course de fond pour amateurs ; 2° Course de fond pour jeunes ; 3° Concours de saut pour amateurs.

B) *Epreuves internationales*. — 1° Course de fond pour amateurs et guides et porteurs ; 2° Concours de saut pour amateurs et guides et porteurs.

ART. 13. — En dehors des épreuves ci-dessus, qui font obligatoirement partie du concours, d'autres épreuves spéciales, nationales ou internationales, peuvent être organisées, telles que : concours de saut pour jeunes, courses de dames, courses de pente, de vitesse, de style, d'arrêt, concours militaires, etc., etc., à la condition qu'elles n'apportent aucun obstacle à l'exécution intégrale des épreuves obligatoires.

ART. 14. — Les épreuves nationales et internationales de même nature peuvent avoir lieu sur le même parcours ou la même piste, le même jour et à la même heure, mais les résultats en seront appréciés séparément.

ART. 15. — Il en est de même dans les épreuves de saut internationales : les amateurs et les guides ou porteurs peuvent sauter en même temps sur le même tremplin, mais leurs résultats sont appréciés séparément.

ART. 16. — Le parcours doit comporter un développement minimum de 15 kilomètres pour les courses de fond nationales ou internationales ; il peut être le même pour ces deux catégories d'épreuves ; le parcours doit être de 10 kilomètres au moins, de 20 kilomètres au plus pour les courses de jeunes.

ART. 17. — La piste doit être jalonnée de façon suffisamment apparente, même en cas de brouillard (fanions, banderoles, etc.). Elle sera marquée dans toute sa longueur de deux traces faites la veille du concours au plus tôt, sinon le jour même de la course.

ART. 18. — Dans aucun cas, on ne doit passer à l'intérieur de l'angle formé par trois jalons consécutifs, ni s'écarter de la piste.

ART. 19. — Dans toute course de fond, on fait partir les coureurs

dans un ordre fixé d'avance par le sort (art. 43) et à un intervalle de temps suffisant déterminé par le jury.

ART. 20. — Le starter se place de côté par rapport aux coureurs. Il doit s'assurer qu'ils sont prêts en leur adressant la question : « Êtes-vous prêts ? », puis il donne le signal du départ par le mot « Allez » et en abaissant en même temps son fanion ou drapeau.

ART. 21. — Si le starter tient le départ pour faux, il doit l'annuler en criant : « Départ nul. » Tout coureur se refusant à tenir compte de cet ordre du starter est disqualifié.

ART. 22. — L'établissement de l'heure exacte du départ de chaque coureur est du ressort du starter ; des chronomètres, porteurs d'une montre marquant le 1/5 de seconde lui sont adjoints, qui tiennent le procès-verbal des départs. L'un de ces chronomètres devra être un chronomètre officiel de la Commission des Sports d'Hiver du Club Alpin français.

ART. 23. — On croise par la droite, on devance par la gauche. Nul ne peut gêner un concurrent qui veut le dépasser ; le passage doit être livré à la première demande de « piste libre ».

ART. 24. — Au but, qui doit être bien apparent, fonctionne un juge pour l'arrivée, lequel constate l'ordre dans lequel les coureurs franchissent, sur leurs skis, la ligne du but. Le passage du pied qui est en avant décide. Deux chronomètres tiennent, dans les mêmes conditions qu'à l'article 22, le procès-verbal des arrivées. Les heures, une fois établies officiellement, ne peuvent être contestées.

ART. 25. — Dans une course de fond, le résultat d'un coureur ne compte que si le temps maximum, fixé d'avance par le jury, n'a pas été dépassé.

ART. 26. — En cas d'égalité, les concurrents sont classés *ex-æquo*.

ART. 27. — Les appareils d'adhérence artificielle, y compris les peaux de phoque, sont interdites pour toutes les épreuves obligatoires. Une disposition spéciale du programme peut en autoriser exceptionnellement l'emploi dans les épreuves nationales obligatoires.

Dans les concours de sauts, il est interdit de fixer l'arrière des skis

aux pieds à l'aide d'anneaux en caoutchouc ou autres appareils du même genre.

ART. 28. — Tous les sauts ont lieu sans bâton. La longueur du parcours d'élan est déterminée, pour chaque série, par le jury et est obligatoire pour tous les coureurs de la même série : il en sera de même pour le point, situé sur la pente du tremplin, que le concurrent doit atteindre sans chute pour que le saut soit « réussi ».

ART. 29. — Les juges sont au nombre de trois. Ils doivent se placer de façon à suivre des yeux les concurrents depuis le départ jusqu'au bas de la piste de saut.

ART. 30. — Pour chaque saut, l'avis de « piste libre » est signalé par l'un des juges au starter qui donne le signal du départ.

ART. 31. — La longueur du saut se mesure, sur la pente, depuis le bas du tremplin jusqu'au point où le talon du pied qui est en arrière a touché la piste. Cette longueur est déterminée par deux adjoints au moyen d'une cordelette ou ruban portant des repères en couleur de 50 en 50 centimètres. Il est interdit de communiquer au public la longueur des sauts pendant les épreuves.

ART. 32. — Chaque concurrent a droit à quatre sauts, dont les trois meilleurs comptent pour le classement.

ART. 33. — Dans l'appréciation, le saut est considéré en entier du commencement à la fin ; la tenue du sauteur obtient le plus fort coefficient.

ART. 34. — Chaque juge apprécie séparément et donne, pour chaque saut, une note entre 0 et 20. Les points des trois meilleurs sauts de chaque sauteur sont additionnés et le total, divisé par 6 (nombre de sauts plus nombre des juges) donne le classement. Si deux concurrents obtiennent le même nombre de points, la préférence est donnée à la meilleure moyenne de saut.

ART. 35. — Ne sont classés dans les concours de saut que les concurrents ayant atteint une longueur minima déterminée par le jury.

ART. 36. — Lorsqu'il y a lieu de tenir compte simultanément de résultats d'une course de fond et d'un concours de saut, on opère

ainsi : le premier de chaque épreuve reçoit un point, le second deux points, le troisième trois points, etc. Le concurrent qui obtient le plus petit total de points est le gagnant. En cas d'égalité de points, la préférence est donnée au meilleur temps dans la course de fond.

ART. 37. — Il est créé un championnat national de ski réservé aux amateurs français et aux étrangers résidant en France et faisant partie depuis trois mois au moins du Club Alpin Français ou d'une Société de ski affiliée. Le titre de champion de France sera acquis, à la suite du concours et jusqu'au concours suivant organisé par le Club Alpin Français, à celui des concurrents, ayant pris part aux deux épreuves nationales de fond et de saut, qui occupera la première place dans le classement obtenu par la combinaison des résultats des deux épreuves conformément aux prescriptions de l'article.

ART. 38. — Les demandes d'inscriptions doivent être adressées dans le délai fixé par le programme du concours directement ou par l'intermédiaire des Commissions locales d'organisation, à la Commission des Sports d'Hiver du Club Alpin Français, 30, rue du Bac, à Paris, par lettre ou par télégramme confirmé par lettre. Les demandes tardives ne seront admises que sur décision spéciale du jury.

ART. 39. — Les demandes d'inscription¹ doivent mentionner :

A) L'épreuve ou les épreuves dans lesquelles le signataire désire concourir et dans quelles catégories (amateurs, jeunes, guides et porteurs) ;

B) Ses noms, prénoms, âge, nationalité, adresse exacte, éventuellement (classement par Sociétés affiliées) le nom de la Société de ski à laquelle il appartient ;

C) Une adhésion au règlement du concours.

A la demande devra être annexée une autorisation écrite de leurs parents ou tuteurs s'il s'agit de jeunes et pour les amateurs étrangers désirant être classés dans le championnat national, dans les termes de l'article 37, une attestation du président de la section du Club Alpin Français ou de la Société de ski affiliée à laquelle ils appartiennent, certifiant qu'ils remplissent les conditions prescrites par cet article.

ART. 40. — Aucun droit d'inscription ne sera perçu pour le concours.

¹ Des formules d'inscription sont mises à la disposition des concurrents.

ART. 41. — Le programme du concours doit indiquer l'heure du commencement de chaque épreuve et, s'il y a lieu, du départ de chaque catégorie de concurrents.

ART. 42. — Tout concurrent doit se trouver au point de départ cinq minutes au moins avant l'heure fixée pour ce départ.

ART. 43. — Au départ, chaque coureur reçoit un numéro attribué d'avance par voie de tirage au sort et qui fixe le rang. Ce tirage au sort a lieu publiquement dans les conditions déterminées par le programme. Chaque coureur doit porter cet insigne bien en évidence et le rendre à l'arrivée.

ART. 44. — Les concurrents régulièrement inscrits pour une des épreuves peuvent seuls y prendre part, les entraîneurs sont interdits. Toute entente clandestine entre concurrents, toute manœuvre déloyale de l'un d'eux à l'égard des autres entraînent sa disqualification définitive.

Les spectateurs doivent s'abstenir de toute intervention, sauf pour porter secours à un concurrent en danger, mais leur intervention peut, sur décision du jury, entraîner la disqualification du coureur pour l'épreuve considérée.

ART. 45. — Les skis de tout système sont admis.

ART. 46. — Les concurrents doivent se conformer strictement aux avis que leur donnent les membres du jury.

ART. 47. — Toute course qui ne réunit pas au moins deux concurrents est abandonnée en principe ; elle peut cependant être maintenue si l'unique concurrent qui se présente au départ le fait dans l'intention d'obtenir le diplôme de skieur défini à l'article 50.

ART. 48. — Le jury peut, en cas de circonstances atmosphériques défavorables ou lorsqu'il y a nécessité absolue, retarder, abrégé ou même supprimer une épreuve quelconque ; les décisions prises doivent être affichées au même endroit que le programme officiel du concours.

ART. 49. — Les prix consistent exclusivement en diplômes, objets d'art, de sport ou autre. Des prix en espèces peuvent cependant être

constitués pour les guides et porteurs. Dans chaque épreuve, le nombre de prix est déterminé par le jury. Il sera, en principe, d'un prix par cinq concurrents classés.

ART. 50. — Un diplôme de skieur pour amateurs et guides peut être décerné à la suite du concours et sur leur demande, aux concurrents de nationalité française qui ont satisfait aux conditions suivantes :

Avoir pris part à la course de fond nationale pour amateurs et avoir accompli le parcours dans un temps fixé par le jury avant le départ de la course. Avoir pris part au concours de saut et, sur les trois sauts prescrits, en avoir réussi au moins deux en atteignant ou dépassant le minimum de longueur fixé par le jury.

Les résultats obtenus par les candidats sont transmis à cet effet par le jury à la Commission des Sports d'Hiver.

ART. 51. — La Commission des Sports d'Hiver du Club Alpin Français est seule qualifiée pour délivrer les diplômes mentionnés à l'article 50 ; les diplômes sont signés par le président du Club Alpin Français et le président de la Commission des Sports d'Hiver.

ART. 52. — Les résultats des diverses épreuves sont publiés à la fin du concours. La Commission des Sports d'Hiver du Club Alpin Français les transmet à la Direction Centrale, à la séance du mois suivant celui du concours, accompagnés des procès-verbaux établis par le jury pour chaque épreuve.

ART. 53. — Toute réclamation doit être adressée à l'arbitre séance tenante ou, au plus tard, aussitôt après la course. Passé ce délai, elle ne peut plus être prise en considération. L'arbitre peut exiger que la réclamation soit formulée par écrit.

Le réclamant a la faculté d'en appeler devant le jury de la décision de l'arbitre. Le jury prononce en dernier ressort et en se conformant aux prescriptions du présent règlement ; sa décision doit être prise avant la distribution des récompenses ; elle sera publiée.

ART. 54. — Le Club Alpin Français décline toute responsabilité en ce qui concerne les accidents pouvant survenir, malgré les précautions prises, soit aux concurrents soit aux spectateurs.

A N N E X E A U RÈGLEMENT DE SKI

I

INSTRUCTIONS POUR LES COURSES DE FOND

LES pistes devront comprendre des montées, des descentes et du terrain horizontal, autant que possible par parties égales et fréquemment alternées. Les montées prolongées sont à éviter, surtout vers la fin du parcours ; on les évitera, avec plus de soin encore, dans les courses de « jeunes ». Les distances (art. 16) seront mesurées à la chaîne.

Le parcours de la course sera tracé aussi distinctement que possible à l'aide de fanions ou de morceaux de toile ou de papier de couleur ; les meilleures couleurs sont le bleu, le rouge et le jaune.

En cas de chute de neige dans la nuit précédant le concours, il sera utile de tracer de nouveau la piste immédiatement avant la course,

Des contrôleurs pourront être placés à des points convenables pour surveiller la course, empêcher de prendre des raccourcis : ils seront munis d'instructions spéciales par le jury. Autant que possible, ils devront être informés du nombre de partants.

Le concurrent se sachant, de source certaine, le dernier, devra en avertir le contrôleur devant lequel il passe, lui signaler les abandons ou les accidents.

Le départ est donné ainsi qu'il est dit aux articles 19 et suivants.

Le jury, s'il le juge nécessaire, aura la faculté de faire suivre la piste des concurrents par un peloton de skieurs, afin de porter aide en cas de besoin.

L'arrivée devra être marquée de façon très visible, autant que pos-

sible par deux poteaux ornés de drapeaux et séparés de 4 à 5 mètres. Tout stationnement sur la piste sera formellement interdit.

Il sera utile d'avoir à l'arrivée un abri couvert pour le jury, et à proximité de l'arrivée un local chauffé où les concurrents peuvent se changer et trouver des boissons chaudes.

II

INSTRUCTIONS POUR LE CONCOURS DE SAUT

La piste d'élan doit présenter, sur une longueur minima de trente mètres avant le tremplin, une pente d'environ 30 degrés.

Le tremplin doit avoir, au minimum, un mètre de hauteur et une largeur de 2 mètres. La transition entre la pente de la piste d'élan et du tremplin, horizontal ou légèrement incliné en sens inverse, doit être progressive.

La pente de la partie de la piste d'issue, sur laquelle retombent les concurrents, sera au moins égale à celle de la piste d'élan, environ 24 à 30 degrés.

Sur toute la longueur de la piste de saut, des skieurs en nombre suffisant seront échelonnés pour effacer avec leurs skis les traces de chute. Aussitôt que la pente au-dessous du tremplin sera devenue mauvaise, ces skieurs s'emploieront à la rendre unie ; ils veilleront à ce que le tremplin et la piste ne soient pas trop durs, ni gelés.

Les points de 0 à 20 sont comptés de la manière suivante, sans tenir compte de la longueur du saut :

20 à 16	très bon saut
15 à 11	bon saut
10 à 6	saut passable
5 à 0	mauvais saut.

Les qualités exigées d'un sauteur de premier ordre sont les suivantes : à la descente, avant le tremplin, le corps doit être droit, le buste jusqu'à la ceinture légèrement penché en avant, et les jambes ployées au moment de l'élan.

Dans l'air, le corps doit être droit, bien équilibré, les jambes bien

allongées, maintenant les skis avec assurance ; l'équilibre peut être maintenu par des mouvements de bras, mais non saccadés, les skis doivent rester collés l'un à l'autre. Au départ du tremplin, leur position sera presque horizontale et au moment du contact avec la piste, ils seront parallèles à la pente et toujours dans le même plan. A l'arrivée au sol, le sauteur doit fléchir sur les jambes, en avançant un de ses skis, se relever le plus tôt possible et reprendre la position correcte qu'il devait avoir au départ.

Un saut exécuté ainsi est coté comme très bon saut (de 20 à 16).

Sont considérés comme bon saut de (15 à 11) ou seulement saut passable (de 10 à 6), ceux qui, quoique réussis, ne réunissent pas toutes les conditions qui viennent d'être énumérées. Notamment, ne fait qu'un saut passable, le concurrent qui, dans l'air, est obligé de rétablir son équilibre par des mouvements brusques ou désordonnés ; qui, à l'arrivée au sol, laisse tomber l'arrière de ses skis les premiers, ou encore qui chancelle, et met un certain temps à retrouver son parfait équilibre.

Accomplit un mauvais saut (de 5 à 1) le concurrent qui descend la pente, avant le tremplin, le corps courbé et les jambes fléchies, ou qui, par de petits sauts, ou en courant sur ses skis, cherche à augmenter sa vitesse ; celui qui, au bord du tremplin, saute trop tôt ou trop tard, ayant ainsi beaucoup de peine à retenir son équilibre.

Enfin, reçoit 0, tout coureur qui tombe avant l'arrivée au tremplin, qui tombe à l'arrivée au sol ou après ; il peut toutefois, dans ce dernier cas, recevoir de 1 à 5, s'il a réussi une partie de la descente, mais cela dépend de la cause de la chute. Si celle-ci est causée par une mauvaise position des skis, le coureur reçoit la note 0.

Ainsi qu'il est dit à l'article 35, ne sont classés dans des concours de saut que les concurrents qui ont atteint la longueur minima exigée par le jury.

Cette longueur minima s'obtient de la façon suivante : on additionne les plus longs sauts de chaque coureur, on divise ce total par le nombre des concurrents, et on diminue de trois mètres la longueur ainsi obtenue.

Toutefois, si le jury estime cette longueur trop élevée, il peut encore la diminuer de trois mètres.

Les arrêts admis sont le Télémark et le Christiania.

Un arrêt élégant et sûr augmentera légèrement la somme des points

lors du classement définitif des concurrents par le jury, mais chaque juge ne donnera pas de points supplémentaires pour un arrêt bien réussi, il ajoutera simplement à la note attribuée à chaque saut le signe (+) ou moins (-), suivant que l'arrêt est bon, mauvais ou nul.

RÈGLEMENTS DU TOBOGGANING

Pour les concours et les courses.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL

ARTICLE PREMIER. — Les commissaires tireront au sort l'ordre des départs.

ART. 2. — Les concurrents partiront aux intervalles fixés par les commissaires, à l'heure et dans l'ordre indiqués sur la liste officielle.

ART. 3. — Une ligne de départ sera tracée en travers de la piste et ne devra pas être dépassée par aucune partie du toboggan avant le signal du départ.

ART. 4. — Les concurrents montant des luges partiront sans élan et assis sur leur toboggan.

Ceux, montant des skeletons, partiront comme il leur plaira, aussitôt le départ donné.

ART. 5. — Tout concurrent doit terminer le parcours sur son toboggan, sans le tirer, le porter ou le pousser, excepté en cas de chute ou pour éviter un obstacle; dans l'un ou l'autre cas, il devra reprendre sa place sur son toboggan dès qu'il le jugera convenable, mais dans la limite d'une distance raisonnable.

ART. 6. — Un concurrent rejoint par un autre devra serrer sa gauche pour permettre à celui qui le rejoint de le dépasser franchement sur la droite.

ART. 7. — Si un concurrent part avant le signal, le starter en référera aux commissaires qui pourront soit le déclasser, soit en décider autrement selon leur guise.

ART. 8. — En cas de dead-heat pour la première place, les concurrents à l'égalité recourront à l'heure fixée par les commissaires, à moins qu'ils ne s'entendent à l'amiable. En cas de dead-heat pour les autres places, les commissaires en présence des concurrents, tireront au sort le classement.

ART. 9. — En cas de dead-heat, si l'on recommence la course, les concurrents ne pourront ni changer de toboggan, ni modifier d'aucune façon les conditions de la course.

Si un toboggan a été abîmé dans la première manche au point que les commissaires le jugent hors de service, il pourra être changé avec le consentement des commissaires.

ART. 10. — Toute réclamation devra être adressée aux commissaires aussitôt après la course. Leur décision sera sans appel.

CODE DE BOBSLEIGH

DE L'UNION DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES DE SPORTS ATHLÉTIQUES

GÉNÉRALITÉS

ARTICLE PREMIER. — La direction de toute course de bobsleighs sera confiée à un jury nommé par le club organisateur, sauf pour le Championnat de France où le jury sera désigné par la Commission centrale des Sports d'Hiver de l'U. S. F. S. A.

ART. 2. — Le jury comprend : un starter, un juge à l'arrivée, deux chronomètres, un ou plusieurs commissaires, dont les fonctions seront d'assurer la régularité de l'épreuve.

Les décisions du jury sont sans appel.

ART. 3. — Chaque équipe portera ses couleurs propres ou celles de son club et un insigne distinctif, de préférence une écharpe avec le nom de son bob.

ART. 4. — Toute course annoncée devra être courue.

En dehors du cas de force majeure, le jury ne pourra remettre une course qu'avec le consentement de la majorité des capitaines des bobs engagés.

Toute course n'ayant pas réuni au moins trois engagements sera annulée.

ART. 5. — On ne tiendra aucun compte de la différence de poids entre les bobs ou de leur mode de direction, à cordes ou à volant, ni de l'âge ou du sexe des équipiers dont le nombre pourra varier de trois à huit.

ART. 6. — Toute annonce d'une course devra mentionner :

La nature de la piste, neige ou glace, sa longueur exacte, son tracé, son profil et sa cote ;

La date de clôture des engagements et leur montant ;

Le nombre des prix et leur nature ;

Les conditions du départ, lancé ou arrêté.

ART. 7. — Après la clôture des engagements, il ne sera plus accepté d'engagement qu'à droit double, la dernière limite en étant fixée une heure avant le départ.

Les engagés tardifs partiront les derniers, dans l'ordre de leur engagement.

Aucun engagement tardif ne sera accepté dans le Championnat de France.

ART. 8. — En cas d'annulation d'une course pour un motif quelconque, et dans l'impossibilité d'en aviser à temps les intéressés, le droit d'entrée ne sera remboursée qu'aux équipes présentes au départ.

ART. 9. — Dans toute course interclubs, chaque club engagé aura droit à se faire représenter par un délégué auquel le jury fournira tous les moyens de s'assurer de la régularité de l'épreuve.

ART. 10. — Les demandes d'homologation de records ne pourront être adressées à l'U. S. F. S. A. que si la course a été chronométrée par deux chronométreurs officiels, et la piste mesurée par un géomètre arpenteur.

La mensuration de la piste se fera sur l'axe de la piste la partageant en deux parties égales.

ART. 11. — Toute réclamation concernant la qualification d'une équipe devra être adressée avant la course au jury qui en décidera. Les réclamations concernant la course elle-même seront adressées verbalement et confirmées par écrit au jury aussitôt après la course. Pour le Championnat de France, les réclamations seront adressées au délégué de la Commission centrale et le classement définitif qu'après l'homologation des résultats par la Commission.

ART. 12. — Les règlements particuliers d'une épreuve ne seront autorisés qu'après avoir été soumis à l'approbation de la Commission

centrale, s'ils ne s'écartent pas manifestement de l'esprit des présents règlements.

RÈGLEMENTS DES COURSES

ART. 13. — L'ordre des départs sera tiré au sort par les capitaines en présence du jury.

Les départs seront espacés de façon qu'il ne puisse y avoir deux bobs en course en même temps.

Des équipes ne pourront changer de numéro de départ qu'avec le consentement du jury et de la majorité des capitaines.

ART. 14. — Les courses se disputent en une seule ou en plusieurs manches.

Dans ce dernier cas, le classement se fera par addition des temps de chaque manche, la victoire revenant à l'équipe ayant effectué le meilleur temps total.

ART. 15. — Il sera remis au capitaine avant le départ un bulletin de course indiquant le numéro de l'équipe, le nom du club, du capitaine et des équipiers.

Après l'arrivée, ce bulletin sera remis au juge à l'arrivée, afin qu'il puisse constater que l'équipe a bien passé le poteau au complet et sans changement.

ART. 16. — Selon le profil de la piste ou le mode de chronométrage employé, le départ se donnera arrêté ou lancé.

Départ arrêté. — On place le bob sur la ligne de départ sans que son avant la dépasse. Le starter demande : « Etes vous prêts ? » — « Oui. » — « Attention » ; — et compte les secondes : « cinq, quatre, trois, deux, un, go ». — Si le starter juge le départ mauvais, il sifflera deux fois pour arrêter le bob et redonnera un second départ. Toute équipe n'obéissant pas à l'ordre du starter sera déclassée. Les équipiers, dès le signal du départ, pourront lancer leur bob en courant à côté sur la distance qui leur conviendra.

Départ lancé. — On place le bob en arrière de la ligne de départ à un point déterminé par le starter. Le bob partira à l'injonction du

starter : « Partez », et on prendra le temps au moment où son avant coupera la ligne de départ.

ART. 17. — Toute équipe non prête à partir à l'appel de son numéro, perd son rang et ne peut prendre le départ qu'après les autres, même les engagés tardifs, s'il y en a.

Toute équipe se présentant après le départ du dernier bob, ne sera pas admise à courir.

ART. 18. — Les équipiers peuvent descendre en cours de route pour relancer leur bob ou pour changer de route. Ils sont tenus de ne pas rester sur la piste après la descente ou en cas de chute.

ART. 19. — Si une équipe n'a pas été chronométrée, le jury l'autorisera à recourir au moment qu'il fixera.

ART. 20. — *Pénalités.* — Pourra être déclassée ou disqualifiée, l'équipe :

- 1° Ne se présentant pas au départ à l'heure fixée ;
- 2° N'ayant pas effectué le parcours de la course ;
- 3° Partant avant le commandement de « go » ou après la ligne de départ ;
- 4° Dont un ou plusieurs équipiers, en cas de chute, n'auraient pas utilisé la piste de course pour rejoindre leur bob ;
- 5° Qui sera incomplète à l'arrivée ou qui aura changé d'équipier en route ;
- 6° Ayant, en cas de chute, accepté l'aide de personnes étrangères pour se relever ou prendre une nouvelle lancée ;
- 7° Ayant utilisé un objet quelconque pour activer la marche du bob ;
- 8° Ayant employé des manœuvres déloyales pour retarder la marche de ses concurrents. Tout cas de ce genre sera porté à la connaissance de la Commission centrale, qui en décidera.

ART. 21. — En cas de dead-heat pour la première place, le jury fera recourir les équipes à égalité, à moins qu'elles ne s'entendent à l'amiable.

ART. 22. — Il est permis de lester son bob, sauf avec des sacs de sable ou toute autre matière susceptible de gêner la marche des concurrents, en se répandant sur la piste.

ART. 23. — Les temps des premiers ne seront pas communiqués aux suivants et l'on ne donnera aucune indication relative à l'état de la piste ou d'un endroit dangereux.

ART. 24. — Le jury pourra faire courir un concurrent ayant subi en cours de route un empêchement indépendant de sa volonté.

ART. 25. — Dans le cas de force majeure ou imprévu, le jury sera seul juge des décisions à prendre.

ART. 26. — Il est interdit de s'entraîner sur la piste le jour de la course, sauf décision contraire du jury.

ART. 27. — L'Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques et ses sociétés affiliées déclinent toute responsabilité pour les accidents pouvant survenir au cours des épreuves de bobs organisées par elles.

STATIONS HIVERNALES

EN FRANCE

Nous ne comprendrons dans cette rubrique que les stations vraiment aménagées pour les sports d'hiver et où l'on soit assuré de trouver des hôtels et des pistes.

CAUTERETS, 950 mètres d'altitude (Hautes-Pyrénées). Célèbre station d'eaux thermales. Pentcs douces et excursions pour le ski. Patinoire. Piste de luges et de bobsleigh.

Club pyrénéen Cauterets-sports, Ski Club Cauteretsien, M. Meillon.

A été en 1910 l'une des stations choisies par le Club Alpin pour son concours, ainsi qu'en 1911 par le Touring Club.

CHAMONIX, 1034 mètres d'altitude (Haute-Savoie). Assis au bord de l'Arve, au pied du Mont-Blanc, Chamonix est une station estivale réputée où d'après les derniers recensements passent 180.000 touristes pendant l'été. Sa population est de 2.500 habitants.

Lancée depuis 1907 comme station hivernale, Chamonix a aussitôt connu le succès. Aidée en cela par les grands clubs français, le Club Alpin Français, le Club des Patineurs de Paris, le Touring Club de France, Chamonix a connu la vogue immédiate. Le Club des Sports Alpins, le Club Alpin (section de Chamonix), le Bobsleigh Club de France, le Comité des Sports d'hiver y organisent chaque saison d'importants concours de ski, de luge et de bobsleigh.

L'organisation du patinage a été assumée jusqu'ici par le Club des Patineurs de Paris qui amène chaque année une caravane de plus en plus nombreuse.

La patinoire, située sur la route d'Argentières, au bord de l'Arve, occupe une superficie de 4.500 m².

L'on y a disputé chaque année un superbe tournoi international de hockey pour la Coupe de Chamonix, offerte par la Municipalité et auquel cinq nations ont pris part en 1909.

Les championnats de France de patinage se disputent également sur cette patinoire.

Une épreuve importante, le Challenge de la *Vie au Grand Air*, affecté à la course de l'heure, s'y court également depuis deux ans.

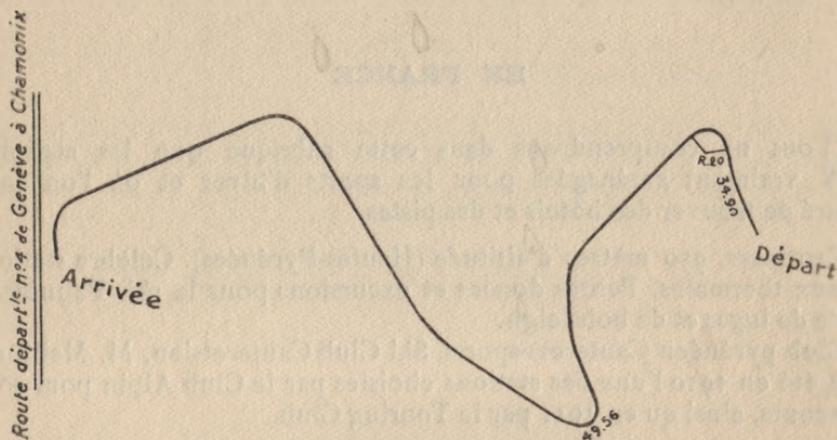


Fig. 89. — La piste de Brévent à Chamonix.

Les concours internationaux de ski y ont remporté chaque année le plus légitime succès.

Une belle coupe offerte par M. E. Barron, récompense le vainqueur de la course de fond en ski.

D'excellents tremplins de saut installés aux Frasses sur les indications du norvégien Durban-Hansen ont été le théâtre de beaux exploits.

Les pentes sont douces et agréables pour les débutants. Il y a de jolies excursions à faire en ski au col de Balme, au col de Voza, à Argentières, au Planet.

Le ski-kjoring s'y pratique couramment sur les routes avoisinantes.

Chamonix a la gloire de posséder le champion de France de ski, le jeune Alfred Couttet, qui s'est fait si bien remarquer même en Norvège aux derniers concours d'Holmenkollen et de Lillehamer.

Chamonix possède deux pistes de luges spécialement créées à cet effet.

La piste de bobsleigh du Brévent mesure 1.600 mètres. Partant des bois du Brévent à 1.229 mètres d'altitude, elle aboutit à la grande route avec une différence de 189 mètres d'altitude après quatre virages assez raides. La piste est très rapide et le dernier record établi en 1 m. 28 s. par de La Frégeolière le prouve suffisamment.

La remontée des bobs se fait par traction animale sur un chemin spécial, mais on a mis à l'étude un projet de treuil pour remédier à cet inconvénient.

Les principales épreuves de bobs sont la Coupe-Challenge du Mont-Blanc et la grande course internationale. De nombreux concours de luges réunissent chaque fois un lot imposant de concurrents.

Chamonix est en somme une station hivernale tranquille et pour familles, mais où le sport est très actif. C'est ainsi que pendant la saison 1908-1909, le Comité des sports d'hiver a fait exécuter complètement un programme très chargé comportant des concours de tous genres depuis le 25 décembre jusqu'au 15 février. Chamonix semble être pour le moment la station française la mieux organisée pour les sports d'hiver.

GÉRARDMER, de 668 à 1.366 mètres (Vosges). A proximité de Nancy, Épinal, Remiremont, Saint-Dié.

Point de départ pour les excursions en ski au col de la Schlucht, au Honeck, au ballon d'Alsace, au Donon. Tremplins pour sauts en ski.

Pistes de ski piquetées sur plus de 40 kilomètres.

Patinoire sur le lac dont la superficie est d'environ 120 hectares, d'une longueur de 2 km. sur 900 mètres de largeur.

Pistes de bobsleighs de 1.800 mètres. Pistes spéciales et glacées.

Piste de luges de 400 mètres. Pistes spéciales de remontée.

Société des sports d'hiver de Gérardmer, M. Langeron.

Une partie de la Grande Semaine du T. C. F. de 1910 s'est déroulée à Gérardmer.

Le patinage à voile et l'ice-yatching ainsi que le ski attelé sont possibles sur le lac. Jolies excursions en traîneau.

GEX, 650 mètres (Ain). Au pied du Jura, à proximité de Genève. Le ski se pratique à Gex, au Pailly, à la Faucille.

Piste sur route pour bobs et luges de 12 km. de long. C'est la station hivernale de Genève qui à chaque concours fournit un nombre considérable de concurrents.

Patinoire de 500 mètres carrés.

LE LIORAN, 1.152 mètres (Cantal). Station excellente pour le ski, à proximité de Murat et de Vic-sur-Cère.

On peut y faire de la luge et du bob sur les routes, mais il n'y a pas de patinoire.

Une partie du concours du Club Alpin de 1911 s'y déroulera.

Ski-Club du Lioran, M. Prompsal.

LUCHON, 630 mètres (Haute-Garonne). Le ski y est facilement praticable. Patinoire sur lac naturel.

Pistes de bobs et luges sur les pentes de la Chaumière avec remontée mécanique par le funiculaire.

On aménage actuellement au-dessus de Luchon, à Superbagnères (1.800 mètres), une nouvelle station hivernale qui, disposant de capitaux importants, sera à même de faire des installations de pistes modèles.

La Grande Semaine du T. C. F. de 1911 se déroulera en partie à Luchon.

Société des sports d'hiver de Luchon, M. Dardenne.

MONT-DORE, 1.050 à 1.500 mètres (Puy-de-Dôme). A proximité de Clermont-Ferrand, au pied du Sancy.

Excellents terrains de ski, chutes fréquentes de neige.

Patinoire, piste de luges et de bobs.

Une partie du concours du C. A. F. s'y déroulera en 1911 et du T. C. F. en 1912.

Ski-club du Mont-Dore, M. Lagaye.

MOREZ, 800 mètres (Jura). Excellente région pour le ski, plusieurs tremplins de sauts, piste de luges de 8 km. de longueur, piste de bobs de 3 km., patinoire de 1.500 mètres carrés.

Union Athlétique Morézienne.

Le concours du Club Alpin de 1909 a eu lieu à Morez.

LE REVAR, 1.600 mètres (Savoie). Au-dessus d'Aix-les-Bains, auquel il est relié par un funiculaire fonctionnant le dimanche, le mardi et le jeudi en hiver.

Le plateau du Revard est le champ idéal pour le ski, s'étendant avec les pentes les plus variées sur une longueur de 15 km. et 3 km. de largeur. Piste de luges et de bobs.

Une piste spéciale de bobs ainsi qu'une patinoire seront créés pour l'hiver de 1912.

Club des sports d'hiver, Aix-Revard-Chambéry, M. Domenget.

Outre ces stations qui sont aménagées pour recevoir les sportsmen d'hiver, il faut citer Bagnères de Bigorre, Briançon, Eaux-Bonnes, le Monestier de Clermont, Nantua, Pralognan, le Sappey, Samoëns, Saint-Claude, le mont Pilat, Peira-Cava, Thorenc, où il est possible de pratiquer le ski et quelques autres sports d'hiver sans que les aménagements spéciaux actuels nous permettent de les classer parmi les véritables stations hivernales françaises.

EN SUISSE

ADELBODEN. — 1.356 mètres d'altitude, canton de Berne ; club de sports d'hiver fondé en 1908, fournit des skis, des guides et des professeurs à ses membres, organise des concours de patinage, de ski, de toboggan, dans la première semaine de février.

ANDERMATT. — 1.444 mètres d'altitude, canton d'Uri. Beaux champs de ski. Concours et cours de ski. Belles excursions à faire. Patinage. Tobogganing.

AROSA. — 1.800 mètres d'altitude. Canton des Grisons. A proximité de Davos et de Coire. Station tranquille où l'on pratique le patinage, le curling, le ski et le tobogganing sur la route de Rütli.

LES AVANTS. — 972 mètres d'altitude. Canton de Vaud. A 10 kilomètres de Montreux, à 12 kilomètres de Vevey. L'une des plus anciennes stations hivernales. Possède une belle patinoire sur laquelle se disputent de nombreux matches de hockey, entre les Avants Hockey Club et les équipes internationales, de belles pentes pour le ski, une piste renommée pour le bobsleigh de 3 kilomètres de longueur.

Le mouvement sportif y est très actif et d'excellents sportsmen y président. *Les Avants Hockey Club* : M. Dufour, Les Avants.

BERGUN, 1.370 mètres. Canton des Grisons, à 30 km. de Saint-Moritz. Vastes champs de ski, piste de bobs de 6 km. de longueur sur la route de Preda à Bergun, patinoire.

CAUX. — 1.100 mètres d'altitude. Canton de Vaud. L'une des plus importantes stations hivernales de la Suisse française. Villégiature très élégante située au pied des rochers de Naye et jouissant d'une vue merveilleuse sur le lac Léman.

La piste pour lugeurs d'une longueur d'environ 3.200 mètres avec une différence de niveau de 500 mètres part de Crêt d'y-Bau, traverse Caux et aboutit à Glion. Le chemin de fer circule sans interruption entre le départ et l'arrivée et transporte les lugeurs pour une somme modique. Caux possède deux belles patinoires avec des vestiaires fort bien aménagés. L'on y pratique le curling, le hockey et le ski.

Caux Hockey Club : M. Eulenstein, Palace Hôtel.

CELERINA. — 1.724 mètres d'altitude. Canton des Grisons. Situé presque à l'arrivée de la Bobsleigh Run et de la Cresta Run de Saint-Moritz.

Possède une superbe patinoire de 8.000 mètres carrés et une autre spéciale pour le curling. Sept heures d'insolation par jour. A dix minutes de Samaden, à quinze minutes de Pontresina, à quinze minutes de Saint-Moritz. Station très tranquille et qui fait contraste avec l'agitation de Saint-Moritz, sa grande voisine.

Public Schools Winter Sports Club.

CHATEAU D'OEX. — 1.000 mètres d'altitude. Canton de Vaud. Situé à deux heures de Montreux, à proximité des Avants. Château d'Oex est la première station hivernale créée dans la Suisse romande. Possède plusieurs excellentes patinoires dont l'une de 7.000 mètres carrés et sur lesquelles on pratique le hockey et le curling.

Le ski, la luge et le bob sont également en honneur et des concours y sont organisés chaque saison par le Château d'Oex Sporting Club.

LA CHAUX-DE-FONDS. — 989 mètres d'altitude. Canton de Neuchâtel. Ville industrielle de 40.000 habitants, fabriques réputées de montres.

On y pratique la luge, le ski, le bob, au Pouillerel et le patinage sur le lac des Brenets.

Les clubs de skieurs organisent de nombreux concours. Piste de bobsleigh.

CHÉSIÈRES, 1.260 mètres (canton de Vaud). Belles pistes de tobogganing entre Chésières et Ollon. Vastes champs de ski.

DAVOS, 1.560 mètres d'altitude (canton des Grisons). Fondé en 1865, Davos-Platz est la plus ancienne des stations hivernales. Des millions

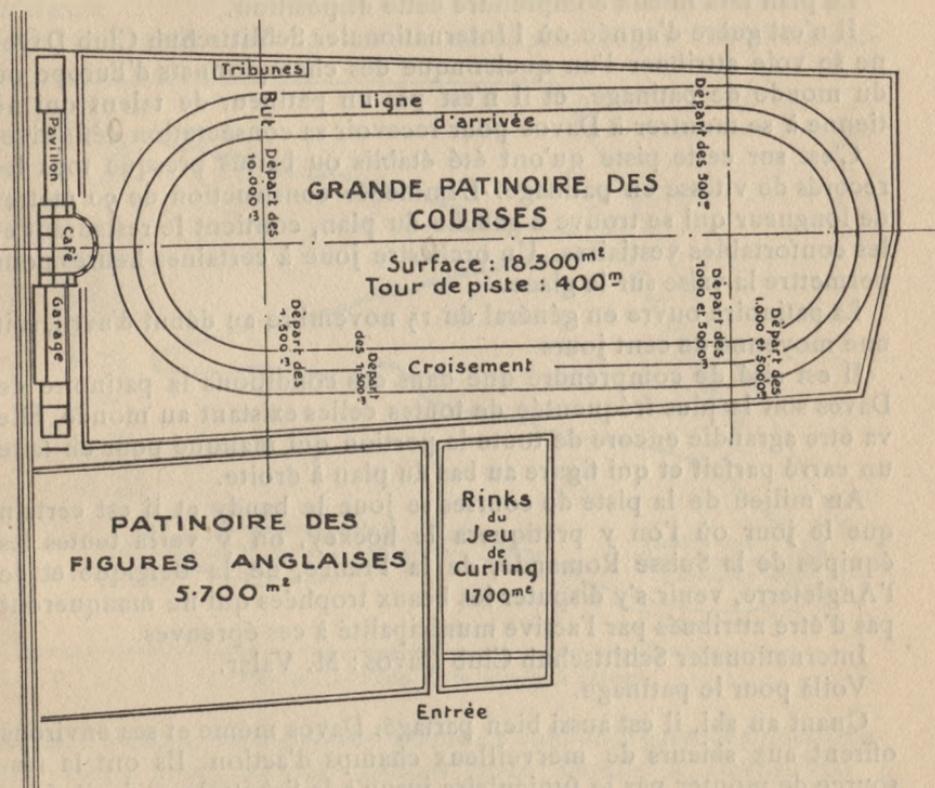


Fig. 90.

ont été dépensés pour donner aux amateurs de sports d'hiver les conditions les meilleures pour la pratique de ces sports.

Davos-Platz et Davos-Dorf comptent 8.100 habitants, ce qui porte à 25.000 le nombre des hivernants.

C'est sans contredit le plus célèbre et le plus connu, et aussi le plus important centre hivernal.

Davos possède la plus grande et la meilleure patinoire du monde. Sa superficie atteint 25.700 m². Elle est divisée en trois patinoires spéciales.

La piste de Curling occupe 1.700 m²; la patinoire de l'English Skating Club 5.700 m² et la grande patinoire sur laquelle se trouve la piste de courses de 400 mètres de tour, 18.300 m².

* Le plan fera mieux comprendre cette disposition.

Il n'est guère d'année où l'Internationaler Schlittschuh Club Davos ne se voie attribuer l'un quelconque des championnats d'Europe ou du monde de patinage, et il n'est pas un patineur de talent qui ne tienne à se montrer à Davos pour recevoir sa consécration définitive.

C'est sur cette piste qu'ont été établis ou battus presque tous les records de vitesse en patinage. L'immense construction de 90 mètres de longueur qui se trouve à gauche du plan, contient le restaurant et les confortables vestiaires. Un orchestre joue à certaines heures pour permettre la valse sur la glace.

La patinoire ouvre en général du 15 novembre au début d'avril, soit une moyenne de cent jours.

Il est aisé de comprendre que dans ces conditions la patinoire de Davos soit la plus fréquentée de toutes celles existant au monde. Elle va être agrandie encore de toute la portion qui manque pour en faire un carré parfait et qui figure au bas du plan à droite.

Au milieu de la piste de courses se joue le bandy et il est certain que le jour où l'on y pratiquera le hockey, on y verra toutes les équipes de la Suisse Romande, de la France, de la Belgique et de l'Angleterre, venir s'y disputer les beaux trophées qui ne manqueront pas d'être attribués par l'active municipalité à ces épreuves.

Internationaler Schlittschuh Club Davos : M. Valar.

Voilà pour le patinage.

Quant au ski, il est aussi bien partagé. Davos même et ses environs offrent aux skieurs de merveilleux champs d'action. Ils ont la ressource de monter par le funiculaire jusqu'à la Schatzalp et de là faire de jolies excursions.

Le Ski-Club de Davos prend chaque année plus d'importance ainsi que les concours qu'il organise. L'année dernière un merveilleux tremplin de saut a été établi à grands frais, et le premier résultat pour Davos a été de devenir détenteur d'un championnat du monde de plus, celui du saut en ski battu par le Norvégien Harald Smith avec un saut prodigieux de 45 mètres.

Davos, qui posséda l'une des premières pistes de bobsleighs sur la route de Klosters, ne pouvait mieux faire que de créer la plus remarquable des pistes spéciales, ouverte il y a deux ans.

La piste de la Schatzalp a coûté plus de 120.000 francs d'établissement et son entretien s'élève chaque saison à une dizaine de milliers de francs.

De 3.400 mètres de longueur elle est la plus longue des pistes spé-

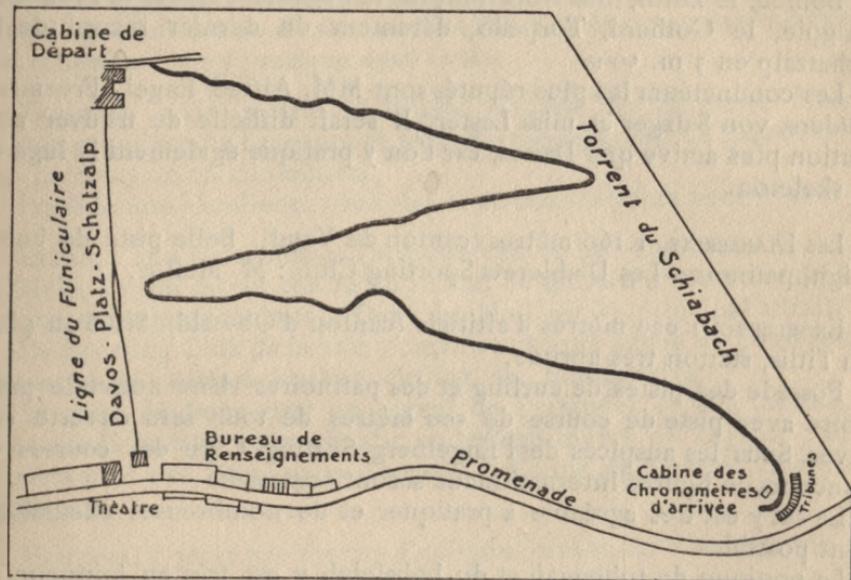


Fig. 91. — Piste de Schatzalp à Davos.

ciales. Partant à 1.860 mètres d'altitude à côté de la gare du funiculaire, elle décrit trois grandes courbes pour aboutir à Davos-Platz à 1.560 mètres d'altitude. Sa pente moyenne atteint 9 p. 100. Large de 3 mètres dans les lignes droites et de 5 mètres dans les virages, elle comporte un certain nombre d'inflexions et quelques belles lignes droites.

Le Davos Toboggan Club, sous la conduite énergique de son président, M. Freeman, organise chaque saison une cinquantaine de courses de bobs qui réunissent chacune plus de trente engagements et qui se courent sur la Schatzalp ou sur la route de Klosters.

Les principales épreuves pour les bobs sont la Manchester Cup, la Coupe de France, la Coupe de l'Empereur Guillaume II, la Coupe d'or de Davos, l'Alt Fry Rhétien, la Coupe Sigma. Pour les babies-bobs, la grande épreuve est la Coupe de Hollande. L'on y organise aussi au moment du carnaval des gymkanas du plus amusant effet.

Les bobs les plus célèbres ou qui triomphèrent le plus souvent à Davos sont le Fram, le seul bob à volant victorieux dans cette station, la Bombe, le Lutin, tous trois français, le Pegasus, l'Elore, le Preussen, Magpie, le Gothard, Torpedo, détenteur du dernier record de la Schatzalp en 3 m. 50 s.

Les conducteurs les plus réputés sont MM. Alfred Engel, Freeman, Lüders, von Satzger et miss Lester. Il serait difficile de trouver une station plus active que Davos, car l'on y pratique également la luge et le skeleton.

LES DIABLERETS, 1.160 mètres (canton de Vaud). Belle piste de bobsleigh, patinoire. Les Diablerets Sporting Club : M. Mellor.

ENGELBERG, 1.020 mètres d'altitude (canton d'Obwald). Situé au pied du Titlis, station très abritée.

Possède des pistes de curling et des patinoires. Une nouvelle patinoire avec piste de course de 500 mètres de tour sera ouverte cet hiver. Sous les auspices de l'Engelberg Skating Club des courses et concours de figures internationaux seront organisés.

Le ski y est très agréable à pratiquer et de nombreuses excursions sont possibles.

La pratique du toboggan et du bobsleigh y est très en honneur et les courses dotées de plusieurs coupes se disputent sur la route d'Engelberg à Grafenort, d'où la remontée se fait par le chemin de fer électrique.

Engelberg qui s'affirme de plus en plus comme l'une des premières stations de sports d'hiver de la Suisse a devant elle le plus bel avenir.

GRINDELWALD, 1.050 mètres d'altitude (canton de Berne). Situé au pied de la Jungfrau et à proximité d'Interlaken.

L'une des plus anciennes et des plus connues des stations hivernales, Grindelwald assure aux touristes la pratique de tous les sports d'hiver : Curling, patinage, bandy, ski, luge, bobsleigh.

C'est un merveilleux centre d'excursions en ski.

Grindelwald Skating club.
Bandy club.

KANDERSTEG, 1.170 mètres d'altitude (canton de Berne). La plus importante station pour le curling depuis 1904-1905 où se disputa le premier tournoi international de curling. Possède trois patinoires dont une de 15.000 m².

Le tobogganing se pratique sur la route de Kandersteg à Blue Lake. Très important centre d'excursions en été, Kandersteg possède d'excellents hôtels. L'on y pratique aussi le ski.

KLOSTERS, 1.215 mètres d'altitude (canton des Grisons). C'est à Klosters qu'aboutit l'excellente piste de tobogganing de Davos après un parcours de 16 kilomètres.

Possède une excellente patinoire et de bons terrains pour le ski.

LEYSIN, 1.260-1.500 mètres d'altitude (canton de Vaud). Situé au-dessus d'Aigle, Leysin est un centre important de sports d'hiver et jouit d'un panorama splendide dont la Dent du Midi est le principal attrait.

Le Sporting Club de Leysin y organise chaque année de nombreuses épreuves de patinage, hockey, curling, ski, tobogganing.

La piste de bobs part du Signal de Prafandaz (1.584 mètres) et traverse la station pour aboutir au village même de Leysin, 3 kilomètres plus bas. Principales épreuves : Coupe de Leysin, Coupe du Président.

MONTANA, 1.700-1.520 mètres d'altitude (canton du Valais). L'un des plus beaux panoramas de la Suisse, possède de nombreux lacs sur lesquels on pratique le curling et le patinage, en dehors des patinoires spéciales disposées à cet effet.

Le ski y est très agréable à pratiquer ainsi que le tobogganing, piste en neige et petite piste en glace.

Bien exposé au midi Montana jouit d'une insolation de près de huit heures par jour en plein hiver.

LE PONT, 1.009 mètres d'altitude (canton de Vaud). Sur la route de la ligne du Simplon. Le Pont est situé entre les deux lacs de Touse et de Brenet, sur lesquels on patine tout l'hiver.

Les routes environnantes fournissent de belles pistes aux amateurs de tobogganing et le ski y est très en faveur.

PONTRESINA, 1.800 mètres d'altitude (canton des Grisons). Dans le massif de la Bernina. Pontresina est situé à proximité de Saint-Moritz et de Celerina. Beau centre d'excursions en ski, cette station offre d'excellentes pistes aux lugeurs et une bonne patinoire aux patineurs qui ont en outre à leur disposition le lac de la Bernina.

MONT-SOLEIL, 1.292 mètres d'altitude (canton de Berne). Relié par un funiculaire à Saint-Imier, à proximité de la Chaux-de-Fonds, le Mont-Soleil offre aux skieurs des champs de 70 kilomètres carrés avec de nombreux tremplins de saut et des pistes permanentes piquetées. Les luges et les bobs ont plusieurs pistes à leur disposition, celles de Pontins-Saint-Imier (4 km.), de Saint-Imier-Mont-Crosin (5 km.), et du Mont-Soleil-Saint-Imier qui aboutit à la station du funiculaire.

Il existe de nombreuses patinoires. Ski Club et sociétés de sports d'hiver.

SAINTE-CROIX-LES-RASSES, 1.000-1.190 mètres d'altitude (canton de Vaud). Sainte-Croix-les-Rasses, à proximité du lac de Neuchâtel, offre aux patineurs une patinoire et plusieurs étangs, aux skieurs d'immenses plateaux d'une longueur de 30 kilomètres, aux lugeurs de nombreuses pistes.

Un grand nombre d'excursions fort intéressantes sont possibles pour les touristes.

SAINT-MORITZ, 1.856 mètres d'altitude (canton des Grisons). Station très fréquentée l'été, Saint-Moritz est devenu depuis 1875 la grande rivale de Davos, d'autant plus que les malades de la poitrine n'y sont pas admis et que c'est une station uniquement sportive et mondaine.

Située sur la route de l'Engadine Express, Saint-Moritz est admirablement desservi par les grands trains internationaux.

Possédant de merveilleux hôtels, Saint-Moritz est la reine des stations hivernales.

Le lac de Saint-Moritz, long de 1 km. 700, large de 500 mètres et profond de 45 mètres, est le théâtre rêvé pour les courses de skijoring. Chaque saison s'y disputent de nombreuses courses au trot et les paris y vont bon train.

Avant la tombée de la neige, le lac de Saint-Moritz ainsi que ceux de Sils et de Silvaplana sont de merveilleuses patinoires.

La saison commence en novembre pour finir fin mars.

Saint-Moritz est la ville la plus riche en patinoires. On en compte quinze tant publiques que privées. C'est certainement la station où le patinage est le plus développé. Certaines patinoires sont réservées aux patineurs ayant passé un examen spécial. Le professionnel suédois, Bror Meyer, y donne des leçons très suivies.

Les deux clubs de patinage viennent de fusionner et le Saint-Moritz International Skating Club s'est rangé sous les couleurs de son prédécesseur, la Saint-Moritz-Skating-Association. De la sorte la fâcheuse rivalité de ces deux clubs a disparu et l'on entrevoit la possibilité d'une entente avec Davos et la Suisse Romande pour former une Association Nationale Suisse de Patinage.

Les grands hôtels possèdent chacun leur patinoire, quelquefois même plusieurs.

Le Kulm-Hôtel a en effet cinq patinoires privées dont deux pour les figures de 7.000 et 1.200 m², une de 10.000 m² pour le bandy, une de 2.100 m² pour le curling, réservée aux messieurs et une autre de 1.800 m² réservée aux dames.

Le Grand Hôtel possède une patinoire de 7.000 m²; celle du Palace Hôtel occupe 6.000 m²; cet hôtel a aussi une patinoire de 12.000 m² pour le curling.

L'Hôtel Belvédère a deux patinoires, l'une de 2.500 m², l'autre de 1.000 m² pour le curling.

Enfin l'hôtel Gaspard Badrutt et l'hôtel Ober-Alpina ont chacun une patinoire.

Saint-Moritz offre donc aux patineurs et aux joueurs de curling une surface de glace de près de 56 km², sans tenir compte des lacs dont nous avons parlé plus haut.

L'on ne saurait demander davantage.

Les grandes épreuves internationales de patinage de Saint-Moritz sont l'Engadine Bowl, offerte par le Dr Lunn pour le style international et la Holland Bowl pour le style anglais.

Le Saint-Moritz Bandy Club y organise aussi de nombreux matches de bandy.

Saint-Moritz est surtout devenu célèbre par ses pistes pour le tobogganing, la Cresta Run pour skeletons et la Bobsleigh Run pour bobs.

La *Bobsleigh Run*, longue de 1.700 mètres, comprend quatre virages dont le plus resserré a quinze mètres de diamètre extérieur. La circula-

tion des bobs y est limitée à certains moments. Les bobs sont amenés au point de départ par des traîneaux suspendus sur ressorts sur lesquels prennent place les équipiers et leurs amis.

Les traîneaux laissent les bobs au départ et continuent jusqu'à Celerina où a lieu l'arrivée et remontent ensuite bobs et équipiers au point de départ.

La présence d'une dame dans l'équipe est imposée par le règlement des courses.

Ce règlement défend de freiner dans les virages sous peine d'amende.

Les courses se font en trois manches, chaque jour, pendant deux jours : le classement porte donc sur six courses.

De nombreux paris ont lieu au sujet des courses et un agent spécial téléphone aux parieurs les résultats.

Le chronométrage est automatique, les bobs coupant un fil relié électriquement à un chronomètre au départ et à l'arrivée.

Ceux qui ne font pas partie du Bobsleigh Club doivent verser une cotisation pour chaque parcours.

La Bobsleigh Run côtoie la Cresta Run pendant 500 mètres environ. La grande épreuve de bobs est la Derby Cup.

La *Cresta Run*, la seule piste en glace pour skeletons, mesure 1.200 mètres avec une différence d'altitude de 157 mètres. Elle compte huit virages dont les plus importants portent les noms de Church Leap, Fonction, Battledore, Shuttlecock, Stream Corner, Bulpett Corner.

Certains de ces virages atteignent quatre mètres de hauteur et la vitesse sur certaines lignes droites varie de 110 à 120 kilomètres à l'heure.

Les virages sont entièrement en glace et sont garnis à l'extérieur de bottes de paille pour amortir les chutes lorsque les coureurs passent par-dessus le virage.

Les courses sont organisées par le Saint-Moritz Tobogganing Club qui prend soin de l'entretien de la piste.

L'épreuve la plus importante pour skeletons est le grand prix national.

En plus de cette merveilleuse piste qu'on ne saurait recommander aux débutants, existent plusieurs autres pistes qui leur sont réservées.

Le *Kurverein Bahn*, sur la route de Saint-Moritz-Bahn, mesure 830 mètres et occupe le tiers de la largeur de la route. Au départ un tremplin à bascule facilite aux bobs la lancée.

La *Village Run*, construite sur la moitié d'une rue de Saint-Moritz interdite aux véhicules, sert aux lugeurs.

La *Gulley-Run*, pour les débutants en skeletons, est construite sur le flanc d'une colline. On y organise quelques courses durant la saison.

Si le patinage et le tobogganing sont particulièrement favorisés, le ski n'a point à se plaindre. Outre le ski-kjoring qui se pratique sur le lac, on a construit un tremplin de saut dans le parc Badrutt, et les skieurs peuvent faire de nombreuses excursions sur les pentes les plus variées.

VILLARS, 1.275 mètres d'altitude (canton de Vaud). Centre important de tourisme en été, Villars, situé au-dessus de Bex, a été récemment transformé en station d'hiver.

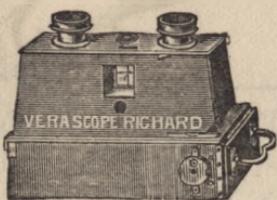
Une vaste patinoire permet la pratique du hockey et le Villars hockey Club y dispute de nombreux matches internationaux. Le ski y est très agréable à pratiquer et les lugeurs y trouvent plusieurs pistes sur les routes avoisinantes.



CONSEILS PRATIQUES

LE VÉRASCOPE ET LES SPORTS. Quel que soit le sport auquel on se livre — et qui ne fait du sport, ne serait-ce que du footing, l'hygiénique promenade de nos pères? —

non seulement aucun n'est exclusif de la photographie, mais on ne conçoit guère un vrai sportsman sans appareil photographique. Nous ne voulons pas dire par là que tous les alpinistes, chauffeurs, coureurs,



canotiers, devront se livrer à leurs exercices favoris avec l'encombrant bagage que constitue une chambre noire et son pied incommode, mais il ne leur coûte aucune peine d'emporter avec eux le petit Vêrascope Richard qui leur permet de fixer instantanément, presque au vol, un beau paysage, une superbe performance, un

incident tragique ou amusant. Au retour, est-il une joie plus agréable que de pouvoir revivre les bons moments passés à la campagne, de ressentir les émotions des grandes ascensions ou des matches passionnants, et tout cela avec le relief, la perspective, la vie? Eh bien! le Vêrascope Richard vous donne tout cela, et, pour s'en convaincre, il suffit d'une visite au 10 de la rue Halévy, ou au Salon de la Société Vêrascopique, 7, rue Lafayette, où l'on voit une admirable collection de plus de 90.000 vues vêrascopiques de tous genres, prises dans tous les pays du monde.

Les amateurs de voyages peuvent ainsi compléter leur collection, en y ajoutant les vues que les circonstances défavorables ne leur ont pas permis de prendre. Quel touriste, en effet, peut se vanter d'agir entièrement à sa guise dans une excursion rapide ou troublée par le mauvais temps? N'oublions pas que toutes ces vues peuvent être projetées directement par le Taxiphote, qui sert également à les regarder stéréoscopiquement.

Pour les débutants, qui ne veulent pas se lancer dans les frais, le Glyphoscope possède les avantages fondamentaux du Vêrascope. On peut s'en rendre compte en demandant le Catalogue, 25, rue Mélingue, à Paris.

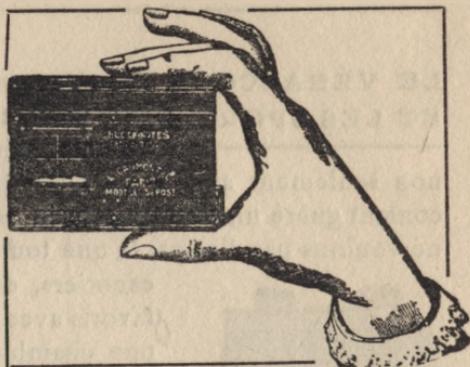
UN APPAREIL PHOTOGRAPHIQUE

intéressant pour le Sportsman, le Voyageur, l'Automobiliste, c'est le Block-Notes Gaumont, l'appareil photographique du volume

le plus réduit, puisqu'il tient dans le gousset du gilet. Il se fait en $4,5 \times 6$; $6,5 \times 9$; 45×107 et 6×13 . Les meilleures preuves de son succès sont les nombreuses et incessantes imitations dont il est l'objet.

Sur demande, la SOCIÉTÉ DES ETABLISSEMENTS GAUMONT, 57 et 59, rue Saint-Roch, Paris,

adresse franco une notice spéciale sur cet appareil simple, léger, élégant et précis.



LES SOUS-VÊTEMENTS EN PAPIER ET LES SPORTS

Contre le froid et l'humidité, pour la pratique de tous les sports : chasse, aviation, alpinisme, yachting, automobilisme, le seul protecteur rationnel, c'est le papier. Il est imperméable, indéchirable et d'une légèreté sans égale. En dessous de n'importe quel vêtement, vous revêtez soit un gilet, soit un caleçon en papier et, sans augmentation de poids, c'est-à-dire sans être gêné, vous êtes complètement à l'abri du plus grand froid ! En outre, cette pré-



caution si utile ne nuit en aucune façon à votre élégance, car le papier s'adapte à la coupe et à la forme de tous les habits dans les divers mouvements du corps. Que de rhumes évités ainsi ! Que d'affections plus ou moins désagréables et même dangereuses contre lesquelles on peut se défendre sans aucune peine, sans la moindre incommodité ! On trouve ces sous-vêtements en papier AU VOYAGE AUTOMOBILE, 12, Chaussée-d'Antin, Paris.

BIBLIOGRAPHIE

DES LIVRES, REVUES, PÉRIODIQUES, TRAITANT DES SPORTS D'HIVER

ALLEMAGNE

- Deutscher Wintersport*, hebdomaire. Berlin.
Der Winter, hebdomadaire. Munich.
Spuren auf dem Eise, par D. Diamantidi.
Kunstfertigkeit in Eislaufen, par Robert Holletschek, 1904.
Die Kunst des Schlittschuch-Laufens, par Franz Calistus.
Technik des Kunsteilaufs, par D^r Dannenberg, 1908.
Praktische Winke für Kunsteislauffer und Eislaufvereine, par George Helfrich, 1909.
Die Dame auf Schlittschuhen, par G. Helfrich, 1906.
Das Paar und Gruppenlaufen auf dem Eise, par G. Helfrich, 1908.
Das Schnellaufen auf dem Eise, par G. Helfrich, 1908.
Der Eislauf, par C. S. Zindel. Nuremberg, 1825.
Schlittschuhlauf Figuren, par W. Swateks.
Wie Lerne ich Ski-Laufen, par H. Hoek-Munich, 1910.
Wie Lerne ich Rodeln, par D^r A. Rziha, Munich, 1910.
Der Rodelsport, par D^r A. Rziha, Munich, 1910.
Scheenschuhe, par D^r A. Nilssen, Munich.
Die Schiliteratur, par H. Hoek, Munich.
Das Schneeschuhlaufen, par M. Schneider, Berlin, 1892.
Die Norwegischen Schneeschuhe, par W. Wangenheim. Hambourg, 1892.
Katechismus des Wintersports, par M. Schneider, Leipzig, 1894.
Anleitung zur Elernung des Schneeschuh-laufens, par G. Blab, Munich, 1825.
Der Skilauf, seine Elernung und Verwendung, par W. Paulcke, Fribourg en B., 1908. Traduction française par Achard (1905), traduction italienne par Hess (1899).
Schneeschuh und Schiltten, par Schneider, Berlin, 1905.

- Skiführer für das Bayer*, par Akademischer Skiclub München, 1906.
Schifahrten im südlichen Schwarzwald, par H. Hoek et H. Wallau, Munich, 1908.
Deutsche Alpenzeitung.
Sport im Bild.
Der Wintersport in Europa (annuaire), Munich.

AMÉRIQUE

- The Skaters Text Book*, par Franck Swift et Marvin B. Clark. New-York, 1868.
The Champion Skate Book and Complete amateur Guide, New-York.
Skating: Pratical Lessons for Plain and Fancy Skating, New-York.
Skating and the Philadelphia Skating Club, par F. Lewis, 1895.
The Figure Skating Tests of the Cambridge Skating Club, Cambridge, Mass, 1899.
A Handbook of Figure Skating, par G. H. Browne, 1900.
The International Style of Figure Skating ; the American Style as Developed and Systematized by European Skaters, par G. A. Browne. 1904.
How to become a Skater, Spalding's Library, 1904.
The Art of Skating, par Irving Brokaw, Londres, 1910.
Ice Hockey Guide, Spalding's Library, 1905.
Curling, Spalding's Library.

ANGLETERRE

- A Treatise on Skating*, par Robert Jones, Londres, 1772.
Winter Life in Norway, par C. Somerville, 1898.
The Winter-Sport-Annual, Londres.
A bibliography of Skating, par Fred Foster, Londres, 1898.
Year-Book of the Ski Club of Great Britain Ski-Running, par Somerville, Rickmers, Richardson, Londres, 1904.
Skating (The Badminton Library), par F. M. Heathcote, C. G. Tebbutt, T. Maxwell Witham, Londres, 1894.
Figure and Fancy Skating, par G. A. Meagher, Londres, 1895.
Skating Cards, par W. Crosley, Londres.
Skating, Fifty Combined Figures, par R. H. Fuller, Londres.
Skating, par Douglas Adams, Londres, 1892.
On the Outside Edge, par G. Herbert Fowler, Londres, 1897.
Combined Figure Skating, par G. Wood et F. E. Robinson, Londres, 1892.

- Combined Hand in Hand Figure Skating*, par N. G. Thompson, F. S. Carman et Vicomte Doneraile. Londres, 1904.
Figure Skating, par Montagu, S. Mornier-Williams, Londres, 1898.
Ice Sport, Londres, 1901.
Waltzing on the Ice, Londres, 1905.
Valsing on Ice, par E. Law. Londres, 1907.
Combined Figure Skating, par Monier-Williams, Londres, 1882.
Skating and Sliding, par F. G. Wood, Londres, 1872.
Figure Skating, par H. R. Yglesias, Londres, 1905.
The Poetry of Skating, par Edgar Syers, Londres, 1905.
The Book of Winter Sports, par Edgar Syers, Londres, 1908.
Notes on tobogganing at Saint-Moritz, par T. A. Cook, 1894.

AUTRICHE-HONGRIE

- Auf Schneechuhen*, par S. H. Schollmayer Klagenfurt, 1893.
Das Schneeschuhlaufen, par O. Vorwerg, Warmbrum, 1893.
Lilienfelder Skilauf-Technik, par M. Zdarsky, Hambourg, 1896.
Skiführer durch Tirol, par O. Sehrig, 1905.
Skitouren in den Ostalpen, par Œsterreichischer Alpen-Club, 1906.
Wintersport, Vienne.
Schnee, Vienne.
Wiener Sportblatt.
Allgemeine Sportzeltung.

DANEMARK

- Skoiteloberkunsten*, par Th. Groth, Copenhague, 1882.

FRANCE

- Le Vrai Patineur*, par J. Garcin, Paris, 1813.
Les Patins, poème en 4 chants, Paris, 1813.
Patinotechnie, par Covilbeaux, Paris, 1842.
Le Patinage, par Paulin-Désormeaux, Paris, 1857.
Sur le Patin, par Alphonse Silva, Paris, 1857.
Physiologie du Patineur, Paris, 1862.
L'Ecole du Patineur, par Douët, 1863.
Almanach du Patineur, par Douët, 1864.
Les Patins et l'Art de Patiner, Paris, 1869.
L'Art du Patinage, par Georges Vail (Frost), 1885.

- Traité de Patinage*, par G. Deney, 1891.
Les Sports d'Hiver, Hebdomadaire, le jeudi, Paris.
Petit Manuel du Skieur, par Rivas, Briançon, 1906.
Guide Pratique du Patineur, par Lucien Tignol, Paris, 1893.
Le Ski, par Hoek et Richardson, traduit par L. Arnaud, Grenoble, 1908.

HOLLANDE

- Schaatsen rijden*, par J. van Buttingha Wichers, 1888.
Schoon en Kunstrijden, par Dr J. A. Schutter, 1907.

NORVÈGE

- Skilobningen, deus Historie og Anvendelse*, par J. F. O. Wergeland, Christiania, 1865.
A travers le Groenland en skis, par F. Nansen, Hambourg, 1891.
Handbog i Skilobning, par L. Urdhal, Christiania, 1893.
Laerebog i Skilobning, par F. Huitfeld, Christiania, 1896.
Skilobning Praktiske wink og Erfaringer, par E. Lillehagen, Christiania, 1896.
Aarbog annuaire der Foreningen til Sküdraettens fremme, Christiania.
Norsk Idraets Blad, Christiania.

RUSSIE

- Le Patinage de Figures*, par L. A. Walter, Moscou, 1900.
Der Eislauf, par G. Helfrich, Saint-Pétersbourg, 1903.
Le Patinage de figures dans le style international, par N. A. Panin, Saint-Pétersbourg, 1910.

SUÈDE

- Skridskoporten*, par Haus T. Naess, Stockholm.
Figurakning a Skridskor, par Nils Posse, Stockholm, 1889.
Handbok i Konstakning pa Skridskor, par Ulrich Salchow, Stockholm, 1906.
Skidlopning, par E. Collinder, Stockholm, 1886.
Pa Skidor, Arsskrift der Foreningen for Skilopningens Framjan de i Sverige, Stockholm.
Nv Tidning for Idrott, Stockholm.

SUISSE

- Les Sports d'Hiver en Suisse* (annuaire), Neuchâtel.
Manuel du Patineur, par Eugène Sordet, Genève, 1873.
Engadine Express und Alpine Post, Saint-Moritz.
Courrier de Davos, Davos-Platz.

KOLEKCJA
SWF UJ

A
190

Biblioteka GI. AWF w Krakowie



1800052607