

CHRONIQUE DU MOIS

Il s'est passé à Strasbourg un fait singulier, si les renseignements fournis par la presse sont de tous points exacts. Une société de fondation récente qui se nomme la Société des régates du Rhin supérieur a organisé des championnats auxquels l'empereur d'Allemagne avait accepté de se rendre et auxquels il a en effet assisté, accompagné du Grand-Duc de Bade. Or, ces championnats qui devaient être internationaux ne l'ont pas été, les sociétés suisses et françaises engagées s'étant abstenues au dernier moment. Il paraît que la nouvelle Société des régates du Rhin supérieur devait entrer dans la Fédération internationale des sociétés d'aviron et que Suisses et Français s'étaient engagés à cette condition. Or les Allemands exigent maintenant, ou que les rameurs alsaciens viennent à eux, ou que le groupement autonome formé par ceux-ci se retire de la Fédération avant qu'ils y entrent. Ceci est une querelle politique ou, pour mieux dire, Ethnique, mais l'affaire se corse d'un élément tout à fait inattendu. Les Alsaciens refusent naturellement de se retirer de la Fédération internationale, et ils refusent, d'autre part, de se joindre aux Allemands, ces derniers disqualifiant les artisans. Ainsi, il se serait fondé en Allemagne, récemment, une société d'aviron ne reconnaissant pas aux artisans la qualité d'amateurs? Ce serait un fait bien étonnant. Que l'on passe à l'Angleterre un règlement suranné mais auquel elle est demeurée, jusqu'ici, attachée de toute la force de son respectable traditionnalisme, cela se comprend mais que ces Allemands, relativement novices en sport nautique, introduisent dans la charte initiale d'une fondation nouvelle une clause d'un pareil anachronisme, cela est incompréhensible. Nous voulons croire que les journaux se sont trompés et qu'ils ont donné de l'état de la querelle, un compte-rendu tendant à en modifier la véritable physionomie.

*
* *

Un chasseur bien connu par ses prouesses lointaines, M. C. V. Peel, réclame pour lui et ses compagnons la possession d'un record non encore classé. Ils étaient neuf qui s'en allèrent dernièrement passer cinq semaines aux environs de la Terre de Fran-

çois-Joseph. En dix jours consécutifs, ils mirent bas vingt ours polaires de grande taille (quelques-uns longs de plus de huit pieds), trente-neuf phoques, un morse et nombre de gibiers de moindre importance. Les seules peaux d'ours rapporteront dix-mille francs de sorte que voila un sport qui, s'il coûte cher, comporte quand on est adroit, un certain amortissement. M. Peel a conte le stratagème pittoresque auquel ils avaient eu recours. Une vigie, du haut d'un mât de leur petit navire, leur signalait de très loin les animaux. Les chasseurs s'élançaient alors à la poursuite des ours mais, ne pouvant les approcher d'assez près, ils s'allongeaient sur la glace en agitant leurs bras de haut en bas. Ces braves ours, encore très naïfs, s'imaginaient alors avoir affaire à des phoques et consentaient à trotter sans défiance jusqu'à eux. Le réveil bien entendu, était terrible pour tout le monde et deux de nos hardis sportsmen risquèrent fort de ne point revenir. Il va de soi que la température n'était pas agréable et qu'une bise glaciale soufflait souvent sur les chasseurs. Par contre, la lumière ne manquait pas ; on n'avait pas à se préoccuper de la nuit inexistante et l'on chassait au besoin vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Ils avaient emporté toute une année de vivres, mesure sage car après tout, la banquise menace toujours dans ces parages de se refermer sur vous. Et au retour, effectivement, il fallut se' lancer à toute vapeur contre certains barrages qui s'étaient rapidement consolidés et obstruaient les canaux encore libres deux jours plus tôt. L'expédition partie de Drontheim y rentra finalement sans encombre.

*
**

Il paraît qu'on vient de fonder à Paris une *Ecole d'aviation*. Pour parler plus exactement c'est à Savigny-sur-Orge, près de Paris que, grâce à une société d'encouragement, cette école se prépare à fonctionner. Elle débutera avec quatre aéroplanes du genre de l'aéroplane Delagrangé. Pour le moment, son matériel est encore sur chantier mais elle a, particularité intéressante, bon nombre d'élèves qui se dévorent d'impatience en attendant leur première leçon : une cinquantaine, nous dit-on. Parbleu ! Elle en aura bien cinq cents dès que la nouvelle se sera un tantinet répandue. Songez que voilà des siècles que les hommes volent... en rêve. Qui n'a pas rêvé cela et n'a pas été douloureusement surpris au réveil en consta-

tant l'impossibilité de réaliser son rêve. La fantasque sensation est-elle donc à notre portée désormais ?... Pas tout à fait, sans doute. Le vol rêvé, c'est la natation dans l'air ». L'homme qui monte un aéroplane ne nage pas; il est au centre d'une machine vaste et complexe et mille riens lui rappellent encore l'anomalie de sa tentative et la fragilité de ses facultés d'oiseau. Mais avec le temps, bien des perfectionnements de détails rendront son vol plus habituel et plus facile.

Avant de crier à l'impossible, il suffit de se rappeler combien délicate était la bicyclette il y a vingt ans et de constater combien robuste elle est devenue. Nous lui évitions les pierres et les ornières ; une secousse un peu forte faisait sauter les rayons ; un pneu à regonfler nous arrêtait longuement. Regardez aujourd'hui une compagnie cycliste aux manœuvres. C'est prodigieux. En rien de temps, les deux roues repliées l'une contre l'autre et chargées sur les épaules des hommes sont devenues des machines qu'ils enfourchent pour filer à toute vitesse... Et notez qu'à proprement parler, aucune invention nouvelle n'a été nécessaire pour en arriver là. Entre la bicyclette d'alors et celle d'aujourd'hui les différences sont minimes ; même, au lieu d'un objet très soigné, « fait à la main » pour ainsi dire, il s'agit d'une fabrication en gros à bon marché. Et l'objet résiste à tout. Il en sera de même pour les appareils d'aviation. Progressant petit à petit, ils en arriveront à ne plus redouter le contact un peu rude du sol ou la brusquerie d'une manœuvre.

*
* *

Le roi Alphonse XIII continue à prodiguer à tous les sports des marques inlassables de sa sympathie. L'autre jour, il jouait au polo à la Granja. Le voici maintenant qui conduit lui-même ses yachts à la victoire : victoire un peu trop aisée peut-être en ce que Sa Majesté engage dans la même course trois yachts qui sont probablement les mieux construits du royaume. Aussi bien n'est-ce pas là ce qu'il y a eu de plus notable aux récentes régates de Saint-Sébastien mais plutôt cette course charmante où neuf yachts pilotés par des jeunes filles de la meilleure société ont réussi à se classer honorablement. Déjà aux épreuves olympiques de Ryde, on avait vu une grande dame anglaise diriger son propre bateau. Voici une bien jolie réplique du Sud au Nord, Et pourquoi pas

après tout ? La conduite d'un yacht peut devenir, le mauvais temps aidant, quelque chose de très rude et d'assez pénible. Mais par mer souple et belle brise, il y faut principalement du sang-froid et de l'à-propos et ces qualités-là ne sont nullement à dédaigner pour les femmes du xx^e siècle. Rien de plus sain d'ailleurs que de s'y entraîner en plein air salin. Le yachting apparaît de la sorte plus conforme à ce qui convient aux femmes que maints sports dont elles s'éprennent à tort, la chasse par exemple ou l'escrime à l'épée.



Les accidents dont la nouvelle nous parvient, celui du commandant de Parseval, celui d'Orville Wright et la mort de son camarade d'expérience, le lieutenant Selfridge appellent un hommage à ceux qui en furent victimes mais nous doutons fort qu'ils diminuent en rien l'ardeur des néophytes. Le danger est an attractif de plus pour la science et pour le sport.