

colonel Duncan, High Sheriff du comté de Bucks proposa la santé du président et des membres du Comité International Olympique, toast auquel le baron Pierre de Coubertin, puis lord Desborough répondirent, Les concurrents, dont la plupart participaient au dîner en « tenue de club », vêtus de flanelles aux nuances claires qui tranchaient gaiement sur la monotonie des habits noirs, animaient de leurs acclamations chaleureuses ces agapes originales. La soirée s'acheva par un grand bal donné à l'hôtel de ville. Ainsi prirent fin les fêtes olympiques de Henley.

Presque en même temps avaient lieu à Ryde les courses de yachts divisées en séries pour yachts de six, sept et huit mètres. Les yachts qui coururent portaient les pavillons suédois, norvégien, belge, français et anglais. Parmi ces derniers, le yacht de la duchesse de Westminster qu'elle-même conduisait. Il est à remarquer que c'étaient là de véritables régates d'amateurs d'où l'élément professionnel se trouvait aussi complètement éliminé qu'il est possible. Trois courses avaient lieu pour chaque classe, afin de bien égaliser les chances. Le premier arrivé obtenait trois points; le second, deux points; le troisième, un point. Les points obtenus dans chaque course étaient additionnés de façon à former le total de classement. Les yachts belge, français et suédois fournirent de jolies courses et gagnèrent des manches. Mais au classement final, l'Angleterre l'emporta de deux points pour les huit mètres et de trois pour, les six mètres. Dans la catégorie de sept mètres, le yacht anglais s'était présenté seul. A l'issue et au cours des régates, des fêtes furent données dans l'île de Wight, notamment un grand dîner offert par le Royal Victoria yacht Club et une garden-party chez le gouverneur de l'île, à laquelle assistaient LL. AA. RR. la princesse Henry de Battenberg et la princesse Christian de Schleswig-Holstein, sœurs du roi. Les yachtmen qui ont participé aux régates olympiques garderont un charmant souvenir de l'hospitalité britannique.

EN L'AIR

En dehors des Jeux Olympiques, l'attention du monde sportif ces temps-ci s'est concentrée sur deux faits aéronautiques de grande

importance : la dramatique expérience du comte Zeppelin d'une part, et le vol inattendu de Wilbur Wright de l'autre. On a suffisamment discuté sur les mérites et les démérites des ballons Zeppelin et chacun sait d'ailleurs que, deux jours avant la catastrophe, celle-ci avait été prédite par un aéronaute français, se basant sur les dangers évidents que faisait courir à l'appareil son enveloppe métallique. Laissant donc de côté la question technique, nous nous bornerons à payer un juste tribut d'admiration à l'énergie du comte Zeppelin et à enregistrer l'ampleur et l'étendue du mouvement national provoqué dans toute l'Allemagne par le terrible accident. Le comte Zeppelin commença vers 1891 à s'occuper activement d'aérostation. Après de longues études sur le vol de l'oiseau, il établit un appareil modèle de petites dimensions; ce ne fut que sept ans plus tard qu'il parvint à former une compagnie au capital de huit cent mille marcks, lui permettant de construire ce qui fut le Zeppelin I. Ce ballon s'éleva pour la première fois dans les airs en juillet 1900 ; les fonds étant épuisés, la compagnie fut dissoute. Trois ans plus tard, le journal *Die Woche*, par un appel à ses lecteurs, permit la construction du Zeppelin II qui, après d'heureux débuts en janvier 1906, fut détruit par un ouragan. Douze mois plus tard, le Zeppelin III était achevé ; plusieurs ascensions dont l'une dura huit heures, encouragèrent le comte à démonter le ballon pour y introduire des perfectionnements nouveaux et, le Reichstag lui ayant voté cinq cent mille marks de subvention, il établit l'énorme Zeppelin IV, dont la belle performance de Constance à Mayence enthousiasma l'opinion germanique mais allait se terminer par l'incendie et la destruction complète du navire aérien.

Pour bien apprécier le courage et la persévérance indomptables du comte Zeppelin, il convient de se rappeler qu'il vient d'atteindre ses soixante-dix ans; les nobles larmes versées par ce vieillard en présence de la catastrophe n'avaient pas eu le temps de sécher que déjà sa volonté réagissait et le poussait à se remettre à l'œuvre. L'univers entier ne saurait s'incliner avec trop de respect devant le magnifique exemple donné par ce grand homme. Si même le comte Zeppelin est engagé dans une impasse infructueuse, la portée morale de son œuvre demeure entière. Par ailleurs, il est acquis que les problèmes de l'aérostation moderne ont suffisamment conquis le grand public pour rendre possible des manifestations comme celles dont l'Allemagne entière vient d'être le théâ-

tre. Une souscription nationale a, en quelques jours, créé une sorte de budget aéronautique qui sera certainement rendu permanent; et c'est là un fait dont les conséquences sont incalculables.

Les frères Wright, eux non plus, ne manquent pas de persévérance mais le découragement n'est pas de leur âge. S'ils ont fait douter d'eux-mêmes, si on est allé jusqu'à les traiter parfois de mystificateurs, il n'y a rien là d'extraordinaire. Le secret dont ils s'obstinaient à s'entourer, les soins jaloux qu'ils prirent pendant si longtemps pour dépister la curiosité publique, devaient soulever la méfiance. Ils avaient parfaitement le droit de céler à tous les résultats partiels de leurs efforts mais ils devaient également s'attendre à ce que leurs affirmations péremptoires ne fussent pas à leur rendre l'opinion favorable. Aujourd'hui toutefois, on leur doit de reconnaître retrospectivement leur absolue véracité. Il y a cinq ans que Wilbur Wright a « volé » pour la première fois. Pendant trois ans, lui et son frère s'étaient livrés au vol plané dans les dunes de la North Carolina au bord de l'Atlantique. En décembre 1903, en ce même lieu, ils expérimentèrent un aéroplane mécanique biplan et réussirent un vol horizontal de 260 mètres en 59 secondes ; le vent contraire était de trente-deux kilomètres à l'heure. Enhardis par ce succès, ils se transportèrent près de Dayton dans l'Ohio puis, en mai dernier, ils revinrent dans la North Carolina pour faire leurs essais ultimes avant de passer l'Atlantique. Leur triomphe de l'autre jour a consacré à jamais leur renommée et un sport nouveau a pris naissance auquel il est désormais certain qu'un avenir brillant et immédiat vient de s'ouvrir.
