

brutal, est un de ceux que doit pouvoir supporter un aéronef surtout muni d'énormes amortisseurs pneumatiques de nacelles, comme ceux que possède le Zeppelin.

C'est pourquoi, en voyant le dirigeable en cet état, nous nous sommes demandés si, précédemment à l'atterrissage de Lunéville, le Zeppelin n'aurait pas subi un choc, ce qui pourrait être dans le domaine des choses possibles; ou alors, faudrait-il attribuer cet état à une déformation soudaine en l'air d'une partie de cet ensemble rigide? Serait-ce alors l'explication de l'inclinaison inquiétante remarquée au-dessus du fort de Manonvillers? Suppositions, c'est entendu, mais bien plausibles. Car, si l'état lamentable du Zeppelin est dû seulement à l'atterrissage, c'est la preuve d'une fragilité inquiétante.

\* \*

Nous avons dit l'émotion causée à la population lunévilloise par l'arrivée du Zeppelin. Cette émotion se transforma en une sorte d'hostilité retenue à l'égard des aéronautes, et le service de surveillance fut deux fois utile autour du ballon, car les officiers profitèrent en même temps de cette protection.

L'un d'eux, après l'atterrissage, voulut aller lui-même déposer une dépêche au télégraphe; on l'y autorisa, et le maire, le baron de Turckheim, l'accompagna; mais, aussitôt à la poste, un rassemblement de quelques centaines de personnes se forma et on dut prendre des précautions pour protéger la sortie de cet officier, qui, avec ses camarades, avec, aussi, les mécaniciens et le pilote, passa la nuit debout à côté du Zeppelin.

Dans le brouillard humide, la nuit fut longue et, jusqu'au matin, en attendant l'arrivée du général Hirschauer, inspecteur permanent de l'aéronautique, et de la commission militaire, les aéronautes allemands se promènèrent, renfermés dans un mutisme persistant, auprès des groupes d'officiers français.

Le pilote Glund réclama cependant quelquefois auprès du capitaine de service, lorsque quelque visiteur pénétrait dans les nacelles, ce pourquoi il faisait des réserves que l'officier français ne manquait pas d'enregistrer fort courtoisement aussitôt.

A 6 heures du matin, le général Hirschauer arriva. Il s'enquit d'abord des besoins que pouvaient avoir les officiers allemands, le pilote et les mécaniciens, puis, accompagné de sa suite, il visita en détail le ballon. D'abord la nacelle avant où il examina les appareils de contrôle, les cartes, différents papiers, ensuite l'intérieur du dirigeable. Mais, à aucun moment, il n'appela le pilote pour lui fournir des précisions. A 7 heures moins le quart, la visite était terminée, et le général Hirschauer partait avec le sous-préfet, M. Lacombe, conférer avec le général Lescot, commandant la place, et rédiger son rapport au gouvernement.

A 7 h. 1/2 du matin, une équipe de vingt hommes, venus du Corps aéronautique allemand de Strasbourg la veille au soir par le train, fut autorisée à pénétrer sur le champ de manœuvres pour aider l'équipage. Il était, en effet, permis au pilote Glund de reprendre possession de son dirigeable, et on lui rendit les bougies d'allumage enlevées la veille aux moteurs.

Pendant trois heures on procéda à la mise en état et surtout aux réparations des poutres armées qui étaient brisées, — grâce à des attelles de fortune, constituées par de jeunes troncs d'arbres qui furent placés à l'intérieur du Zeppelin et solidement fixés aux parties endommagées.

Ceci, tandis qu'une autre équipe allait à la gare pour y recevoir un wagon chargé de tubes d'hydrogène comprimé, lequel, parti dans la nuit de Friedrichshafen, était arrivé — comme train spécial — à 10 heures du matin à Lunéville. Les Allemands nous donnèrent ainsi une merveilleuse leçon de célérité, non seulement par le fait d'avoir si vite dirigé un chargement complet de 200 tubes, considérés comme explosifs, mais aussi en réalisant ce « record » de les débarquer hors du wagon, de les véhiculer sur des camions de fortune, d'emmener le tout sur le champ de manœuvres, de réunir entre eux les tubes et de fournir environ 1.000 mètres cubes d'hydrogène pur, au dirigeable épuisé, dans un espace de deux heures. Car à midi un quart le ravitaillement était terminé.

Une heure auparavant, trois points noirs, qui, peu à peu, s'en allaient grandissant, avaient paru à l'horizon. Et ce furent aussitôt des acclamations enthousiastes, délirantes. La foule avait reconnu nos avions militaires, trois biplans de l'escadrille aérienne d'Epinal qui venaient, dans un vent de 16 mètres à la seconde, survoler le Zeppelin et atterrir correctement dans la ligne du ballon.

De Paris, vers 11 h. 15, était arrivé l'ordre de libérer le dirigeable avec son équipage civil. Quant aux militaires, ils devaient être reconduits à la frontière.

Mais une difficulté subsistait. L'un des officiers, le capitaine Fritz George, était en possession d'un document dont il avait déclaré ne pas vouloir se dessaisir. Il en avait seulement montré la suscription: c'était le cahier des charges imposé par l'autorité militaire à la Société Zeppelin.

L'intérêt de connaître cette convention était relatif; cependant il était peut-être utile de savoir les conditions imposées aux Zeppelins pour leurs réceptions et entre autres la vitesse obligatoire pour ces dirigeables. Car les instruments de mesure auxquels nous faisons allusion tout à l'heure ne donnant que des indications d'approximation, pouvant être corrigées ou étalonnées, il n'eût pas été indifférent d'avoir une précision.

Bref, ce détail fut réglé à la satisfaction de tous, nous dit-on, par la communication au général Lescot du document et la déclaration d'honneur du capitaine Fritz George, que ni lui, nises compagnons, n'avaient fait d'observation concernant la défense nationale.

Tandis qu'avait lieu ce conciliabule entre militaires le pilote Glund faisait connaître que son heure de départ était fixée à 1 h. 1/2 de l'après-midi. La nouvelle se répandit dans le public, et, sur le champ de manœuvres, il resta peu de curieux, toujours maintenus, d'ailleurs, par les soldats. Le préfet, les généraux, différentes autorités, partirent déjeuner tranquilles.

Mais la déclaration du pilote était une feinte, qu'il eut raison d'adopter à notre avis, à moins que sa montre ne fût réglée, ce qui était possible, sur l'heure

de l'Europe centrale. Il nous sembla, plutôt, que le capitaine de réserve Glund se rendait parfaitement compte que les sentiments de la population ne lui étaient pas favorables. C'est pourquoi, soudain, vers midi et demi, alors que nous étions quelques rares à assister à ces préparatifs, on vit l'équipage manœuvrer pour quitter l'ancrage; le ballon resta maintenu par les soldats. Le pilote prévint ceux-ci, sans leur dire toutefois que le départ était imminent. Sur un coup de sifflet bref, à midi 35, les deux moteurs furent embrayés et accélérés. Un peu brusquement, et projetés en éventail, les soldats durent lâcher prise, tandis que le Zeppelin prenait de l'altitude assez rapidement. Le public, surpris, manifesta bruyamment, mais ce fut pis encore, lorsque, quelque temps après, les officiers allemands, accompagnés du commissaire spécial de Lunéville, partirent en automobile vers la frontière. Une double rangée de dragons retenait la foule, tandis que, rapide, s'éloignait l'auto.

Avant de partir, le pilote Glund avait fait remettre au maire de Lunéville 2.000 francs pour les pauvres de la ville et il avait consigné 7.600 francs pour droits de douane du ballon.

Un dernier incident se produisit après ce double départ. Un ingénieur de la fabrique de moteurs allemands dont était muni le Zeppelin eut maille à partir avec le public, parce que, à tort du reste, il voulait empêcher de photographier le moteur abandonné par le dirigeable, souvenir de l'incursion du Zeppelin. Protégé par les cavaliers, l'ingénieur dut rapidement partir en automobile avec des amis.

\* \*

Ainsi se termina heureusement cet atterrissage inopiné d'un dirigeable allemand dans une de nos villes-frontières où il faut compter avec l'esprit de la population, prompt à l'emballement parce que vivant depuis quarante années dans un état de tension continuelle.

Le pilote du Zeppelin et son équipage peuvent aussi s'estimer satisfaits d'avoir été favorisés par le temps au cours de cette aventure. On ne sait, en effet, ce qu'il serait advenu, si, un fort vent s'étant mis à souffler, on eût été obligé de dégonfler sur place le dirigeable! Il y en avait pour des semaines de démontage et d'autres difficultés auraient peut-être surgi.

Les autorités allemandes l'ont du reste fort bien compris, et si, quelques heures après la descente d'un de ses ballons à Lunéville, le comte Zeppelin, envoyait au pilote Glund, une dépêche dont le premier mot était celui-ci: « Condoléances », le gouvernement allemand, par l'intermédiaire de son ambassadeur M. de Schoen, adressait, au lendemain du départ du Zeppelin, une lettre officielle de remerciements à notre ministre des Affaires étrangères.

\* \*

Il reste maintenant à savoir, et c'est un point de vue qui inquiète l'opinion allemande, si le fait de l'atterrissage voulu ou forcé du Zeppelin à Lunéville a livré à nos ingénieurs les secrets de construction de cet aéronef.

En dehors de nos officiers, deux de nos ingénieurs spécialistes étaient venus à Lunéville pour visiter le Zeppelin. C'étaient M. Julliot, de la maison Lebaudy frères, et M. Sabattier, des usines Bayard-Clément. Avec eux, nous avons vécu sur le champ de manœuvres de Lunéville, et nous pouvons affirmer qu'ils n'ont ni rempli leurs carnets de croquis, ni usé des centaines de plaques photographiques. Ils se sont contentés de regarder, ce qui a semblé leur suffire.

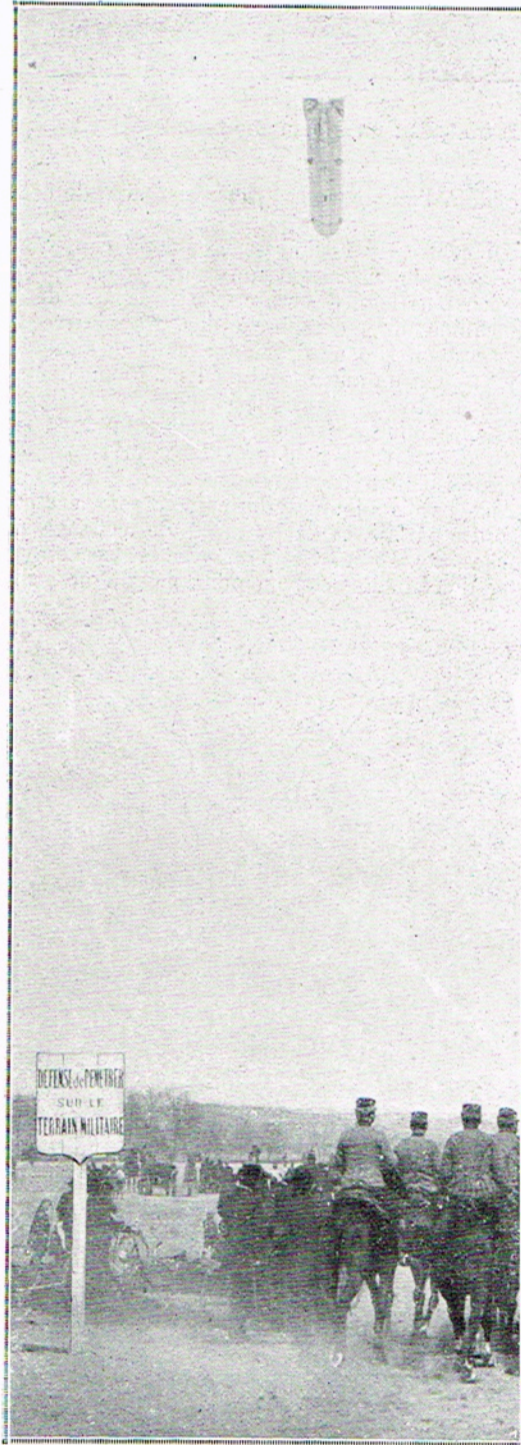
L'un et l'autre connaissaient déjà le Zeppelin. Ils ont eu le loisir de le voir de plus près et plus longtemps, voilà tout.

Mais il est bien certain qu'ils n'ont pas été frappés au cours de cet examen par la révélation subite d'une construction inattendue qui apparaîtrait pour la première fois à leurs yeux comme une extraordinaire réalisation.

Nous croyons que le génie français et le talent de nos ingénieurs nous permettront toujours de rivaliser, en matière de dirigeables, avec ce qui se construit de l'autre côté de la frontière.

Seulement, nous procédons d'une autre école, et ce qui nous donne une infériorité, c'est que nous ne possédons pas les crédits suffisants pour construire des unités rapides et nombreuses afin de mettre sur pied une escadre aérienne de dirigeables aussi imposante que la flotte allemande. Il appartient aux Chambres d'en décider autrement. Ce jour-là les qualités de nos dirigeables ne le céderont en rien à celles des Zeppelins allemands.

PAUL ROUSSEAU.



Le départ du Zeppelin.

Il quitte le « terrain militaire » sur lequel il avait atterri malgré la « défense de pénétrer » et se dirige vers Metz.