

LE YACHTING, SPORT UTILITAIRE.

Par M. Albert de BURBURE de WESEMBEEK.

20930

Ecole de méthode, de sang-froid, de coup d'œil, d'énergie, le yachting s'impose comme un des meilleurs sports qui existent.

Excellent pour l'individu, il développe les meilleures qualités gymniques et intellectuelles et est à recommander, autant au point de vue physique que moral. Excellent pour la race, il en améliore le tempérament général, suscitant souvent chez elle des individualités marquantes. Excellent pour la nation, il fournit des hommes qui, par expérience, sachant ce que c'est qu'un bateau, deviennent susceptibles de s'intéresser à ces admirables outils économiques qui s'appellent les affaires maritimes.

La prospérité que l'Angleterre affirme sur les mers a trouvé une base particulièrement solide sur le grand, le moyen et le petit yachting.

Il y a donc corrélation entre le yachting et la marine marchande, par le fait que les pays les plus puissants sur mer sont ceux où la navigation de plaisance est le plus développée.

De là à admettre que l'un de ces deux éléments ne puisse se développer sans que l'autre en soit influencé, il n'y a qu'un pas, qui sera facilement franchi si l'on veut bien entrer dans les détails des relations qui s'établissent entre ces deux sports.

Nous avons intentionnellement prononcé le mot « sport » au sujet de la marine marchande. Qu'est-ce en effet que la marine, si ce n'est un éternel sport, de quelque nature que soit le navire et quelles que soient les manœuvres et les opérations auxquelles il se livre ?

Dans l'ancienne marine à voiles, les évolutions, les manœuvres étaient des sports nettement caractérisés. Lorsque les vaisseaux cherchaient, en gagnant dans le vent, à prendre l'avantage sur les vaisseaux de l'escadre ennemie, lorsque, pour venir à l'abordage, ils laissaient porter et cherchaient à engager le beaupré de l'adversaire dans leurs grands haubans de façon à ce que les pièces d'artillerie puissent balayer le pont ennemi, qu'étaient-ce donc ces manœuvres, si ce n'est du yachting et du meilleur ?

Et ces frégates de la Compagnie d'Ostende qui, sur les océans, dans les mers des Indes et de la Chine, essayaient des ouragans, des tornades, des cyclones, des typhons, toutes ces vilaines tempêtes où les vents tournaient suivant des lois que l'on a déterminées depuis, mais dont il fallut longtemps subir les atteintes sans les bien connaître? Si elles ne semblaient pas sous les fureurs inexplicables de la mer, et si elles pouvaient enfin revoir les côtes de la patrie après la suprême traversée du retour, c'est que ceux qui les montaient savaient manœuvrer, savaient naviguer, étaient des marins, étaient des yachtsmen !

Les souverains vraiment soucieux du développement de leur puissance navale ne s'y trompent pas. Ils pratiquent tous le yachting d'une façon active.

Est-il raisonnable de ne voir dans cette attitude que la satisfaction d'un goût personnel pour la navigation? Nous croyons plutôt qu'ils sentent bien qu'ils font une œuvre utile, qu'ils donnent le bon exemple et qu'ils montrent un chemin qui sera suivi par tout un peuple ensuite.

Les opérations auxquelles les navires se livrent journellement ne sont autre chose qu'un sport compliqué et grandiose.

Les luttes de vitesse, les luttes d'économie de charbon pour un parcours à effectuer, les manœuvres en des passes resserrées, les entrées dans les ports, la connaissance des côtes, des courants que l'on peut y rencontrer, tout cela constitue un ensemble de connaissances auxquelles la pratique du sport nautique peut apporter une importante contribution.

Et il y a lieu de croire que l'étude des formes que les constructeurs s'ingénient à donner à leur « racers » pourra servir aux ingénieurs qui construisent des navires pour des navigations d'autres sortes.

En particulier les expériences de vitesse auxquelles on se livre sur des embarcations à essence sont de nature à donner des indications sur les meilleures formes de carène, sur les plus parfaits propulseurs, et enfin sur les plus rationnelles dispositions et proportions de giration.

La marine se trouvera de la sorte amenée à bénéficier d'expériences toutes faites, et cela sans qu'il en coûte rien, puisque les expérimentateurs sont les yachtsmen et leurs ingénieurs.

D'autre part, plus que jamais, la marine de commerce a besoin de jeunes gens instruits.

Autrefois le matériel naval était peu compliqué, il suffisait à un capitaine de savoir conduire son bâtiment d'un point à un autre. Une grande pratique de la manœuvre et la connaissance de quelques calculs nautiques destinés à déterminer la position du navire, voilà tout ce qu'il fallait pour faire un commandant accompli.

En présence de modifications profondes que les perfectionnements de l'art naval ont apportées au matériel mis à la disposition des marins, il est indispensable qu'un progrès correspondant soit réalisé dans le niveau scientifique des capitaines.

Il convient donc de compter sur cet entraînement donné par le sport nautique, développant le goût de la navigation et des aventures parmi les jeunes gens instruits.

L'existence du marin est toute d'abnégation. Pour que les fils de la bourgeoisie embrassent cette profession, il faut qu'ils y soient déterminés par une vocation forte, surtout en Belgique où cette carrière est d'un abord assez pénible.

Dans une société comptant beaucoup de yachtsmen, le capitaine de navire reprendra sans doute dans la hiérarchie sociale la place d'où il n'eût jamais dû descendre.
