

LES SPORTS DE NEIGE

I. Luges, Toboggans, Bobsleighs

On doit distinguer les sports de neige des sports de glace. Ces derniers se réduisent à deux sortes : le patinage, sous ses formes variées et l'Ice yachting. Le patinage est devenu de nos jours un exercice presque universel ; il se pratique partout où l'on peut obtenir de la glace, L'Ice yachting au contraire, n'est guère praticable qu'en Amérique sur l'Hudson, quand un hiver rigoureux en a suffisamment congelé la surface — et au Canada, sur le Saint-Laurent. L'Ice yacht, comme on le sait, est formé de deux traverses de bois se joignant en croix ; aux extrémités de la pièce transversale, deux lames de métal mordent la glace ; à l'extrémité de l'autre pièce, une troisième lame qui s'incline à volonté sert de gouvernail. Près de l'intersection des deux pièces s'élève le mât portant la voile tendue. Les passagers n'ont point la place de se promener. Ils s'arriment de leur mieux au mât et, sous l'impulsion du vent, l'Ice yacht se met en mouvement. La marche de l'appareil s'accélère parfois jusqu'à devenir une course folle ; il exécute des zigzags coupés de bonds fantastiques.

Aujourd'hui, laissant de côté les sports de glace, nous nous occuperons seulement des sports de neige qui se réduisent à deux groupes ; la glissade en luge, en toboggan et en bobsleigh et les courses et sauts en skis. La luge est née en Suisse, sous sa forme sportive tout au moins ; le toboggan vient du Canada. Il est probable que l'amusement des enfants fut l'origine de la première et qu'en maints pays, les petits montagnards d'autrefois se placèrent sur trois planches hâtivement jointes pour dégringoler les pentes neigeuses. Le « ferron » premier type de luge connu, se composait de deux ou trois traverses reliant ensemble des patins de bois plein munis en dessous d'une garniture ferrée plate ou légèrement arrondie. Ce primitif engin était en grand usage dans certaines parties des Alpes et surtout dans le Jura. Du « ferron » naquit la « Davos » à l'endroit même dont elle porte le nom et par l'influence de quelques Anglais qui y résidaient. Un premier con-

cours de luges eut lieu à Davos en 1883 et fut répété les années suivantes. Cinq ans plus tard, on y vit paraître le toboggan monté par un américain ou pour mieux dire une sorte de luge construite en forme de toboggan et d'où devait sortir plus tard ce qu'on nomme le « skeleton ». Le toboggan était un traîneau dont se servaient les Indiens; ils entassaient dessus le produit de leur chasse et le tiraient après eux. Il se composait de deux morceaux de bois longs et plats solidement juxtaposés, maintenus par des traverses et recourbés à leur extrémité. Les « visages pâles » ayant amélioré l'appareil, transformèrent sa destination et la montagne qui domine Montréal les vit descendre à fond de train le long de ses pentes abruptes.

Tel est l'historique de ces sports. Voici maintenant de quoi se compose leur matériel actuel. Les principales luges sont la « Davos », la « Sillig » et la « canadienne ». La Davos et ses différents dérivés varient de soixante-dix centimètres à un mètre quinze de longueur; elles sont élevées de dix-huit centimètres environ et portées par deux montants relevés à l'avant et ferrés. Dans la luge Sillig plus basse les deux montants sont en bois plein comme ceux de l'antique « ferron », et une barre transversale les relie à l'avant sur laquelle on peut poser les jambes ou les mains selon qu'on luge assis ou à plat ventre. La canadienne est une luge Sillig aplatie et allongée ; parfois cependant les montants de bois plein sont remplacés par des montants de métal à jour, ce qui la rapproche du skeleton. Quant au toboggan proprement dit, il n'a pas de fer et glisse sur le bois même, à plat, sans montant; il s'utilise de préférence, en Suisse du moins oh son usage est peu fréquent, sur la neige fraîche. On se tient sur le toboggan le plus souvent couché un peu sur le côté, la tête en avant ; les jeunes gens entreprenants le montent aussi debout. Le skeleton qui s'emploie exclusivement pour luger à plat ventre, se compose d'une armature d'acier très légère mais résistante, sur les traverses de laquelle on pose les coussins servant de siège. L'homme s'y allonge, les mains tenant fortement les extrémités antérieures de l'armature, les jambes dépassant par derrière l'appareil qui a un mètre trente de long.

Le « bobsleigh » ou, comme on l'appelle plus ordinairement, le « bob », est une luge collective; il se composait au début de deux luges genre Davos reliées ensemble, placées l'une devant l'autre et articulées, c'est-à-dire que la première luge montée sur un pivot

pouvait s'incliner à droite ou à gauche par deux cordes à poulies que le conducteur tenait ferme en mains ; le *breaksman* assis à l'arrière manœuvrait un frein pour le cas de nécessité. Le bob a subi lui aussi l'influence du progrès; il s'est transformé en un appareil d'acier monté sur quatre patins ; les deux parties d'avant se manœuvrent à l'aide d'un volant comme un simple automobile. Cette amélioration-là, il est vrai, n'a pas réuni tous les suffrages. La direction primitive à cordes demandait pour éviter les déviations un vigoureux effort de la part du capitaine ou conducteur et, comme telle, était certainement beaucoup plus sportive que la direction à volant. On ne monte les bobs qu'assis les uns derrière les autres, les jambes écartées ; il y a des bobs à trois, quatre et cinq personnes.

Les pistes sur lesquelles circulent tous ces appareils sont très variables; il y a la simple route de montagne où la neige en séjournant s'est tassée de façon plus ou moins régulière; il y a la piste entretenue en vue du sport, établie généralement sur plusieurs kilomètres avec des virages variés et une pente allant de huit à quinze pour cent; la neige y est tassée ou battue sur une largeur de deux mètres, les bords restant en neige molle pour amortir les chutes. Enfin il y a la piste glacée qui ne peut guère s'établir qu'au dessus de quinze cents mètres d'altitude et dont Saint-Moritz dans l'Engadine possède les plus parfaits, sinon les seuls exemplaires. Les virages, naturellement, y ressemblent beaucoup plus à ceux d'un vélodrome — en plus vertical même — qu'à ceux d'une route. Là, eu égard à l'état habituel de la neige, le bobsleigh et la luge n'avancent pas aisément. Il faut le skeleton, mais aussi à quelles étonnantes vitesses n'arrive-t-on pas ? Sur la *Cresta run* de Saint-Moritz, on chronomètre souvent du quatre-vingt-dix à l'heure en moyenne et par instants du cent-vingt.

A côté de cela, le bob paraît bien modeste, lui qui se tient aux environs de cinquante et n'atteint que rarement, dans les lignes droites, le soixante-dix. Ce n'est pourtant pas un appareil facile à manœuvrer. Ses facultés de dérapage sont considérables et le déplacement du centre de gravité qu'exige un virage bien fait est énorme. C'est ici que les équipiers doivent habilement seconder leur capitaine ; celui-ci a la responsabilité de la direction ; il ne peut donc contribuer au déplacement que dans une proportion minime ; les autres hommes, au contraire, sont libres de se pencher à l'intérieur du virage autant qu'il est utile pour reporter le

poids au dedans de la courbe décrite par le bob. Ils le font jusqu'à presque toucher avec 'la tête les bords neigeux de la piste ; il leur faut en même temps se maintenir fortement avec les jambes « en selle » sur l'appareil et lutter avec la force centrifuge qui contrarie le mouvement. Tout cela se passe en éclair et cette rapidité est la source d'une intense émotion. Quant au *breaksman*, son rôle est de freiner le moins possible de façon à ne pas diminuer le degré de vitesse autorisé par la nature et le rayon de la courbe à décrire. Ces éléments de victoire ne peuvent se calculer; on doit les *sentir* et la moindre erreur à cet égard suffit à produire sinon un chavirage, du moins un dérapage en tous les cas une perte de force et de temps.

Pour le solitaire qui court en skeleton sur une piste glacée, les sensations sont plus fortes mais moins « dégustables », si l'on ose ainsi exprimer. Elles ne peuvent guère se sérier en effet; elles sont toutes fondues en une seule, la sensation de la vitesse folle sur un ruban sans obstacle. La griserie en est magnifique ; le coureur a moins à intervenir que ce n'est le cas pour un conducteur de bob. La route est construite de façon à le conduire en quelque sorte ; sans doute il ne la suit pas en aveugle, loin de là mais il a plus besoin de sang-froid pour maintenir en lui-même la souplesse désirable que d'adresse. Le bobsman au contraire doit être très adroit. Pour relativement rares que soient les culbutes ou les heurts en skeleton, on conçoit que les contacts en soient infiniment plus rudes et les conséquences infiniment plus graves. Aussi l'homme ne se met-il en course que capitonné de la belle façon. Il porte un casque de cuir destiné à protéger sa tête ; ses coudes et ses genoux sont matelassés ; ses mains sont revêtues de gants épais et ses pieds armés de griffes dentelées avec lesquelles il pourra au besoin ralentir un peu sa course. A l'arrivée enfin, un talus de neige le reçoit ; il vient s'y abattre en général après avoir franchi en sautant avec sa machine l'espace final, saut qui amortit aussi sa chute en usant la vitesse.

Ce sont là de beaux sports et, encore que quelques femmes s'y soient risquées, on peut les qualifier de sports virils ; ils méritent fortement cette appellation. Il en va tout autrement de la luge proprement dite restée amusement d'enfant et devenue amusement de grandes personnes. Ce sont, avons nous dit, les Anglais qui ont accompli cette transformation. Les dames anglaises surtout y ont contribué avec l'ardeur la plus grande. Et elles ont contribué

aussi, qu'on nous permette de le dire comme nous le pensons, à organiser dans la Suisse hivernale le spectacle le plus inesthétique que des yeux humains puissent contempler, spectacle devant lequel nos glorieux ancêtres les athlètes grecs se pâmeraient assurément d'indignation. La luge est déjà en elle-même un objet assez laid, un tabouret, en somme, aux formes disgracieuses. La position qu'elle impose à celui qui s'y assied n'est pas plus heureuse. On doit tenir les jambes écartées, les pieds un peu en l'air, le corps plus ou moins renversé en arrière. Voir une dame, les jupes relevées, glisser dans cette position râclant ordinairement la piste avec deux petits bâtons pointus qu'elle tient en mains et qui l'aident à se diriger constitue une véritable souffrance pour le regard. Rien de plus laid ne saurait se concevoir. Cette laideur se tourne parfois en indécence, chose tout à fait extraordinaire de la part d'un peuple aussi attentif à l'honnêteté des apparences que le peuple britannique. Très fréquemment un jeune homme et une jeune fille accouplent l'une derrière l'autre leurs luges (surtout des luges Sillig). Le jeune homme se place à plat ventre sur la première ; la jeune fille s'assied sur la seconde. Elle allonge ses jambes sur les... cuisses de l'homme dont elle tient les pieds dans ses propres mains. C'est amusant soit, car les luges ne sont reliées que par la machine humaine articulée qu'elles portent ; mais franchement, il est difficile de rien imaginer de moins convenable.

Une dernière critique visant cette fois les organisateurs des concours de « bobs » devenus chaque année plus nombreux en Suisse et plus fréquentés. Ceux-ci ont introduit et favorisé l'extension du pari et des poules. La veille de la course, on tire une loterie dont les gagnants deviennent propriétaires des chances d'un bob. Ces chances sont alors mises aux enchères. Il arrive que, de surenchère en surenchère, un bon bob atteigne cinq cents francs. Or le produit de cette vente est destiné à être partagé entre le miseur et la poule de la course. C'est une manière plus ou moins déterminée d'établir des prix en espèces. La chose est très regrettable.

La grande infériorité de ce premier groupe de « sports de neige » représentés par la luge, le toboggan, le bobsleigh est qu'ils sont d'une complète inutilité, n'étant susceptibles d'aucune application utilitaire quelle qu'elle soit. On cultive évidemment, en s'y livrant, des qualités d'à-propos, d'audace et d'endurance; mais c'est là le lot commun de presque tous les exercices physiques. Avec le ski

au contraire, nous rentrons dans le domaine des sports propres à être utilisés de la façon la plus avantageuse et la plus précieuse pour le bien de l'humanité.

CHRONIQUE DU MOIS

Tous les sports partout.

Voilà le phénomène du jour. Il va s'affirmant. Il n'y a pas encore bien longtemps, cela semblait acquis que chaque sport eut sapatrie distincte ou peu s'en fallait. En ce temps là, les sports de neige et de glace étaient réservés aux contrées du Nord et, pour faire de l'automobile, il fallait d'excellentes routes. Le progrès a changé tout cela ou plutôt est-ce la mentalité des hommes qui a changé. Incités par le goût des plaisirs sportifs, des méridionaux se sont avisés qu'il y avait de la neige chez eux et l'ambition des chauffeurs s'est émancipée du joug des bons cantonniers. Très symptomatique est à cet égard la création par le Club Alpin espagnol d'un chalet planté au col de Navacerada dans la Sierra de Guadarrama. Le site, paraît-il, est enchanteur ; non loin passe la route qui joint les provinces de Madrid et de Ségovie et va de la capitale à la fameuse résidence royale de la Granja. Des plateaux ondulés se trouvent là tout exprès pour pratiquer le ski et il n'y aurait pas grand chose à faire pour établir des pistes de luges et de toboggans. La Sierra de Guadarrama dont les dentelures n'aperçoivent de Madrid, est couverte de neige de décembre à mars; l'essentiel — Sa Majesté la neige—ne fera donc pas défaut. Et voulez-vous parier, qu'une autre Majesté aidant, le ski va devenir la passion d'une partie de ce peuple Espagnol si ardent, si souple et si endurant. Et ce sera une très curieuse étude à conduire pour les psycho-physiologistes dans vingt ans que celle des transformations qui auront pu en résulter : de l'état d'âme d'un skieur espagnol, sujet de thèse pour une soutenance en l'an 1940 ! En ce temps là, il y aura bel âge que la Patagonie sera transformée en Suisse transatlantique pour le plus grand plaisir des Chiliens et des Argentins et de somptueux garages recueilleront à La Mecque et à Lhassa les autos de Messieurs les voyageurs.



Car, dites-moi, ne vous aurait-il pas fait sourire ce programme d'excursion que l'Automobile-Club d'Autriche vient de faire tenir