

UN « ZEPPELIN » EN FRANCE

Le jeudi 3 avril dernier, à 1 h. 1/2 de l'après-midi, un Zeppelin atterrissait sur le champ de manœuvres de Lunéville. L'aéronat fut heureusement protégé et très aimablement aidé dans sa manœuvre de descente par le 17^e régiment de chasseurs à cheval, qui, à cet instant précis, était passé en revue par le général de Contades de Gizeux.

Le dirigeable, ainsi soudainement descendu des nues, repartit vers l'Est le lendemain vers midi et demi.

C'est l'histoire des vingt-trois heures de séjour du Zeppelin allemand sur le sol français que nous résumerons ici.

* *

Pour la première fois un événement de ce genre se produit. Avant que d'en discuter, constatons qu'au point de vue des relations officielles entre gouvernements l'incident est clos.

Un communiqué, publié dès le lendemain matin de l'atterrissage, était, en effet, conçu dans ces termes :

Dès qu'il a été informé de l'atterrissage d'un ballon allemand à Lunéville, le gouvernement a prescrit une enquête immédiate confiée à l'autorité militaire.

Il y a été procédé par le général Lescot, commandant d'armes, et le général Hirschauer, inspecteur permanent de l'aéronautique militaire, assisté du sous-préfet de Lunéville, M. Lacombe.

De cette enquête, il résulte que le dirigeable est un ballon privé de la Société Zeppelin. Les trois officiers qui étaient à bord formaient une commission de réception.

Il résulte également de l'enquête que le ballon a atterri par correction en s'apercevant qu'il était au-dessus d'une grande garnison française. Il avait complètement perdu son orientation. Le capitaine George, président de la commission de réception, a donné sa parole d'honneur qu'il n'avait été procédé par lui ni par ses compagnons à aucune observation concernant la défense nationale.

Dans ces conditions, il a été entendu qu'on laisserait partir immédiatement le ballon, ce qui paraît d'ailleurs très urgent à cause d'avarie possible.

Ensuite les officiers seront accompagnés en chemin de fer jusqu'à la frontière par le commissaire spécial d'Avricourt. L'incident est ainsi clos.

Telle est la version officielle qu'il importait de reproduire. Mais, autour de ce communiqué, il y a une place pour l'histoire, pour la recherche de la vérité, pour l'étude des conséquences. Procédons chronologiquement.

* *

Vers les 10 heures du matin, jeudi dernier, les habitants de Vesoul furent très surpris d'apprendre qu'un dirigeable dont la forme ressemblait à celle d'un Zeppelin avait évolué, à grande hauteur, au-dessus de Selle, Passavant et Vauvilliers, paraissant s'orienter sur Epinal.

De cette ville, et alors qu'il se trouvait à une plus faible altitude, le dirigeable fut à nouveau signalé ; il passait au-dessus des forts se dirigeant au nord.

On perd de vue le Zeppelin à partir d'Epinal, mais on croit cependant qu'il a suivi la voie du chemin de fer ; à midi 40, il est signalé au-dessus de Lunéville où se manifeste un véritable émoi. Du champ de manœuvres, des officiers voient l'immense vaisseau accomplir un huit au-dessus de la ville, puis, piquant à l'est, aller vers le fort de Manonvillers qu'on finit de construire.

On suit naturellement le Zeppelin à la lorgnette ; soudain, l'esquif aérien s'incline fortement, l'axe longitudinal du ballon accuse un angle d'environ 45° avec l'horizontale. Le dirigeable vire de bord, revient vers l'immense espace de 200 hectares que constitue le champ de manœuvres. L'aéronat paraît à bout de lest, ses passagers agitent leurs mouchoirs blancs. Le Zeppelin frôle, nous dit-on, un réservoir à eau, passe de justesse au-dessus des arbres en bordure du champ et touche terre, un peu brusquement, tandis que sur le terrain évolue le 17^e régiment de chasseurs.

La population accourue se précipite, plutôt hostile, car elle vient d'apercevoir des uniformes d'officiers allemands ; fort heureusement, les officiers français prennent aussitôt des dispositions pour éloigner la foule et faciliter l'atterrissage définitif de l'aéronat. Une compagnie cycliste assure le service d'ordre, quand les autorités arrivent sur les lieux.

A bord du dirigeable se trouvent douze personnes : trois officiers et un sous-officier, le pilote du ballon, qui est capitaine de réserve, et sept mécaniciens civils.

Les militaires sont : le capitaine Fritz George, de la section d'aéronautique de Berlin, attaché à la station aéronautique de Metz ; le lieutenant Félix Jacobi, du 3^e bataillon d'aérostiers de Metz ; le lieutenant Jean Brandeis, du bataillon des aérostiers de Berlin ; le sergent Gall, du 3^e bataillon d'aérostiers de Metz. Le pilote, attaché à la maison Zeppelin, est le capitaine de réserve Glund.

Le général de division Lescot, commandant la place, monte alors à bord de la nacelle et interroge le pilote et les officiers. Leur récit doit fixer notre religion ; le voici tel qu'il a été résumé par le pilote Glund :

J'ai quitté Friedrichshafen sur les bords du lac de Constance, pour des essais d'altitude, ayant à bord une commission militaire de réception et de contrôle. Nous nous sommes égarés en France, alors que nous devions aller à Baden. Nous avons vogué au-dessus de la Forêt Noire ; ensuite nous sommes rentrés dans le brouillard et montés à 2.000 mètres, déviant à l'ouest, ne pouvant descendre, gênés dans nos manœuvres par les montagnes du Felberg, hautes de 1.500 mètres. Nous avons ainsi voyagé plusieurs heures sans rien voir et c'est vers une heure que nous avons aperçu des soldats manœuvrant ; alors nous avons voulu descendre, d'accord avec les officiers, et ceci par correction, pour prouver que nous n'étions pas venus volontairement en France.

Telles furent les déclarations ; elles ne faisaient nullement mention des possibilités qu'avaient eues les aéronautes d'apercevoir la terre quand ils furent signalés en Haute-Saône et à Epinal. D'autre part,



Instantané de la descente du Zeppelin IV à Lunéville, le 3 avril, à 1 h. 1/4 de l'après-midi.

nulle allusion non plus à la position qui semblait critique du dirigeable au-dessus du fort de Manonvillers. Aucune indication de route ne fut donnée et, s'il est exact, ainsi qu'on le constata au baromètre enregistreur, que le ballon s'était élevé à 1.925 mètres et avait navigué en altitude, on se rendit compte, aussi par le graphique tracé que plusieurs fois le dirigeable était revenu à de moins grandes hauteurs.

Ce qu'il y a de certain, c'est que le dirigeable naviguait. Le vent régnant ce matin-là dans toute la région était du nord-est (1) ; par conséquent, le Zeppelin marcha avec un vent de côté contre lequel il eut à lutter jusqu'à Lunéville.

On remarquera que le parcours suivi par le dirigeable allemand affecte sensiblement le tracé d'une ligne à peu près droite qui, prolongée au delà de Lunéville, irait franchir la frontière pour rencontrer Metz en infléchissant sur la gauche.

C'est du reste cette orientation qui avait laissé penser, jeudi soir, à Paris, quand on connut le passage vers Vesoul et l'atterrissage à Lunéville, que le Zeppelin désemparé avait été pris par un courant du sud. Toutefois, on envisageait malgré tout, et au préalable, l'incursion en territoire français.

De ces hypothèses, on voit que, d'après les déclarations allemandes, aucune n'est vraie. Il faut donc admettre — tout en reconnaissant la possibilité de s'égarer au-dessus de la Haute-Saône — que le dirigeable a navigué en France, 130 kilomètres durant, sans pouvoir repérer sa route.

Quant à la question de l'atterrissage, réserves faites des déclarations du pilote Glund, on doit noter que le dirigeable était à court de lest, que des extincteurs et des outils avaient été jetés par-dessus bord. On avait naturellement conservé le plus précieux de tous les lests, l'essence. Très exactement — le jaugeage fut effectué par un officier — il restait à bord du Zeppelin, à son arrivée, 100 litres de carburant pour deux moteurs, soit environ deux heures de marche. Telle est la vérité.

Les deux opinions soutenues pour et contre l'atterrissage : comme il restait deux heures de marche à bord, le dirigeable pouvait franchir la frontière sans s'arrêter ; le pilote n'a donc atterri que par bonne volonté.

Contre l'atterrissage : il est entendu que le dirigeable avait assez de carburant à bord pour aller atterrir en Allemagne, mais c'est l'incident survenu aussitôt après le passage au-dessus de Lunéville qui a obligé les aéronautes à revenir.

Il ne nous appartient pas de conclure, nous exposons simplement des versions.

* *

Mais revenons auprès du dirigeable, alors que les opérations de descente se terminent.

L'équipage a fiché en terre un énorme tire-bouchon d'acier, haut de 1 m. 20, qui se visse dans le sol, non sans difficulté, et qui formera ancre, l'extrémité du tire-bouchon étant reliée par des cordages avec un pieu creux en fer placé également dans le sol à environ 1 m. 50 de distance, assurant ainsi un système suffisamment rigide.

C'est cet ensemble, fixé en terre par les moyens du bord, qui constituera la seule attache du dirigeable pendant tout son séjour. La pointe du Zeppelin étant placée, face au vent, un triple câble d'acier part de l'étrave du dirigeable et s'accroche à la boucle qui termine l'énorme vis métallique disparue en terre. Ainsi, à son gré, le ballon évoluera, mais aucune autre attache ne le reliera au sol.

Par précaution à l'avant, à l'arrière et aux nacelles, des cordes pendent, que les hommes attraperaient en cas de besoin.

Après que les officiers allemands eurent quitté leurs uniformes et se furent mis en civil, l'autorité militaire française prit possession du dirigeable. On installa un gendarme et des soldats dans chacune des nacelles, on dévissa les bougies d'allumage et on permit à l'équipage l'enlèvement d'un des deux moteurs arrière de l'aéronat, ce qui allégera le Zeppelin de 500 kilos environ : il en avait besoin. Ce travail accompli, ni les officiers, ni le pilote, ni les mécaniciens, ne furent autorisés à séjourner à bord. Par contre, les officiers français, quelques civils et ingénieurs furent admis dans la soirée et le lendemain matin à visiter dans tous ses détails le dernier construit des dirigeables allemands.

Ce Zeppelin, qui resta presque un jour sur la plaine de Lunéville, mesure 148 mètres de long ; son diamètre au maître-couple est d'environ 14 mètres, son volume de 20.000 à 21.000 mètres cubes. Il est muni de trois moteurs semblables de 180 chevaux chacun.

(1) En Allemagne, paraît-il, le vent soufflait franchement de l'est.