

ANTHONY FOKKER et BRUCE GOULD

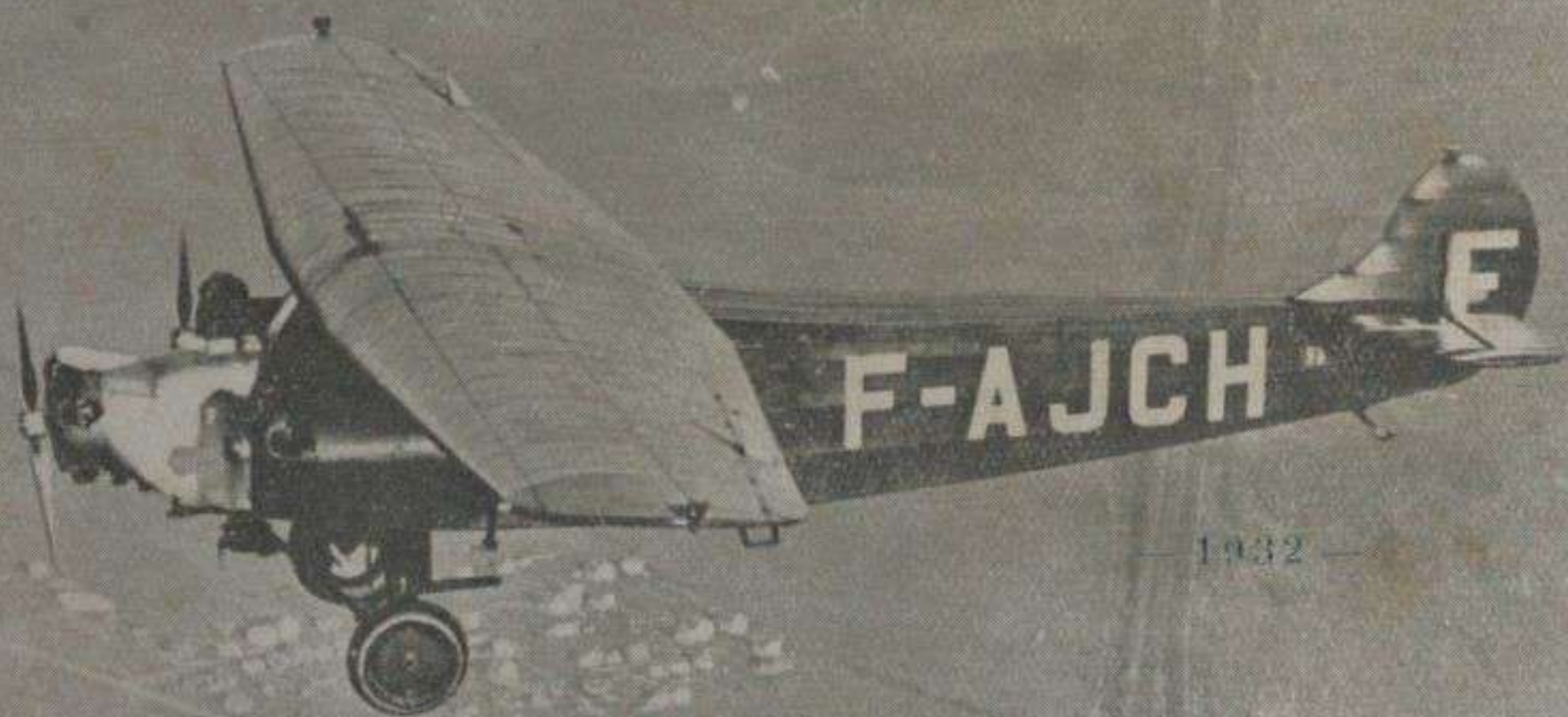
Souvenirs
d'un homme volant

La vie d'Anthony Fokker

TRADUIT DE L'ANGLAIS PAR L. BAILLON DE WAILLY

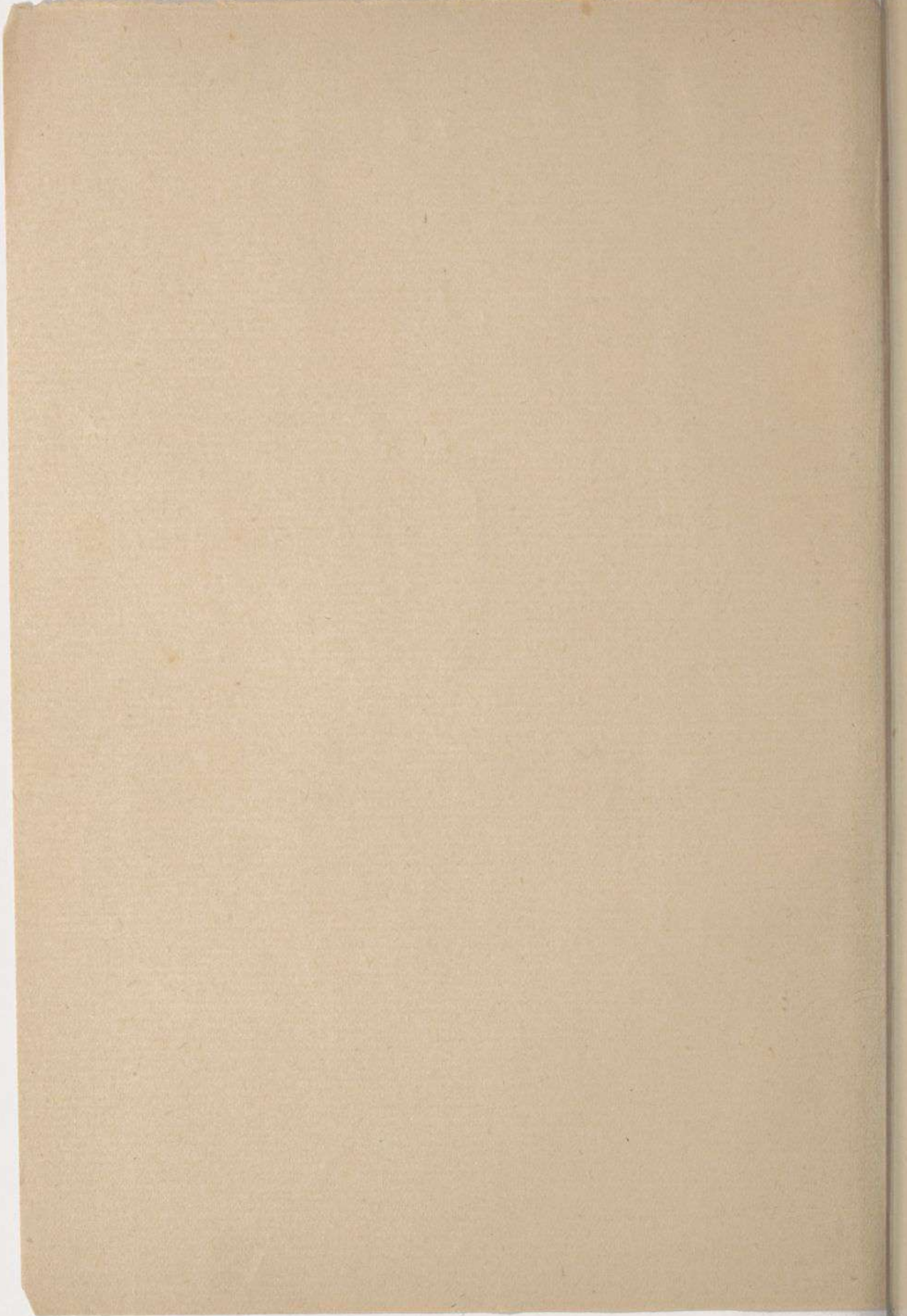
PRÉFACE DU LT COLONEL PIERRE WEISS

AVEC UN PORTRAIT HORS TEXTE



— 1932 —

NOUVELLE COLLECTION
HISTORIQUE
CALMANN-LÉVY, Éditeurs



Souvenirs
d'un homme volant

NOUVELLE COLLECTION HISTORIQUE

— Publiée sous la direction de Marcel THIÉBAUT —

CALMANN-LÉVY, ÉDITEURS

Déjà parus dans cette collection :

- PRINCE SIXTE DE BOURBON
La Reine d'Étrurie (1782-1824). 1 vol.
La dernière Conquête du Roi (Alger 1830). 2 vol.
- COMTESSE DES GARETS
SOUVENIRS D'UNE DEMOISELLE D'HONNEUR
Auprès de l'Impératrice Eugénie. 1 vol.
L'Impératrice Eugénie en exil. 1 vol.
- COMTE DE SAINT-PRIEST
MÉMOIRES
Règles de Louis XV et de Louis XVI 1 vol.
La Révolution et l'Émigration. 1 vol.
- FRANÇOIS DE LA ROCHEFOUCAULD
Souvenirs du 10 août 1792 et de l'armée de
Bourbon. 1 vol.
- ARTHUR-LÉVY
Un grand profiteur de guerre. Sous la Révolution, l'Empire
et la Restauration. — Ouvrard. 1 vol.
Les Dissentiments de la Famille Impériale. 1 vol.
- GEORGES GIRARD
La Vie et les Souvenirs du général Castelnau (1814-
1890). 1 vol.
- MARQUIS DE VALOUS
Avec les " Rouges " aux Iles du Vent. — Souvenirs
du Chevalier de Valous (1790-1793). 1 vol.
- ÉLIE BORSCHAK ET RENÉ MARTEL
Vie de Mazeppa 1 vol.
- BERNARD FAÏ
Benjamin Franklin, Bourgeois d'Amérique. 1 vol.
Benjamin Franklin, Citoyen du Monde 1 vol.



ANTHONY H. G. FOKKER

Anthony FOKKER et Bruce GOULD

Souvenirs
d'un homme volant

La vie d'Anthony Fokker

Traduit de l'anglais par L. BAILLON DE WAILLY

Préface du L^t-Colonel PIERRE WEISS

NOUVELLE COLLECTION
HISTORIQUE
CALMANN-LÉVY, ÉDITEURS
3, Rue Auber, PARIS

—
1932

Droits de traduction et de reproduction
réservés pour tous les pays,

AVANT-PROPOS

Les mémoires de Fokker présentent cet intérêt puissant qui s'attache toujours à un coup d'œil jeté de l'autre côté de la barricade.

Le rideau se lève brusquement sur une foule de scènes que nous avons à peine soupçonnées en France et que le génial constructeur a empruntées à sa jeunesse imaginative, à son activité d'inventeur et d'industriel, à sa vie publique de citoyen hollandais devenu allemand bon gré, mal gré. Je n'ai cessé de songer, en dévorant les pages de cet aviateur, dont les hasards ont fait un adversaire, à ce lendemain du 11 novembre 1918 où nous nous sommes précipités pour scruter les tranchées ennemies abandonnées et déguster de près un paysage qui nous avait paru si longtemps, dans nos carlingues, hermétique et mystérieux. Nous avons la hantise d'un inconnu vu de trop loin et de trop haut.

Le récit de Fokker regorge de situations révélées d'un

crayon réaliste et brusque. Ce n'est pas seulement l'histoire d'une volonté : c'est toute la bataille technique que l'industrie allemande, de 1914 à 1918, a livrée et... perdue, comme elle a perdu l'autre.

Qui est ce Fokker? Incontestablement un artiste de la mécanique, un maître de l'outil et du calcul, un créateur, un rude jouteur qu'il aurait mieux valu avoir dans son camp. Le sort en décide autrement, dès avant la guerre, quand le jeune Fokker, assez mauvais garnement, oppose une résistance opiniâtre à sa famille qui souhaite de le voir conquérir ses diplômes à l'Université de Delft.

Fokker persuade son père que n'ayant pas réussi à la high school de Haarlem il se couvrirait de ridicule à l'Université. Les premiers essais de Latham et des frères Wright l'empêchent de dormir. Il ne rêve que d'aviation. Mais il a horreur du son creux des théories. Il est praticien avant tout. Il passe son temps dans un laboratoire de fortune installé au grenier paternel. Aussi ses parents lassés le dirigent-ils sur une école de Bingen où l'enseignement revêt une forme plus pratique, plus expérimentale que dans les écoles hollandaises.

A peine arrivé, Fokker apprend qu'à vingt milles de là, à Zalbach, près de Mayence, une école spéciale d'automobile annonce l'ouverture d'une chaire d'aviation. Il court s'y inscrire : C'en est fait! L'étau germanique se referme sur l'aspirant ingénieur.

La guerre le surprend en pleine vogue, à la fois exé-

cutant et constructeur sur le terrain de Johannisthal, déjà idole de la foule, concurrent jaloué des pilotes militaires allemands. Il fait fortune au service du Reich en donnant libre cours à son génie technique. En 1917, le G. Q. G. soupçonne chez son plus habile fournisseur des velléités de regagner sa patrie hollandaise et de prêter l'oreille à des offres anglaises. Aussitôt, d'autorité, on le titularise dans la nationalité allemande. Le naturalisé malgré lui est averti que sur l'ordre du ministre de la Guerre il est incorporé à la Landsturm et sera, sans plus ample informé, envoyé aux tranchées, à moins qu'il ne continue à s'acquitter de ses fonctions d'industriel avec succès. Le procédé est délicieux. Fokker, désarmé, l'accueille avec philosophie, car les commandes vont leur train et assurent, en même temps que ses affaires, le triomphe de sa vocation.

Après l'armistice, il ne songe plus qu'à revivre sous un ciel plus doux et à sauver son matériel que mettent en péril les destructions prescrites par le traité de paix. Grâce à des complaisances sonnantes et trébuchantes, il détale à la tête de plusieurs trains bourrés d'avions et de pièces diverses et réintègre sa bonne Hollande, Haarlem, où il aura désormais la liberté de travailler pour le monde entier, ce qui, au fond, est la seule chose qui importe à sa soif aéronautique, dont les rechutes seront éternelles comme celles d'une vraie passion.

Telle est, à grands traits, l'existence de ce diable d'homme qui nous a fait tant de mal et dont tant des

nôtres ont payé de leur sang la clairvoyance technique et les ressources de créateur.

Mais il y a encore dans son livre bien autre chose que la vie d'un redoutable metteur au point d'avions de guerre. Il y a le passionnant roman, exact et sincère, des propres luttes que l'auteur a soutenues contre l'administration allemande, la technique officielle, les méthodes admises, l'armée, les constructeurs concurrents, bref toute l'orthodoxie que tout pays, quel qu'il soit, garde en réserve et dresse comme un rempart sur les pas d'un homme jeune, d'un talent trop marqué, d'un esprit de décision trop vibrant. *Nil novi sub sole!* Rien de plus amusant — et de plus consolant — que les récits, d'une touche excellente d'ailleurs, de ces tribulations, chamailleries, défiances, qui débordent Fokker de toutes parts et manquent de l'engloutir.

La pensée intime de l'ingénieur, sûr de lui à tous les détours de cette mêlée, est instructive au possible.

Un jour, c'est une commission autrichienne de personnages et de notabilités qui, après une visite détaillée de l'usine de Johannisthal, demande à son guide :

— Mais où est donc Herr Fokker?

Personne ne soupçonnait que le patron fût ce tout jeune homme, car Fokker, dans l'épanouissement de sa gloire industrielle, n'a pas vingt-cinq ans! Aussi les pontifes de tout acabit lui mènent-ils la vie dure. Il a maille à partir avec les gens en place. Il déboulonne de faux marbres mais il y met le temps. Les avions qu'il

présente sont dits ridicules, *involables*, etc. Les aviateurs du front chargés de départager les juges donnent raison à Fokker, — toujours malheureusement pour les armées alliées, car le matériel choisi et retenu réalise chaque fois un progrès.

Jamais un homme de l'air n'a plaidé plus vigoureusement la cause de cette vérité : *à forces morales égales, tout est technique dans la guerre aérienne; la tactique en importance suit loin derrière.* On l'emporte sur l'adversaire, au combat, par la vitesse, le plafond, la manœuvrabilité. Tout le reste est littérature. La guerre l'a bien fait voir. Les fluctuations de la maîtrise aérienne ont été fonction de la situation technique des escadrilles en présence et se sont constamment calquées sur la production en série des prototypes surclassant les modèles antérieurs. Quand nos spads 220 C.V. succèdent aux Nieuports, pendant la bataille de la Somme, l'aviation allemande se terre. Demain comme hier, il s'agira d'être *techniquement* supérieur à la partie adverse.

Fokker a possédé, un moment, sur les constructeurs, engagés et réellement face à face comme des généraux sur le terrain, d'indéniables supériorités qui, Dieu merci, n'ont pas été décisives et ont fini par être distancées à leur tour. Il était jeune, aviateur jusqu'au bout des ongles. Pas un de ses engins de mort qu'il n'ait essayé et présenté lui-même. Ses arguments, ses affirmations étaient appuyés de démonstrations immédiates qu'il rendait probantes en tenant lui-même le manche à balai.

Comme il se spécialise pendant les hostilités dans l'aviation de chasse, c'est à coup d'acrobaties qu'il convainc aviateurs et commissions.

Je pense donc que — ne fût-ce que pour mesurer rétrospectivement le mérite et l'intensité de notre victorieuse riposte — la lecture des mémoires de Fokker peut être d'un grand profit. L'ingénieur hollandais au service de l'Allemagne a eu le funeste honneur d'être dangereux. Au prix de quelle habileté? Grâce à quel effort positif? C'est ce qu'il importe de savoir et de creuser. Sans tomber en extase, mais sans fermer les yeux, n'épargnons aucune occasion de percer les secrets d'action d'un homme aussi lucide, surtout quand entre lui et nous s'est glissée cette redoutable page d'histoire, la Guerre.

L^t-COLONEL PIERRE WEISS

SOUVENIRS
D'UN HOMME VOLANT
LA VIE D'ANTHONY FOKKER

I

LE GARNEMENT DE PECK

« Tony ne fera jamais rien de bon à l'école », disait souvent mon père, en secouant tristement la tête.

A mesure que je grandissais, cette conviction ne fit que s'accroître, et je la partageai. Les cours me paraissaient assommants, les professeurs stupides; mon mutisme en classe touchait presque à l'héroïsme. La déception de mon père était d'autant plus vive qu'il avait vendu à Java sa plantation de café fort rémunératrice, et était revenu en Hollande uniquement pour nous faire donner de l'instruction, à ma sœur Katharina et à moi.

Comme bien des Hollandais, il était parti tout jeune pour Java, défricher la jungle malaise et planter du café. Il comptait, une fois riche, se retirer en Hollande et mener au milieu de ses chers canaux et de ses tulipes aimées la vie confortable du bourgeois en pantoufles.

Il s'était fixé à Blitar, tout petit *settlement*¹ près de Kediri, que presque toute la longueur de l'île séparait de Batavia, port où les vapeurs venaient prendre contact avec l'Ancien Monde.

Après avoir vécu dix ans tout seul, il retourna en Hollande dans les dernières années de 1880, y épousa ma mère, Anna Diémont, qui descendait de huguenots, émigrés français, et revint avec elle à Kediri. Je fis connaissance avec le monde dans ce village perdu et primitif.

Quand j'étais un gamin indiscipliné, heureux de m'ébattre en liberté avec les indigènes à la peau bronzée qui étaient mes camarades de jeu, Blitar me semblait l'endroit rêvé où passer la vie. Les îles des mers du Sud étaient mon paradis. Les indigènes grimpaient aux arbres comme des singes, se servant aussi habilement de leurs orteils que de leurs doigts. Ma mère me laissait courir pieds nus et j'imitais mes compagnons au point que mes pieds et mes chevilles devinrent d'une souplesse anormale chez un petit blanc. Sans aucune difficulté, j'escaladais un arbre presque en courant, je savais ramasser des clous avec mes doigts de pied et simuler à volonté les pieds plats; ce dernier talent me valut plus tard d'être exempté du service militaire obligatoire en Hollande, mais faillit m'y faire incarcérer dans une prison militaire. Jusqu'à l'âge de six ans, mes pieds n'ont pas connu les souliers. Je ne me figurais pas la vie autre que cette existence primitive et insouciante, passée en plein air.

1. Territoire colonisé.

Mes parents ne la trouvaient pas aussi satisfaisante que moi. Je les entendais converser à voix basse le soir, quand ils me supposaient endormi ; ils étudiaient quelque grave problème. Je finis par comprendre qu'ils projetaient de retourner en Hollande. La nécessité de vivre dans un milieu plus civilisé à cause de leurs enfants qui grandissaient venait s'imposer à eux. J'entendis parler d'école. Sans savoir exactement ce que c'était, j'en ressentais de l'accablement. Quelques semaines plus tard, nous avons emballé ce que contenait la maison pour accomplir le long voyage par terre jusqu'à Batavia et voguer ensuite d'interminables semaines sur l'océan. Assurément mon père et ma mère étaient heureux de revenir dans leur patrie, avec une fortune leur assurant une large aisance, mais moi j'avais l'impression de quitter mon pays.

Nous nous installâmes à Haarlem, petite ville située dans la région de culture des oignons, sur la côte nord, entre Amsterdam et les dunes qui bordent la mer du Nord. C'est une vieille ville hollandaise, belle et paisible, pleine de dignité, vénérable par ses traditions artistiques qui remontent jusqu'à Frans Hals, un de ses fils. Presque tous ses habitants étaient comme mon père des planteurs, des négociants retirés, achevant tranquillement les dernières années de leur vie. Comme sport, on faisait du canotage sur les eaux enserrées dans les terres qui formaient un chapelet ininterrompu de petits lacs près de la ville.

Notre maison donnait sur un grand parc. Au lieu d'avoir un terrain de jeu sans limites, comme dans la plantation, nous n'avions plus que le jardinet qui s'éten-

dait par derrière. Notre maison était encadrée par d'autres maisons qui se dressaient si près que les pignons se chevauchaient. Comme je me plaignais amèrement de l'exiguïté des lieux, on m'attribua la moitié du grenier donnant sur la façade, pièce assez spacieuse, au troisième étage, qui me servit de salle de jeux. C'est là que j'établis mon quartier général, qui, d'atelier au temps où j'étais enfant, devint mon laboratoire aéronautique durant les années que je passai à la maison. Mais je ne devais pas tarder à apprendre que j'étais revenu en Hollande, non pour canoter ou me livrer à des expériences dans un grenier, mais pour aller au collège, bien que mon atelier me parût une salle de classe bien supérieure pour acquérir les connaissances qui me semblaient intéressantes.

Les écoles hollandaises étaient semblables à celles des États-Unis et comportaient des classes élémentaires préparant au lycée. En quittant celui-ci, les élèves qui en avaient les moyens allaient dans une Université ou dans quelque école technique. Sans aucun doute, ces écoles valaient bien toutes celles de leur temps, mais depuis que je suis homme, j'en ai conclu qu'il y a bien des choses que les soi-disant professeurs ignorent touchant la façon d'instruire les petits garçons récalcitrants.

Le régime de l'école ne me convenait pas du tout. Actif, l'esprit vif et toujours porté à des inventions qui avaient un côté pratique, l'étude me paraissait une occupation monotone. Le petit garçon de Hermann Fokker, Tony, devint bientôt la cible de tous les sarcasmes des pédagogues exaspérés. Ils affligeaient mon père par leurs plaintes, me reprochant d'être trop joueur, et lui

rapportant toutes sortes de méfaits; et je devais bien m'avouer coupable, plus fier de mon ingéniosité que confus de ma mauvaise conduite.

Il y avait une matière qui me plaisait, et j'y excellais. C'étaient les travaux manuels. Je maniai les outils avec plaisir dès le début. Je devins de plus en plus habile à travailler le bois, et je n'eus pas besoin d'être stimulé pour m'attaquer aux métaux. Mon père m'encourageait, plein d'espoir, pensant que je tenais ce goût de lui, car il bricolait dans la maison chaque fois qu'il en avait l'occasion. Il se fâchait peut-être un peu quand un de ses outils favoris lui manquait et qu'il le retrouvait parmi les miens, et en conséquence quelque peu abîmé, mais après s'être hâté de me tirer les oreilles, il semblait oublier son ressentiment.

Bientôt mon atelier du grenier devint le théâtre d'une fiévreuse activité. Poussé par la passion d'accumuler, commune à tous les écoliers, je rassemblai toute une collection d'objets dont je faisais des jouets. Petit à petit, je ne m'intéressai plus qu'aux trains. J'eus bientôt tout un chemin de fer avec quatre longs convois de wagons manœuvrant sur un vaste réseau qui couvrait tout le plancher de rails et d'aiguilles. J'achetais les aiguilles sur mon argent de poche, mais je fabriquais moi-même les voies droites en clouant des bandes de métal sur le plancher.

Ces trains étaient mécaniques, mais les aiguilles se manœuvraient à la main. Pour que l'ensemble fonctionnât, il fallait beaucoup d'employés. Je dus recruter des aides parmi les garçons du voisinage. Quand ils ne prenaient pas leur service, appelés ailleurs par quelque

occupation plus urgente, ou qu'ils faisaient grève, mon chemin de fer se trouvait à peu près hors d'état de marcher. Je résolus le problème de l'aiguillage en agencant tout un système compliqué de fils grâce auquel l'ensemble obéissait à des leviers actionnés dans un seul poste de direction.

Je m'affranchis ainsi de la main-d'œuvre.

Assis dans un coin, je regardais mes trains rouler à toute vitesse sur les voies, ralentir aux coudes, et s'élancer sous le tunnel. Je pouvais sans me déplacer arrêter un train dans une gare, l'aiguiller sur une voie de garage pour laisser passer l'express à l'heure dite, puis lui faire reprendre sa course.

Toutefois je devais à chaque instant m'élancer de mon poste pour remonter la mécanique; inconvénient bien ennuyeux. Je décidai donc de construire un moteur électrique et d'électrifier tout le réseau. Aujourd'hui les garçons peuvent acheter les jouets électriques les plus perfectionnés, mais de mon temps ils n'existaient pas. Je me servis d'un vieux moteur électrique pour fabriquer ma locomotive et mon système de trolley aérien était fait sur le modèle de celui qui fournissait le courant aux trams de Haarlem qui passaient devant chez nous. Il fallait constamment recharger les accumulateurs, et cette dépense épuisait à tel point mon argent de poche que je cherchai une solution. J'eus l'idée de me brancher sur le câble du trolley dans la rue, en posant un fil allant du câble à ma fenêtre. Après avoir terminé mes préparatifs, je réfléchis que je serais certainement pris sur le fait et que la chose ne valait guère la peine d'être tentée. Ce fut une heureuse inspiration, car des ouvriers,

alors qu'ils réparaient ce même câble, furent tués par des commotions électriques; j'aurais pu subir le même sort.

Je ne m'y connaissais pas beaucoup en électricité, mais je savais fort bien à quel point il est désagréable de recevoir une décharge quand on ne s'y attend pas. Les domestiques avaient l'habitude de venir s'installer dans ma pièce, le soir, pour écouter à la fenêtre des concerts que donnait l'orchestre dans le parc. Mes rails étaient cloués au plancher et leurs sièges tordant souvent le métal, rien ne fonctionnait plus. Je voulus mettre fin à la chose. J'installai donc un circuit de fils de haute tension, de façon qu'en tournant le bouton de la porte, le contact se trouvât établi. La première victime fut une cousine indiscreète qui eut envie de jeter un coup d'œil dans mon étrange grenier. La famille entendit ses hurlements frénétiques et monta précipitamment l'escalier pour la trouver exécutant des entrechats devant ma porte, la main rivée au bouton. Personne n'eut plus jamais la moindre velléité de me rendre visite sans avoir été expressément invité.

Outre les locomotives électriques, je fabriquai encore des moteurs à vapeur fixes, dont certains avaient des chaudières de 25 centimètres de diamètre. Je me servais du gaz d'éclairage pour produire la vapeur. Un excès de pression dans les grandes chaudières aurait provoqué une explosion terrible. Mais, apparemment, le destin avait d'autres visées sur moi.

Ensuite je m'attaquai à la fabrication des moteurs à explosion en miniature; mais je ne réussis pas aussi bien. Je ne parvenais pas à faire des bougies assez petites.

Celles-ci se trouvaient toujours aussi grandes que les cylindres.

De plus, il était trop difficile d'inventer un bon carburateur de dimension aussi réduite. Je dus renoncer plus ou moins à la fabrication de ces moteurs.

Pour les soudures, je me servais de becs Bunsen. Mon père protesta avec véhémence contre l'augmentation des notes de gaz et m'ordonna de cesser ce gaspillage de combustible. Je me trouvais dans la pire des situations, jusqu'au jour où j'entrepris d'enlever du plancher un tuyau qui gênait tout à fait mon chemin de fer. Je constatai que ce tuyau venait d'en dessous et disparaissait par mon plancher dans la maison d'un voisin. Un rapide examen m'apprit que c'était une conduite de gaz. Sans m'attarder à d'autres considérations, je fis un branchement en T, et manquant m'asphyxier au cours de ce travail, je réussis tout de même à arrêter la fuite à l'aide de chatterton, de savon et d'autres ingrédients. Je disposais désormais d'une bonne quantité de gaz. Mon voisin ne se plaignit jamais, probablement parce que sa famille qui augmentait toujours l'avait habitué à ces soudaines dépenses supplémentaires.

Tous ces travaux pratiques, d'une valeur appréciable, qui eurent vraiment une influence décisive sur le cours de ma vie, ne me rendaient pas meilleur élève. Mon père en éprouvait une certaine fierté, ou tout au moins les tolérait, mais le reste de mon entourage n'y voyait que des amusettes de gamin. Mes professeurs étaient bien décidés à me faire apprendre leurs cours, qu'ils m'intéressassent ou non. J'ai estimé depuis que la plupart des professeurs se montraient dépourvus

d'imagination et de véritable capacité pédagogique quand ils s'efforçaient d'enfoncer une cheville carrée dans un trou rond.

Les cours purement théoriques m'ennuyaient de plus en plus et mon bulletin était de plus en plus mauvais. Si une leçon m'intéressait, il me suffisait de la lire une fois pour la savoir; sinon, j'avais beau bûcher des heures, je n'en retenais pas le premier mot. La plupart des matières que l'on enseignait se trouvaient dans cette catégorie, aussi je restais deux ans dans la même classe et je ne passais encore que bien juste dans la suivante.

L'histoire et les langues étaient pour moi lettre morte. Je détestais la grammaire; mais je pouvais apprendre la géographie. J'aimais les mathématiques, bien que j'aie toujours été incapable de me souvenir des chiffres; même à l'heure actuelle, je suis obligé de consulter mon carnet quand j'ai besoin de retrouver la dimension d'un de mes derniers avions. Je mordis à la physique à cause des innombrables expériences pratiques. Mon insuccès dans les autres matières navrait mon père, et pour éviter qu'il ne fût en pure perte tant de frais pour moi, j'eus recours à mon esprit inventif et je m'ingéniai à trouver des expédients.

On récitait les leçons en se plaçant en face de tous les autres élèves et je frissonne encore quand je me rappelle les instants que je passais là, debout, faisant figure de cancre, en présence d'enfants plus jeunes, car je n'avais pas suivi les écoliers de mon âge. J'imaginai donc un système de télégraphie optique pour remédier à la situation. Chaque fois que l'on me posait une question, un élève au fond de la classe, écrivait avec de la

craie la réponse sur une ardoise qu'il plaçait ensuite très bas, presque à ras du plancher. Cela marchait aussi bien que si la réponse m'avait été donnée par la radio. Le professeur ne pouvait voir l'ardoise, que j'avais moi-même, au contraire, sous les yeux. Mais quand l'opérateur était en retard, l'attente était épouvantable. Mes notes s'améliorèrent bientôt et le système, se généralisant, fonctionna dans toute l'école.

Toutefois la question des examens écrits ne se trouvait pas résolue. Mon père diminuait mon mois en proportion de mes mauvaises notes, qui d'autre part me valaient des retenues. Je me renfermai dans mon grenier pour étudier une combinaison qui me permît de vaincre cet obstacle. Après avoir tourné et retourné le problème en y consacrant trois fois plus de temps qu'il ne m'en aurait fallu pour expédier tout mon travail, j'arrivai enfin à une solution.

Le professeur remarqua un jour que je gravais des dessins fantastiques sur mon pupitre. Il ne s'en montra pas surpris, peut-être parce qu'on s'attendait à tout de ma part; mais on me prévint qu'à la fin du trimestre je devrais remplacer à mes frais le dessus du pupitre. Je n'en poursuivis pas moins ce petit travail indispensable à la réussite de ma combinaison.

Quand j'eus suffisamment taillé la planche, il devint difficile de s'apercevoir qu'une fente longue environ de deux centimètres et demi et large d'un millimètre et demi traversait la tablette de mon pupitre, dans toute son épaisseur. Cette fente allait en augmentant, elle atteignait sur la face intérieure quatre centimètres sur dix-neuf millimètres. L'œil collé à cette fente pouvait

embrasser une grande partie des objets contenus dans le pupitre. En dessous de la tablette se trouvait fixé un disque de carton qui tournait. Quand je le mettais en mouvement, mon œil regardant par la fente voyait passer environ cinq centimètres du carton. Un volet attaché à un fil de fer et qui masquait toute l'ouverture de la fente en dessous, s'ouvrait ou se fermait par un mouvement latéral du corps se déplaçant contre le pupitre. Quand la fente ne me servait pas, elle était bouchée par un petit morceau de bois taché d'encre. Sur le disque je pouvais noter beaucoup de faits et de chiffres que mon cerveau refusait d'enregistrer. J'avais toutes mes réponses sous une forme condensée et la chose marcha si bien que je parvins à passer tous mes examens.

La facilité avec laquelle je me tirais des épreuves surprenait fort mes professeurs qui savaient à quoi s'en tenir sur mon ignorance. Aussi pendant les examens se tenaient-ils tout près de mon pupitre, exerçant une rigoureuse surveillance. Peut-être s'étonnaient-ils de me voir l'œil rivé à mon pupitre et se livraient-ils à mille suppositions concernant la source de mon inspiration, mais ils ne découvrirent jamais mon secret. Autant qu'ils en pouvaient juger, j'écrivais les réponses comme par magie. Habituellement l'examen comprenait dix questions, dont huit sur des sujets tout traités qu'on pouvait préparer avec facilité. Je répondais assez bien à celles-ci. Aux deux autres questions imprévues qui exigeaient que la matière eût été réellement travaillée, mes réponses étaient toujours absolument nulles. J'eus tout juste la moyenne nécessaire pour être reçu. L'affaire m'amusait car elle m'apparaissait comme une lutte d'ha-

bileté entre moi et mes professeurs. Ils ne remarquèrent pas le volet noir manœuvré par le mince fil de fer que faisait glisser mon corps en se déplaçant doucement. J'étais si fier de mon truc qu'après avoir quitté l'école, je montrai aux professeurs comment fonctionnait ce dispositif puisqu'ils n'avaient pas été assez fins pour le découvrir tout seuls.

Maintes fois le mercredi et le samedi après-midi, où nous avions habituellement congé, j'étais retenu à la maison par des pensums, j'avais à copier des centaines de fois les mêmes maximes. Pour me débarrasser de cette besogne, je taillai un morceau de bois de manière à y enchâsser quatre plumes, si bien que j'écrivais quatre lignes d'un seul coup. Ce fut ma première réussite dans la mise en pratique des méthodes de production en série.

Un des adages que l'on nous obligeait à copier était *Time is money*. Voilà qui me parut sensé; aussi quand mes professeurs me donnaient des pensums à faire à la maison, je convoquais deux ou trois petits voisins et je les payais quelques sous pour qu'ils écrivissent à ma place tandis que je m'en allais canoter ou que je me livrais au grenier à quelque-une de mes innombrables expériences.

J'étais très souvent mis à la porte; cette habitude fut la cause fortuite de mes premiers travaux d'inventeur. J'avais alors dix-huit ans, et j'avais presque achevé mes études au lycée. J'étais à charge à tous les professeurs et ils me renvoyaient fréquemment à la maison, mais je n'osais pas rentrer. Je restais donc pendant les heures de classe dans la loge du portier, à l'entrée du domaine de l'école. Là, un après-midi, je liai amitié avec un autre

grand, Fritz Cremer. Comme moi, il avait été prié de quitter la classe. Par la suite, nous nous vîmes beaucoup, ayant découvert que nos pères aussi se connaissaient bien.

Les Cremer avaient une belle propriété dans les dunes et possédaient une automobile, chose rare à Haarlem en 1908. Jusqu'au jour où Fritz m'emmena promener dans l'auto de son père, j'avais trouvé que ma bicyclette était un merveilleux engin de locomotion. J'obtins de mon ami qu'il m'apprît à conduire. Les automobiles étaient capricieuses dans ce temps-là. Les moteurs haletaient et s'arrêtaient, les pneus crevaient à chaque instant. Bientôt je connus à fond l'auto des Cremer, de sorte que j'étais capable de réparer le moteur et les autres organes qui se détraquaient. Par exemple les pneus m'agaçaient. Ils se dégonflaient toujours et je me demandais pourquoi on n'avait pas encore songé à faire de pneu increvable. Plus j'y réfléchissais, plus j'étais frappé de l'importance d'une telle invention. En fin de compte, je résolus de me livrer moi-même à cette recherche.

II

PREMIÈRE INVENTION. — DÉCONFITURE FINANCIÈRE

Je suis par nature un enthousiaste. Peu de temps après avoir commencé mes recherches sur le pneu increvable, j'étais fermement décidé à porter un coup mortel à l'industrie des pneus de caoutchouc. Parfois, je déplorais fort d'en arriver là, mais mon invention m'absor-

bait tellement que je n'avais guère le temps de m'appesantir sur la ruine des veuves et des orphelins, dont l'avoir était placé dans des usines de pneumatiques.

Tout d'abord, je me gardai de faire part à qui que ce fût de ma résolution. En secret, j'étudiai la déformation des pneus sur les différentes espèces de sol, boue, macadam, asphalte, routes empierrées et pavées. C'était avant l'époque des chaussées en ciment. Pour enregistrer cette déformation, il me fallait des instruments. Il n'en existait point, j'eus donc à les inventer aussi. Au bout d'un certain nombre d'essais et d'échecs, j'agençai une barrette transversale montée sur des ressorts, qui devait enregistrer dans quelle proportion le pneu s'aplatissait en roulant. Chaque pas en avant augmentait mon ardeur. Avant longtemps, j'acquis la certitude que j'étais sur la voie d'une invention stupéfiante, à la veille de la réussite.

Ni moi, ni ma famille n'avions d'auto pour mes expériences, mais ma bicyclette me suffisait parfaitement pour mes premiers essais. Après de nombreux tâtonnements, je construisis une roue élastique consistant en une jante d'acier plate, flexible et rattachée à un cercle rigide par des ressorts qui la soutenaient et qui pouvaient s'allonger et se contracter rapidement sur toute la circonférence de la roue. De la sorte, la jante d'acier pouvait fléchir sous la pression et reprendre ensuite sa forme première, aussitôt que la pression disparaissait. Pour empêcher qu'on ne me volât mon invention, je faisais tous mes essais la nuit, m'en allant par les rues désertes et choisissant les routes les plus mauvaises pour soumettre à la plus rude épreuve la résistance de mon pneu.

Je finis par épuiser tous mes fonds, et pour m'en procurer d'autres et continuer, j'eus recours à mon père.

Je savais par expérience que celui-ci se trouvait dans les dispositions les plus bienveillantes quand il fumait un bon cigare en lisant son journal, après avoir bien dîné et qu'il couronnait le tout d'un petit somme dans son fauteuil. Depuis cette soirée, j'ai négocié bien des affaires, vendant des aéroplanes représentant des millions de dollars, mais jamais la partie ne m'apparut plus dure qu'avec Hermann Fokker. Cependant, j'étais fermement convaincu de la viabilité de mon invention. Prenant un air tout à fait assuré, je fis fièrement mon entrée dans le parloir familial, et je me lançai dans la description de mon entreprise. Mon père m'écouta sans dire un mot, et bientôt, emporté par mon sujet, je lui exposai mes travaux dans leurs moindres détails. Quand enfin je m'aperçus qu'il avait laissé éteindre son cigare, je sus que j'avais cause gagnée. Non seulement il se laissa convaincre par cet exposé, mais il me permit de prendre quinze jours de vacances, afin qu'en y consacrant tout mon temps, je pusse mener à bien la réalisation complète de mes recherches.

Le lendemain, je me rendis de bonne heure à l'école — jamais je n'y avais été aussi tôt — pour voir le Directeur. C'était un gentleman d'un certain âge, qui avait des cheveux blancs, et dont l'attitude était la dignité même. Il m'accueillit sans aucune surprise; il avait l'habitude de me voir apparaître, envoyé par les professeurs, alors que le motif qui m'amenait était beaucoup moins agréable. « Je désire quinze jours de vacances », laissai-je échapper. Voilà qui dépassait la mesure. Après toutes

mes journées d'absence, et le temps que j'avais perdu en classe!

— Vous voulez des vacances, vous?

— Oui, monsieur, insistai-je, j'ai besoin de deux semaines pour perfectionner mon invention.

La raison invoquée en ces termes me semblait fort importante, et peut-être lui fit-elle la même impression, car il se mit à branler la tête de haut en bas avec stupéfaction.

— Je suis dans la même classe depuis deux ans, poursuivis-je, j'ai appris tout ce que je pouvais apprendre. Ma présence n'apporte rien à la classe.

Son mouvement s'accentua.

— De toutes façons, je n'arrive pas à concentrer mon esprit sur mon travail.

Comme il semblait toujours approuver machinalement tout ce que je disais, je tins mon congé pour accordé et je le quittai précipitamment de peur qu'il ne changeât d'avis. Les autres professeurs n'en croyaient pas leurs oreilles, la chose leur semblait trop belle pour être vraie. Ils me prédirent que je ne reviendrais pas, en quoi ils ne se trompaient pas. Ces vacances n'ont pas encore pris fin.

Comme je désirais faire l'essai de mon pneu métallique sur une automobile, car là était son avenir, je fis des propositions d'association à Fritz. Il souhaitait aussi vivement que moi quitter le collège; peut-être est-ce pour cela qu'il y consentit si facilement.

Nos pères s'entendirent pour financer à eux deux notre entreprise et M. Cremer nous permit d'utiliser son auto pour les premiers essais. Ceux-ci se prolongèrent au

point d'absorber quelques milliers de florins et Fritz et moi y consacraâmes un an de notre temps.

A huit cent mètres du point de départ, au beau milieu de la route, nous dûmes ramasser les morceaux du premier pneu increvable pour automobile. Mais cet échec ne nous découragea pas. Nous en fabriquaâmes un autre avec de meilleurs matériaux. Celui-ci roula pendant plusieurs kilomètres, pendant lesquels nous le ménageâmes. Nous nous basâmes sur les données ainsi acquises pour en faire encore un autre, et ils se succédèrent ensuite en grand nombre

Avant tout, nous redoublions de précautions, travaillant encore plus secrètement que lorsque je me servais de ma bicyclette, de peur que quelqu'un n'eût vent de notre merveilleuse invention, et ne nous la soufflât en nous précédant au bureau des brevets. Nous ne sortions la voiture que la nuit, le jour elle restait sous clé. Vers dix heures, nous quittions Duin er Kruidberg, la propriété des Cremer, et nous roulions toute la nuit, ne rentrant qu'à la pointe de l'aube pour nous glisser harassés dans nos lits. Toutes les semaines le nombre de kilomètres parcourus augmentait avec chaque roue nouvelle. Nous parvînmes enfin à filer à bonne allure sur les routes aux vieux pavés de pierre qui secouaient impitoyablement véhicule et occupants, même quand celui-là était monté sur des pneus de caoutchouc. Heureusement M. Cremer s'était, dans l'intervalle, acheté une voiture neuve, car la première allait sans tarder être bonne à jeter à la ferraille. Après avoir été mise à si rude épreuve pendant deux mois, elle essaya de rendre l'âme.

Mais Fritz et moi ne voulions nullement qu'elle nous

passât entre les mains, aussi nous la démontâmes complètement pour faire son autopsie. Nous avions pour nous aider dans notre travail un jeune mécanicien du voisinage. Ce qu'il fallait absolument changer, c'étaient les engrenages. La voiture était une Peugeot et notre jeune aide déclara qu'il fallait aller à Paris pour se procurer rapidement les pièces neuves. Il partit en emportant les vieilles, lesté de tous les fonds que nous avions pu rassembler; il nous promettait de revenir immédiatement. Les jours passaient et nous ne recevions aucune nouvelle de lui. Au bout de deux semaines, il réapparut tout penaud avec les vieilles pièces. Nous étions trop jeunes encore pour savoir qu'on ne doit pas envoyer un jeune Hollandais dépourvu d'expérience à Paris.

Heureusement, nous trouvâmes dans le voisinage une voiture hors d'usage, et après l'avoir achetée au prix de la ferraille, nous nous servîmes de ses engrenages pour remplacer ceux de notre voiture. Nous avons fabriqué nous-mêmes d'autres pièces également nécessaires et j'acquis des connaissances précieuses en remontant le moteur; je devins tout à fait expert dans l'art de roder les soupapes et de régler la magnéto. Au cours de cette réparation, la majestueuse carrosserie à six places de la vieille Peugeot fut mise au rancart et le châssis diminué pour qu'il eût l'allure d'un châssis de course, ce qui nous plaisait beaucoup plus. Ainsi nous avons de la place derrière l'unique siège pour loger de nombreux pneus de rechange, quand nous partions la nuit pour établir de nouveaux records d'endurance pour les pneus et de vitesse pour la voiture.

Nous avons fait choix pour nos essais de la grande

route droite parallèle à la voie ferrée de vingt-cinq kilomètres qui reliait Haarlem à Amsterdam. Le train de Paris passait juste avant minuit et nous le guettions pour nous livrer avec lui à une course nocturne. Avec le temps, les mécaniciens à l'esprit sportif finirent par nous connaître. Quand ils approchaient de l'endroit où nous nous rencontrions habituellement, ils lançaient un coup de sifflet et forçaient la vapeur, tandis que le chauffeur enfournait fiévreusement d'énormes pelletées de charbon. Les voyageurs, devinant cette excitation et entendant gronder notre Peugeot qui défiait le train, passaient la tête aux portières, certains prenaient un air désapprobateur pour blâmer notre conduite scandaleuse, alors que d'autres, passionnés par cette joute, nous encourageaient de leurs cris. Le fait finit par se savoir et les journaux d'Amsterdam en parlèrent.

Nous arrivions à faire soixante kilomètres à l'heure avec nos pneus nouveau modèle. Par bonheur, nous ne pouvions aller plus vite. La route était en effet très étroite et même à cette heure tardive il y passait des chevaux et des charrettes qui n'avaient pas de lanternes. J'ignore si c'est notre ange gardien ou bien notre habileté acquise à grand'peine dans l'art de conduire à tombeau ouvert qui nous sauva la vie. Toujours est-il que nous nous en tirâmes sans une égratignure et cet entraînement nous familiarisa avec le danger et nous apprit à être sans cesse sur nos gardes. L'expérience ainsi acquise me fut très utile pendant les premières années où je volai. Après notre course de minuit, quand nous avions fait demi-tour aux portes d'Amsterdam, nous prenions chacun à notre tour le volant pour les records

d'endurance. Celui qui ne conduisait pas se pelotonnait dans le creux des pneus de caoutchouc à l'arrière et dormait si profondément que ni le bruit, ni le péril couru pendant ces randonnées nocturnes ne réussissaient à l'éveiller. Il n'ouvrait les yeux qu'au moment où, l'auto ayant pénétré dans le garage, le silence subit du moteur venait frapper ses oreilles.

Les résultats obtenus à force de perfectionner notre pneu increvable furent si remarquables que mon père requit l'aide d'un homme d'affaires éminent, spécialisé dans les brevets, pour veiller sur nos intérêts. Celui-ci se rendit compte, à l'instant même où mon père et moi franchissions timidement le seuil de son bureau, qu'aucun de nous n'entendait quoi que ce fût aux formalités compliquées auxquelles on doit se plier pour l'obtention des brevets. Je le vois d'ici se frotter les mains à l'idée de notre innocence et décidant de nous faire payer bien cher pour nous initier aux subtilités de l'escroquerie légale. Nous l'écoutâmes enchantés, quand il nous assura que d'après lui nous avions pleinement droit à un brevet fondamental. Il nous conseilla de tout laisser entre ses mains, tandis qu'il étudierait tous les documents afin de n'omettre aucune des mesures susceptibles de sauvegarder nos intérêts.

Pendant que nous nous attelions jour et nuit à la besogne pour mettre au point notre invention, l'homme d'affaires stimulait nos efforts par ses rapports optimistes. Il nous engagea à prendre des brevets dans les principaux pays d'Europe et chaque fois nous payions sans murmurer les honoraires élevés qu'il réclamait. Toujours d'après ses avis, nous le chargeâmes d'entre-

prendre des recherches parmi tous les brevets susceptibles d'annuler le nôtre, afin de pouvoir le cas échéant contester les droits de tout inventeur envieux de notre succès. Les frais légaux augmentaient chaque semaine. Nos parents finirent pas se refuser à dépenser plus longtemps leur bon argent pour ces recherches interminables. Ils exigèrent qu'on lançât le pneu increvable sur le marché.

A ce moment, les automobilistes avaient tant d'ennuis de toutes sortes avec leurs pneus, que nous étions sûrs de voir l'industrie automobile accueillir avec enthousiasme une roue pratique qui les remplacerait en supprimant toutes ces difficultés. Un grand nombre des fabricants d'automobiles auxquels nous la présentâmes se déclarèrent très intéressés. La roue élastique fut essayée par eux je ne sais combien de fois avec succès. En montant un pneu métallique d'un côté et un pneu de caoutchouc de l'autre, nous mettions les occupants au défi de faire la moindre différence entre les deux quant au confort. Le seul moyen infallible pour les distinguer était d'attendre que le pneu de caoutchouc éclatât. Nous semblions à la veille de réussir.

Mais voilà qu'un jour notre homme d'affaires déloyal vint rendre visite à mon père. Il avait l'air tout déconfit et il annonça que ses employés avaient découvert un brevet français qui avait la priorité sur le nôtre. Celui-ci avait échappé à ses investigations précédentes, nous dit-il, et ses employés venaient tout juste de le découvrir.

Temps, argent, travail, nous avons tout dépensé en pure perte. En réalité, nous étions déjà battus avant de nous mettre à l'œuvre.

III

LES AILES POUSSENT

Mon père était probablement encore plus déçu que moi. Je m'étais montré plutôt nul dans mes études, et il avait compté sur cette invention, qui devait prouver à ses amis de Haarlem que je valais quelque chose. Pour couronner le tout, je demandais maintenant à cor et à cri la permission de voler. J'avais été à un salon d'automobiles à Bruxelles, où se trouvait exposé un aéroplane Latham. De retour à la maison, je fis part à mon père de ma nouvelle ambition.

« Fais ce que tu voudras, dit-il d'un ton ferme, mais je ne t'achèterai jamais d'aéroplane. »

Depuis plusieurs années, je suivais avec la plus grande attention les manifestations aéronautiques d'Europe. Je griffonnais des lettres que j'expédiais secrètement à de grands constructeurs, les suppliant de me permettre de travailler pour rien, en me donnant la faculté d'apprendre à voler. Aujourd'hui, je reçois des milliers de lettres analogues d'adolescents de tous les pays. J'en fais ce que les premiers pionniers firent des miennes, je les jette presque toutes dans la corbeille à papier, à moins qu'elles ne contiennent un timbre pour la réponse. Pareil procédé semble cruel, mais on ne peut agir autrement.

Au moment du voyage de Wilbur Wright en France, j'avais lu et retenu tous les renseignements qu'on don-

nait sur son appareil, jusque dans leurs moindres détails. D'après mes théories à moi, il me semblait que le principal défaut du biplan de Wright était sa très médiocre stabilité latérale. Cet appareil avait tout juste assez de vitesse et de puissance pour ne pas tomber en perte de vitesse. Une fois qu'il avait quitté le sol, il pouvait voler en droite ligne, ou décrire de larges courbes, mais Wright, qui était pourtant un bon pilote pour son temps, n'était maître de son appareil que jusqu'à un certain point. J'étais aussi au courant des premiers essais de Henri Farman et de Louis Blériot. Pour tous, le grand problème était la stabilité.

Renfermé dans mon grenier, je faisais des centaines de modèles construits en papier et en bois, avec l'idée d'analyser leurs mouvements pour tenter de résoudre le problème de la stabilité latérale. Je suspendais des pendules au centre de certains d'entre eux, mais pour constater que le pendule se bornait à communiquer un mouvement régulier de balancement à l'aéroplane, lui faisant effectuer une série d'inclinaisons.

A force d'essayer indéfiniment des ailes dans toutes les positions imaginables, j'arrivai à en conclure que des ailes en flèche avec un dièdre latéral prononcé, combinées avec un centre de gravité élevé, me donneraient un appareil d'une stabilité latérale parfaite. Une fois que j'eus trouvé un type d'aéroplane *dont la stabilité était inhérente*, j'estimai que le gauchissement des ailes utilisé par les Wright et d'autres avant que Glenn-Curtiss eût inventé les ailerons, n'était plus nécessaire. C'est pourquoi mon premier aéroplane, que je construisis d'après mes données personnelles, n'avait pas d'ailerons, son

centre de gravité était placé haut et ses ailes en flèche avec un dièdre latéral; sa stabilité était à peu près parfaite.

Je ne reçus pas le moindre encouragement de mes parents. Partageant l'opinion de la plupart des gens à cette époque-là, ils considéraient l'aviation comme le chemin conduisant le plus vite au cimetière. Bien résolu à m'élever dans l'air, par quelque moyen que ce fût, je décidai de construire un énorme cerf-volant, de m'installer dedans et, avec l'aide de mes amis, de lui faire prendre de l'altitude comme à un cerf-volant ordinaire. Puis, je couperais la ficelle, et je le manœuvrerais comme un planeur tant qu'il tiendrait l'air. Je commençai par en dessiner les plans, puis j'achetai les matériaux, des tiges de bambou et du calicot. Je pensais le lancer au-dessus de l'eau, afin d'amortir ma chute, le cas échéant.

Aujourd'hui je doute que j'eusse pu construire le cerf-volant de telle façon qu'il offrît une sécurité suffisante. Le hasard seul, j'imagine, m'empêcha de me rompre le cou. L'autorité militaire hollandaise choisit précisément ce moment pour décréter que je devais consacrer un an au service obligatoire dans l'armée, et mit fin à point nommé à cette tentative.

La vie militaire accaparait une trop grande partie de mon temps au détriment de mes essais aéronautiques pour que j'y prisse goût. Je comptais que mon cerveau serait beaucoup plus utile à mon pays que mon fusil; aussi, quand je me présentai à la caserne de Naarden, je demandai à être exempté pour cause de pieds plats. Je tombais en faisant l'exercice, je semblais incapable de

courir. Les autorités conçurent néanmoins des soupçons, car je me remettais toujours à la dernière minute, le vendredi soir, de façon à jouir de la permission du samedi. Je finis par tellement exaspérer tout le monde qu'on m'envoya à l'hôpital.

Peu de jeunes Hollandais ont les pieds aussi désarticulés que les indigènes de Java, mais les miens n'étaient cependant pas assez anormaux pour constituer une réelle inaptitude. Au lieu de m'exempter, on me mit à l'eau et au riz.

Un psychiatre tenta habilement de me prendre par la ruse, en me demandant d'un air naïf quel poste j'occupais dans l'équipe de football à l'École Supérieure de la ville de Haarlem. Je fixai sur lui un regard tout surpris, comme si je m'étonnais qu'un docteur ne se rendît pas compte qu'un garçon avec des pieds plats ne pouvait jouer au football. On me menaça de la prison.

Bien que je fusse officiellement au riz et à l'eau, je faisais en réalité bombance; à mon sommier se trouvait accroché un véritable magasin d'épicerie où abondaient les saucisses, le fromage, le pain, les gâteaux et les sucreries. Pour empêcher les autres occupants de la salle de me vendre, je les invitais à mes festins.

Mais l'inactivité de cette vie d'hôpital me rendait fou, et je machinai tout un plan pour mettre fin à cette mauvaise farce.

Dès le premier dimanche, je me rendis à Amsterdam. Tard dans la soirée, je montai dans le train à trolley. En descendant, je sautai de telle façon que ma cheville heurta le bord du trottoir et fut toute contusionnée. Je me laissai tomber comme si j'étais estropié, et je restai

étendu par terre à gémir, jusqu'à ce qu'on me relevât et qu'on m'emportât à l'hôpital. Là, je dis au docteur qui m'examinait que me déclarer inapte au service lui vaudrait cent florins, et au bout de deux ou trois jours, on me renvoyait à Haarlem, libéré, avec quarante-neuf « cents » dans ma poche, montant de la solde que j'avais gagnée.

Ce fils qui lui faisait si peu honneur avait tout à fait lassé la patience de mon père. De retour à Haarlem, je passais dans mon bateau tout le temps que me laissaient mes travaux de laboratoire au grenier. Toute la famille se mit à se préoccuper vivement de ma carrière, sauf moi. Je n'y avais guère songé, et je leur opposai une résistance opiniâtre. L'idéal de ma mère était de me voir conquérir mes diplômes à l'Université de Delft. Mon père me promit une généreuse pension, deux mille quatre cents florins par an. Faisant pour une fois appel à toute mon éloquence, je le persuadai que n'ayant pas réussi à la high school, je me couvrirais de honte à l'Université. Puis, je lui exprimai de nouveau mon désir d'apprendre à voler. Il jugeait que c'était une idée absurde, de cerveau brûlé. Il finit par décider de m'envoyer dans une école technique fort connue, à Bingen, sur le Rhin. Les écoles allemandes d'ingénieurs dispensaient à cette époque un enseignement plus pratique que celles de Hollande. Je ne refusais pas d'étudier la mécanique, du moment que les études pouvaient être pratiques et non théoriques. Mon père semblait tellement y tenir, que je finis par faire mes préparatifs pour entrer à l'école d'ingénieurs de Bingen. J'évitais ainsi d'aller perdre six ans à Delft.

Un ami d'enfance devait, je ne sais plus pour quelle raison, m'accompagner dans ce voyage sur le Rhin. S'il n'était pas venu avec moi, je crois que je n'aurais pas pu quitter la maison. J'avais le cœur gros. Je n'avais jamais aimé l'école, même à Haarlem. L'idée de m'en aller au loin en pension me causait une frayeur mortelle. En m'embarquant sur le vapeur qui remontait le Rhin pour accomplir ce trajet de cinquante kilomètres, j'avais l'impression de partir pour le bout du monde. Je ne me souviens pas de m'être jamais senti aussi découragé. Le pittoresque voyage du Rhin — on passe à Dusseldorf, Bonn, Cologne et Coblenze — aurait dû enchanter mes yeux qui n'avaient rien vu encore. Sauf le long voyage de Java accompli quand j'avais six ans, je n'avais pour ainsi dire pas quitté les rues paisibles de ma ville natale. Je ne pouvais pas me figurer à ce moment que j'allais être lancé dans cette vie aventureuse qui est devenue toujours plus passionnante avec les années.

A Bingen, j'appris, avant de m'être fait inscrire à la « Technicum », qu'il y avait à Zalbach, près de Mayence, à vingt milles de là, une école spéciale de mécanique automobile qui venait d'annoncer l'ouverture d'un cours d'aviation. Bingen fut immédiatement rayé de mon programme. J'écrivis en hâte à mon père pour lui parler de l'excellente école de Zalbach, affirmant que les études y étaient plus pratiques qu'à celle de Bingen. Mon père, qui savait à quel point je m'intéressais à l'automobile, consentit de grand cœur à ce changement, car j'avais, bien entendu, observé un silence discret touchant le cours d'aviation.

C'est là que je fis mes vrais débuts dans l'aviation. Il

m'apparut bientôt que personne à l'école n'en savait plus long que moi sur les aéroplanes. L'école s'était bien procuré un moteur d'aviation pour les essais, mais il incombait aux élèves de construire l'avion.

Comme j'étais habile à travailler le bois, mon concours fut particulièrement bien accueilli. L'école avait engagé un soi-disant ingénieur d'aéronautique pour diriger la construction de l'avion. Bientôt on constata que j'en savais plus que lui sur les principes de l'aviation. Il devait d'ailleurs, dix ans plus tard, s'adresser à moi pour obtenir du travail en Hollande, comme dessinateur, et je l'engageai. A ce moment-là, il était absolument incapable, mais comme beaucoup de gens de son espèce, il prétendait en savoir très long. Le directeur de l'école était encore plus ignorant que lui, aussi ne découvrit-il pas la supercherie de son subordonné.

Il me fallut tout de même écrire à mon père pour lui parler de ces cours d'aéronautique, qui coûtaient cinq cents marks de plus que ceux de mécanique automobile. En outre, chaque élève devait verser une caution de cinq cents marks pour le cas où il endommagerait l'appareil au cours de son apprentissage. Il me fallait donc mille marks de plus, que je n'avais pas. J'insistai sur les études mécaniques, parlant à peine de la formation de pilote. A ma surprise, mon père m'adressa l'argent. Peut-être se lassait-il de cette lutte. Naturellement je lui écrivis que l'enseignement était excellent et que nous travaillions sous la direction de maîtres experts.

Au début, j'étais presque le seul élève. Ce fut une très bonne chose pour moi. Cette circonstance me permit

d'acquérir toute l'expérience possible en aidant à construire le premier avion destiné à notre apprentissage. Mais quand l'appareil fut à peu près achevé, le Directeur s'alarma du manque d'élèves. Il fut question de suspendre le cours. Dans la crainte d'une telle éventualité, je me démenai et recrutai dix ou douze élèves, qui vinrent donc grossir nos rangs. Pendant ce temps, j'écrivais toujours à mon père et en chantant les louanges de l'école, je lui disais combien je m'instruisais dans la science aéronautique.

Nous devions avoir un instructeur pour apprendre à voler, Bruno Büchner, qui avait la réputation de figurer au nombre des premiers pilotes débutants. Quand il arriva, nous l'accueillîmes un peu comme un dieu, mais en voyant notre appareil d'entraînement, tout son enthousiasme parut l'abandonner.

A ce moment-là, nous ignorions qu'il avait brisé plusieurs avions. Tout ce que nous savions, c'est qu'il venait de Johannisthal, le centre d'aviation allemand voisin de Berlin. Il y avait alors peu de pilotes officiels, bien que des brevets fussent délivrés par la Fédération aéronautique internationale. Il nous déclara qu'il obtiendrait son brevet le jour où il le voudrait. Nous étions si impressionnés quand nous entendions quelqu'un se dire pilote, qu'il nous semblait présomptueux de lui demander s'il savait vraiment voler.

Büchner s'aperçut vite que je mettais la main à tout, car j'étais quelque peu mécanicien, et j'avais aidé à construire l'avion. Il me prit pour confident dans la mesure où il le pouvait.

Notre premier moteur était un moteur d'automobile,

modifié, à quatre cylindres, à refroidissement à air. Après avoir fonctionné six ou sept minutes, les cylindres et les soupapes s'échauffaient et se faussaient. Il ne pouvait être question qu'il fournît une force motrice d'une certaine durée. Chaque fois qu'on l'avait fait marcher, il fallait le démonter entièrement, ajuster toutes les pièces et regarnir toutes les soupapes avant de pouvoir s'en servir à nouveau. Il n'était pas surprenant de voir notre aviateur perdre toute sa belle confiance.

Pourtant Büchner se mit à l'œuvre comme s'il avait vraiment l'intention de voler. On loua un terrain d'aviation à Wiesbaden, la célèbre petite ville d'eaux voisine de Francfort. C'était un vaste champ plat, offrant toutes les qualités requises, sauf que d'un côté il dévalait à pic sur un ravin à l'extrémité de la piste. Après avoir déménagé de l'école au champ, on se prépara pour le grand jour où Büchner décollerait.

Nous nous aperçûmes bientôt que notre premier aéroplane était trop lourd pour pouvoir jamais s'élever dans les airs. Il était beaucoup trop massif, les ailes étaient trop courtes, et le moteur trop faible. Nous ne parvînions qu'à rouler sur le sol, et nous nous livrions à tour de rôle à cet exercice. Une fois que l'appareil avait atteint le bas de la pente, les élèves le poussaient pour le faire remonter et repartir. Nous avons en conséquence baptisé ce premier aéroplane « la tondeuse » et commencé à en construire un second d'une plus grande envergure.

Un de nos camarades était un boulanger qui avait de l'argent et de l'enthousiasme. Il acheta un moteur Argus de cinquante chevaux, un des premiers moteurs à radiateur à eau fabriqués en Allemagne. Ce moteur était

lourd, mais puissant. L'école, qui frisait la banqueroute à ce moment, car les fonds versés par les élèves étaient insuffisants, se refusait à acheter un autre moteur. Le boulanger, qui voulait à tout prix s'élever dans l'air, consentit donc à prêter le sien. L'avenir semblait plein de promesses. On sut bientôt que nous avions un nouveau moteur, et d'autres élèves, impatients d'apprendre à voler, se firent inscrire. Quand notre deuxième appareil fut prêt, on y installa le moteur Argus. Bientôt nous avions l'assurance que notre nouvel avion pourrait au moins décoller et effectuer de petits sauts. Sous couleur d'essayer l'appareil, Büchner s'efforçait d'apprendre à voler; il faisait de petits bonds de quelques mètres et se hâtait d'atterrir.

Il ne se souciait probablement pas de partir pour de bon dans les airs. Parfois il me prenait avec lui. Il espérait, je suppose, que ce supplément de poids l'empêcherait de quitter le sol, où il se sentait en sûreté. L'appareil était un biplan très lourd, qui mesurait environ vingt-cinq pieds d'envergure, mais il pouvait filer sur la piste à cinquante ou soixante kilomètres à l'heure, si bien que Büchner avait toutes les peines du monde à l'empêcher de décoller. Tout le monde attendait avec impatience le premier vol officiel, et j'écrivais des lettres toujours plus enthousiastes à mon père, relatant mes progrès.

Le jour de la grande épreuve arriva. Tout en dépendait, car tant que Büchner ne ferait pas voler l'appareil, aucun des élèves ne pourrait faire son apprentissage. Toute l'école, avec son directeur, était assemblée dans le champ, à la fin de l'après-midi, une fois le vent tombé. Büchner semblait inquiet, mais il ne perdit pas de temps.

Il avait probablement décidé d'en finir. Je m'étais posté loin du groupe, et j'étais presque seul au bas de la pente, à l'endroit où je présumais que l'avion s'élèverait vraiment dans l'air.

Tout à coup, j'entendis ronfler le moteur à plein gaz. Le biplan, titubant, prit de l'élan dans la descente, il fila dans le champ et s'éleva dans l'air. Quant à nous, qui l'avions construit, notre cœur se gonflait de joie. J'évoquais toutes les nuits passées à trimer pour monter pièce à pièce cet aéroplane balourd. Il volait pour de bon. Tout le monde était heureux. Dans mon excitation, je me voyais occupant la place de Büchner et maniant les commandes. Le moment était venu pour lui de montrer son merveilleux talent de pilote, de justifier la réputation avec laquelle il nous était arrivé de Johannisthal.

Après avoir survolé la moitié du champ, il aurait dû couper les gaz pour redescendre. Il ne put s'y résoudre probablement. Quand il vit qu'il approchait de la lisière du champ, il était trop tard. Il aurait dû essayer d'incliner l'appareil et de tourner. Je m'aperçus avec angoisse qu'il allait, au contraire, chercher à atterrir sur les quelques derniers mètres de la pente avant le ravin. Je tentai de lui indiquer la manœuvre en criant de toutes mes forces, bien qu'il ne pût naturellement m'entendre. Quand son appareil descendit vers le sol, je sentis crouler tous mes espoirs. Je prévoyais l'issue. L'appareil atterrit avec un choc et fonça tout droit dans le fossé avec un fracas épouvantable.

La queue se dressa en l'air au milieu d'un nuage de poussière. L'avion ressemblait à une tente effondrée.

Je me mis à courir vers l'épave. A travers les larmes de rage qui m'aveuglaient, je distinguai vaguement la silhouette de Büchner, qui, tout surpris, s'efforçait de se dégager des débris. J'entendais des cris divers derrière moi, et en me retournant, je vis toute l'école s'avancer en troupe vers le lieu de la catastrophe. Quand Büchner fut revenu de son émotion, il dut les apercevoir aussi, car il se remit tant bien que mal sur ses pieds, et s'esquiva clopin-clopant plutôt que d'affronter cette honte. Nous ne le revîmes jamais.

Je me figurais les sentiments de mon père, excédé, quand je lui décrirais la triste fin de mes « études de mécanique », dont il avait payé les frais.

Un rapide examen me permit de constater que le moteur était brisé tout comme l'avion; Büchner, seul, s'en était tiré indemne.

Je songeai aussitôt qu'il n'y avait plus d'argent à l'école. Il ne fallait plus compter y apprendre à voler. J'étais assis sur un amas d'ailes, quand le Directeur arriva, furieux, hors d'haleine. Je ne pus que dire : « C'est terrible », en ravalant mes larmes.

Peut-être crut-il que je pleurais à cause de Büchner, dont j'étais devenu le meilleur ami.

Je ne pensais qu'à moi, et aux lettres enthousiastes que j'avais écrites à mon père.

IV

MON PREMIER AÉROPLANE

Après l'accident de Büchner, tous les projets que j'avais formés touchant la construction d'un aéroplane et mon apprentissage de pilote semblaient fortement compromis. L'école d'aviation s'était effondrée du même coup. Le boulanger qui avait désiré un instant voler avait rassemblé les restes de son moteur et était parti dans une autre école. L'avion lui-même n'était plus qu'un amas de débris enchevêtrés. Je me doutais de la fureur de mon père quand il apprendrait tout et saurait comment j'avais dépensé son argent et mon temps, en m'adonnant uniquement à l'aviation, alors qu'il me croyait tout bonnement en train de devenir ingénieur d'automobiles.

Je commençai par lui écrire une autre lettre, dans laquelle, d'un ton optimiste, joyeux même, je lui présentais la destruction de l'appareil comme un heureux incident pour moi. Il y avait trop d'élèves à l'école Technicum. J'avais eu l'avantage d'aider à construire deux appareils. Tout en y travaillant, j'avais continué mes expériences avec de petits modèles, au grand dam de ma logeuse, qui trouvait que j'étais *le locataire le plus sans soin* qu'elle eût jamais hébergé. Persuadé que le problème capital de la stabilité automatique se trouvait maintenant résolu, je voulais voir ce que mes idées pourraient donner dans la pratique.

Un riche oberleutnant de l'armée allemande, von Daum, qui était élève à l'école d'aviation, s'était pris d'un bel enthousiasme pour mes modèles et s'était montré disposé à partager les frais de construction d'un vrai aéroplane. Agé de cinquante ans, il ne considérait l'aviation que comme un simple amusement, mais il était prêt à m'apporter une aide financière pour vérifier mes déductions théoriques. A coup sûr, mon père ne pouvait faire moins. Je rédigeai donc ma lettre en faisant appel à toute l'éloquence que j'avais acquise durant les années où je résistais aux idées de mon père pour faire triompher les miennes. Même dans ces conditions, j'étais loin d'être sûr qu'il se laisserait convaincre. Peut-être même s'aviserait-il que c'était bien le moment de m'ordonner de ne jamais plus me mêler d'aviation. Tandis que j'attendais anxieusement sa réponse, je tâchais d'imaginer ce que je ferais si mon père repoussait ma requête. A force de réfléchir aux divers moyens de me procurer des fonds, je me souvins du dépôt de cinq cents marks pour les accidents. Je n'avais rien détérioré, peut-être bien parce que je n'avais pas encore volé. Les cinq cents marks viendraient juste à point financer ma nouvelle tentative.

Quand je fis mon entrée dans son bureau, le Directeur sembla presque deviner ce que je voulais avant même que je n'eusse formulé ma demande. On aurait dit une poule couveuse affolée, dont mon dépôt était l'œuf.

Il n'avait fait aucun effort pour rendre l'argent, car l'école n'était guère prospère. Peut-être espérait-il le garder malgré tout, en me faisant suivre un autre cycle

d'études de la Technicum. Il voulut se montrer suave, mais ferme. L'argent n'était pas à moi, il appartenait à mon père.

Je répliquai que ce fait importait peu. C'était moi qui le lui avais donné. Il me répondit par quelques conseils pédagogiques, un peu aigres.

Je lui dis de ne pas tourner autour du pot; je voulais avoir l'argent, que de toute évidence je n'obtiendrais pas sans lutte.

Il me traita de blanc-bec.

Je ripostai que, moi, je n'essayais pas de retenir l'argent d'autrui. Tandis qu'il cherchait une réponse, je l'attaquai au point vulnérable, lui donnant à entendre que le ministère de l'Instruction publique n'apprendrait peut-être pas avec indifférence qu'il avait fait verser de l'argent aux élèves pour un enseignement qui n'avait pas de professeurs. Il vit bien où je voulais en venir, mais ne put réprimer sa colère. Il devint tout rouge. Je profitai de ma victoire. Il jugea que cela lui coûterait moins cher de me fermer la bouche que d'avoir à rendre leur dépôt à tous les élèves.

Il perdit tout son sang-froid, me menaça d'écrire à mon père que je quittais l'école, me prédit que je tournerais mal, mais finit par me compter les cinq cents marks, que je m'empressai de saisir et d'emporter.

Pour pallier les effets de la lettre qu'il ne manqua pas d'envoyer, je récrivis à mon père, lui annonçant que j'allais utiliser les cinq cents marks à construire un avion avec le lieutenant von Daum, mais qu'il m'en fallait encore de mille à quinze cents pour acquitter ma part de dépenses. Avec un aéroplane à moi, il me serait

facile d'apprendre à voler tout seul, lui déclarais-je, plein d'assurance. Ensuite, je pourrais m'exhiber, enseigner à voler, et gagner tant d'argent que je ne lui serais jamais plus une charge.

À ma surprise, mon père m'adressa mille marks sans récriminer. Il sentait probablement que je n'étais pas coupable. Il ne me fit pas de reproches d'avoir quitté l'école, et renvoya au Directeur sa lettre furibonde. L'avenir m'apparut tout en rose. Mes tribulations semblaient enfin terminées. Mon associé consentit à acheter le moteur, tandis que pour ma part je construirais l'appareil avec mes facultés d'inventeur, le travail de mes mains, et mes quinze cents marks.

Je fis des dessins sommaires pour une usine de Francfort, qui me fournit des armatures en tubes d'acier pour les ailes. Nous avons travaillé les longerons destinés au fuselage et aux nervures chez un charpentier du voisinage. Les petites pièces de métal furent fabriquées à la Technicum. Tandis que j'assemblais le tout, mon associé découvrait que, grâce à ses relations, nous pourrions obtenir l'autorisation de nous servir du hangar à Zeppelin de Baden-Baden, généralement inoccupé. C'est à Baden-Baden qu'avaient eu lieu les premiers vols avec passagers du dirigeable allemand. C'est dans ce berceau de l'aviation commerciale de transport que mon premier appareil vint au monde. Aucun jeune médecin, à son premier accouchement, ne se trouva aux prises avec plus de difficultés que moi, lorsque je m'efforçai de réaliser l'appareil que j'avais conçu.

Mon premier aéroplane, tel que je l'avais établi tout d'abord, n'avait ni gouvernail de direction, ni ailerons,

qui constituent deux des trois organes de direction indispensables de l'aéroplane moderne. Le gouvernail de profondeur est le troisième. Le gouvernail de direction dirige à droite et à gauche, les ailerons conservent aux ailes leur équilibre horizontal, ou les maintiennent dans l'inclinaison voulue pendant le virage, tandis que le gouvernail de profondeur pointe l'avant de l'appareil vers le haut ou vers le bas, ou lui conserve sa position normale en vol. Théoriquement, néanmoins, je pouvais me passer du gouvernail de direction et d'ailerons. Je ne sus que la chose était impossible que le jour où j'expérimentai pratiquement mes théories.

D'après mes données, mon premier aéroplane, avec ses ailes en V et en flèche, et son centre de gravité élevé, la stabilité latérale était maintenue sans ailerons par une commande de gauchissement en augmentant ou en diminuant l'angle d'incidence des ailes. J'avais même tout d'abord envisagé de le construire sans gouvernail de profondeur, le réduisant littéralement à n'être qu'une simple aile volante. Mes déductions établissaient que le rôle du gouvernail de profondeur pourrait être rempli par la torsion simultanée des extrémités du côté de fuite des deux ailes, mais je renonçais vite à cette idée à cause des difficultés que présentait la mise au point du mécanisme de commande.

Les oiseaux, comme tout le monde le sait, n'ont ni gouvernail de direction, ni ailerons. Il fallut un certain temps aux premiers inventeurs, dont j'étais, pour se rendre compte qu'on ne pouvait construire des avions en prenant les oiseaux pour modèles. Personne ne peut créer une machine aussi merveilleuse qu'un oiseau.

Nous arrivons à construire des avions qui volent plus vite, plus haut, et même plus loin; mais ce ne sont jamais des oiseaux. La nature est un meilleur artisan que l'homme quand elle veut réaliser ses desseins. Nous parvenons seulement à copier le résultat obtenu par elle, et non à faire usage des mêmes procédés. Les hommes ont inventé des machines qui parlent comme des êtres humains, qui respirent, qui sont sensibles à la lumière, au froid, qui marchent et courent, et semblent même douées de mémoire, mais personne n'a jamais fait un homme mécanique.

Les premières difficultés, une fois la construction achevée et le moteur en place, commencèrent sur le sol. Quelles qu'aient été les possibilités théoriques touchant l'utilisation des ailes pour diriger l'appareil dans l'air, je constatai bientôt que je n'avais pas d'organe de direction pour rouler sur le sol. Quand la manette des gaz était ouverte, l'avion s'élançait et fonçait dans toutes les directions, à peu près comme un poussin dépourvu de tête. Quand j'eus cassé une roue, je compris qu'il me fallait un gouvernail de direction pour me diriger à gauche ou à droite sur le sol. J'avais auparavant muni mon appareil d'un gouvernail de profondeur, mais il n'avait toujours pas d'ailerons.

Notre premier essai devait avoir lieu quelques jours avant Noël 1910. Les Wright avaient effectué leur premier vol sept ans auparavant, presque jour pour jour. Je n'avais donc pas comme eux l'impression que je gratifiais le monde d'une invention qui, d'après moi, est destinée à révolutionner la vie humaine dans la même mesure que l'imprimerie, la locomotive, ou le moteur

électrique. Mais quand cet aéroplane, construit et conduit par moi, quitta le sol et accomplit un vol de trente mètres, mon cœur, gonflé de joie, s'élança suivant une trajectoire ascendante, et n'est pas encore redescendu. J'étais transporté. Ma médiocre petite machine volante me semblait plus gracieuse que les faucons dont j'observais toujours le vol et que je voulais imiter. J'étais comme Balboa lorsqu'il aperçut le Pacifique, ou comme Newton quand lui apparut tout à coup la signification de la chute de la pomme. Il me semblait en cet instant que je voyais entièrement réalisée l'ambition de toute ma vie. J'étais si exalté, que je me demande aujourd'hui, comment j'ai pu ramener l'appareil à terre sans accident. Je n'avais plus qu'un désir, continuer à voleter ainsi indéfiniment.

Il me fallait déployer toute ma force pour mettre le moteur en marche, en faisant faire un demi-tour à l'hélice. Je n'avais personne pour m'aider, je devais retourner en courant à mon siège de bois primitif, à l'autre bout du fuselage, pour régler les gaz et l'allumage, puis courir de nouveau à l'hélice. Le moteur était paresseux; avant qu'il ne tournât, j'étais en nage. Une fois qu'il ronflait, je devais plonger vivement sous l'aile, et m'élançer sur mon siège avant que l'appareil ne se mît à rouler trop vite. Nous n'avions pas encore songé à placer des cales sous les roues. Ruisselant de sueur, je fendais l'air et me refroidissais rapidement. Le résultat fut que j'attrapai une pneumonie et faillis mourir. La température monta très haut, et ma vie ne tint plus qu'à un fil.

Ébloui par mon succès, divaguant un peu à cause de la fièvre, je conservai tout juste assez de bon sens pour

me dire que, près de cette merveilleuse machine, je ne resterais pas au lit, mais serais toujours dehors au champ d'aviation, avec ou sans pneumonie, jusqu'à ce que je tombe sur la piste même. Je ne vivais plus que pour faire voler mon appareil.

Heureusement, ma mère, qui se tourmentait à l'idée de voir son fils passer ses vacances dans un pays étranger, me télégraphia de revenir à la maison pour Noël. C'est ce que j'avais de mieux à faire, quoi qu'il m'en coûtât de me séparer de cet aéroplane pour plusieurs jours. Mais un dernier reste de raison me détermina à aller voir ma mère, et à me rétablir. En outre, je me disais que si je savais me prévaloir des résultats déjà obtenus, je déciderais peut-être mon père à me donner encore un peu d'argent pour de nouvelles expériences auxquelles je pensais déjà.

Mon absence était justement ce que von Daum attendait. Sa soudaine sollicitude pour ma santé, son insistance pour que j'aie chez moi m'avaient étonné, sans éveiller mes soupçons. J'allais être éclairé sans tarder sur sa ruse. En inventant chaque jour cent raisons nouvelles pour le dissuader de voler, j'étais parvenu à l'empêcher de monter dans cet avion, que je chérissais comme moi-même. J'oubliais tout à fait, tant je le considérais comme mien, que j'en partageais avec lui la propriété. Il me semblait que les autres n'avaient même pas le droit de s'asseoir sur le siège du pilote. Von Daum en avait été réduit à me regarder voleter, tout heureux, dans le champ, tandis qu'il restait là, à se morfondre, les mains dans les poches. Il croyait qu'il était capable de voler, tout comme moi. Aussi, à peine m'eut-il embar-

qué dans le train à destination de Haarlem, qu'il revint en toute hâte au champ d'aviation pour essayer son aéroplane.

La première chose que je trouvai en arrivant à la maison fut un télégramme disant qu'il n'avait pas de mal, mais que l'avion avait eu un léger « accident ». Mes parents eurent toutes les peines du monde à me dissuader de repartir par le premier train, bien que le docteur, appelé par ma mère éplorée, m'eût ordonné de me coucher.

J'appris plus tard d'un mécanicien du Zeppelin ce qui s'était passé. Les pommiers exerçaient une attraction irrésistible sur mon associé. En face d'un pommier il était comme un clou attiré par un aimant. Certains pilotes sont ainsi. Quand il eut commencé à rouler, il perdit la tête, oublia comment on manœuvrait l'aéroplane, et se mit à sauter là où le sol était inégal, s'agrippa aux mâts, et ne réussit à s'arrêter qu'en allant buter contre le tronc d'un pommier, qui était l'unique arbre se trouvant à proximité du champ. Les petits garçons qui apprennent à monter à bicyclette se trouvent aux prises avec la même difficulté, quand ils pédalent tout à coup dans la direction d'un objet immobile. Glacés d'effroi, hypnotisés par l'obstacle, ils foncent droit dessus. Mon lieutenant avait dû être un fichu maladroit à bicyclette, quand il était enfant.

A mon retour, je n'eus plus qu'à tirer le meilleur parti possible de cette fâcheuse situation. En réparant l'appareil, j'en profitai pour le munir d'un gouvernail de direction passable, et d'un meilleur gouvernail de profondeur, en vue d'assurer la sécurité. La direction

était toujours le problème le plus complexe, mais je ne me suis jamais refusé à faire de petites modifications quand mes données théoriques ne se montrent pas satisfaisantes à la réalisation. La torsion simultanée des ailes, destinée à remplacer l'action du gouvernail de profondeur, exigeait douze fils passant sur des galets de roulement, et convergeant sur le levier de commande. C'était un mécanisme défectueux, malgré toutes ses qualités théoriques. Je construisis donc un nouveau gouvernail de profondeur, un gouvernail de direction à l'arrière, et je fis mes ailes rigides. En outre, je changeai un peu le train d'atterrissage en installant une béquille derrière les deux roues, de façon qu'elle touchât le sol à l'atterrissage et amoindrît la force du mouvement en avant. De petites béquilles furent placées sous les ailes, pour les protéger quand on virait sur le sol.

Là-dessus, nous déménageâmes et Mayence rede-
vint notre quartier général.

En faisant manœuvrer l'aéroplane dans le champ d'aviation de Mayence après ces modifications, je constatai qu'il était beaucoup plus maniable. Chaque fois que j'accélérais la vitesse du moteur, l'appareil effectuait un décollage. Ces trajets, de trois mètres passèrent successivement à six, trente, soixante, cent mètres, j'accomplis enfin un long vol de cent quatre-vingts mètres et j'eus l'impression d'être devenu oiseau.

A ce moment-là, on ne pouvait voler que lorsque les conditions atmosphériques étaient propices. Personne n'osait s'élever dans les airs quand soufflait le moindre vent. Nous observions d'habitude la fumée, pour voir si elle montait droite au-dessus des cheminées, ou bien

nous attendions qu'un mouchoir accroché pendît perpendiculairement, sans bouger. De bonne heure le matin, ou tard le soir, tels étaient les moments choisis, car à ces heures-là le vent tombait généralement. Personne ne savait au juste quels seraient les effets d'un vent fort sur le vol et personne ne semblait très désireux de s'en rendre compte.

Je volais matin et soir, et au bout de trois jours, je faisais un vol de cinquante mètres, la longueur du champ. En outre, je ne me bornais plus à faucher l'herbe avec mes roues. Je planais à dix mètres de hauteur, par moments. En m'exerçant ainsi, patiemment, à décoller, à monter lentement, à caler le moteur, et à redescendre en vol plané pour l'atterrissage, j'appris tout seul à atterrir et à voler. Toutes ces manœuvres étaient naturellement effectuées en ligne droite. Je brûlais de curiosité, mais je n'avais encore aucune idée de la façon dont mon appareil se comporterait pour décrire une courbe. Une fois que je n'éprouvai plus de difficulté à voler en ligne droite, je n'eus de cesse de voir ce qui se passerait. Le 5 mai 1911, je m'embarquai pour tenter un grand circuit.

Tandis que mon associé et un mécanicien me suivaient des yeux, les nerfs tout vibrants, dans l'expectative de ce que les quelques minutes qui allaient suivre me réservaient, je décollai en suivant la plus grande longueur du champ.

A quinze ou dix-huit mètres, au moment où j'allais atteindre la limite du terrain, j'effectuai un virage à gauche, et me cramponnai à mon gouvernail de direction; je vis alors l'horizon se déplacer au coin,

de mon œil droit. Allais-je, une fois le virage effectué redresser ma direction, ou me mettre à me balancer comme un pendule? Après avoir décrit un demi-cercle, je redressai la direction. L'appareil obéit avec la souplesse d'un yacht. Je revins dans un vrombissement triomphal à mon point de départ, passant au-dessus des deux pygmées que j'apercevais sur le sol. Ils agitaient leurs bras frénétiquement.

Je survolai trois fois le champ en rond et au troisième circuit je me sentis capable de faire ainsi le tour du monde. Tandis que j'étais encore en l'air, je résolus de passer immédiatement mon brevet de pilote. Quand enfin j'atterris, je fis part à mon associé de cette décision, qui me servit de prétexte pour l'empêcher de monter dans l'avion.

Le 16 mai, je passai l'examen d'aviation en présence du lieutenant von Selasinsky, président de l'aéro-club de Mayence, qui avait été fondé dans le but de stimuler le développement de l'aérostation. Pour obtenir le brevet de pilote, il fallait, en décrivant un huit, effectuer trois fois le trajet entre deux pylônes distants de cinq cents mètres, puis atterrir à moins de cent quarante mètres d'un point donné. J'eus le numéro 88, car on commençait seulement à décerner ces brevets. Auguste Euler fut, je crois, le premier pilote breveté. Il fonda une école d'aviation et une usine d'aéroplanes, et fut le premier d'entre nous à qui l'armée envoya des élèves. J'avais l'impression que la conquête de ce brevet de pilote marquait un tournant décisif dans ma vie.

Une fois pilote breveté, je pris rang parmi les personnages importants du pays. Au bout de peu de temps, je

m'élevai sans appréhension à des altitudes de soixante, cent mètres, et bientôt j'osai quitter le champ pour effectuer un vol au-dessus du village. J'en ressentis une véritable griserie, causée en partie par la vue de toute la population du village, qui, la tête levée, me contemplait avec émerveillement et me donnait l'impression d'être le souverain de tout ce que j'embrassais du regard.

Les riches oisifs résidant dans les environs de Wiesbaden avaient pris l'habitude de venir jusqu'à notre hangar.

Il y avait toujours quelque chose à mettre au point à l'aéroplane, car il était plus capricieux qu'une automobile des premiers temps. Ces badauds posaient des questions saugrenues, et parfois ils attendaient là toute la journée dans l'espoir de nous voir voler. Généralement, ils prenaient le lieutenant von Daum pour l'aviateur, car celui-ci se pavane autour de l'appareil et en expliquait le fonctionnement à tous ceux qui voulaient bien l'écouter. Il était trop grand seigneur pour s'abîmer les mains, et quand il se chargeait de quelque besogne, il fallait toujours la refaire.

Vêtu d'une combinaison grasseuse, j'étais tout pareil au mécanicien. Souvent les visiteurs demandaient où était M. Fokker. Je leur répondais que M. Fokker ne venait que le soir pour voler. Je remettais au mécanicien les pourboires que me valaient ces renseignements. Le soir venu, nous observions la physionomie des donateurs quand ils voyaient à qui ils avaient offert ces gratifications. En ce temps-là, un aviateur paraissait à tous une sorte de demi-dieu, et ils se trouvaient tout penauds de leur erreur.

Pour nous protéger contre cette quantité d'importuns et échapper à leurs interrogations stupides, nous tendîmes un fil de cuivre à l'entrée du hangar. Les visiteurs s'y appuyaient et criaient pour se faire entendre. Quand l'un d'eux posait une question par trop sottise, nous établissions le contact avec une magnéto, et le courant qui passait dans le fil venait détourner leur attention. Ils se dispersaient, mais revenaient au bout de quelques minutes. Ils tâchaient alors d'amener les nouveaux venus jusqu'au fil.

En voyant quel héros j'étais devenu aux yeux du voisinage, mon associé ne se tenait plus d'apprendre à voler. Je fis l'impossible pour l'en dissuader. Depuis l'incident du pommier, je n'avais aucune confiance en ses aptitudes. Il avait pourtant été convenu que lorsque j'aurais mon brevet de pilote (qu'il me fallait, lui expliquai-je, pour en imposer assez à mon père afin qu'il me donnât encore de l'argent) il pourrait à son tour avoir l'aéroplane pour apprendre. Dans l'intervalle, ma réputation d'aviateur avait fini par être connue en Hollande, et les habitants de Haarlem, probablement à l'instigation de mon père, m'avaient demandé de leur faire une démonstration de mon appareil. Je priai alors von Daum d'attendre au moins que j'eusse volé dans ma ville natale.

Tous les arguments que me soufflait mon désespoir tombaient dans l'oreille d'un sourd. Il exigeait que je tinsse parole.

Angoissé, je me débattis, lui déclarant que nous n'avions pas les moyens d'abîmer une seconde fois l'appareil. Il ne se laissa pas arrêter par mes craintes, et je dus céder.

A ma surprise, il s'en tira sans accident à ses premiers essais. Que dis-je, il manœuvra si bien, que je commençais à avoir peur qu'il n'apprît vraiment à voler. Je me voyais déjà obligé de partager l'aéroplane avec lui. Mais il ne devait ces heureux débuts qu'à la chance. Parvenu à une altitude de dix mètres, et tout joyeux de voguer dans les airs, il oublia, je suppose, tout ce qu'il savait. Piquant l'appareil vers le bas, il essaya d'atterrir. Ses roues heurtèrent violemment le sol, l'avion rebondit, il tira de nouveau le manche à balai, monta en chandelle, piqua, heurta encore le sol, tourna en tonneau dans l'air. Cette fois l'appareil se trouva naturellement en perte de vitesse et retomba lourdement comme un morceau de plomb.

De l'endroit où je me trouvais, tout avait l'air d'être réduit en miettes, et le lieutenant, enterré sous l'amas, était invisible. Dès l'instant où je l'avais vu actionner les commandes de travers, mais échapper miraculeusement aux conséquences de son incapacité, je m'attendais à cette chute. Tout le monde traversa le champ en courant pour aller vers l'épave, appréhendant le pire.

Au moment où nous arrivions à ce tas de débris, un amas d'entoilages commença à se soulever. Une seconde après, la tête ensanglantée du pilote en surgit. Il se dégagea lentement l'air plus ahuri que mal en point.

— Vous pouvez reprendre votre maudit aéroplane et vous en aller jusque dans la lune. Moi, j'en ai fini de voler.

Je m'efforçai de paraître désolé.

Le lendemain, en constatant qu'il s'était foulé les muscles du dos plus qu'il ne croyait, il s'ancra davan-

tage dans sa résolution de renoncer à l'aviation. Je fis tout mon possible pour le fortifier dans cette décision; je reconnus que son âge était un handicap et j'allai jusqu'à lui faire envisager l'agréable possibilité de se casser la tête la prochaine fois.

J'avais assisté la mort dans l'âme à ses efforts maladroits. Il me semblait tout à fait injuste de ne réparer mon engin bien-aimé que pour le voir briser de nouveau. Le moteur n'était que peu endommagé, mais l'avion lui-même l'était fort. Je lui proposai de racheter sa part pour douze cents marks. Il sauta sur mon offre.

Après cet événement, il ne s'occupa plus d'aviation, et moi, je me gardai des associés.

J'adressai encore une lettre pressante à mon père, lui expliquant que cet heureux accident me libérait et me permettrait de mener à bien, à mon gré, mon entreprise, s'il voulait seulement m'envoyer assez d'argent pour payer à von Daum la somme convenue.

Seul maître de l'appareil, je pourrais voler et m'exhiber et je gagnerais, ce faisant, tant d'argent, qu'il n'aurait jamais plus à me donner un centime. Il se laissa éblouir par mon raisonnement et je reçus les fonds nécessaires.

V

Aussitôt que l'avion fut réparé, je poursuivis mes vols de démonstration à Mayence. Je m'enhardissais à mesure que j'acquérais de l'expérience au point de voler

même quand le vent soufflait assez fort, à la vitesse, disons, de trois ou cinq kilomètres à l'heure. La stabilité et la sécurité de mon appareil étaient remarquables. Il arrivait à faire environ soixante-cinq kilomètres à l'heure, et décollait à une allure de trente-deux ou quarante kilomètres. Bientôt je pus même emmener un passager. Les journaux publièrent des comptes rendus enthousiastes de ces vols, et ma réputation s'étendit jusqu'à Berlin et à Johannisthal, qui était alors le principal centre d'aviation de l'Allemagne. Quelques représentants de moteurs de Berlin vinrent me trouver à Mayence et me dirent qu'ils avaient entendu parler d'un aviateur hollandais extravagant dont l'aéroplane était sans ailerons, et avait des ailes qui ne se tordaient pas. Ils ne furent convaincus qu'après m'avoir vu voler, et ils pensèrent alors que j'avais recours à un stratagème quelconque. Ils n'avaient jamais vu de modèle ayant une stabilité inhérente.

Peu après un manager arriva de Berlin pour me proposer de faire une tournée en Allemagne dans mon étrange aéroplane. Il parlait d'abondance, et faisait miroiter l'appât de grosses sommes d'argent. Je consentis à voler s'il me garantissait mille marks par ville, avec une avance de cinq cents marks. Tout à fait sûr de lui, il partit pour Hambourg et prépara tout pour la première exhibition; il imprima des notices et des billets, colla des affiches où s'étalait mon nom et me fit ainsi une énorme réclame. Il semblait parvenir à tout, sauf à sortir les cinq cents marks. Des milliers de gens arrivèrent à Hambourg pour voir l'audacieux aviateur. Mais ce personnage attendait toujours prudemment à Mayence que l'avance lui parvînt. Je ne voulais pas

risquer de démolir mon appareil sans caution. Un autre accident pouvait causer une perte que je n'étais pas en mesure de supporter. Je ne voyais probablement pas plus loin que le bout de mon nez, mais le manager ne m'inspirait aucune confiance, et je n'avais pas la moindre expérience des grosses affaires pour me guider. En outre, il ne fallait pas m'exposer une deuxième fois à manquer la démonstration promise à Haarlem.

Après le premier accident, en effet, un comité de Haarlem m'avait définitivement invité à voler le jour où la ville célébrait l'anniversaire de la reine Wilhelmine. J'avais aussitôt télégraphié que j'acceptais quand il avait été convenu que mes frais me seraient remboursés. J'expédiai mon avion à Amsterdam; à cette époque il ne pouvait être question d'effectuer un tel trajet par la voie des airs : mon avion épuisait sa provision de combustible en vingt minutes de vol.

Quand j'allai voir le terrain que le comité avait choisi sans réflexion, je sentis le cœur me manquer. C'était un petit bout de prairie situé près de la ville, et tout entouré de fossés. Sur un des côtés, on avait construit une haute tribune couverte. Une ligne continue de mâts de dix mètres de haut, se dressaient, prêts à empaler mon appareil, tel un spécimen de papillon. Le champ ne mesurait que quatre-vingt-dix mètres de long sur trente de large, je n'aurais pas pu me glisser dedans. J'avais le frisson rien qu'en le regardant.

Quand j'expliquai aux membres du comité que je ne pourrais décoller de ce champ et encore moins y atterrir, ils furent encore plus démontés que moi. Ils se mirent aussitôt à m'énumérer les dépenses qu'ils avaient faites

et s'étendirent sur la déception de la foule. Au temps où les aviateurs n'avaient que des gîtes de fortune, bon nombre d'entre eux se tuèrent uniquement pour sauver la réputation d'un comité ignare. Comme je m'en tenais à ma décision, ils se fâchèrent tout à fait. Ils déclarèrent qu'ils me croyaient incapable de voler. Personne dans le pays ne m'avait vu effectuer de vol. Les journaux mentaient. Je me comportais avec de vieux amis d'une façon indigne. Une fois de plus, ils récapitulèrent tous les frais qu'ils avaient faits, et m'exposèrent que mon vol était le clou de la fête. Enfin, malgré les avertissements de mon bon sens, je leur dis que s'ils faisaient enlever tous les mâts, et combler les fossés aux deux extrémités de la prairie, de façon qu'elle eût au moins trois cents mètres de long, je me risquerais. Même ainsi agrandi, le terrain me semblait terriblement petit. Je calculais que j'arriverais encore bien à décoller, mais pour l'atterrissage, je ne saurais à quoi m'en tenir qu'en l'effectuant.

Leurs doutes une fois éveillés, ils insistèrent pour que je fisse un essai avant le grand jour. La fragile construction de bois, de toile et de fil de fer montée par le mécanicien et moi en quelques heures, ne leur inspirait pas confiance. Leurs visages s'allongeaient de plus en plus.

Je n'avais nulle envie d'effectuer deux vols dans ce champ. Une fois, déjà, c'était trop. Mais ce refus, qui leur parut une échappatoire, les ancrâ dans leur idée. Je vis qu'ils allaient encore me rebattre les oreilles de leurs doléances; déjà, ils avaient ressorti le compte des dépenses. Par égard pour la situation difficile de mon

père, qui, bien entendu, faisait partie du comité, je finis par obtempérer.

J'amenai mon avion jusqu'à la lisière de la prairie, j'ouvris toute grande la manette des gaz, et je me lançai dans la direction de l'extrémité opposée. Quand les membres du comité virent que mes roues n'avaient pas encore lâché le sol à neuf mètres, du fossé, je suis convaincu qu'ils n'en menèrent pas large. En tout cas, ils n'étaient certes pas plus angoissés que moi. Mais je sentis en cet instant mes ailes s'élever. Une seconde après, j'étais dans les airs.

Pendant cinq minutes j'évoluai avec satisfaction au-dessus d'une partie de la ville, à quatre-vingt-dix mètres d'altitude, retardant le moment où il me faudrait atterrir. Je n'avais nulle envie de m'estropier, juste dans ma ville natale, où je ne jouissais pas d'une trop bonne réputation. En manquant mon atterrissage, je ne souffrirais pas seulement d'une catastrophe passagère, je perdrais irrémédiablement tout prestige aux yeux de ceux qui me connaissaient. Je voulais que l'enfant prodigue fût réhabilité. Le comité se félicita encore plus que moi quand je franchis le fossé et roulai sur le sol, atterrissant avec aisance. Entraîné trop loin, je dus exécuter un rapide virage pour éviter une collision. Le comité crut que c'était là une manœuvre habituelle et me complimenta de ma virtuosité.

Le jour suivant, toute la ville se rendit à la prairie, il y avait presque dix mille personnes. Il faisait le temps rêvé pour tout, sauf pour voler. A quatre heures, heure que le comité avait arbitrairement fixée pour l'exhibition, le vent était encore trop fort. Ils

étaient loin de se douter de la fragilité d'une machine volante.

Je ne voulais certes pas courir de risques inutiles sur un terrain pareil. Sept heures sonnèrent avant qu'un mouchoir ne bougeât plus dans l'air immobile. Mon aéroplane était le premier qui fût jamais venu voler à Haarlem, et quand on me vit évoluer autour de la célèbre cathédrale du XVI^e siècle, un véritable délire s'empara de la population.

Le lendemain, les journaux racontèrent que les cuisinières avaient laissé brûler leurs biftecks, que les trains électriques s'étaient arrêtés, et que les malades des hôpitaux s'étaient traînés, clopin-clopant, jusqu'aux fenêtres; tout le monde voulait voir ce phénomène incroyable.

Au bout d'un quart d'heure, j'atterris sans encombre pour être accueilli par la première et la plus grande ovation qu'on m'ait jamais faite. Mon père et ma mère étaient là, et je crois que mon père en eut pour son argent ce jour-là, en entendant les gens acclamer son Tony. Quelqu'un me tendit une énorme couronne de fleurs (je fus bien aise qu'on ne me la mît pas autour du cou) et les boys-scouts me hissèrent sur leurs épaules et défilèrent ainsi devant la tribune. Tout le monde se pressa autour de mon avion, pour le toucher. Quelle qu'eût été autrefois l'opinion de mes voisins sur moi, je fus le coq du village ce jour-là.

Ce vol eut un tel succès qu'on me demanda de recommencer le lendemain; je m'exécutai, mais je me serais bien dérobé si j'avais pu.

Je me souviendrai toujours de cette réception comme

de la plus grande satisfaction que m'ait jamais donnée l'aviation. Pour moi, elle reste l'apogée de ma vie. Le comité, enchanté de la façon dont les choses s'étaient passées, m'offrit, au nom de la ville, une plaquette pour rappeler cet événement, et mon père, de son côté, me fit don de la montre qu'il avait depuis l'âge de quinze ans, pour commémorer « le premier vol d'aéroplane effectué à Haarlem ».

Il me félicita de nouveau à la maison, et pour une fois nous eûmes une longue conversation pendant laquelle je ne lui demandai pas d'argent.

Cette exhibition me valut aussi une petite acquisition pratique. En survolant la ville, j'avais remarqué que les oranges des petites voitures étaient ce que l'on apercevait le plus nettement du ciel. Leur couleur se détachait d'une façon extraordinaire.

Plus tard, le fait fut étudié scientifiquement et confirmé.

Les girouettes, les noms des aéroports, et tous les objets destinés à être vus du ciel sont maintenant peints en jaune de chrome pour qu'on les distingue facilement.

Tout ravi que j'étais de cette ovation, j'appréhendais un peu les conséquences de cette popularité. Je n'avais pas l'intention de m'attarder à Haarlem pour y jouer les héros. J'avais trop de travail à achever à Mayence. Quelques jours plus tard, j'avais emballé l'avion, et je pris moi-même le train peu après, non sans avoir au préalable profité de la fierté et de l'enthousiasme excessifs que les exploits de son fils inspiraient à mon père pour obtenir de l'argent, et lui faire promettre qu'il me fournirait encore des fonds dans l'avenir.

En revenant à Mayence, je trouvai un représentant de la Société des moteurs *** qui m'attendait. Lui aussi avait entendu parler de mes vols à Johannisthal. Il désirait voir ce dont l'aéroplane Fokker était vraiment capable. Après avoir assisté à une démonstration, il me témoigna encore plus d'admiration, et m'engagea à venir à Berlin, où tout le monde pourrait voir mon appareil.

« Seigneur ! je n'ai jamais vu voler ainsi », s'exclama-t-il. Je le crus tout naïvement, bien qu'il essayât à ce moment de me vendre un moteur.

Je me mis naturellement à penser à Berlin après cette visite. Le représentant m'avait déclaré que je m'enterais tout bonnement en province, en restant à Mayence. Si je venais à Johannisthal, les vols que j'effectuais l'emportaient tellement sur tout ce qu'il avait vu, qu'ils attireraient sûrement l'attention, m'avait-il assuré. Quand mon avion volerait, il étonnerait et stupéfierait tout le monde. Petit à petit, il me communiqua son enthousiasme. Je n'étais probablement pas bien difficile à convaincre. Avant le milieu de l'année 1911, je résolus de m'en aller à Berlin.

La démonstration à Haarlem avait donné envie à Fritz Cremer, mon ancien camarade de collège, de faire de l'aviation. Il apparut à Mayence, et m'annonça qu'il voulait m'acheter un avion, et apprendre à voler. Cette demande me causa un plaisir extrême, car c'était avec Fritz que j'avais essayé de lancer mon pneu incroyable. Qu'il eût foi dans une autre de mes tentatives me donna une grande confiance, quoique, à vrai dire, je n'en aie jamais beaucoup manqué. Fritz fut le premier

acheteur qui me commanda un avion, et il devint mon premier élève. Pendant la guerre, il travailla avec moi à Schwerin où il fut l'instructeur en chef de mon école d'aviation après m'avoir suivi à Johannisthal en 1911. Bien des années plus tard, après avoir fait le tour du monde et s'être marié, il devait reprendre son association avec moi et devenir mon représentant en Amérique, où son père était ministre des Pays-Bas.

VI

A JOHANNISTHAL

En émigrant à Johannisthal, de grande grenouille dans une petite mare que j'étais, je devins en une nuit une toute petite grenouille dans une grande mare. Jusqu'à ce moment-là je ne m'étais pas rendu compte à quel point j'étais campagnard. Non pas certes que Berlin m'en imposât, mon amour-propre instinctif était trop fort pour cela, mais je vis que j'avais encore bien du chemin à faire pour arriver à la notoriété. Au premier coup d'œil jeté sur mon aéroplane à l'aspect insolite, tout le monde se gaussa de moi. Les pilotes plus anciens et plus expérimentés, qui avaient une réputation mondiale, considérèrent mon appareil sans ailerons, aux ailes surbaissées, comme une simple plaisanterie. Il ne se trouva personne pour prendre sa défense. Irrité par leurs sarcasmes, je ne voulus pas cependant leur laisser voir ma colère en leur disant sans plus ce que je pensais d'eux et de leurs appareils.

Johannisthal était une petite cosmopolis prospère, car l'aviation était un sport qui avait séduit les esprits téméraires, les mauvais sujets et les aventuriers du monde entier. Il y avait bien aussi des pilotes et des inventeurs sérieux et travailleurs, mais ils étaient la minorité. Bon nombre des pilotes amateurs étaient de riches fils de famille qui trouvaient là un prétexte pour organiser leur existence à leur gré. Éblouies par l'audace insensée de ces hommes, les beautés du théâtre et des boîtes de nuit venaient flâner dans le voisinage du champ d'aviation, se montraient complaisantes, déployaient toutes leurs séductions, ne marchandant pas leurs faveurs à leurs héros habituels.

L'animation qui était dans l'air se concentrait en quelque sorte dans le petit café sportif et pimpant, adjacent au champ, que tenait papa Senftleben; le vin, les femmes et les chansons y figuraient toujours sur le menu.

Les pilotes et leurs amies préférées y passaient la plus grande partie de leur temps au milieu de la journée, car on ne volait vraiment que pendant une heure ou deux après le lever du soleil et avant son coucher, quand le vent était tombé. Cette existence dure et dangereuse, mais brillante et folle, était pleine d'attraits pour des jeunes gens qui avaient à peine vingt ans. Une telle réunion capiteuse d'hommes courageux et de jolies femmes créait un peu une atmosphère de roman. Le soir, des bandes joyeuses qui s'organisaient hâtivement allaient en trombe à Berlin faire le tour des endroits où l'on s'amuse.

Quand j'arrivai à Johannisthal, l'as des pilotes d'élite

était Willy Rosenstein, un Juif allemand sec comme un sarment. Son nom était sur toutes les lèvres, son portrait partout. Il volait avec un Rumpler Taube, l'un des meilleurs parmi les premiers appareils allemands, et ses inclinaisons en virant à vingt ou trente degrés ne manquaient jamais de transporter l'assistance. Grand favori dans le ciel et au café de Senftleben, il se sentait roi et prenait de grands airs.

On écoutait avec respect toutes ses remarques sur les autres pilotes et leurs aéroplanes. Son opinion devenait par la suite celle de tout le monde.

Pénétrant dans notre hangar deux ou trois jours après notre arrivée, il alla jusqu'à l'endroit où j'avais monté mon appareil, embrassa d'un regard écrasant de mépris mon avion bizarre et se mit à rire. « Voici un moyen de se tuer qui en vaut un autre », déclara-t-il, et il s'éloigna.

Les badauds sortirent sur ses talons en riant eux aussi, tandis que j'avais bonne envie de lui lancer à la tête une clé anglaise pour lui faire expier sa stupidité.

Je n'avais alors aucun ami pour me dire combien j'avais l'air gauche et peu dégrossi. Agé tout juste de vingt-deux ans, je devais sembler aussi ridicule que mon aéroplane à tous ces gens de mise élégante. Je n'avais jamais prêté la moindre attention à mes vêtements. Dans la journée, pendant que les autres pilotes dormaient ou menaient joyeuse vie au casino, je passais tout le temps qui me restait à travailler à l'avion que j'avais alors, ou à établir les plans d'un nouveau modèle. Quand c'était possible, je faisais un somme après le déjeuner, sinon, je m'en passais. Ceux qui se souviennent de moi à Johannisthal avouent que je n'étais rien

moins que séduisant; que j'étais généralement très sale, avec les cheveux ébouriffés, le nez toujours fourré dans la culasse d'un cylindre et le visage et les mains barbouillés d'huile. Quand je volais, j'étais vêtu de vêtements de travail ordinaires ou de combinaisons. Les autres pilotes arboraient de superbes costumes d'aviateur, portaient des casques et de grosses lunettes, affectaient des airs de détachement. J'aurais été absolument incapable de parler à une des belles femmes qui se trouvaient là, si l'une d'elles m'avait adressé la parole, mais elles s'en gardaient bien. Je ne me rendais même pas compte que l'on trouvait que je me privais de tout ce qui faisait la vie belle.

Malgré le ressentiment que m'inspirait Rosenstein pour avoir dénigré mon appareil, je ne voulais pas sous-estimer son habileté. J'étais dehors à l'aube pour le regarder, le premier jour où l'on vola. Il savait voler. Il manœuvrait son Rumpler avec aisance et sûreté; non seulement il avait le sens de l'air, mais il savait aussi se faire valoir. Toutefois ce que je vis me redonna du courage. Je pouvais effectuer les inclinaisons plus verticales et des virages plus courts que les siens.

Je le lui montrerais sans tarder.

J'avais accepté l'hospitalité que m'avait offerte, dans un hangar, la compagnie ***. Cette petite économie était une grande sottise, mais je n'étais pas encore initié aux tours que l'on jouait aux innocents. Le samedi et le dimanche après-midi, on venait en foule de Berlin pour assister aux vols à Johannisthal. L'avion étant monté et le moteur mis au point, je me trouvais tout prêt pour mon premier samedi.

Comme chaque pilote touchait sur les entrées une part proportionnelle au temps pendant lequel il tenait l'air, la rivalité était vive pour l'emporter. Rosenstein s'adjudgeait généralement la plus grosse somme de la journée. On ne s'apitoyait pas sur les pilotes dont les appareils n'étaient pas en état. Moins les aviateurs étaient nombreux dans les airs, plus chacun d'eux recevait d'argent.

Je ne m'étais nullement méfié de ce fait. Je confiai au pilote de la *** que j'allais tenter de rester en l'air plus longtemps que tous les autres. Il savait que je ne redescendrais pas tant que j'aurais de l'essence, car il m'avait vu voler à Mayence. Puisqu'il avait eu la générosité de me prêter une partie de son hangar, comment aurais-je eu l'idée de douter de son amitié? Il se contenta de sourire et me dit de ne pas me laisser donner de faux pfennigs. Je crus que c'était une fade plaisanterie et je m'en allai déjeuner.

A quatre heures, quand le vent fut tombé, je fis rouler mon avion hors du hangar. Méthodiquement, j'injectai de l'essence dans le moteur avec l'aide d'un mécanicien. Le moment était venu de montrer à tous ces gens à quel campagnard ils avaient affaire. Je souriais d'avance de leur stupéfaction. Je fis tourner l'hélice. Le moteur se mit en marche aussitôt avec une rapide explosion et je plongeai sous l'aile pour gagner mon siège de pilote. Tandis que j'étais encore à me glisser sous l'aile, le moteur toussa, puis s'arrêta. Je revins en arrière, furieux, j'amorçai une deuxième fois le moteur avec de l'essence et j'esquissai un nouveau départ. Même résultat. Je supposai que l'essence était impure et encras-

sait le carburateur. Pendant près d'un quart d'heure, je recommençai la manœuvre — j'amorçais, je mettais l'hélice en marche, je me précipitais sous l'aile, pensant que tout allait bien — et chaque fois le moteur gargouillait, puis s'arrêtait. Une foule de gens s'était assemblée comme par enchantement. On aurait pu croire qu'on leur avait annoncé d'avance un spectacle comique. Ils faisaient des réflexions gouailleuses, insinuant que je n'avais peut-être pas l'intention de voler, que j'avais peur. N'arrivant pas à comprendre pourquoi mon moteur partait si bien, puis s'arrêtait tout aussi vite, j'étouffais de rage.

Les autres aviateurs étaient tous en l'air, gagnant de l'argent, et je restais là à me démancher le bras pour faire tourner cette stupide hélice. Je n'avais que fort peu de temps pour découvrir ce qui clochait, car la nuit tombait tout de suite après cinq heures. Avec l'aide du mécanicien je vérifiai soigneusement le moteur, m'efforçant d'ignorer les quolibets que nous n'entendions que trop bien. Tout semblait en parfait état. Ce maudit moteur aurait dû marcher, il partait une fois amorcé, et il aurait dû continuer à tourner.

J'avais filtré l'essence du réservoir de mes propres mains. Sûrement, il n'y avait rien de ce côté-là, et pourtant il s'était produit un phénomène mystérieux. Allons, autant tout examiner pendant que nous y étions.

En ouvrant le carburateur, nous y trouvâmes un dépôt blanchâtre qui ressemblait à de la cire. J'ignorais ce que c'était, mais je savais fort bien que rien n'avait pu passer à travers la peau de chamois dont je m'étais servi. Nous

vidangeâmes néanmoins complètement le réservoir pour le remplir avec d'autre essence.

Le moteur se mit en marche brusquement et ronfla régulièrement. Mais alors il était trop tard pour prendre mon essor et rejoindre mes rivaux. Je ne pus que maudire ce sabotage qui m'avait rivé au sol.

Le lendemain, j'appris que le produit qu'on avait versé dans mon réservoir à essence était du sucre. C'était un procédé sûr pour paralyser un moteur. Si les aviateurs devaient s'envoler trop nombreux, on mettait du sucre dans les réservoirs de ceux qui ne se doutaient de rien, pour que les autres puissent gagner davantage.

Il n'y avait nulle chance de découvrir qui avait fait le coup. Mais je me gardai désormais des hangars partagés par économie. Cette nuit-là, je dormis sous mon appareil et je ne me relâchai plus de ma surveillance. Mon mécanicien m'apportait des sandwiches.

Le dimanche était un jour aussi bon que le samedi pour l'affluence. Toutefois le vent souffla l'après-midi. Deux pilotes seulement se préparèrent à prendre leur essor, Rosenstein et Wsewolod Abramovitch. Ce dernier, un Russe fort bon pilote, montait un biplan Wright. Personne ne semblait penser que je volerais. On faisait toujours des gorges chaudes de la farce du sucre.

Jamais encore je n'avais volé par un vent aussi fort, soufflant à une vitesse d'environ six à huit kilomètres à l'heure. Si la tête des brins d'herbe s'inclinait imperceptiblement sous la brise, on considérait qu'il « ventait dur ». Le jour était loin d'être idéal pour un début. Par contre, je gagnerais une grosse somme. La part des pilotes ne serait divisée qu'en trois. J'arriverais proba-

blement à me faire sept cents marks. En outre j'avais là l'occasion de parvenir à la renommée d'un seul coup. Si je réussissais à voler quand seuls Rosenstein et Abramovitch osaient se hasarder dans le vent, on ne douterait plus de la qualité de mon avion.

Un vrai pilote faisait mille embarras quand il allait effectuer un vol. Il n'en aurait pas fait davantage s'il s'était mis en route pour tenter le tour du monde. Ses admirateurs et ses aides se comportaient comme s'il partait pour ne plus revenir. Un mécanicien s'affairait pour lui passer son costume d'aviateur et lui ajustait avec lenteur son casque sur la tête. Puis sa petite amie du moment se précipitait tout excitée, le serrait dans ses bras et l'embrassait d'un air dramatique. Il lui donnait de petites tapes sur le dos de son air le plus détaché et là-dessus, elle l'embrassait derechef. Pendant que cette petite comédie se déroulait sous les yeux d'une foule qui regardait bouche bée, d'autres mécaniciens faisaient sortir l'avion du hangar avec tout le cérémonial réservé à un cheval de course au paddock. Tout en criant à la foule de leur faire place, ils amenaient l'appareil jusqu'à la ligne de départ. Alors seulement le pilote prenait place, et promenait un regard orgueilleux et farouche sur l'assistance. Le mécanicien mettait le moteur en marche, faisait en courant le tour de l'aile pour clamer quelques mots inintelligibles au pilote, qui agitait les bras comme s'il avait compris. Cette mise en scène truquée, qui était soigneusement réglée, portait à son comble l'excitation. Le public attendait fiévreusement, se dressait sur la pointe des pieds pour voir le décollage.

Moi qui n'avais jamais eu beaucoup de personnel, je faisais fi de telles niaiseries romanesques. Je mis en marche mon moteur et me hissai sur mon siège, puis je sortis du hangar, gagnai le champ et je me trouvais déjà dans les airs, tandis que la foule, attirée par le bruit du moteur, continuait à se diriger vers mon hangar.

La stupéfaction qui se peignit sur tous les visages, quand je passai au-dessus d'eux à trente mètres d'altitude après avoir effectué une première fois le tour du terrain d'un kilomètre carré, valait la peine d'être vue. Ils étaient tous si sûrs que j'allais m'écraser sur le sol ! Personne n'admettait qu'un aéroplane pût voler sans ailerons. Quand ils virent que le mien volait, ils en conclurent sur-le-champ que j'étais un grand pilote, capable de manœuvrer un avion avec lequel tout autre se serait rompu les os.

Le lendemain, les journaux publiaient des comptes rendus élogieux de mon vol, comme si c'était un exploit stupéfiant.

Quand je pénétrai dans le café de Senftleben pour le souper, je fus l'objet d'une attention dont je me serais bien passé.

Des gens qui m'étaient totalement inconnus me demandèrent un autographe ; des femmes qui jusque-là avaient complètement ignoré mon existence me sourirent tendrement. Dans mon inexpérience et ma jeunesse, c'est à peine si je comprenais pourquoi elles souriaient.

Ce brusque changement d'attitude m'ennuya plutôt ; je fus satisfait cependant de voir que Rosenstein venait à moi pour se présenter et me serrer la main en me féli-

citant de mon vol et de mon appareil. L'aviation était toute ma vie. Il aurait fallu qu'une femme fût elle-même aviatrice pour m'intéresser. Je travaillais sans relâche jour et nuit et je n'avais pas le temps de m'amuser.

Ma vie consistait alors à me lever tous les matins à cinq heures, quand ce n'était pas plus tôt, à sortir mon appareil et à voler, si les circonstances le permettaient. Après cela, j'allais chez Senftleben pour le petit déjeuner, puis je montais parfois jusqu'au second, où se trouvait ma chambre à coucher-bureau. La plupart des autres pilotes, qui s'étaient levés de bonne heure comme moi, se couchaient alors jusqu'à midi. Moi je retournais au hangar pour travailler. Tant que mon père me fournirait des fonds, je me sentais dans l'obligation de consacrer tout mon temps à atteindre le but que je me proposais. Je continuais toujours à lui envoyer des lettres enthousiastes, en lui demandant quatre ou cinq mille marks de plus. Bientôt je les lui rendrais. Sa confiance en moi persistait, bien qu'il protestât de plus en plus en comptant les sommes qu'il engloutissait dans l'aviation.

Ma renommée en tant que pilote, et aussi en tant qu'inventeur, grandissait à Johannisthal plus vite que mes revenus n'augmentaient. L'avion qui devait me servir à initier des élèves à l'art du vol n'était pas encore achevé. Nous comptions toujours sur les exhibitions pour joindre les deux bouts, mais nous nous trouvions toujours en déficit à la fin du mois. Nous espérions tous les jours vendre un aéroplane, mais les acheteurs ne se décidaient toujours pas.

Quand les premiers délégués de l'armée visitèrent mon hangar-atelier « Fokker Aeroplan Bau » (Atelier

de construction d'Aéroplanes Fokker), je leur aurais bien offert de leur construire un avion juste au prix coûtant, s'ils en avaient voulu. Mais ils repartirent en se contentant de m'exprimer combien cette visite les avait intéressés.

Ils ne revinrent que six mois après pour me proposer d'effectuer un voyage de Johannisthal au centre d'aviation militaire de Doberitz, distant d'environ trente kilomètres, voyage qui devait servir à expérimenter mon appareil pour le faire adopter par l'armée. J'acceptai avec empressement.

Je ne m'étais guère éloigné de l'aérodrome pendant les vols d'exhibition, cependant le trajet de Doberitz était loin d'être difficile pour moi. Après avoir soigneusement révisé l'appareil, pour parer à tout accident, j'accomplis le trajet sans difficulté et atterris à l'heure dite en présence d'un petit groupe d'officiers convoqués à cette occasion. Ils ne laissèrent pas d'être impressionnés, mais ce ne fut qu'après mon retour de Russie qu'ils se rendirent. Comme j'étais alors plus réputé, on me commanda deux aéroplanes, au prix de dix mille marks, et nous en entreprîmes aussitôt la construction.

Peu de temps après, je m'embarquai pour tenter un voyage beaucoup plus ambitieux, de Berlin à Hambourg; il fallait tenir l'air deux heures et demie. Je dus installer des réservoirs d'essence auxiliaires. Comme je n'étais pas bon navigateur, — et je ne le serai jamais — un officier de l'armée m'accompagna comme passager. Aussitôt que nous eûmes quitté Johannisthal, et une fois bien en route, je lui confiai la direction. L'avion étant automatiquement stable, sa conduite n'exigeait aucune autre

manœuvre. L'officier maintint le cap sur Hambourg et nous atteignîmes la ville sans encombre, mais je n'en avais pas moins passé presque tout mon temps à me demander ce qui allait arriver.

A la suite de ce vol important, qui prouvait ce dont mon appareil était capable, je m'avisai que le gouvernement hollandais, qui, je le savais, figurait au nombre des acheteurs, pourrait devenir mon client. Je conçus le projet d'accomplir le parcours de Berlin-La Haye, mais je me démis le bras dans un accident d'aéroplane trois jours avant la date fixée pour le départ. Un Hollandais de mes amis, Bernard de Waal, qui avait appris à voler dans une autre école, me persuada que ce vol de longue distance me ferait une grande réclame. Il effectua le trajet de six cent quarante kilomètres, avec une seule escale à Hanovre, le 13 mai 1913. Moi, je pris le train. A la Haye, je dis que j'avais glissé en marchant dans une flaque d'huile, pour expliquer pourquoi j'avais le bras en écharpe.

On nous fit une chaleureuse réception et la presse célébra à l'envi notre exploit dans de nombreux articles. On nous filma et nous ne pouvions aller nulle part sans être acclamés. Je croyais que mon propre gouvernement allait sûrement me faire une commande, après toutes les ovations dont nous avons été l'objet. Les manifestations enthousiastes de Haarlem se renouvelèrent. Je me heurtai néanmoins aux difficultés habituelles quand je cherchai à voir un des grands généraux de notre petite armée. Lorsque enfin je fus reçu par le général C. T. Snyders, il me promit seulement que ses officiers d'état-major examineraient la question. L'un

d'eux vint par la suite à Johannisthal, effectua quelques vols et apprécia notre appareil, mais de commande, point. J'appris par contre, et j'en éprouvai une déception profonde, que le gouvernement hollandais avait commandé des avions en France.

Plus tard, le général Snyders se montra un véritable ami pour moi, mais la guerre avait passé, mon aéroplane avait fait ses preuves sur le front allemand, et je revenais célèbre. La guerre avait fait du général un enthousiaste de l'aviation et il fut un des pionniers qui organisèrent la randonnée aérienne de Hollande aux Indes.

Toute cette expédition ne fit que me coûter de l'argent. De Waal insista pour que je le laisse revenir à Berlin par la voie des airs. Je dus avoir une sorte de pressentiment. Je lui appris, en un tournemain, à atterrir sur les arbres pour amortir sa chute. Ils offraient une surface moins dure. Mais quand un culbuteur du moteur Argus de cent chevaux-vapeur se cassa, il trouva un terrain encore plus mou dans une cour de ferme et vint s'enliser avec un floc dans le plus gluant des tas de fumier à cent lieues à la ronde. Cette fin venait couronner le tout. L'appareil fut très abîmé et il fallut le ramener par le train à Johannisthal.

En 1912, le monde de l'aviation fut électrisé par la nouvelle que le Français Pégoud avait bouclé la boucle. Ce fut le premier aviateur du monde qui accomplit cette terrifiante acrobatie. Le public payait des milliers de dollars pour le voir. Lincoln Beachey quitta sa retraite pour apprendre la manœuvre qu'il n'avait jamais osé faire. Une fois qu'il sut s'y prendre, il se remit à voler et se tua en 1915.

Une des premières démonstrations de Pégoud à l'étranger eut lieu au champ d'aviation de Johannisthal, en 1913, peu après mon retour de Hollande. L'aéroplane Blériot dont se servait ce pilote avait un gouvernail de profondeur de plus grande dimension et la partie supérieure de son appareil était renforcée, pour offrir une résistance suffisante quand il se retournait. Pégoud était attaché à son siège par des courroies, pour ne pas tomber de l'appareil quand il se trouvait suspendu la tête en bas, au sommet de la boucle. Le jour où je le vis, ainsi que des milliers d'autres spectateurs, il boucla trois fois la boucle; le reste du temps, il se bornait à décrire des virages impressionnants.

Ma plus grande ambition fut de l'égalier.

Et je fus bien le premier aviateur qui boucla la boucle en Allemagne. A partir de ce moment-là, se précisa mon idée de renoncer à la structure automatiquement stable de mon appareil. Les pilotes commençaient à se sentir en sécurité dans les airs. Sûrs d'être maîtres de leurs avions, ils leur demandaient une plus grande souplesse, afin de pouvoir se livrer à des acrobaties. Le mien était trop stable, il se montrait récalcitrant dès qu'il ne s'agissait plus de voler normalement. La stabilité n'était plus la question inquiétante; une puissance plus grande nous avait donné la facilité de direction qui nous faisait défaut au début. J'abandonnai donc tout à fait le modèle automatique pour le type classique. Mais tout d'abord, j'eus recours au gauchissement des ailes, au lieu de faire usage d'ailerons.

Le premier appareil que je construisis après avoir pris cette décision rappelait beaucoup par son aspect les

monoplans français, mais il en était totalement différent quant aux détails techniques de la construction. Pour la première fois je me servis d'un fuselage rectangulaire de tubes d'acier soudés. Les ailes, — cellules de bois recouvertes de tissu, — étaient soutenues par des câbles. Dès que j'eus terminé et essayé le nouvel aéroplane, je décidai de tenter ma première boucle.

Personne ne m'avait enseigné comment m'y prendre, je ne savais qu'une chose, c'est que je l'avais vu faire. Pour y arriver, une grande vitesse semblait nécessaire. D'autre part, quand on redresse l'avion subitement, les ailes doivent fournir une résistance extraordinaire. Il y a des chances pour que quelque chose cède. Après avoir décrit quelques cercles, en essayant mon avion avec précaution comme un homme qui tâte du bout de son pied l'eau d'un bain froid, je redescendis et je hurlai à mes mécaniciens de me regarder, que j'allais tâcher de boucler la boucle.

Quand j'eus pris un peu d'altitude, je me pris à souhaiter de n'avoir rien promis. Je me sentis tout à fait épouvanté, j'avais trop peur pour me lancer. Tandis que je m'efforçais de maîtriser mes nerfs, je fis semblant de monter plus haut, désirant que mon moteur s'arrêtât, ou que survînt quelque incident qui me permît de m'en tirer sans déshonneur. Plusieurs fois je piquai pour reprendre de la vitesse; mais chaque fois que je remontais pour boucler la boucle, je me redressais comme un cheval rétif qui se refuse à sauter une barrière. Je me demandais toujours si j'avais donné à l'aéroplane une solidité suffisante pour qu'il résiste à une telle tension et je repassais dans mon esprit tous les détails

de la construction pour être sûr de la force de chaque pièce. Ma situation était pire que celle du simple pilote qui doit se fier aveuglément aux autres. Finalement, je vis que le moteur n'aurait aucune défaillance. Les mécaniciens se tordaient le cou pour me regarder; il n'y avait pas moyen de reculer. Alors je serrai les dents et me dis : « Il faudra bien mourir un jour ou l'autre, autant aujourd'hui que demain. » Là-dessus, je plongeai, je pris de la vitesse jusqu'au moment où le vent se mit à siffler dans mes haubans et je tirai brusquement le gouvernail de profondeur.

L'avion bondit terriblement, se renversa sur le dos avec la rapidité de l'éclair et pendant un instant mes pieds perdirent le palonnier, pendant que nous restions suspendus la tête en bas. J'implorai le ciel que mes courroies ne lâchent pas. Puis nous fîmes un plongeon brusque vers la terre et je redressai l'appareil aussi vite que possible. Une minute après, il avait repris sa position normale et poursuivait son vol.

J'avais réussi ma première boucle et j'étais encore en vie ! Cette exclamation dépeint exactement mon sentiment de triomphe et tout ce que j'éprouvais. J'avais bouclé la boucle à cinq cents mètres d'altitude et je n'en avais guère perdu que soixante-cinq mètres au cours de toute la manœuvre.

On publia des comptes rendus de ma première boucle dans tous les journaux d'Allemagne. Des offres pour des exhibitions affluèrent de toutes parts. Un manager se chargea de tout organiser pour moi et annonça la venue d'un aviateur allemand qui avait acheté un vieux Blériot semblable à celui de Pégoud et déclaré qu'il bouclerait

la boucle, bien qu'il ne l'eût jamais fait auparavant. Le manager conclut des engagements successifs dans toute une série de villes. Tout le monde brûlait de voir un aéroplane faire cette acrobatie. On avait peine à y croire, malgré les récits des journaux.

Coblence était la première ville de notre itinéraire. Les gens vinrent par milliers au champ d'aviation pour voir le fameux aviateur bouclant la boucle. La première fois que je m'envolai, je me bornai à effectuer des virages très inclinés et à décrire des courbes impressionnantes. Je ne me sentais pas la moindre envie de boucler la boucle et j'éprouvais encore une terreur mortelle. Si je pouvais m'en tirer autrement, j'avais bien l'intention de ne pas m'y risquer. Je me livrai par contre aux acrobaties les plus savantes. Quand j'atterris, le public manifestait le plus vif enthousiasme. Il n'avait jamais vu voler ainsi.

De fait, certaines montées étaient si verticales que bien des gens crurent que j'avais vraiment bouclé la boucle.

Malheureusement, un aviateur militaire qui faisait partie du comité savait à quoi s'en tenir. Il réclama, disant que je n'avais pas rempli mon contrat. Nous devions recevoir dix mille marks pour trois jours, plus cinq cents marks pour couvrir nos frais. On nous remettait après chaque vol tant pour cent de la somme convenue. Les entrées n'avaient pas atteint le total espéré, car les gens restés dehors voyaient tout aussi bien que dedans. En me déroband ainsi, je fournissais au comité un prétexte pour refuser de verser le deuxième acompte.

Le manager, très effrayé par les menaces du comité,

me dit que si je ne m'exécutais pas, nous perdriens la plus grosse partie de l'argent. Il fit tant et si bien que je remontai dans mon appareil, et recommençai à décrire des cercles au-dessus du champ d'aviation, tout en me demandant si j'aurais le courage de satisfaire cette foule.

Je me souvenais à quel point la résistance de l'avion avait été mise à l'épreuve et comme il avait frémi, quand j'étais monté brusquement après le plongeon préliminaire.

Les ailes allaient probablement se replier en étant soumises à cette pression excessive. Pourtant j'avais réussi une fois. Après avoir bien réfléchi, je résolus de ne pas cabrer aussi vite cette fois. Peut-être la boucle serait-elle ainsi un peu plus facile à effectuer.

Sans tergiverser davantage, je piquai vers la terre, puis je tirai doucement sur le manche à balai. Au bout de deux secondes j'étais sur le dos, sans effort excessif de l'appareil et avec une perte de vitesse moindre que la première fois. Puis je redescendis facilement et me redressai pour reprendre la position d'équilibre normale.

Je m'étais senti infiniment plus à mon aise. Je recommençai encore, et un peu plus lentement cette fois; la boucle fut parfaite. L'avion avait pris l'élan nécessaire et sa résistance n'avait pour ainsi dire pas été soumise à une tension exagérée.

Ce fut une révélation; maintenant je savais m'y prendre et à partir de ce moment j'accomplis ce tour de force avec plaisir; c'est d'ailleurs une des acrobaties favorites des aviateurs, quand ils ont saisi la manœuvre. Aujourd'hui les pilotes bouclent la boucle quand ils commencent leurs exercices, le matin.

A l'atterrissage, tout le monde manifesta sa satisfaction, excepté le comité, qui dut faire sortir de ses poches l'argent qui payait le spectacle passionnant dont avaient joui les gens restés dehors.

La tournée continua, mais l'autre pilote ne semblait nullement décidé à tenter l'aventure. Il inclinait et virait verticalement, comme j'avais fait le premier jour, mais n'eut pas le cran d'aller jusqu'au bout. En fait, il n'exécuta pas un seul looping au cours de toutes les exhibitions, mais n'en exigea pas moins cinquante pour cent des recettes. Moi qui savais ce qu'il devait éprouver, je n'eus pas le cœur de réclamer.

A Francfort, les vols eurent lieu à l'aéroport du Zeppelin et j'acquis là un certain savoir-faire qui me servit plus tard quand je voulus présenter des avions. Je m'aperçus qu'il était possible d'impressionner le public sans s'exposer à de véritables dangers. Les spectateurs voulaient avoir l'impression que vous alliez vous casser la tête et puis vous voir vous en tirer par des prodiges d'habileté. Le hangar du Zeppelin se trouvait loin du public, à l'autre bout du champ. Décollant dans la direction du hangar, je volais très bas, piquant droit dessus. A la distance où se tenait la foule, il était impossible d'évaluer exactement l'espace toujours moindre qui me séparait du bâtiment. L'assistance retenait sa respiration, croyant pendant une seconde que j'allais m'écraser contre le mur. Tandis qu'ils me suivaient des yeux hale-tants, je passais bien au-dessus du hangar, puis je disparaissais derrière, effectuant une brusque descente; je jouais à saute-mouton. Tout le monde, le cœur serré, s'attendait à l'annonce d'une catastrophe. Je volais plus

bas que le toit et, toujours caché par le hangar, je décrivais un vaste cercle au-dessus d'une forêt; caché par les arbres, je restais invisible de longues minutes. Presque tous croyaient déjà ne plus me revoir. Alors, tandis que les spectateurs, les nerfs toujours tendus, s'apprêtaient à apprendre la nouvelle sensationnelle d'un accident, je surgissais brusquement derrière eux, et je passais au-dessus de leurs têtes en leur faisant signe. Après avoir atterri rapidement, je sautais de mon appareil; d'un élan spontané, la foule se précipitait vers moi, hurlant ses acclamations, et m'emportait en triomphe, tandis que chacun me suppliait de signer des photographies. Des centaines de personnes m'offrirent séance tenante de l'argent pour être emmenées comme passagers; je reçus quantité d'invitations. Je refusai l'un et me dérobaï aux autres. Je ne me souciais pas de risquer la vie d'autrui et j'étais trop fatigué pour aller dans le monde. Tout mon temps m'était nécessaire pour l'entretien de mon avion. Boucler la boucle était devenu la partie la plus facile du programme, mais semblait toujours la prouesse la plus difficile et restait le clou de la séance.

Notre première tournée se termina par une grande démonstration à Johannisthal, où l'on me proclama le pilote le plus audacieux d'Allemagne. De nombreux officiers de l'armée qui, à la fin de 1913, commençaient à faire de l'aviation, venus pour voir mes loopings et mes acrobaties, y assistaient.

J'évoquai alors mon arrivée à Johannisthal, tout juste un an auparavant, et les railleries dont j'avais été l'objet. J'étais bien aise de constater que Rosenstein était du nombre de ceux qui me regardaient avec envie.

Toutes les villes d'Allemagne qui n'avaient pas eu notre visite au cours de notre tournée dans le pays, réclamaient à cor et à cri notre venue. Je continuai à m'exhiber ainsi jusqu'au moment de la guerre. Les journaux rédigeaient des comptes rendus fabuleux de mes prouesses, exagérant les dangers que je courais. Mon père s'en alarma et m'envoya une carte postale, m'adjurant de quitter l'aviation.

« Maintenant que tu es célèbre, écrivait-il, c'est bien le moment de t'arrêter. Tu ne risques plus que de te rompre le cou. »

Je vole toujours.

VII

AUX PRISES AVEC LA MORT

Pour mettre au point l'avion, nous dûmes, nous les premiers inventeurs, non seulement lutter contre la matière et les mécaniciens récalcitrants, mais aussi affronter la mort.

Tous les aérodromes où j'ai passé se sont abreuvés du sang des pilotes, mes frères ou mes amis. Trente-trois de ces vaillants compagnons se tuèrent rien qu'à Johannisthal. Mes souvenirs constituent une longue liste nécrologique. Des souvenirs des chutes ornaient les murs du café Tolinsky, rendez-vous des mécaniciens, qui se dressait à côté du café Senftleben. De fait, l'intérêt qu'éveillait l'aviation à ses débuts était dû en grande partie à la joyeuse perspective de voir les meetings se

terminer par un spectacle sanglant digne des solennités romaines. Le public affluait toujours après une catastrophe particulièrement épouvantable. Les premiers pilotes le savaient bien; ils acceptaient le fait, et en tiraient même parti; nous étions des sortes de gladiateurs.

L'aile noire de la mort me frôla de près pour la première fois à Mayence, au début de mes essais. J'avais construit un nouveau gouvernail de direction avec un plan fixe triangulaire en tissu placé juste à l'avant. Le tissu était lacé à son cadre d'acier, offrant ainsi une résistance suffisante, comme je le croyais quand je pris mon vol. Mais lorsque le vent se mit à la faire vibrer violemment, les attaches du bord avant du tissu se rompirent et le plan fixe se mit à flotter librement d'un côté, faisant tourner l'appareil. Je franchis les limites du champ en le maintenant droit à grand'peine.

Je ne pouvais plus faire volte-face, et je n'avais que peu d'essence pour prolonger mon vol; je survolai des arbres, en courant le plus grand risque, pendant douze milles, jusqu'au moment où j'aperçus une petite clairière qui s'étendait en droite ligne devant moi. Mon essence était à peu près épuisée quand je me faufilai dans l'espace libre et j'atterris, en m'arrêtant bien juste devant les obstacles. Il me fallut quelques secondes pour être sûr que mes roues reposaient en sécurité sur le sol.

Peu après cet incident angoissant, on me demanda de voler pendant certaines manœuvres de l'armée dans la chaîne du Taunus près de Francfort. Comme mon aéroplane à moi ne pouvait emporter qu'une quantité

d'essence insuffisante pour un vol d'une certaine durée, j'acceptai qu'on me prêtât un avion que Gædecker avait construit sur le modèle du Rumpler Taube. Celui-ci avait une queue en éventail, comme celle d'un oiseau, qui servait à la fois de stabilisateur et de gouvernail de profondeur. Cette queue triangulaire offrait une surface de tissu lacé dans l'armature. Il n'y avait pas de gouvernail de profondeur : mais son office était rempli par la flexion de la partie arrière du plan de la queue qui était souple.

Tout alla bien jusqu'au moment où je survolai les montagnes bordant le Rhin. Je sentis tout à coup une sorte de frémissement dans la queue.

Je me retournai alarmé et je vis que le tissu lacé, déjà en partie déchiré, flottait librement. S'il se détachait tout à fait, je ne pourrais plus ni faire monter ni faire descendre l'appareil; celui-ci ne m'obéissant plus, tôt ou tard je tomberais sur le sol.

Le laçage en avant tenait encore, mais le tissu claquait violemment dans le sillage de l'hélice. J'espérais qu'il résisterait jusqu'à ce que je puisse tourner et atterrir en un lieu quelconque, dans la vallée du Rhin. Pour l'instant je ne voyais partout que des pics.

Chose étrange, j'étais beaucoup plus préoccupé de ne pas démolir l'avion que de sauver ma personne, parce que l'appareil n'était pas à moi. Il fallait presque trois mois pour réparer un aéroplane sérieusement endommagé. J'aurais pu atterrir facilement en le brisant et m'en tirer avec quelques égratignures. Mais je voulais absolument le ramener indemne.

Tandis que je me contentais d'attendre les événe-

ments, une pente nue surgit tout à coup sur une des collines que je survolais. En manœuvrant avec précaution, j'atterris dans le sens de la montée, dans une petite clairière à forte pente, et, sans avarie, je m'immobilisai en position normale.

Un groupe de mécaniciens militaires partis à ma recherche dans des automobiles et s'attendant à me trouver mort me découvrit en train de déjeuner de bon appétit dans une ferme du voisinage. Le lendemain matin, la réparation une fois soigneusement effectuée, je pus décoller en descendant la pente et reprendre l'air. Je volai le jour suivant, au cours des manœuvres, avec les officiers enthousiasmés, heureux que l'appareil ait survécu à son premier parcours.

Le danger était toujours aussi grand, si les accidents auxquels on n'échappait que par miracle n'étaient jamais les mêmes. Une autre fois, alors que je faisais l'essai d'un aéroplane spécial pour le présenter à des délégués militaires allemands, un réservoir d'essence de 300 litres éclata sous la trop forte pression de l'air; la soupape d'échappement ne s'était probablement pas ouverte.

L'essence s'échappait, coulant à flots à côté du tuyau d'échappement d'où sortaient les gaz incandescents.

L'avion allait prendre feu, ce n'était plus, je le savais, qu'une question de secondes. Périr brûlé est une des morts qui épouvantent l'aviateur le plus intrépide.

Je repoussai l'horrible vision qui s'imposait à mon esprit, je descendis rapidement en spirales et me glissai dans un étroit espace entre une rangée d'arbres et une rangée de maisons; jamais je n'atterris à une telle vitesse. Coupant l'allumage, je sautai à terre dès que mes roues

touchèrent le sol, et je m'étais déjà mis à courir quand l'avion tout entier s'enflamma, tandis que retentissait un bruit d'explosion.

Le violent déplacement d'air me frappa dans le dos, me projetant à terre, mais je me remis debout et n'en courus que plus vite. Au bout d'une minute j'étais sauvé mais tout roussi, et j'essayais de me souvenir comment j'avais fait pour échapper à temps à cette fournaise infernale.

J'aurais dû être tué plus de dix fois, car les incidents que je viens de relater ici ne représentent qu'un petit nombre des cas où je n'ai échappé à la mort que par miracle : cela finissait par faire partie de mon existence normale. Ce qui me dépassait, c'était la diversité des moyens dont disposait un aéroplane pour tenter de tuer son pilote. Si je m'en tirais, je ne le devais qu'à ma chance, car, au cours d'une chute, on n'était plus maître des événements à partir d'un certain moment.

Je faillis bien y rester quand j'essayai mon premier hydravion. Je l'avais construit pour remporter le prix de cent mille francs offert par le comité des courses d'hydravions rapides de Monaco en 1913. Tous les aviateurs étaient invités à y prendre part. Mon appareil, un modèle sesquiplan, avait été construit pour un moteur Renault douze cylindres de cent chevaux, à refroidissement à eau. L'hélice tournait à l'arrière du moteur, juste au-dessus de la queue, qui allait se rétrécissant. Mon mécanicien et moi étions assis l'un derrière l'autre, à la proue, juste devant le moteur.

L'hydravion décolla fort bien de la rivière qui coulait tout près de l'aérodrome de Johannisthal et sembla

se bien comporter dans les airs. Mais à ma première tentative pour amerrir, les choses se gâtèrent.

Il fallait réduire le régime du moteur et descendre lentement en vol plané jusqu'à ras de l'eau. Puis, quand l'aéroplane perdait sa vitesse, on tirait sur le manche à balai jusqu'à ce que la coque se posât doucement sur l'eau.

Aussitôt que je réduisais les gaz pour amerrir, l'avant de l'aéroplane piquait vers le ciel. J'avais beau pousser sur le manche à balai pour descendre en planant, le poids de sa lourde queue ne se trouvait point compensé et l'avant se cabrait toujours dès que le régime du moteur baissait. Le gouvernail de profondeur était trop petit. Vivement je donnai plein gaz et je me mis à décrire quelques cercles, cherchant désespérément par quel procédé je pourrais venir me poser doucement sur l'eau.

Je me rendais compte qu'une chute était inévitable. Il s'agissait seulement de trouver le moyen de réduire le danger au minimum.

Ces évolutions au-dessus de la rivière n'étaient rien moins qu'agréables et je me disais que d'ici fort peu de temps, il faudrait descendre en risquant que le moteur de douze cylindres n'allât creuser sa tombe en m'écrasant. J'eus tout le temps nécessaire pour apprécier la situation à sa juste valeur.

Finalement je décidai que la seule chose à tenter était d'amerrir en pleine vitesse, en venant frapper l'eau avant de couper l'allumage. Le frottement de l'eau risquait de déchirer le fond de la coque, mais il fallait courir cette chance.

Je ne pouvais m'y décider. Trois fois, je crus avoir rassemblé assez d'énergie, mais je remontai aussitôt, juste à l'instant où l'appareil rasait l'eau. La quatrième fois, j'eus assez de cran.

Après que l'implanture de la coque eut frappé l'eau, je ne me rendis plus bien compte de ce qui se passa. Probablement l'avant se brisa en deux à la carlingue et mon mécanicien passa à travers le fond. Je fus projeté en avant, loin de l'épave, et je surgis des eaux douze mètres plus loin, nageant et indemne. Je ne voyais nulle part mon mécanicien. Il avait pu être tué instantanément, ou, ce qui était pire, gravement blessé, et, pris sous la masse des décombres, il allait périr noyé.

La queue se dressait en l'air toute droite. Parallèle à la surface de l'eau, à environ un pied au-dessus, l'hélice tournait encore. Au moment même où je fis cette constatation, je vis émerger lentement la tête du mécanicien, juste au-dessous de l'hélice encore en marche. D'une seconde à l'autre il risquait d'être guillotiné. Je ne pouvais arriver jusqu'à lui.

Je hurlai de toutes mes forces.

L'instant d'après, je lui tendais la main.

Pour ne pas nuire à l'aviation, j'avais, à la Haye, déclaré à la presse et à mes autres interlocuteurs, désireux de savoir pourquoi j'avais le bras en écharpe, que je me l'étais démis en glissant dans une flaque d'huile. La vérité était tout autre.

Les premiers mécaniciens, différents en cela des mécaniciens modernes, n'avaient pas toujours conscience de leurs graves responsabilités. Les ouvriers d'aujourd'hui se rendent compte que la vie d'autrui dépend de l'exé-

cution impeccable de leur travail et ils ne s'estiment satisfaits que lorsqu'ils arrivent à la perfection.

Il en était autrement aux premiers jours de l'aviation. Tandis que je construisais des aéroplanes à Johannisthal, j'employais environ vingt hommes. Aucun d'eux n'avait de connaissances techniques sérieuses. J'en étais donc réduit à espérer qu'ils observeraient scrupuleusement mes instructions détaillées.

L'un d'eux fut chargé de faire l'essieu du train d'atterrissage d'un nouvel aéroplane. Deux roues tournaient sur cet essieu, fait de deux tubes s'adaptant juste l'un dans l'autre. L'ouvrier sabota son ouvrage et tâcha de cacher cette malfaçon. Le tube intérieur devait être glissé dans le tube extérieur. Quand il l'y introduisit, il ne put l'enfoncer qu'à moitié; il coupa le bout qui dépassait et l'entra par l'autre extrémité; en apparence, l'essieu semblait intact. Pourtant il avait un point faible juste au milieu. J'examinai l'avion une fois qu'il fut monté, je n'y découvris aucun vice de construction et je sortis avec pour l'essayer.

Aussitôt que l'appareil eut pris de la vitesse et rencontra un obstacle, l'essieu truqué se rompit sous le choc, l'aéroplane se mit en pylône et je fus projeté au dehors la tête la première. Les aviateurs n'avaient pas encore songé à faire usage de ceintures de sécurité. Je retombai sur le sol douze ou quinze mètres en avant de l'avion. En me relevant je sentis une douleur terrible : je m'étais démis le bras à l'articulation de l'épaule. L'avion était très abîmé à cause de la grande vitesse à laquelle il roulait au moment où l'essieu céda. Seul un heureux hasard m'empêcha de me casser la tête.

L'accident le plus grave — celui qui représente pour moi le pire moment que j'aie vécu — se produisit au commencement de mon séjour à Johannisthal, pendant la semaine annuelle de vols à l'automne. Pendant sept minutes angoissantes, j'attendis la mort, tandis que mon avion désemparé descendait lentement d'une altitude de six cent cinquante mètres.

La manifestation aérienne de l'automne était le spectacle le plus couru de toute l'année et les spectateurs venus par dizaines de milliers des environs de Berlin allaient être témoins de ma chute.

J'avais pris mon essor malgré la brise que nous qualifions de « rude vent ». J'avais alors une réputation de « pilote des tempêtes ». Abramovitch était le seul aviateur qui volait aussi. Plusieurs autres pilotes moins experts avaient tenté l'aventure, mais les débris de leurs avions attestaient leur insuccès.

On s'écrasait pour faire un tour avec moi. Ma carrière jusque-là sans défaillance incitait les gens à avoir confiance en mon appareil automatiquement stable. Comme nous étions payés pour cela, je ne refusais pas de prendre des passagers.

Après avoir volé pendant vingt minutes, je redescendis pour prendre de l'essence et emmener un des deux officiers à qui j'avais promis de faire faire un tour. Il se trouva que le premier d'entre eux n'était pas dans le voisinage. Impatient de reprendre l'air, je fis monter le second, le lieutenant Schlichting.

Avec le moteur Argus cent chevaux qui marchait à souhait, nous montâmes rapidement à une altitude de six cent cinquante mètres. Pendant les cent premiers

mètres, nous fûmes très cahotés. L'air nous balançait violemment, nous secouait, mettant à une rude épreuve la résistance de l'appareil, et j'avais fort à faire aux commandes pour garder l'équilibre. Une ou deux fois, tandis que nous étions ainsi ballottés, l'officier se retourna avec une expression de curiosité railleuse, comme pour me demander si tout allait bien.

Je lui souris d'un air rassurant et il sembla satisfait. A six cent cinquante mètres, je mis le moteur au ralenti pour évoluer lentement autour du champ d'aviation. Chaque minute de vol représentait autant d'argent de plus.

Les passagers devaient en ce temps-là avoir une confiance aveugle en leur pilote, car l'aspect de l'aéroplane n'était guère engageant. Les ailes fragiles de mon monoplan simplifié à l'extrême étaient soutenues par huit fils métalliques, quatre en haut et quatre en bas, de chaque côté du fuselage ajouré. Avec les fils, le coefficient de sécurité de l'appareil était de cinq; sans eux, les mâts de l'aile pouvaient à peine se maintenir dans l'air. Mais j'étais alors aussi fier de mon appareil que de mon talent de pilote. Pour l'instant nous étions seuls dans le ciel. Je ne pus m'empêcher de songer que mon avion était le meilleur de Johannisthal. En contemplant le sol au-dessous de nous, j'apercevais les épaves des quatre accidents. Les affaires seraient fameuses le dimanche suivant. Les catastrophes amenaient toujours un public plus nombreux le samedi et le dimanche suivants. On espérait vaguement qu'il y aurait d'autres accidents. « Allons, me dis-je plein de confiance, les autres pilotes peuvent tomber, mais moi, un charme me protège. »

Tout à coup ! Poum !

Voilà comment les choses arrivent, inattendues et terrifiantes comme la foudre. Pendant quelques secondes, je ne parvins pas à découvrir ce qui s'était produit, tandis que mes regards parcouraient d'un bout à l'autre l'avion. Puis je remarquai que le fil du haut à l'avant, à droite, était lâche. Un simple coup d'œil à travers le fuselage m'apprit tout. Le tirant du dessous de l'aile, qui soutenait le premier longeron en vol, avait cassé et pendait, inutile, du chariot d'atterrissage.

Je subissais plus vite que de coutume la punition de mon orgueil excessif.

L'angoisse m'étreignit. A tout instant je m'attendais à voir l'aile se contracter. Une chute de six cents mètres, nous n'en avions plus pour longtemps.

La catastrophe semblait inévitable.

C'était le fil — dix fois plus fort qu'il ne fallait — qui assurait toute la solidité de l'aile, beaucoup plus que l'armature d'acier, qui n'était pas destinée à soutenir deux longerons sans support. Déjà elle pliait sous la tension.

Mais si je m'attendais à mourir, tout espoir ne m'avait pas abandonné. L'armature n'avait pas encore cédé. On voyait parfois des miracles.

En examinant rapidement le sol qui se trouvait au-dessous de nous, je constatai que nous survolions une petite forêt qui bordait l'aérodrome. Les risques seraient moindres en tombant dans les arbres que sur le sol dur. Je descendis en vrille avec précaution. L'armature de l'aile nous donnait une chance de salut. Elle n'allait pas se casser instantanément.

Je résolus alors de me servir de mon passager. Si je pouvais seulement le décider à sortir de la carlingue en rampant et à se maintenir sur le longeron, son poids, en pressant sur l'aile, la remettrait en place et l'empêcherait de se briser.

Je me livrai à une mimique frénétique. Il me regarda tout étonné, puis sembla comprendre. Je hurlai des ordres probablement peu explicites, je lui montrai du doigt l'armature. Il se hissa péniblement jusque sur l'aile, avec des mouvements incertains à cause du vent violent, il chancela, reprit son équilibre, puis son pied passa à travers l'entoilage de l'aile.

J'étais glacé d'effroi à l'idée qu'il pouvait saisir le tirant avant du train d'atterrissage pour se relever. Nous étions perdus dans ce cas. Mais il chercha à s'accrocher au fuselage, dégagea son pied et me regarda d'un air découragé.

Je vis qu'il n'y avait rien à faire. Il était brave, mais il n'était pas mécanicien. Les explications seraient trop compliquées. Il pourrait se rattraper à ce tirant si son pied glissait de nouveau. Il ne pouvait pas savoir que son poids, placé à l'endroit voulu, aurait fait pencher la balance en notre faveur. Je lui fis signe de regagner son siège.

Sans espérer en sortir vivant — j'avais vu trop de pilotes se tuer sous mes yeux — je m'efforçais de saisir la moindre chance de salut. Si l'aile s'affaissait à trois cents mètres, notre mort était certaine, je le savais. Néanmoins je continuai à décrire des cercles au-dessus des arbres pour amortir notre chute. Je ne voulais pas mourir, non pas tant parce que j'avais peur de la mort — j'étais

trop jeune pour en avoir peur — mais parce que j'avais encore tant de choses à faire; j'avais la tête pleine de nouveaux modèles d'avions qui ne seraient jamais construits si je disparaissais.

Je pensais au chagrin de mon bon père et de ma bonne mère, à la triste façon dont ils seraient récompensés du mal et des soucis que je leur avais donnés.

Pour atténuer la pression qui s'exerçait sur l'aile endommagée, je descendais doucement en planant. Une fois descendu à une altitude d'environ cent cinquante mètres, je repris un peu courage. L'armature semblait capable de tenir, tout en oscillant plus qu'auparavant. Tout cela n'avait duré que quelques secondes, mais en l'air, le temps paraît couler lentement dans de pareilles conjonctures. J'avais beaucoup plus de temps que je ne souhaitais pour réfléchir. Nous étions encore descendus de quarante-cinq mètres. Je me dis que je pourrais tout de même atterrir et je dirigeai l'avion de façon à survoler les arbres en lisière du champ d'aviation, avec l'idée qu'à la dernière minute, je pourrais encore ramener l'avion au-dessus du champ. Nous arrivions de plus en plus bas; l'aile tenant encore, je résolus de tenter l'atterrissage.

Nous atteignîmes la zone agitée de l'air, juste au-dessus du sol. L'aile eut à fournir une plus grande résistance et le frêle engin se mit à tanguer et à rouler. Je vis l'aile se recourber dangereusement. Je fis des efforts désespérés pour ramener l'avion au-dessus des arbres. J'entendis quelque chose se déchirer; c'était l'entoilage. Instinctivement je raidis tous mes membres dans l'attente de l'écrasement sur le sol.

Quand il se produisit, je ne le sentis pas. Le choc me fit perdre connaissance.

Quelques minutes plus tard je revins à la vie. Il y avait un rassemblement autour de nous. Je n'avais pas encore tout à fait repris mes esprits. Pendant un moment je me démenai vainement autour de l'épave, obsédé par deux pensées : qu'était devenu mon passager et pourquoi le fil s'était-il rompu ? On me dit que mon passager allait bien. J'appris seulement le lendemain qu'il était mort.

Je fouillai nerveusement dans les débris pour trouver ce fil brisé. Des amis arrivèrent et me pressèrent de monter dans mon automobile. Je refusai de laisser le volant à quelqu'un d'autre, mais comme je prenais place sur mon siège, je sentis mes forces m'abandonner. On me ramena.

Une fois rentré, je m'évanouis et restai plusieurs heures sans connaissance. Il paraît que j'avais des côtes brisées et une hémorragie interne.

Je ne pus rester plus de trois jours au lit malgré les objurgations du docteur. Mon sternum était un peu rentré.

J'appris à l'aérodrome qu'on avait fait une enquête officielle, mais ce n'était guère qu'une formalité. En examinant moi-même le fil, je ne pus découvrir que la matière fût défectueuse. La rupture n'était imputable qu'à une paille du fil d'acier trempé. Nous employâmes des câbles désormais.

Je craignais que cet accident, aggravé de la mort de l'officier, ne fût fatal à ma réputation. Mes rivaux s'employèrent à qui mieux mieux à tirer profit de ma chute

à mon détriment, déclarant que mon appareil ne valait rien. Par moments je me prenais à souhaiter d'avoir péri avec le lieutenant Schlichting et mis fin de la sorte à mes tribulations interminables.

Quelques années plus tard, je rencontrai sur le front l'officier qui avait été inscrit pour effectuer le premier vol. Il se présenta en ces termes :

« Je suis l'officier que le hasard a sauvé quand vous êtes tombé avec l'Oberleutnant Schlichting. »

Nous frôlions souvent la mort d'aussi près. Nous qui fûmes les pionniers de l'air, nous devions l'affronter ainsi et recommencer indéfiniment.

VIII

MON VOYAGE EN RUSSIE. MES DÉBUTS COMME CONSTRUCTEUR

Pendant quelque temps j'appréhendai fort de voir toute mon entreprise compromise à cause de ce fatal accident qui nuisait à la réputation de mon avion. Mais je me remis au travail de plus belle, je contruisis un autre appareil et je gardai assez d'optimisme pour continuer mon école d'aviation avec l'imposant total de trois élèves. Je me servais toujours de mon ancien avion, le premier de tous et j'en avais construit un autre, d'un modèle plus perfectionné. Parmi mes élèves, se trouvait un Russe, du nom de Grünberg, qui dans son imagination de Slave nourrissait vaguement l'ambition de m'acheter un aéroplane et de devenir mon représentant

en Russie. Peu de temps après être venu suivre mon enseignement, en août 1912, il entendit parler d'un important concours d'avions militaires qui devait avoir lieu en Russie.

Les Français, d'après la rumeur publique, y seraient bien représentés. Il devait y avoir en tout treize ou quatorze concurrents, dont certains étaient très réputés, et d'autres médiocres. Les participants devaient recevoir deux mille marks pour les frais de transport et de montage de leurs appareils.

Je sus qu'Abramovitch allait à Saint-Pétersbourg avec son biplan Wright. Igor Sikorsky, qui, installé maintenant dans ce pays, y réussissait, allait présenter un grand biplan bi-moteur. Tous deux étant Russes, il était à présumer que leur nationalité les favoriserait. Mais comme jusque-là je n'étais pas parvenu à vendre mes avions en Allemagne, je décidai que je pourrais aussi bien tenter de trouver acheteur en Russie.

Si mes voyages continuels et mes rapports avec des gens de toutes les nationalités me permettent à l'heure actuelle de me sentir à mon aise partout où je vais, mon expédition en Russie me plongea alors dans l'étonnement. Je m'étais habitué à l'Allemagne parce que la langue ressemblait assez à la nôtre. J'avais pu ainsi me débrouiller dès le début. Mais la Russie était totalement différente de tout ce que j'avais vu jusque-là. Les immenses barbes, le jargon incompréhensible, la sereine incapacité de chacun, l'architecture slave orientale, le mélange indescriptible de somptuosité et de saleté me firent l'effet d'un cauchemar. Nulle part les pensées comme les actes n'y répondaient à mon attente. Je ne

savais plus où j'en étais et malgré mon optimisme habituel, je fus bientôt convaincu que la Russie et moi ne nous entendrions jamais.

Nous fûmes accueillis au centre militaire par une nombreuse assemblée d'officiers russes d'une extrême politesse qui nous dirent que nous devions nous conformer à certaines conditions d'atterrissage, de décollage et de vitesse d'ascension, neuf cents mètres en douze minutes. Pensant que cette rapide décision ferait impression sur nos hôtes, je fus des premiers à répondre à leurs exigences, Abramovitch venait ensuite avec son vieux Wright. Il était vraiment mon concurrent le plus redoutable, quand il s'agissait d'exécuter des manœuvres de haute école. Il était très adroit et excellent pilote. Après avoir assisté à mes évolutions et remarqué que les juges en étaient très satisfaits, il prit l'air pour m'éclipser. Je sentis qu'il me fallait l'emporter sur lui. Bientôt nous soutenions une lutte, dont notre vie était l'enjeu.

Aujourd'hui encore j'en suis à me demander comment nous ne nous sommes pas tués tous les deux, parce que nous nous livrions à des acrobaties beaucoup plus qu'à une démonstration d'appareils. En virant, je pouvais incliner plus verticalement qu'Abramovitch à cause de la stabilité automatique de mon appareil. Résolu à briller d'une façon quelconque, il plongea soudain, dégringolant de quelques centaines de mètres presque jusqu'à terre et se glissa entre deux hangars si rapprochés l'un de l'autre que l'extrémité de ses ailes faillit enlever la peinture des parois. Je le regardai, saisi d'admiration et d'horreur et je décidai que c'était le moment

de cesser de rivaliser avec lui. Ma vie m'inspirait trop de respect. Six mois plus tard, il se tua au cours d'un vol d'une audace insensée au-dessus de ce même champ d'aviation : son avion s'était rompu en plein vol. Il faisait une tournée dans le pays, au cours de laquelle il ne reculait devant aucun danger pour enthousiasmer la foule. On ne pouvait s'empêcher d'être ébloui par la folle témérité de gaillards de la trempe d'Abramovitch, mais j'avais beau n'avoir que vingt-deux ans, ma prudence hollandaise me défendait de l'imiter. Les appareils n'étaient pas très robustes, et n'obéissaient pas très vite aux commandes dans ce temps-là. La mort était déjà venue me trouver assez souvent, me prouvant ainsi qu'elle ne s'intéressait que trop à mon existence.

Je ne tardai pas à apprendre comment se manifestait l'activité russe. On n'avait pas fixé de date pour la clôture du concours. Pendant des semaines, après qu'Abramovitch et moi eûmes subi les épreuves avec succès, les Russes laissèrent les exhibitions traîner en longueur pour permettre aux autres aviateurs de nous rattraper. Ils nous prodiguaient les encouragements, applaudissant à notre adresse, mais se bornaient à cela. Le Russe à qui j'avais appris à voler à Johannisthal prétendait avoir de superbes relations, mais je m'aperçus bientôt que traiter une affaire avec le gouvernement du Tsar était un art qui ne s'apprenait pas en un jour. Il fallait avoir recours aux subterfuges, aux intrigues, aux influences, le tout pour aboutir à des fins de non recevoir accompagnées de mille protestations aimables.

Pour arriver jusqu'à un fonctionnaire dans son bureau, il fallait lui adresser une carte de visite enve-

loppée dans un billet de dix roubles, sinon la carte restait dans la loge du portier. Une fois ce rite accompli, le secrétaire du service réclamait non seulement une lettre d'introduction mais un billet plus important pour sortir lui-même de sa léthargie. Puis si vous vouliez obtenir une audience du général lui-même, il fallait voir l'officier d'ordonnance et lui remettre une somme vraiment conséquente, enfin le général ne signait un contrat que si l'enveloppe contenait un nombre suffisant de billets de banque. Je ne disposais malheureusement que de très peu d'argent et je ne pouvais songer à demander à mon père de me fournir les fonds nécessaires pour soudoyer tous les membres du gouvernement du Tsar. En fait, les gros frais qu'occasionnait la participation au concours m'avaient pris jusqu'à mon dernier sou et je ne pouvais songer à risquer de grosses sommes en pots-de-vin sans savoir si je réussirais ou non à conclure l'affaire.

De toute évidence je ne devais rien gagner à prolonger mon séjour en Russie. Toutes mes questions ne recevaient que des réponses évasives. Finalement je confiai mon avion à mon représentant. Une semaine après mon départ, d'autres concurrents, fort nombreux, subirent avec succès toutes les épreuves. L'appareil d'Abramovitch fut jugé le meilleur, celui de Sikorsky fut classé deuxième et le mien troisième. Le résultat net fut que la commande de six avions qui devait être attribuée au vainqueur fut en réalité donnée à un autre personnage. Je ne vendis pas un seul avion au gouvernement russe. Le seul profit que je tirai de mon voyage fut d'apprendre comment il fallait s'y prendre

pour traiter des affaires avec lui, mais les négociations revenaient trop cher.

Je me félicitai encore davantage de cette décision une fois revenu à Johannisthal; dès ce moment, en effet, mon éducation financière commença à se faire sérieusement. J'ai probablement conduit mes entreprises aussi habilement que bien d'autres, mais gagner de l'argent n'a jamais été pour moi le but de la vie. L'argent n'était à mes yeux qu'un mal nécessaire, et si je dus y penser autant, à mes débuts, c'est que, malgré tous mes efforts pour me suffire à moi-même, les fonds dont je disposais n'étaient jamais suffisants.

Il me répugnait autant alors d'écrire à mon père pour lui demander de l'argent qu'il lui en coûtait de m'en envoyer. Les dépenses occasionnées par le hangar, l'entretien de mon atelier, le salaire de mes vingt ou vingt-cinq ouvriers devaient être couvertes par l'argent gagné en m'exhibant. Certes je ne reculais pas devant le risque de me casser la tête, demandant seulement que les recettes de la semaine atteignissent le total de mes frais, mais jamais elles n'y parvenaient. J'étais à l'apogée de la gloire comme pilote et mes avions étaient réputés parmi les meilleurs. Sans le savoir, j'étais à la veille de la réussite, mais les notes ne s'en trouvaient pas plus payées et l'avenir ne semblait pas plus me sourire qu'au début.

L'armée avait fini par s'intéresser à l'aviation, au point d'envoyer quelques officiers dans les différentes écoles de Johannisthal, et j'eus bientôt ma part de clients militaires. Mais cela ne remplissait guère ma caisse. J'en étais exactement au même point, comptant

toujours sur un changement qui ne se produisait jamais. J'en étais réduit à écrire sans cesse à mon père des lettres enthousiastes, pour lui demander encore trois mille ou cinq mille marks, en lui disant que j'entrevois déjà le succès tout proche.

Plusieurs des grandes compagnies d'aviation, notamment les firmes Albatros et Rumpler, avaient tenté de m'engager comme ingénieur. Comme les autres pilotes constructeurs indépendants, je vivais au jour le jour; la chose n'était un secret pour personne. Quand je refusai leurs offres, elles attendirent leur heure, comptant que je serais bientôt aux abois. La plupart des inventeurs pauvres finissaient par travailler pour des capitalistes. Ils étaient rémunérés, mais ils n'avaient plus l'occasion de réaliser aucune de leurs conceptions personnelles. Je voulais conserver mon indépendance aussi longtemps que je le pourrais, mais il y avait des moments où la voie plus facile, consistant à aliéner mes capacités moyennant un certain salaire, me semblait chose fort souhaitable.

Or, pendant une de ces périodes critiques, un homme d'affaires de Berlin, à la langue dorée, vint en auto jusqu'à Johannisthal pour me faire des propositions qui me parurent une occasion inespérée. Se donnant comme l'émissaire de gros capitalistes tels que le comte Oppersdorf (qui au su de tous était très lié avec l'empereur Guillaume), Bethmann-Hollweg, toujours influent dans les milieux politiques et qui finit par devenir chancelier, et de certaines grandes banques berlinoises, il me dit que des grands personnages de l'armée projetaient la fondation d'une très importante compagnie d'avia-

tion dont je serais l'ingénieur constructeur. Ces officiers, ainsi que les financiers étaient convaincus que les aéroplanes deviendraient bientôt des engins militaires indispensables. L'armée et la marine passeraient prochainement d'importants marchés. Eux seraient assez influents pour les adresser au meilleur constructeur. En vue de cette éventualité, ils me commanditeraient jusqu'à concurrence de plusieurs centaines de milliers de marks, et je recevrais au début un salaire de douze mille marks par an. Disposant de ces capitaux, j'entreprendrais la construction du meilleur avion que je pourrais inventer.

L'affaire rapidement conclue, je commandai ravi moteurs et matériaux, et l'administrateur donna son assentiment chaque fois qu'une nouvelle dépense apparut nécessaire. Mais je n'obtins jamais de fonds et je signai toutes les traites moi-même.

Je m'aperçus trop tard qu'ils avaient abusé de ma naïveté. Le contrat ne comportait nullement la commandite des grands financiers, et la grande compagnie ne serait fondée que le jour où des marchés seraient passés avec l'armée. On ne me fournit jamais que vingt mille marks, et moi j'avais aliéné par contre tout mon avoir, jusqu'à ma chemise, mes brevets, mes capacités futures et présentes pour toute la vie.

Incapables de se procurer les capitaux nécessaires, mes commanditaires me proposèrent d'annuler le contrat que je lus alors pour la première fois, et je vis à quel point je m'étais laissé bernier. En ajournant le paiement d'une automobile que j'avais commandée parce que j'en avais grand besoin, je pus rassembler les qua-

tre mille marks nécessaires à la résiliation, et je me trouvai libéré. Mon inexpérience et ma fureur m'empêchèrent d'apprécier la chance miraculeuse qui me permit de me débarrasser de tels associés.

Je me trouvai alors dans une situation terrible, car j'avais des dettes envers des fabricants de moteurs et les fournisseurs qui exceptionnellement m'avaient fait crédit. J'écrivis lettre sur lettre à mon père, insistant sur le fait qu'il fallait éviter la faillite pour sauver les cent mille marks qu'il avait mis dans l'entreprise. Mon père cette fois fut intraitable et, comme je m'étais habitué à compter sur lui pour me tirer de ces embarras financiers, mon désarroi fut complet.

Pourtant, à force de me creuser la tête, j'eus l'idée de recourir à mon oncle qui m'avait en maintes circonstances témoigné beaucoup d'intérêt et fortement encouragé le jour où, de passage à Berlin, il était venu en auto jusqu'à Johannisthal uniquement pour voir mon usine et mes hangars.

Me raccrochant à cette dernière chance je lui téléphonai d'abord et lui adressai une de mes lettres les plus persuasives, lui disant qu'il me fallait payer les dettes contractées envers des gens qui m'avaient fait confiance pour que le nom de Fokker ne soit pas déshonoré, et que d'autre part ce serait lamentable de s'arrêter au moment où tout allait aboutir.

Mon oncle se laissa convaincre et m'envoya vingt mille marks qui me sauvèrent momentanément; je lui en ai toujours été reconnaissant et suis heureux de le voir aujourd'hui, malgré ses quatre-vingts ans passés, président du conseil d'administration de ma compagnie hollandaise.

Je dus lutter longtemps encore; chaque fois que je me croyais tiré d'affaire, ce n'était que pour me retrouver le lendemain encore plus embourbé dans les embarras financiers et il me fallait alors crier au secours ou disparaître pour toujours comme ont fait tant de mes contemporains en proie aux mêmes difficultés.

A force de me torturer la cervelle pour trouver un nouveau moyen de faire appel à mon père, il me vint une inspiration, et je lui fis cette ingénieuse proposition : il me donnerait l'argent que je lui aurais coûté si j'avais poursuivi mes études à la High school et à l'Université; il me remettrait le capital correspondant aux deux mille quatre cents florins de pension qu'il m'avait autrefois promis et ne s'en trouverait pas plus pauvre puisqu'il vivait de ses revenus. S'il y consentait, jamais plus je ne l'ennuierais en lui demandant de l'argent.

Je n'obtins gain de cause qu'après avoir écrit deux lettres successives, où je me montrai plutôt égoïste, mais je dois dire pour ma défense que jamais je n'ai gaspillé l'argent prêté, et que j'ai toujours travaillé d'arrache-pied tant que je n'ai pas eu fini de rembourser mon père.

Je reçus donc cinquante mille florins, somme qui me parut alors une fortune, et que, plein d'illusions, j'estimai largement suffisante.

Pendant la période qui suivit, j'arrivai à m'en tirer en rognant sur le plus petit sou et en vivant avec l'espoir que les choses s'arrangeraient un jour.

IX

COMMANDES DE L'ARMÉE

L'aviation, dans l'armée allemande, fit d'abord partie, tout comme aux États-Unis, des corps de signalisation. Pendant longtemps — encore bien après le commencement de la guerre — les généraux de la vieille école mettaient en doute que l'aviation fût destinée à devenir autre chose qu'une amplification de leur service de liaison. Bon nombre des vétérans parmi les aviateurs actuels sont des officiers ayant tout d'abord appartenu au corps des éclaireurs ou à la cavalerie et qui au début ne voyaient en l'avion qu'un engin destiné aux reconnaissances. Toutes les armées du monde se ressemblent; la lenteur, l'esprit conservateur, la répugnance à agir les caractérisent. Pour secouer l'inertie de l'état-major, il fallut, aussi bien en Allemagne qu'aux États-Unis, l'enthousiasme et souvent le sacrifice de certains officiers qui voyaient loin dans l'avenir. Parmi les membres de l'état-major allemand, ce fut le capitaine Geertz qui assumait ce rôle, et se voua, à partir de 1912, à la tâche d'obtenir que l'aviation constituât une arme particulière.

Le capitaine Geertz projetait d'entourer la frontière allemande d'un cordon d'aéroports et de hangars, analogues aux forts dont elle était déjà hérissée. Il engagea bientôt une lutte à mort avec les vieux officiers, qui qualifiaient ce plan de pure folie. Geertz, évidemment,

allait un peu loin; l'industrie n'avait pas encore pris assez d'extension pour que ses conceptions ambitieuses fussent réalisables. Il échoua quant à son plus grand dessein, mais grâce à lui fut créée peu à peu l'aviation militaire et c'est lui qui me mit en rapport avec l'armée allemande.

Je commençais pendant ce temps à prendre contact avec les élèves militaires, événement d'une importance capitale pour moi, car leur appréciation influerait certainement sur les commandes à venir. Deux officiers avaient été inscrits à mon école d'aviation à Johannisthal. C'étaient les lieutenants Muhlig-Hoffmann et Reinicker. La vingtaine ou plus d'officiers répartis dans les autres écoles, les pilotes et constructeurs en résidence permanente, comme moi, auxquels venaient s'ajouter divers amateurs, portaient à soixante ou soixante-dix le nombre des pilotes qui volaient régulièrement à l'aérodrome, encombrant l'espace avec leurs appareils et causant de nombreuses collisions, dont certaines furent fatales. Une fois entre autres, je faillis bien atterrir sur un autre pilote, qui rentrait au-dessous de moi et qui ne réussit pas à se poser aussi vite qu'on s'y attendait.

Dans mon école nous n'avions qu'un seul appareil pour les pilotes déjà avancés et les démonstrations, aussi mes élèves et les deux officiers étaient-ils toujours en conflit pour s'en servir. Une grande partie du temps était absorbée par les réparations et la remise en état, aussi la lutte n'en était-elle que plus vive. Les lieutenants Muhlig-Hoffmann et Reinicker étaient habitués, en vrais officiers prussiens, à considérer qu'ils

avaient le pas sur tout le monde. Il fallait une extrême diplomatie conciliatrice pour apaiser les différends qui naissaient sans cesse. Dès le début, le lieutenant Muhlig-Hoffmann se révéla pilote; il prôna mon appareil dans l'armée et me fut très utile; par contre, la stupidité du lieutenant Reinicker était telle, que chaque fois qu'il montait dans l'appareil, j'avais peur qu'il ne le brisât et n'allât même jusqu'à se tuer. Il n'était pas en mon pouvoir de le renvoyer en le déclarant inapte. De plus, les avions avaient alors si peu fait leurs preuves que l'armée aurait tout simplement prétendu que le mien ne répondait pas aux exigences militaires. Cependant ses propres progrès et la façon dont les autres pilotes volaient ne tardèrent pas à démontrer au lieutenant Muhlig-Hoffmann que son frère d'armes, et non mon appareil, était le coupable.

La mesure fut comble quand il assista à la première tentative du lieutenant Reinicker embarquant seul. La première chose que fit ce dernier, après que l'avion eut failli se mettre en pylône, fut de le laisser se déséquilibrer en perte de vitesse. Il réussit cependant à ne pas s'écraser sur le sol et à faire en chancelant le tour de l'aérodrome avant d'essayer d'atterrir. Oubliant de couper l'allumage, il heurta le sol de ses roues et rebondit dans l'air, mais il parvint tant bien que mal à se rétablir en position normale. A ce moment-là j'avais bonne envie de le tuer, si l'avion ne s'en chargeait pas. Quand il revint pour tenter un second atterrissage, les chocs et les bonds recommencèrent, mais il ne s'arrêta pas. Les autres pilotes s'étaient rassemblés et le contemplaient avec stupéfaction. L'angoisse m'étreignait, car il tenait

dans ses mains, dans ses mains maladroites, toute ma réputation. Chaque fois que ses roues rebondissaient sur le sol, elles me labouraient le cœur. Se refusant à couper l'allumage et à renoncer à cette tentative, il fit trois fois le tour de l'aérodrome.

A la fin, l'inquiétude le gagna lui aussi et il se mit à manœuvrer le gouvernail de direction. Si mon avion n'avait pas été automatiquement stable, il se serait tué une douzaine de fois, mais son ange gardien, tout en ne l'aidant pas à actionner les commandes, le protégeait. Personne ne sut comment il ramena l'appareil à terre. La chance seule lui permit de s'arrêter et d'en sortir indemne.

Nous échangeâmes le lieutenant Reinicker contre un autre officier. Le premier des deux avions militaires d'essai fut livré à l'armée et les vols du lieutenant Muhlig-Hoffmann contribuèrent à en faire un appareil réputé.

Dans l'intervalle, je reçus la visite d'un officier de marine allemand, le capitaine Z..., espion au service du gouvernement allemand, me confia-t-il, et comme tant de ses pareils, à la solde également du gouvernement anglais. Il s'était trouvé parmi les élèves à qui j'avais appris à voler.

Aventurier de la dernière témérité, opportuniste, il était prêt à tout. Il me proposa de vendre mes brevets au gouvernement anglais, grâce aux relations qu'il avait au ministère de la Guerre. Il devait aller prochainement en Angleterre pour voir les hydravions anglais; ce voyage faisait partie de son travail secret pour la marine allemande.

Mes soi-disant commanditaires avaient déjà vainement sondé les attachés militaires italiens et anglais résidant à Berlin en faveur de mes aéroplanes. L'Italie était uniquement préoccupée de soutenir l'effort de ses propres constructeurs, et l'Angleterre agissait de même pour favoriser les modèles qu'elle avait créés.

Je ne risquais rien en tentant cette démarche et j'avais terriblement besoin d'argent. J'acceptai donc avec empressement de faire du capitaine Z... mon représentant en Angleterre. Il entra à l'école d'aviation Avro, près de Southampton, à titre de sportsman que l'aviation intéressait. Inscrit comme nouvel élève, il fit sensation en apprenant à voler du premier coup. D'après ses dires, il s'employa de son mieux auprès des autorités navales pour leur faire adopter mon appareil, mais celles-ci mirent en doute mes théories sur la stabilité automatique et déclarèrent que leurs propres engins leur donnaient toute satisfaction. Z... m'envoya les plans d'un des premiers hydravions dont on faisait alors l'essai et que l'on cachait comme un précieux secret militaire. Les Anglais restent toujours dans le mystère en ce qui concerne les aéroplanes, se condamnant même à l'ignorance touchant des avions que le reste du monde connaît parfaitement.

En fait, mes travaux étaient à cette époque bien connus en Angleterre. Au moment de la première exposition aéronautique à l'Olympia, à Londres, en 1912, mon premier appareil avait été décrit d'une façon détaillée dans tous les magazines d'aviation britanniques. De toute évidence le ministère de la Guerre avait tous les renseignements qu'il pouvait désirer sur mes

prototypes. Quand ces négociations échouèrent, je ne tentai plus d'autres démarches pour les vendre aux Anglais. Après la guerre, je me divertis fort, quand j'appris qu'une interpellation avait été déposée au Parlement pour savoir pourquoi la Grande-Bretagne n'avait pas acheté mes appareils, puisque j'étais Hollandais et que j'aurais aussi bien pu les lui vendre qu'aux Allemands. Mais en 1913, les Anglais n'étaient pas acheteurs, pas plus d'ailleurs que les Allemands.

Le capitaine Z... revint à Johannisthal et s'intéressa à un modèle qui ressemblait fort au mien, au point de ne pas avoir d'ailerons. Cependant ma grande expérience me permit de juger que ses proportions étaient défectueuses et son centre de gravité placé trop bas. Je pouvais prévoir comment il se comporterait dans l'air, parce que mes recherches avec mes modèles en bois m'en avaient appris fort long. A plusieurs reprises je l'avertis d'une façon pressante du danger, mais il ne voulut pas m'écouter. Comme il allait mettre le moteur en marche, j'allai auprès de son avion pour le mettre en garde une fois de plus. Il se moqua de moi et décolla. L'avion vola jusqu'au moment où il voulut l'incliner. L'appareil se mit alors à se balancer latéralement avec un mouvement de pendule, allant de plus en plus fort chaque fois. Il ne sut plus que faire et tâcha de redescendre rapidement; il plongea trop brusquement, et la descente s'accéléra de plus en plus. A la moitié de la descente, les ailes cédèrent. Le choc provoqua la mort instantanée.

Je vis à cette époque poindre une occasion favorable, une chance d'obtenir une commande de l'armée, non

au moyen de longs marchandages diplomatiques, mais en montrant effectivement ce dont Tony Fokker et son engin étaient capables.

Les opinions militaires les plus compétentes estimaient en ce temps-là qu'un aéroplane ne pouvait être mis en service que dans le voisinage immédiat de son aérodrome; qu'il faudrait l'amener au front et le transporter de champ d'aviation en champ d'aviation comme une grosse pièce d'artillerie, même si les aérodromes n'étaient distants que de vingt ou trente milles.

Les officiers d'état-major s'imaginaient que l'avion devrait être placé sur un camion à peu près comme un ballon captif. C'est pourquoi l'armée exprima le vœu que l'on orientât la construction des hangars et des appareils de façon à les rendre aisément transportables sur le sol. Pour stimuler la fabrication, on organisa un concours.

Les constructeurs durent faire un avion avec toutes les pièces de rechange nécessaires, pour l'appareil lui-même et le moteur, un hangar transportable et le reste du matériel exigé, de façon que le tout pût être emballé sur un camion, pour se déplacer comme une unité indépendante, en emportant les quantités voulues d'essence et d'huile.

Pour expérimenter la mobilité de l'ensemble, chaque concurrent devait partir de Johannisthal, arriver avec son camion à Doberitz, monter son appareil, effectuer des vols, le démonter et accomplir, par n'importe quel temps, une randonnée de quatre cents kilomètres. Le parcours comprenait des terrains montagneux, des routes dans la campagne et des villes. Dans chaque

grande ville, il fallait monter l'appareil et voler. Le classement serait fait au moyen de points, tant pour la mobilité, tant pour les vols et tant pour la facilité de montage.

Une commande de dix unités, payées quarante-cinq mille marks chacune, constituait l'alléchante récompense pour qui se verrait attribuer le premier prix. Naturellement tous les grands constructeurs s'inscrivirent avec la ferme volonté de triompher. Pour la première fois, une manifestation aéronautique semblait ouvrir à l'aviation le domaine de la grande industrie.

Ce concours m'excitait au plus haut point. Tous les autres inventeurs construisirent leurs avions avec des ailes détachables, utilisant un camion et des remorques pour les différentes charges. Je calculai que la combinaison la plus pratique était de placer l'appareil lui-même sur la remorque, en détachant les ailes et en les assujettissant sur les côtés, et en se servant d'autre part des roues d'atterrissage et de la béquille de la queue comme amortisseurs pour le fuselage installé dans le véhicule. Les pièces de rechange et le reste du matériel se trouvaient répartis partout où il restait de la place. L'usine Mercedes Daimler me fabriqua un camion spécial de deux tonnes.

J'obtins ainsi une unité homogène mobile, et qui présentait en outre l'avantage d'avoir des dimensions très réduites. De plus l'aéroplane était extrêmement simple à monter. Un grand tendeur à vis réunissait les haubans du haut qui soutenaient les ailes, tandis que ceux du bas étaient ajustés par un simple accrochage dans le train d'atterrissage. Autrement dit en défaisant

deux tendeurs à vis, tous les fils se détendaient, puis on en décrochait quatre et les ailes s'enlevaient. Toutes les opérations qu'exigeait le montage ou le démontage ne demandaient environ que cinq minutes et il n'y avait point d'autres ajustages à faire.

Les épreuves commencèrent et notre petite unité fila en tête de tous les concurrents. Nous les distancions sur les pentes escarpées, dans les chemins à travers la campagne, et les ruelles étroites et serpentantes des villages, qui retardaient indéfiniment les plus grosses unités. Maintes fois nous atteignîmes le lieu de rassemblement avec une avance de quatre ou cinq heures. En outre nous gagnâmes tous les points attribués au temps de montage. Presque dès le début, la question ne se posa plus de savoir qui serait le vainqueur.

Ce fut là mon premier succès important et cette victoire m'enivra. Outre la commande de dix avions qu'elle me valut, mon appareil acquit une grande renommée. Comme les deux premiers aéroplanes d'essai que j'avais déjà livrés à l'armée donnaient toute satisfaction, je reçus également d'autres commandes pour ce modèle. Enfin j'allais pouvoir me mettre à fabriquer des avions dans des conditions permettant à mon entreprise de devenir une véritable industrie. Ce dessein allait répondre exactement aux projets militaires de l'Allemagne.

Johannisthal était plus qu'envahi. On décida de créer des champs d'aviation spécialement réservés à la formation des élèves militaires. Le capitaine Geertz, commençant sa tâche par les deux bouts, suggéra d'abord à chacun des divers constructeurs de quitter Berlin, et

entre temps il se rendit dans différentes villes pour les persuader de conclure des accords avec les fabricants d'aéroplanes. Ensuite, pour encourager ce mouvement, l'armée passa un traité avec moi stipulant que j'instruirais trente élèves officiers par an et promit d'encourager mes efforts en me donnant d'autres commandes qui me permettraient de continuer à travailler.

Schwerin, dans le Mecklembourg, à environ trois cent cinquante kilomètres au nord de Berlin, non loin de la côte de la mer Baltique, l'une des villes importantes choisies comme point stratégique par le conseil de défense, m'adressa une proposition avantageuse. Une société se forma pour la création d'un aérodrome, on acheta une grande étendue de terrain destinée à l'aéroport. On y bâtit un hangar, des logements et un casino pour les élèves. On me louait le champ d'aviation avec un long bail et une option d'achat. A mon avis, la municipalité se montrait plus que généreuse en ce qui me concernait.

Tous ces événements se passèrent six mois après mon retour de Russie, vers la fin de 1913; je faisais entre temps des tournées où je bouclais la boucle. Ce furent là mes premiers rapports sérieux avec l'armée allemande, et ils s'établirent dans des conditions telles, que mon sort se trouva désormais lié à celui des forces allemandes. Le fait que je formais des pilotes-officiers influa sur la répartition des commandes ultérieures et me mit en relations suivies avec les dirigeants militaires de l'empire allemand.

Parmi mes premiers élèves se trouvait un comte de Bismarck, petit-fils du vieux Bismarck qui avait tant

travaillé à faire de l'Allemagne une nation moderne assez forte pour défier, sinon pour rosser le reste du monde civilisé. Dans la suite, Bismarck commanda un appareil pour son usage particulier, pour faire du sport. D'autres de mes élèves en achetèrent dans un but commercial ou pour des exhibitions.

Un capitaine de l'armée allemande avait le commandement des élèves, qui étaient tous des lieutenants. Les aviateurs français ou anglais n'avaient souvent que le grade de sergent, mais les Allemands, comme les Américains, pensaient que seuls les officiers étaient assez intelligents pour voler.

Notre école de Schwerin prospéra et le moment vint de songer à fonder une usine. Les négociations que j'entamai avec la ville aboutirent à la construction par celle-ci d'une usine qu'elle me loua aussi avec la même option d'achat que pour l'aérodrome. Elle édifia un bâtiment d'un étage, de quinze mètres sur quarante, auquel étaient accolés des locaux pour les bureaux et pour mes soixante employés. Ce fut là ma première vraie usine.

Mais au moment même où je semblais toucher à ce que je pourrais appeler un succès moyen, mes vieilles difficultés financières surgirent à nouveau. Pour le matériel de l'école et la création de l'usine, ainsi que pour notre déménagement de Johannisthal à Schwerin, il fallait déboursier immédiatement de grandes sommes. Par contre, des revenus fixes semblaient nous être assurés par l'école d'aviation pour une durée d'au moins trois ans, et d'autre part les commandes passées par l'armée et celles des pilotes qui voulaient tirer profit de

la vogue folle des loopings, permettaient d'escompter la création d'une entreprise durable.

Ces raisons me déterminèrent à redemander de l'argent à mon père, malgré ma promesse. J'allai en Hollande pour me concerter avec lui, mon oncle, certains de ses amis et M. Cremer. Mon oncle prit parti pour moi. Il avait gagné sa fortune dans diverses transactions financières et il s'y connaissait mieux que mon père en ce qui concernait la mise sur pied d'une affaire industrielle. Avec son aide fut créée une compagnie au capital de trois cent mille marks, dont les actions furent réparties entre mon père, mon oncle, M. Cremer et quelques amis de mon oncle, suivant les apports de chacun. Je leur assurai qu'ils réaliseraient de gros bénéfices, maintenant que l'affaire reposait enfin sur des bases solides, et ils ne demandèrent pas mieux que de me croire.

Cependant six mois ne s'étaient pas encore écoulés, que je dus faire appel aux actionnaires pour une nouvelle mise de fonds, me prévalant de l'ancien argument que s'ils ne venaient pas à mon aide, tout le capital déjà engagé serait perdu.

S'ils me prêtaient seulement cent mille marks de plus, je leur garantissais que ce serait le dernier argent qu'on leur demanderait de mettre dans l'affaire.

Cette fois, ma prophétie, dont l'accomplissement avait tant tardé, se trouva tout à fait exacte. L'armée, obéissant toujours à la routine, le mouvement une fois pris, m'avait commandé une autre douzaine d'appareils; or l'armée finançait en fait la construction, car elle payait un tiers d'avance, un tiers quand la commande était à

moitié prête, et le solde à la livraison. La marine, jalouse de l'autre arme, avait demandé des renseignements pour l'acquisition d'hydravions du genre de ceux que l'Angleterre était en train de perfectionner pour son armée de mer. Les commandes d'aéroplanes particuliers pour le sport continuaient à se succéder une à une, si bien que mon personnel atteignit alors le chiffre de cent cinquante ouvriers et que l'entreprise sembla appelée avec certitude à faire plus que couvrir ses frais. Le bénéfice de l'année s'élèverait environ à quarante mille marks. Mon optimisme, que rien ne parvenait à déconcerter, se trouvait enfin récompensé. Quand mon affaire se mit à rapporter de l'argent, la guerre mondiale éclata, alors que le ciel semblait sans nuages.

X

LA GUERRE

Durant l'été de 1914, alors que l'univers se félicitait de ce que les nations civilisées eussent mis l'épée au fourreau, la guerre mondiale éclata soudain, leur donnant sans tarder un démenti. Cette terrible ironie du destin me prit tout à fait au dépourvu. Depuis plus d'un an je travaillais en étroite collaboration avec l'état-major, mais jamais le moindre indice n'était venu me révéler qu'on se préparait à la grande marche sur la France qui débuta le 4 août 1914. En ce qui me concerne, je constatai un beau matin en m'éveillant que les hostilités avaient commencé. Les historiens démontreront

dans l'avenir que la Grande Guerre était inévitable, mais mon oreille, sourde aux avertissements du Destin, ne perçut le roulement des caissons d'artillerie que lorsque ceux-ci se dirigèrent vers la frontière française.

Puis, brusquement, tout le monde se sentit électrisé. Les hommes paisibles secouèrent la cendre des pipes qu'ils fumaient au coin du feu pour s'armer de fusils et revêtir des uniformes devenus un peu justes à la ceinture. Les femmes entendirent résonner des marches militaires, et, le cœur étrangement remué, ne tinrent pas compte des larmes prophétiques qui jaillirent alors de leurs yeux. Les adolescents mirent de côté leurs livres de contes pour faire connaissance avec la désillusion. Les bruits de guerre circulaient dans tout le pays et chacun s'en réjouissait.

Moi, autant que les autres.

Avec la guerre, ma vie changea du tout au tout. L'étranger qui luttait d'arrache-pied et commençait à peine à percer se trouva tout soudain le maître de l'heure. Après avoir passé des années à m'agripper aux derniers barreaux de l'échelle, je me trouvai tout à coup hissé jusqu'en haut sur l'épaule d'une nation. Sans même avoir le temps de me reconnaître, j'escaladai les derniers échelons plus vite que mes pieds ne pouvaient me porter. Néanmoins je réussis à ne pas perdre l'équilibre, et, malgré mon éblouissement, je ne manquai aucune des occasions qui se présentèrent. Quelle sensation prodigieuse, quel enivrement éprouve le jeune homme en train d'arriver ! Déjà je pressentais, je voyais poindre le succès et chaque pas me rapprochait de cette réalité tangible. J'avais le cœur léger, tout ce que je ten-

tais répondait à mes espérances. Pour la première fois de ma vie, je travaillais dans la joie et je jouissais de l'œuvre accomplie.

Au cours de mes pérégrinations dans le monde, j'ai été l'objet de certaines critiques, parce que j'avais lié mon sort à celui des Allemands. Quelques porte-parole des Alliés ont déclaré que j'aurais dû venir dans leurs rangs. Mais ces censeurs oubliaient que mon pays à moi avait trouvé bon de préférer les avions français aux miens; l'Angleterre et l'Italie avaient à peine répondu à mes propositions, la Russie était un pays où la corruption régnait trop, partout, pour que je pusse m'y fixer, tandis que seule l'Allemagne m'avait accueilli, sinon à bras ouverts, du moins assez cordialement.

Le gouvernement allemand s'était toujours montré d'une parfaite équité dès mes premiers rapports avec lui. Je ne pouvais prévoir qu'un temps viendrait où son attitude changerait. Jusqu'au moment où la concurrence se fit plus âpre et où mes succès s'accrochèrent en Allemagne, les fabricants rivaux firent preuve de la même loyauté. Quant aux agissements de la politique allemande, à l'âge de vingt-quatre ans, je ne m'en souciais guère. J'étais Hollandais et le sentiment de ma nationalité restait très vif en moi, à tel point que par la suite, je n'hésitai pas à risquer ma vie et mes biens plutôt que de renoncer à mon titre de citoyen hollandais. Mon pays garda la neutralité pendant toute la durée du grand conflit, et à considérer les faits en eux-mêmes, moi aussi.

Je m'étais consacré corps et âme au développement de l'aviation, comme mes lecteurs ont pu en juger. Je

devins un constructeur d'aéroplanes bien avant de me livrer à des considérations sur la politique. Engagé dans une lutte désespérée pour mener à bien mon entreprise, j'avais été heureux de fournir des avions à l'armée allemande, bien que j'eusse pu envisager que l'Allemagne serait susceptible de les employer quelque jour à combattre contre mon propre pays. De même, tous les grands fabricants d'aéroplanes des États-Unis, qui exportent leurs appareils dans tous les pays disposés à en acquérir, arment peut-être leur ennemi futur, exactement comme nos industriels qui vendent des machines à la Russie, accroissent la force des Soviets, alors que la plupart des capitalistes se jugent menacés par le Bolchevisme. Les armements n'ont de raison d'être que dans la guerre.

Mais quand la guerre mondiale vint nous surprendre comme un coup de tonnerre dans un ciel serein, et quand le Gouvernement réquisitionna sans plus tous les appareils que nous possédions et nous submergea en outre sous une avalanche de commandes supplémentaires, je ne songeai plus qu'à une chose, c'est que pour moi le millenium était enfin venu. Grâce à ma soudaine indépendance vis-à-vis de mon père, je me sentis un homme fait à vingt-quatre ans.

Le jour même où la guerre fut officiellement déclarée, je reçus un télégramme de l'autorité militaire qui s'appropriait tous les appareils. Le lendemain, un commandant de la marine au comble de la surexcitation, écumant de colère parce que l'armée de terre l'avait prévenu, et qui était parti précipitamment de Berlin dans sa puissante automobile, arriva à Schwerin et m'enjoi-

gnit de remettre tous mes avions à la marine. Elle paierait le prix qu'on exigerait, mais il les lui fallait. Peu importait qu'elle dût les utiliser ou non, du moment qu'elle les aurait à sa disposition.

La guerre avait tourné la tête au dit officier comme à tout le monde. Pour ma part, je répondais oui à tous et je vendais au premier acquéreur qui alignait son argent.

Les délégués de l'armée et de la marine venaient tous les jours dans mon usine et s'y chamaillaient, tant et si bien que je crus que Schwerin lui-même allait devenir un champ de bataille. L'esprit de rivalité qui les animait était si vif qu'ils se jetaient sur tout ce qui ressemblait à un avion ou à un moteur. Des appareils qui auraient été jetés à la ferraille un mois plus tôt étaient repris et appréciés à l'égal de Rolls-Royce. Les choses finirent par prendre une telle tournure, que des officiers supérieurs intervinrent et furent d'avis de se concerter pour empêcher les services en concurrence de faire monter les prix indéfiniment. Après une séance orageuse à huis clos, ils finirent par tomber d'accord pour l'attribution du butin, mais ils continuèrent à payer des prix exorbitants tout ce qui leur était livré séance tenante. Je vidai littéralement ma fabrique pour répondre à leurs besoins. Tous les appareils de sport, jusqu'à celui qui venait d'être livré au jeune Bismarck, furent confisqués.

Personne en Allemagne ne comptait que la guerre durerait plus de trois mois, opinion qui explique en partie pourquoi l'armée et la marine consentaient à payer n'importe quel prix les marchandises livrables dans les vingt-quatre heures. Déjà l'armée allemande

avançait d'un pas pesant vers Paris, et tout le monde pariait que la ville serait prise à Noël. Comme les autres je ne croyais pas que la guerre se prolongerait. Ce n'était pas nous qui payions les violons du bal, et chacun s'empressait de danser sur cette musique. Pour moi, la chance semblait enfin avoir tourné.

Quand la guerre commença, les aéroplanes étaient uniquement des machines volantes et non des engins de combat. Pendant plusieurs mois, ils furent aussi inoffensifs que des ballons captifs. Ils permettaient à un observateur expert de se faire une idée de la topographie des lieux et de la position de l'ennemi. Voilà pourquoi on peut à peine qualifier les premiers avions dont on fit usage, de types militaires, au sens moderne de l'expression. Ce n'étaient que des appareils de sport monoplaces, ayant changé de destination. Le pilote effectuait un vol en regardant par-dessus bord, prenait des notes mentalement, et regagnait sa base quand la provision d'essence, qui se trouvait épuisée au bout d'un peu plus d'une heure, touchait à sa fin. Les premiers pilotes n'avaient pas plus l'occasion de satisfaire leur ardeur belliqueuse que les bureaucrates de l'armée.

Trente officiers vinrent, peu de jours après la déclaration de guerre, grossir les rangs des élèves inscrits à l'école d'aviation. Le matin, l'après-midi et le soir, les avions étaient en l'air pour tâcher de former ces hommes afin qu'ils pussent servir effectivement dans l'armée avant la fin de la guerre. L'armée et la marine, ayant compris cette nécessité, nous avaient laissé quelques appareils pour l'apprentissage, mais pas assez pour bien instruire notre groupe plus nombreux d'élèves

et ceux-ci se démenaient et volaient à toute heure du jour.

J'engageais tous les jours de nouveaux ouvriers et mes collaborateurs s'empressaient à leur tâche. Notre première commande consista en vingt-quatre avions de sport à une place pour les troupes de reconnaissance. Une espèce de fièvre s'empara de tout le personnel de l'usine et les ouvriers travaillèrent avec un rendement double de celui obtenu en temps normal. Chacun était dévoré du même besoin d'activité.

Le temps était venu de rembourser mon père et les autres actionnaires. Ils avaient agi, je le savais, beaucoup plus dans le désir de m'aider que pour faire une affaire. Je me hâtai de leur écrire que s'ils voulaient retirer leurs capitaux de cette entreprise précaire, c'était le moment. La guerre serait terminée dans trois mois, et la fabrication se ralentirait et reviendrait à son niveau précédent. Mais pendant la vague actuelle de production intensive je pourrais obtenir d'un banquier les fonds nécessaires pour les besoins courants. Je leur proposai de leur rembourser leur capital en leur versant un intérêt de dix pour cent pour la première année et de cinq pour cent pour la seconde. Certains d'entre eux avaient inscrit les prêts qu'ils m'avaient consentis au compte des pertes et ne pensaient retrouver ni capital, ni intérêts.

Ils acceptèrent avec empressement. Pas plus que moi, ils ne pouvaient prévoir que les trois cent mille marks engagés, s'ils me les avaient laissés, leur auraient rapporté trente millions de marks. Ils estimèrent au contraire que je me montrais plus qu'honnête. Ils étaient tous si riches que l'argent ne représentait en réalité pas grand'

chose pour eux. J'étais ravi de les rembourser. Je m'étais trouvé tant de fois dans la nécessité de justifier mes échecs répétés! Je ne demandais qu'une chose, c'était d'être indépendant. Aucun d'eux ne se plaignit jamais dans la suite d'avoir été lésé, et de ce jour, mon entreprise m'appartint entièrement. Cet épisode marque mon second affranchissement au point de vue financier, et cette fois j'étais débarrassé de tout lien.

Libre pour la première fois de ma vie, je pus consacrer tous mes efforts à la construction des meilleurs avions que je pouvais inventer, et les mettre en fabrication aussi rapidement que possible. Je n'étais pas un esprit compliqué, et je me croyais au paradis. Je ne songeai pas une minute que je travaillais pour le compte des Allemands, qui, en tant que race, ne m'inspiraient aucune sympathie particulière. Je me sentais enfin mon maître, je poursuivais mon œuvre, travaillant pour moi-même, avec des chances de succès plus grandes que celles que j'avais jamais envisagées, et je souhaitais de tout mon cœur tirer le meilleur parti possible de l'occasion qui s'offrait.

Les combats aériens commencèrent plusieurs mois après la première apparition des aéroplanes observateurs sur le front. Le Caudron français, avion de bombardement à deux moteurs, était muni d'une mitrailleuse, mais c'était surtout une arme de parade eu égard à son efficacité. Les premiers pilotes observateurs n'avaient pour toute arme, dans les deux camps, que le revolver de service, inutilisable en l'air. Personne ne voyait en eux des combattants. L'avion était uniquement un engin de reconnaissance, qui avait montré, dès

le début, sa supériorité sur la cavalerie dans ce genre d'opérations. Ce fut parce que la cavalerie ne tarda pas à être ainsi supplantée après l'ouverture des hostilités, que le baron Manfred von Richthofen, qui devait devenir plus tard l'as des as allemand, entra dans l'aviation. Un des premiers pilotes militaires allemands, attaché au grand état-major, avait fait des observations si remarquables à bord de son avion, tandis que l'armée avançait à travers la Belgique et la France, qu'on avait immédiatement commandé un grand nombre d'aéroplanes de ce modèle.

Petit à petit, la haine qui allait s'étendant comme un poison sur la terre, gagna aussi le ciel, les pilotes observateurs se mirent à emporter des fusils, surtout pour satisfaire leur ressentiment, car ils n'avaient à peu près aucune chance d'endommager un appareil ennemi. La seconde étape consista à emporter une mitrailleuse dans la carlingue, mais la guerre aérienne ne devint le combat mortel où s'illustra la race héroïque des aviateurs, que le jour où j'eus inventé la mitrailleuse synchronisée tirant à travers l'hélice.

XI

J'INVENTE LA MITRAILLEUSE SYNCHRONISÉE

La mitrailleuse synchronisée, qui fut l'arme avec laquelle Richthofen, Bœlcke, Immelmann, Udet, Fonck, Guynemer, Nungesser, Bishop, Mc Cudden, Ball, Lufberry, Rickenbacker et Landis devinrent des héros

légendaires pendant la guerre mondiale, devait inévitablement apparaître un jour. La nécessité est la mère de l'invention et le besoin d'une mitrailleuse synchronisée se faisait sentir de plus en plus impérieusement. Il peut sembler triste pour la nature humaine que l'homme, à peine familiarisé avec l'élément nouveau de l'air, l'ait utilisé comme champ de bataille. Toutefois cette lutte favorisa l'éclosion des plus nobles qualités de courage. Elle séduisit la jeunesse, animée d'un invincible désir de vivre, qui, chose assez paradoxale, s'allie à une étrange fermeté en face de la mort.

Les premiers combats aériens eurent lieu en 1915. Des pilotes français volant avec des aéroplanes d'observation Farman, à hélice propulsive (hélice à l'arrière), montèrent des mitrailleuses dans le poste avant de la carlingue. Les pilotes pouvaient tirer devant eux, dans un champ qui s'étendait presque sur un demi-cercle, mais naturellement ils ne pouvaient tirer en arrière, à travers l'hélice. Les pilotes des appareils à hélice tractive (dont l'hélice était à l'avant) avaient de même leur champ de tir limité. Ils pouvaient tirer des deux côtés et en l'air. De tels dispositifs ne répondaient pas aux exigences de véritables batailles, et les plus grandes intelligences des forces aériennes s'étaient attelées à la tâche, dans tous les camps pour améliorer ces conditions, afin de conquérir la suprématie dans l'air.

Les aéroplanes observateurs devinrent très vite les yeux de l'artillerie et du grand état-major et l'on ne pouvait espérer en débarrasser le ciel qu'en les attaquant au moyen d'autres appareils. Les fantassins tiraient bien sur eux, surtout quand les pilotes planaient bas pour

les harceler avec les nouvelles mitrailleuses ou bombes qu'on venait d'installer sur leurs appareils, mais le hasard, beaucoup plus que le réglage du tir, permettait de les atteindre. Le feu de la défense anti-aérienne n'arrivait guère à de meilleurs résultats. Elle obligeait surtout les observateurs à voler à une altitude de plusieurs milliers de mètres, mais les « Archies » atteignaient rarement la cible. Le jour où l'on arriverait à mettre au point un avion rapide pourvu d'une mitrailleuse qui pourrait tirer facilement, le problème de la suprématie aérienne serait à peu près entièrement résolu.

Un monoplace français meurtrier fit brusquement son apparition dans le ciel. Les pilotes allemands, en voyant venir vers eux cet engin dont l'hélice en mouvement semblait un disque plein à l'avant, poursuivaient leur vol, se croyant à l'abri de toute attaque. A leur grand étonnement, l'avant du navire commençait à cracher sur eux un jet de mitraille. Plusieurs appareils allemands furent ainsi descendus. Personne ne connaissait le secret du dispositif, bien que des espions eussent été chargés de découvrir, si possible, le procédé et l'identité de l'aviateur.

Le hasard voulut qu'un moteur défectueux contrainût l'appareil à descendre dans les lignes allemandes. Les pilotes atterrissant sur le territoire ennemi avaient l'ordre de brûler leur avion, mais celui-ci fut capturé avant que le feu ne l'eût entièrement consumé. L'aviateur se trouvait être le célèbre Roland Garros, un des plus fameux pilotes acrobates avant la guerre. Son secret nous fut alors révélé. Garros avait ingénieusement fixé une mitrailleuse à l'avant de sa carlingue,

de sorte que ses balles frappaient droit devant elles. Pour empêcher l'hélice, de forme spéciale, d'être réduite en miettes, il avait adapté au côté le plus rapproché de chaque palette un coin d'acier triangulaire pour faire dévier les balles qui l'atteignaient. C'était un dispositif dangereux pour le pilote. Malgré les coins de déviation, le choc d'une balle pouvait briser l'hélice, d'autre part les balles, faisant ricochet, risquaient de frapper son propre appareil. Néanmoins, si peu au point qu'il fût, le procédé avait atteint son but. Avant d'être fait prisonnier, Garros avait descendu quantité de pilotes allemands qui ne se doutaient de rien.

Le corps de l'aviation n'eut plus qu'une idée, ce fut d'imiter le dispositif de Garros, et ils me firent venir à Berlin, où l'on avait transporté les restes de son avion, afin que j'entreprisse de l'adapter à l'usage des appareils allemands. Avant qu'on ne me remît celle de Garros, je n'avais jamais manié de mitrailleuse. Je n'avais qu'une très vague notion de la façon dont cette arme tirait et j'ignorais totalement comment elle fonctionnait. On me donna une mitrailleuse allemande Parabellum un mardi soir, et je pris le premier train pour Schwerin en l'emportant sous mon bras. Le vendredi suivant, je revins au quartier général de l'aéronautique avec la mitrailleuse synchronisée actuelle, dont on s'est servi depuis, dans tous les combats aériens. Ma mitrailleuse fut en effet immédiatement copiée par les Alliés quand un des appareils allemands qui en étaient munis fut capturé. L'invention du mécanisme et sa mise au point avaient été faites en travaillant quarante-huit heures, jour et nuit, après que j'en eus trouvé le principe.

J'avais dans ce but adapté la mitrailleuse Parabellum, la première mitrailleuse d'infanterie à refroidissement à air, et tirant des volées de cent balles. On venait tout juste de la perfectionner. Je commençai par la démonter pour apprendre comment elle fonctionnait, puis je la fis marcher jusqu'à ce que son mécanisme n'eût plus de secret pour moi. J'étudiai alors le problème d'après les données techniques, de façon à le considérer sous l'angle de la logique.

Le problème technique consistait à tirer entre les palettes de l'hélice, qui passaient en un point donné deux mille quatre cents fois à la minute, puisque l'hélice à deux pales effectuait mille deux cents tours à la minute. Il fallait donc que le pilote n'appuyât pas sur la gâchette ou ne tirât pas, tant qu'une des palettes se trouvait juste devant la bouche de la mitrailleuse. Une fois le problème ainsi posé, la solution me vint comme un trait de lumière.

De toute évidence, il fallait, au lieu d'essayer de tirer à travers l'hélice, que celle-ci réglât elle-même le tir de la mitrailleuse. Étant donné que la mitrailleuse ne tirait que six cents coups à la minute, bien des recherches étaient encore nécessaires pour trouver la solution pratique, mais j'étais arrivé au principe, ce qui était l'essentiel. Agençant un dispositif de fortune, j'assujettis un petit bouton à l'hélice, qui frappait une came en tournant. Cette came était reliée au percuteur de la mitrailleuse, qui se chargeait automatiquement, cela va de soi. Ainsi, en faisant tourner lentement l'hélice, je constatai que la mitrailleuse tirait entre les palettes.

Pendant la nuit, je trouvai le mécanisme essentiel et

je commençai, le lendemain, à perfectionner le dispositif. Il suffisait qu'une des palettes frappât la came, puisque la mitrailleuse ne pouvait tirer que six cents fois à la minute, tandis que les palettes revenaient deux mille quatre cents fois à la minute devant un point donné. A la came était assujetti un simple levier coudé qui manœuvrait une tige retenue par un ressort. Pour que le pilote pût être maître du tir, une partie de la tige qui frappait le percuteur se trouvait articulée de façon à le frapper ou non à la volonté de l'opérateur. Voilà en quoi consistait tout le mécanisme.

Les essais suivants montrèrent que celui-ci était encore loin de la perfection. La mitrailleuse persistait à tirer plus d'un coup à la fois, elle se rechargeait si vite que deux coups partaient quand la came n'était frappée qu'une fois. Il fallut donc ajuster le mécanisme pour qu'il fonctionnât plus rapidement. Une seconde journée de travail acharné le mit au point et cette fois la mitrailleuse tira à travers l'hélice sans l'atteindre.

Pour enregistrer exactement la trajectoire des balles par rapport à l'hélice, j'assujettis un disque de bois au moyen de celle-ci. Les balles traversèrent le disque en des points fort rapprochés les uns des autres et à une bonne distance de l'une et l'autre palettes. La trace des balles indiqua aussi le temps qui s'écoulait entre le moment où la came frappait et le départ du projectile.

J'éprouvai un immense orgueil à l'idée que j'avais inventé une arme, qui, je le savais, déterminerait les principes mêmes de la tactique aérienne, une fois qu'on l'aurait adoptée sur les avions de combat. J'étais si transporté d'avoir résolu le problème, que je tins à pré-

senter moi-même la mitrailleuse synchronisée. Je l'installai sur un petit monoplane que nous possédions à Schwerin, j'attachai la queue de l'appareil à ma quatre-vingts chevaux de tourisme Peugeot, et je me mis en route pour Berlin, distant de trois cent cinquante kilomètres, le jeudi soir. J'y arrivai le vendredi matin. À l'aérodrome militaire j'annonçai que j'allais, ce matin-là, montrer le fonctionnement de la mitrailleuse synchronisée.

Personne ne voulait croire qu'elle marcherait bien, à cause du peu de temps que j'avais consacré à mes recherches. La plupart des officiers supérieurs de l'état-major étaient présents. Ils virent que l'hélice n'était munie d'aucun des coins d'acier dont Garros faisait usage, et ils se demandaient comment je comptais l'éviter. Néanmoins tout le monde désirait assister à cet essai. J'étais certain que leurs doutes se dissiperaient sans tarder et que l'évidence les convaincrerait.

J'étais si sûr du succès que j'avais négligé de tenir compte de l'esprit militaire conservateur, qui, non seulement exige une première démonstration, mais en réclame une seconde, après laquelle il lui faut encore un peu de temps pour se livrer à une nouvelle étude de la question.

Tout d'abord je fis fonctionner la mitrailleuse à terre; après avoir mis le moteur en marche, je tirai à travers l'hélice en pointant l'arme sur les cibles installées. Pressant sur la détente, je fis feu à trois reprises, tirant dix coups chaque fois avant d'arrêter le moteur.

Les officiers examinèrent gravement l'hélice et la trouvèrent absolument intacte, mais ils s'imaginèrent que le fait de n'avoir tiré que des volées de dix coups cachait

quelque truquage et que je voulais leur en faire accroire. Ils n'étaient pas sûrs que la mitrailleuse pourrait tirer toute une bande de projectiles. Cette objection était ridicule, mais la meilleure façon de le leur prouver fut de tirer, cette fois, cent coups de suite; la chose fut aussi aisée.

Ayant constaté que la mitrailleuse fonctionnait sur le sol, mes militaires mettaient encore en doute qu'elle pût marcher en plein vol.

Je résolus de leur infliger une leçon qui leur apprendrait à y regarder à deux fois désormais avant de se montrer sceptiques. Je fis placer de vieilles ailes sur l'aérodrome et je décollai tandis qu'ils se groupaient non loin de celles-ci pour voir les balles frapper l'objectif. A trois cent mètres d'altitude environ, je changeai de direction et pointai l'avion sur les ailes, puis je commençai à tirer. Ils n'avaient pas prévu que les balles, frappant la pierre sur laquelle reposaient les ailes, ricocheraient dans toutes les directions. Je comptais là-dessus. Quand ils s'enfuirent à toutes jambes, courant comme des fous pour s'abriter dans les hangars, je me dis qu'ils n'oublieraient jamais que la mitrailleuse tirait aussi bien en vol qu'à terre. Ils se risquèrent timidement au dehors, après m'avoir vu atterrir et inspectèrent les ailes criblées de balles.

Cependant ils ne se déclarèrent pas encore satisfaits, prétendant que la seule façon de prouver la valeur certaine de la mitrailleuse était de l'essayer contre un avion. Ils me suggérèrent alors, à moi qui étais un étranger et un civil, d'aller sur le front, de voler à la recherche d'un aviateur français ou anglais et de montrer, en descendant un appareil ennemi, l'efficacité de ma mitrailleuse.

Je protestai en vain. Les autorités s'arrêtèrent à cette décision. Sans me demander mon avis, on m'expédia sur le front et on me présenta au quartier général de liaison du général von Heeringen, un des commandants en chef, près de Laon.

Le jour de mon arrivée au quartier général de von Heeringen, on commença par faire l'essai de la mitrailleuse sur le sol. Mais je m'aperçus que, tout comme ceux de Berlin, ces officiers ne se laissaient pas convaincre par ce qu'ils voyaient; aussi je leur montrai comment elle fonctionnait en l'air. L'épreuve leur parut suffisamment concluante, et ils proposèrent de montrer la nouvelle arme au Kronprinz, dont le quartier général ne se trouvait pas éloigné, puisqu'il était à Stenay, à environ dix-huit kilomètres de Verdun.

Le Kronprinz, qui passait pour un sportsman en Allemagne, se montra fort charmant et naturel; il manifesta aussitôt une vive curiosité pour la mitrailleuse synchronisée, à cause de l'intérêt qu'il portait aux aviateurs. Le champ d'aviation était très près du château qu'il habitait alors. Quand tous les officiers furent présents, le Kronprinz arriva dans une puissante automobile, accompagné d'un chauffeur et d'un garde. Tout le monde fit le salut militaire, tandis que le commandant de l'aérodrome s'avancait pour le recevoir; il l'amena tout de suite à l'endroit où j'attendais, à côté de mon avion.

— Altesse impériale, dit-il, voici Herr Fokker, l'inventeur de l'aéroplane de combat.

J'ôtai ma petite casquette de sport et je serrai la main qu'il me tendit. Il était vêtu d'un élégant uniforme de hussard, tunique blanche, culottes ajustées et bottes

reluisantes. J'avais une culotte à carreaux blancs et noirs, des jambières, un pardessus en tweed, et d'une des poches pointaient mon petit casque de laine et mes lunettes d'aviateur. Le prince se montra cordial, d'un abord simple, et mit aussitôt tout le monde à l'aise. Il n'avait rien de la dignité pleine de morgue avec laquelle le Kaiser recevait tous ceux qui l'approchaient.

Très surpris de se trouver en face d'un si jeune homme, il me demanda si c'était mon père qui avait inventé la mitrailleuse. Je lui répondis que mon père était en Hollande, que je ne construisais des aéroplanes que depuis trois ou quatre ans. Le Kronprinz s'approcha alors de l'avion et me demanda de lui en expliquer le mécanisme.

Je lui fis d'abord voir la façon dont fonctionnaient les commandes, en lui indiquant comment la mitrailleuse se trouvait solidement fixée sur l'aéroplane, sa ligne de tir suivant la direction de l'avant de l'appareil. On pointait la mitrailleuse en dirigeant l'avion, dispositif pour lequel Euler, je l'appris plus tard, avait déjà pris un brevet en 1910. Comme l'appareil était un monoplace, je ne pus emmener le prince quand je fis l'essai en vol de la mitrailleuse.

Les évolutions du petit avion de combat faisaient toujours sensation, car je déployais toute mon habileté de pilote pour faire valoir ses qualités les plus remarquables. Tout en m'élevant dans les airs, je fis quelques acrobaties, puis, à quatre cent cinquante mètres d'altitude, je pointai l'appareil vers le sol, et plongeant à un angle de quarante-cinq degrés, je tirai dans un petit ruisseau qui coulait en bordure du champ d'aviation, environ à soixante ou cent mètres de l'endroit où se trouvait le Kronprinz. Dès que

la détente se trouva pressée, le tic-tac de la mitrailleuse se déclencha, et les balles firent jaillir une succession de geysers au fur et à mesure qu'elles venaient frapper l'eau. A dix-huit ou vingt mètres du sol, je tirai sur le manche à balai, je montai en chandelle, je virai au-dessus de la tête des assistants et exécutai un nouveau plongeon, tirant tout en descendant. J'atterris vivement et amenai mon appareil tout près du Kronprinz, je coupai l'allumage et sautai de la carlingue le visage épanoui, avec un large sourire, car la physionomie et les gestes des officiers aviateurs me révélaient à quel point ils étaient impressionnés.

Avant même que j'eusse quitté mon siège, le Kronprinz se trouvait à mes côtés et je dus recommencer toute mon explication concernant le fonctionnement de la mitrailleuse, et préciser par quel moyen le tir était synchronisé avec le mouvement de l'hélice. J'expliquai que les balles pouvaient passer en toute sécurité dans l'espace libre entre les palettes de l'hélice, à cause de leur vitesse relativement beaucoup plus élevée que celle des dites palettes. Je comparai ce mouvement à celui des pierres qu'un gamin lancerait entre les ailes d'un moulin à vent hollandais effectuant une dizaine de tours à la minute. Le Kronprinz voulut savoir où allaient les cartouches usées (au début nous les laissions s'échapper de l'appareil). Aucun détail n'échappa à son attention et il me félicita à plusieurs reprises. Tandis que je volais, il aurait déclaré, d'après les dires de mon mécanicien :

— Voilà, il me semble, un vrai Hollandais-volant.

Quand j'eus achevé ma description, il remarqua d'un

ton sec qu'il préférerait occuper le siège derrière la mitrailleuse que de se trouver devant.

Une fois la démonstration terminée, il me demanda de rentrer avec lui. Son auto était une puissante Mercedes grise, et nous roulâmes à une vitesse folle, pas assez vite pourtant pour l'empêcher de prêter attention à toutes les jolies filles que nous rencontrâmes; il adressa même la parole à presque toutes. Il semblait connaître toutes les beautés du village.

Nous déjeunâmes au quartier général du Kronprinz; je me souviens seulement d'avoir mangé du jambon et d'avoir refusé ce qu'il m'assurait être un excellent sherry, parce que je n'aime pas l'alcool. Son quartier général était installé dans un beau petit château français, entouré d'un parc bien entretenu et situé à la lisière du village. L'ordre le plus parfait régnait partout, rien n'indiquait que l'on était en guerre, si ce n'est quelques tables où se trouvaient étalées des cartes à côté de téléphones, car en tant que commandant de la cinquième armée, le prince suivait de près les opérations du front.

Je le trouvai plus intelligent que je ne m'y attendais, et faisant preuve d'une vive compréhension quel que fût le sujet de la conversation. Récemment il m'a déclaré que la mitrailleuse synchronisée fut une révélation, qui, non seulement révolutionna la guerre aérienne, mais vint aussi stimuler le courage de l'armée allemande. Après le déjeuner il me fit reconduire dans son auto à l'aérodrome, en recommandant que l'on me traitât avec les plus grands égards.

Comme civil et étranger volant dans les lignes allemandes, j'aurais été mis à mort si j'avais été fait prison-

nier. Les Allemands estimèrent que le risque était trop grand, tout en persistant à vouloir que la mitrailleuse fût expérimentée en effectuant des vols sur le front. Après un conciliabule, l'état-major décida que je revêtirais l'uniforme, afin de passer pour un lieutenant aviateur allemand. On accrocha sur ma poitrine, du côté gauche, l'insigne des aviateurs et on fourra dans la poche de ma tunique grise une carte d'identité au nom du lieutenant Anthony Hermann Gérard Fokker, de l'aviation allemande, né le 6 avril 1890. Dans cet accoutrement, je survolai les lignes allemandes pendant deux ou trois heures tous les jours, en quête d'un avion allié.

Un soir, je fis la connaissance à la cantine du commandant d'une batterie voisine. Il désirait savoir ce que l'on découvrait de ses positions vues d'en haut.

« Nous avons camouflé nos postes d'observation, me dit-il, et je me demande si en les survolant, vous pourrez les repérer. »

J'acceptai de faire cette reconnaissance et le lendemain matin, je mis le cap dans la direction approximative de sa batterie, planant à six cents cinquante mètres d'altitude, pour voir si on pouvait deviner leur présence malgré le camouflage. Mon regard, plongeant par un trou à travers le fuselage, s'efforçait de découvrir la batterie et je ne faisais pas attention à l'endroit vers lequel je me dirigeais. Par suite je fus bientôt en train de voler très bas, en ligne droite dans le voisinage immédiat de l'artillerie française. Les guetteurs durent apercevoir les croix de fer de mes ailes. Tout à coup, une détonation formidable retentit tout près de mon oreille. Instantanément ma tête jaillit hors de la carlingue, j'embrassai

l'appareil d'un coup d'œil circulaire, m'attendant à constater que les ailes avaient été arrachées.

Elles étaient intactes, mais en me retournant pour examiner l'ensemble de la queue, je remarquai toute une file de petits points blancs. Les obus explosifs me poursuivaient dans l'air et se rapprochaient toutes les secondes. Inclinant précipitamment, je volai en zig zag à toute vitesse, montai plus haut et repris la direction des lignes allemandes. Au moment où les artilleurs français m'aperçurent, je crois que je n'étais pas à plus huit cents mètres de leurs positions; j'avais avancé avec une parfaite insouciance, tant qu'ils ne m'avaient pas rappelé que nous étions en guerre.

Je pus néanmoins fournir au commandant de la batterie le renseignement désiré et lui dire le lendemain qu'il était difficile de repérer ses postes eux-mêmes, mais que les sentiers qui y conduisaient étaient extrêmement visibles d'en haut. Le terrain semblait inoccupé à l'endroit des postes, mais les sentiers révélateurs démentaient les apparences. Les postes se trouvaient alors si près des lignes françaises, que de la petite éminence où ils se trouvaient, on pouvait voir les soldats français aller et venir dans leurs tranchées. Un autre jour, assez tard le soir, je vis les Français se livrer à un terrible tir de barrage pour préparer une attaque. Les obus tombaient dru sur le sol, comme des gouttes de pluie flamboyantes giclant sur un pavé noir. Du haut des airs, malgré l'épaisse fumée, on aurait dit les flammes d'un incendie dans un bois détruit. Ma provision d'essence ne pouvait durer qu'une heure et demie, et comme la nuit tombait, il m'était impossible de continuer à planer pour assister à

l'attaque que j'aurais été content de voir se dérouler, malgré la vive pitié que m'inspiraient les pauvres diables que j'apercevais en bas sur le sol, en train de se battre comme des enragés.

N'ayant rencontré aucun avion français dans la région du ciel où je volais, je me transportai à Douai, où l'on signalait que les aviateurs alliés étaient plus nombreux. J'étais sorti cinq matins et cinq soirs de suite sans en apercevoir un seul et j'avais pris une soirée de congé pour assister à un dîner donné par les pilotes allemands pour fêter l'anniversaire de leur commandant. Ce fut naturellement le jour choisi par cinq Farman de bombardement pour rendre visite à l'aérodrome, vers sept heures. Ils s'approchèrent en volant bas, à six cents mètres d'altitude environ, et jetèrent leurs bombes sans être inquiétés. Au premier bruit de moteur, nous quittâmes précipitamment la salle à manger, et nous assistâmes impuissants à leurs ravages. Une bombe tomba sur une tente-hangar et détruisit un appareil, une autre creusa un entonnoir sur le terrain. Par bonheur, mon avion ne fut pas endommagé. Je m'élançai vers mon hangar pour les poursuivre, mais avant que j'aie eu le temps de chauffer mon moteur, l'escadrille avait « pondu ses œufs » et disparu dans la nuit.

Deux jours plus tard, tandis que je volais à une altitude de dix-huit cents mètres, un biplan Farman à deux places, semblable à ceux qui nous avaient bombardés, surgit d'un nuage, six ou neuf cents mètres au-dessous de moi. C'était l'occasion de montrer ce dont ma mitrailleuse était capable, et je plongeai rapidement, me dirigeant vers lui. L'aéroplane, modèle d'observation avec l'hélice

à l'arrière, s'en venait tout tranquillement. Peut-être les Français ne m'avaient-ils pas vu. Il faut une longue pratique et une vigilance constante pour ne pas se laisser surprendre par une attaque en l'air, car l'ennemi peut fondre sur vous de n'importe quelle direction.

M'eussent-ils aperçu d'ailleurs, qu'ils n'avaient aucune raison de craindre l'envoi de projectiles à travers mon hélice. Tout en me rapprochant d'eux, je songeais à la volée de mitraille que je pourrais envoyer dans leur aéroplane avec une précision meurtrière. Je tirerais comme sur un « lapin assis », car le pilote ne pourrait riposter à travers son hélice propulsive.

Comme la distance diminuait entre nous, l'aéroplane grandissait à vue d'œil. J'imaginai mes balles perçant les réservoirs d'essence à l'avant. Même si je ne tuais pas le pilote et l'observateur, leur appareil serait précipité en flammes sur le sol. J'avais mon doigt sur la gâchette. La catastrophe que j'imaginai me rappela les dangers auxquels j'avais bien failli ne pas échapper ; entre autres le jour où mon réservoir d'essence éclata, et la rupture de mon aile à Johannisthal, quand mon passager fut tué. Je ne nourrissais aucune animosité personnelle contre les Français. Je volais uniquement pour prouver qu'un certain mécanisme que j'avais inventé fonctionnerait.

Je me trouvais alors assez près pour ouvrir le feu, et les pilotes français me regardaient avec curiosité, se demandant certainement pourquoi je les suivais. Encore un instant et c'en serait fait d'eux.

Brusquement, je résolus d'envoyer au diable toute cette entreprise. La chose ressemblait trop à un massacre pour m'agréer. Cette besogne ne me disait rien et je n'avais

nulle envie de tuer des Français pour le compte des Allemands. Qu'ils fissent eux-mêmes leur besogne!

Je regagnai rapidement l'aérodrome de Douai, et je fis savoir au commandant que je ne volerais plus sur le front. Après une courte discussion, on décida qu'un aviateur militaire allemand se servirait de l'appareil. Le lieutenant Oswald Bœlcke, qui devait devenir plus tard le premier as allemand, fut désigné pour cette tâche. Le lendemain matin, je lui appris à faire marcher la mitrailleuse en pilotant l'avion, puis je le regardai s'éloigner dans la direction des lignes et je partis pour Berlin.

La première nouvelle qui m'accueillit à mon arrivée dans la capitale fut un communiqué du front, disant que Bœlcke, au cours de son troisième vol, avait descendu un aéroplane allié. Le succès de Bœlcke, si peu de temps après la remise de l'engin, convainquit en une nuit tout le corps de l'aviation de l'efficacité de ma mitrailleuse synchronisée. Le scepticisme que l'état-major avait manifesté au début se changea du coup en un enthousiasme effréné pour la nouvelle arme.

On donna des ordres pour que le plus grand nombre possible d'aéroplanes fussent munis de ma mitrailleuse. Le capitaine Wilhelm Wagenführ, appartenant au service d'inspection de l'aéronautique (Ideflieg) et l'ingénieur Franck, expert civil du quartier général Ideflieg à Berlin, me félicitèrent d'avoir justifié leur confiance en mes capacités. L'autorité militaire afin d'activer la fabrication, décréta que mon usine devrait recevoir, avant toutes les autres, les moteurs et les matériaux nécessaires.

Le lieutenant Max Immelmann fut le second pilote

auquel on donna le nouvel aéroplane de combat. Dès le début, il connut le même succès que Bœlcke.

En l'espace de trois ou quatre semaines, six autres appareils survolaient les lignes et exerçaient leurs ravages parmi les forces aériennes des Alliés.

Les Anglais pas plus que les Français n'arrivaient à comprendre pourquoi leurs pertes augmentaient si rapidement dans l'air. Pendant quatre ou cinq mois, les Allemands réussirent à garder absolument secret le mécanisme de la mitrailleuse synchronisée. Leurs unités aériennes continuèrent à triompher des autres jusqu'au jour où un avion allemand, qui s'était perdu dans le brouillard, atterrit au beau milieu d'un aérodrome français. Les aviateurs avaient interdiction de survoler les lignes françaises pour éviter de se faire prendre. La joie des Français, d'après les déclarations d'un de leurs capitaines fait prisonnier peu après, ne connut pas de bornes quand ils s'aperçurent que l'avion était pourvu du terrible engin de carnage qui s'était montré si destructeur. L'appareil, qui était intact, fut, paraît-il, immédiatement amené par la voie des airs jusqu'au quartier général français, on examina la mitrailleuse, et tous les détails de son fonctionnement furent donnés dans différentes publications. Quelques journaux français publièrent des dessins détaillés, beaucoup plus exacts que ceux de ma propre usine, car je faisais sans cesse des changements dans le mécanisme.

A la suite de la capture de cet avion armé de la mitrailleuse synchronisée, il y eut une interpellation au Parlement anglais pour savoir pourquoi les Allemands avaient des appareils si excellents et munis d'une arme

contre laquelle les Anglais ne pouvaient lutter avec succès. En fait les aviateurs anglais se qualifiaient sans réticence de « cibles pour Fokker ». Quand on apprit que c'était moi l'inventeur, le ministère de la Guerre se trouva encore plus embarrassé, car le Parlement lui demanda pourquoi on n'avait pas cherché à obtenir les brevets de mes appareils, du moment que j'étais Hollandais. Pendant un certain temps au moins, il n'y eut pas d'avions capables de lutter à partie égale avec les Allemands.

XII

JE DEVIENS UN GRAND INDUSTRIEL

Dès le début des hostilités, chacun s'attendait à voir la guerre prendre fin au cours des quelques mois qui suivraient. La conviction générale que chacun acceptait d'emblée, était que les Allemands seraient à Paris pour Noël 1914. Une fois la première fièvre dissipée, bien peu de gens souhaitent que la guerre dure, et l'espoir entraîne la conviction.

Quand la première avance des Allemands fut arrêtée, on se mit à dire que la guerre finirait au printemps. Par la suite on songea toujours à la paix comme devant venir dans trois ou six mois. Nous nous attendions toujours à poser nos outils et à revenir à un taux normal de production. Pour éviter de nous trouver pris avec une usine dotée d'une installation compliquée et de lourds inventaires, nous nous développâmes à la manière d'un champignon, toujours prêts à disparaître en échappant à la

ruine complète, quand viendrait la fin inévitable de la prospérité due à l'état de guerre.

La première usine de Schwerin, qui resta la fabrique la plus importante, devint trop petite presque dès le début, mais nous n'avions nulle envie d'engager d'importants capitaux dans une usine plus grande. Tout ce qu'il nous fallait, c'était de la surface, indispensable pour la fabrication des mille et une petites pièces travaillées à la main que comporte la construction des aéroplanes. Le premier agrandissement consista en une paire de ces baraques à un étage (quatre-vingt-dix mètres de long sur onze de large), faites en quantité pour les camps de prisonniers et livrables toutes prêtes à raison de dix-huit mille marks. Puis, à mesure que le travail devint plus intense, nous montâmes hâtivement d'autres bâtiments analogues qui, s'élevant en une nuit, n'étaient conformes à aucun règlement. Notre usine, du premier jour au dernier, vécut sous la menace du hasard malheureux qui aurait pu en faire un gigantesque brasier. On oubliait tout pour la production. La dernière photographie de l'ancienne manufacture de Schwerin, où travaillaient mille huit cents hommes à la fin de la guerre, nous montre qu'elle consistait simplement en une quantité de petites constructions de bois dont l'outillage, l'éclairage, le chauffage et autres agencements étaient temporaires. De ce labyrinthe de bâtiments finit par sortir un interminable ruban d'aéroplanes; nous en achevions huit tous les jours, même le dimanche. Mon usine en construisit quatre mille trois cents pendant la guerre, et on fabriqua en tout sept mille six cents Fokker.

Mon usine s'agrandit finalement d'une ancienne

fabrique de pianos, de quatre étages, où travaillèrent quatre cents ouvriers de plus. L'industrie des pianos était morte; on pouvait facilement obtenir un bail et tous les pianos furent déménagés au dernier étage. Les trois autres servirent à l'assemblage des ailes. La main-d'œuvre, habituée à un travail du bois fort délicat, acquit très vite l'habileté de métier qu'exigeait la fabrication des ailes.

Une fois terminées, les ailes étaient acheminées sur un plateau spécial jusqu'au champ d'aviation, distant de six kilomètres, où les avions étaient montés, puis effectuaient des vols d'essai et passaient enfin aux mains du service de l'armement qui y installait les mitrailleuses. Quand on avait vérifié l'exactitude du tir de celles-ci, en leur faisant tirer plusieurs centaines de volées à travers les hélices qui tournaient, on démontrait les appareils pour les charger sur des camions automobiles plats. On les embarquait dans des convois à destination du front distant de six cents kilomètres. Jamais ils n'allaient au front par la voie des airs, comme il arrivait souvent en France et en Angleterre.

Des officiers du service de réception restaient en permanence jour et nuit à l'aérodrome et une petite armée d'inspecteurs assurait la surveillance de l'usine. Pendant un certain temps, l'école de pilotage vit augmenter sans arrêt ses élèves du fait des officiers, des engagés volontaires, des chirurgiens de l'aviation et autres qui nous arrivaient tous les jours. Au cours de la première année, mon personnel passa de cent soixante à mille cinq cents hommes.

Mon entreprise n'avait jamais obéi qu'à une seule

tête, et malgré son prodigieux développement elle resta telle jusqu'à la fin de la guerre. Toutes les tâches m'incombaient, depuis le dessin de la plus petite pièce jusqu'aux négociations des commandes les plus importantes. Jamais je n'ai tant travaillé. Les fréquents voyages que je devais faire à Berlin, la surveillance de l'apprentissage des pilotes de l'armée, les nouveaux modèles à créer, le perfectionnement du mécanisme de la mitrailleuse, les dispositions à prendre pour déjouer la concurrence et mille autres choses encore m'absorbaient de l'aube jusqu'au soir. La tenue des livres et l'achat des matériaux étaient en fait les seuls services où je n'intervenais pas directement et dont je ne contrôlais pas moi-même les opérations.

Durant les deux premières années, les prototypes furent fréquemment modifiés. Les commandes étaient si peu importantes que chaque appareil était construit séparément. On trouvait difficilement du personnel, et chaque ouvrier devait être un spécialiste. Quand la demande augmenta, vint le moment de construire méthodiquement, et j'engageai des ingénieurs de l'usine de torpédos Schwartskopff pour organiser la fabrication et les achats, tandis que je consacrai tous mes efforts à l'expérimentation des modèles. Ces hommes, qui ne connaissaient rien aux aéroplanes, ne demandaient pas mieux que de suivre au pied de la lettre les instructions données, sans chercher à améliorer eux-mêmes les appareils. Je fus ainsi très soulagé.

Ma tâche comprit désormais deux parties : 1^o créer et essayer les nouveaux modèles, rester en rapport avec les pilotes et les mécaniciens du front et enfin perfec-

tionner la mitrailleuse synchronisée; 2^o la négociation des contrats, les rendez-vous avec les Commissions importantes, l'assistance aux conseils tenus par les directeurs de cette branche d'industrie, les manœuvres politiques indispensables à Berlin et la coopération avec les autres entreprises pour résoudre le problème de plus en plus difficile que posait la pénurie des matériaux. A mesure que les années s'écoulaient, ce travail-là exigea de plus en plus de temps. J'avais beau n'avoir que vingt-quatre ans, mes ouvriers m'appelaient « le vieux » et chaque fois que je franchissais le seuil de l'usine, le mot d'ordre qu'on se transmettait aussitôt, tout bas, « Der Alte Kommt¹ », était le signal d'une furieuse activité. Cependant tout le monde se méprenait à mon extrême jeunesse. Une commission autrichienne, aux membres chamarrés de décorations, qui vint visiter mon usine dans l'intention de me confier des commandes du gouvernement, me permit avec condescendance de lui servir de guide, de faire devant elle l'essai de mon dernier Fokker et de lui fournir toutes les explications détaillées, puis demanda avec autorité à parler au directeur ou à Herr Fokker senior. Ils étaient persuadés que le vrai Herr Fokker devait être un homme chauve avec un gros ventre et non l'adolescent sans chapeau qui leur avait tenu les portes en répondant poliment à toutes leurs sottises interrogations. Quand je leur dis qu'ils pouvaient traiter avec moi, ils me demandèrent avec indignation qui était le directeur. « C'est moi-même », leur appris-je avec un large sourire. Quand ils se mirent à

1. Voilà le vieux.

parler affaires, par contre, ils s'aperçurent que j'étais assez grand pour ne pas me laisser prendre à leurs ruses et à leurs équivoques.

Je logeais dans une confortable pension de famille tenue par une vieille dame remarquable, mistress Frieda Grabitz. Je ne faisais qu'y coucher et y prendre mes repas avec Waal, à qui j'avais donné la direction de l'école. Trop occupé pour m'adonner aux sports ou à d'autres amusements, je n'avais pas besoin d'une installation plus luxueuse. La pensée que, malgré les millions de marks qui se déversaient dans mes caisses, bon nombre de mes employés se trouvaient beaucoup mieux lotis que moi en ce qui concernait les satisfactions dues au confort, ne laissait pas de me divertir.

Je tirais ma plus grande distraction d'un compagnon qui ne me quittait pas, mon basset noir à poils longs, Zeiten, et d'un singe en proie à la passion des expériences, Coucou, que Waal s'était approprié. Tous les matins, vers onze heures, je passais une inspection complète, mettant le nez partout, jusque dans les moindres recoins de mon usine hétéroclite. Zeiten marchait sur mes talons, faisant mine de critiquer quand je m'arrêtais pour examiner quelque chose, et trotinant tout joyeux sur ses pattes écartées quand j'avais l'air satisfait. C'était le chien le plus intelligent que j'eusse jamais vu. Quand j'étais à Berlin, il s'en allait faire ces tournées tout seul, montrant son museau allongé dans tous les endroits habituels. Mal en prenait à l'ouvrier qui voulait l'empêcher d'accomplir jusqu'au bout sa tâche. Pénétré de son importance, il promenait partout le regard de ses yeux vifs et brillants avant

de donner son approbation et de s'éloigner en se dandinant.

Il commettait tous les jours, à lui seul, autant de méfaits qu'une douzaine de chiens. Trop occupé pour le corriger chaque fois, je lui administrais le matin une correction d'avance. Accoutumé à la recevoir, il se sentait tout dérouté et coupable si j'oubliais de la lui infliger.

Le singe de Waal était manifestement destiné à une vie éphémère à cause de son irrésistible besoin de voler et de manger tout ce qu'il apercevait. Coucou, quittant tout à coup son perchoir habituel sur le haut du poêle de la salle à manger, sautait sur la table, saisissait une bouteille de bière non débouchée, en faisait sauter la capsule et la sablait sans vous donner le temps de faire ouf. Il n'avait pas de préférences, toutes les bières lui allaient.

Toute la journée, son postérieur rouge sans poils voltigeait dans la maison, où il s'élançait incessamment à la recherche de quelque chose à manger, à boire ou à démolir. Il s'empara une fois triomphalement d'une énorme bouteille d'encre; criaillant d'excitation, il pressa la seringue, projetant de l'encre sur tous les murs, puis il but le reste, et avec un hurlement de dégoût après l'absorption de cette horrible boisson inconnue, il envoya promener la bouteille vide.

Il mourut tragiquement; des plombiers le taquinaient un jour dans sa cage avec un crayon bleu, il l'attrapa, le mit en morceau et l'avalait avant qu'ils pussent l'en empêcher. Une heure ou deux plus tard, le poison avait fait son œuvre.

Tant que ces animaux favoris vécurent, ils contri-

buèrent beaucoup à détourner mon esprit de l'hystérie de ce monde en folie, où il me fallait aller toujours plus vite à mesure que de nouvelles tâches plus dures fondaient sur moi à chaque étape. A peine en avais-je fini avec une chose qu'une autre réclamait mon attention, car il ne suffisait pas de s'assurer la collaboration d'hommes capables pour diriger chaque service.

Malgré les autres travaux pressants, je me trouvais souvent au lever du soleil sur le champ d'aviation avec Waal pour suivre le travail des élèves pilotes. D'après moi, les instructeurs volaient trop et ne parlaient pas assez. Je pouvais apprendre à voler à quelqu'un en dînant avec lui beaucoup mieux que mes instructeurs ne le faisaient sur l'aérodrome, et je ne laissais renvoyer définitivement aucun candidat sans m'assurer moi-même personnellement de son incapacité.

Beaucoup débutaient mal, mais devenaient par la suite d'excellents pilotes. Parmi ceux-là figure par exemple Richthofen, qui avait pourtant eu l'avantage de commencer par être observateur. La manœuvre courante de l'avion est maintenant connue de l'homme de la rue, si bien qu'il est difficile de se représenter la grande ignorance en matière d'aviation de beaucoup de ceux qui étaient prêts à acquérir l'art de voler même au risque de leur vie.

Quand les forces aériennes eurent pris une grande extension, on décida que l'apprentissage se ferait mieux sous la direction militaire, et réglementé par la discipline. On aménagea un vaste terrain à côté du nôtre que nous gardâmes pour les essais. Pendant que nous assurions la formation des pilotes, nous n'eûmes que peu

d'accidents; quatre élèves seulement se tuèrent. Quand l'armée se fut chargée de la formation des pilotes, il y en eut plus de tués à l'arrière que sur le front. Ce fait est imputable à l'instruction en masse. Il m'en coûtait beaucoup personnellement d'abandonner l'école d'aviation, mais elle absorbait une trop grande partie du temps trop limité dont je disposais. Ce transfert me permit de me consacrer à des travaux plus importants, tels que la construction de nombreux appareils de combat, et d'orienter mon industrie suivant des directives favorables à sa future expansion, qu'il m'était déjà possible de prévoir. Comme mes derniers appareils se trouvaient momentanément supérieurs à tous ceux du front, mon attention se tourna vers les grands débouchés que j'entrevois dans la fabrication des hydravions. Mes avions servaient déjà à la défense de la côte belge, mais je me rendais compte qu'il fallait un hydravion à la marine. J'achetai une usine d'hydravions déjà installée à Travemünde, où existait une école de pilotes de la marine. Je projetais d'y fabriquer les appareils que j'aurais inventés et d'en faire après la guerre une base commerciale.

Toujours dans l'intention d'organiser mon entreprise industrielle sur le pied d'une affaire solide et bien constituée, j'achetai une fabrique de moteurs quand je m'aperçus que je me trouvais handicapé en étant à la merci d'une usine de moteurs qui n'était pas sous ma dépendance. Les sociétés de moteurs Mercedes et B. M. W. se mirent toutes deux à fabriquer des avions pendant la guerre. Ce fait présageait qu'après la guerre elles pourraient refuser de continuer leurs four-

nitures à des concurrents. Voilà pourquoi je pris des intérêts, qui me rendaient maître de la production, dans la Compagnie Oberursel, qui fabriquait alors les moteurs rotatifs Gnome et Rhône. Les ingénieurs perfectionnaient alors, en 1917, un moteur assez analogue à l'Hispano-Suiza. Après avoir placé quatre millions de marks dans cette entreprise, je présidai à ses destinées jusqu'à la fin de la guerre.

Je me trouvais ainsi dans la possibilité de livrer un aéroplane commercial ou de combat complètement équipé, fabriqué dans des usines qui étaient toutes sous ma direction, et j'avais pris les dispositions nécessaires pour assurer l'extension de cette entreprise quand la guerre se terminerait et que l'aviation commerciale deviendrait plus importante que l'aviation militaire. Mais ce dessein ne devait pas être réalisé, pour des raisons indépendantes de ma volonté. Les Alliés rognèrent les ailes aux Allemands à l'armistice et du même coup ils me rognèrent les miennes temporairement. L'entreprise industrielle que j'avais édifiée fut complètement détruite.

XIII

LES FOKKER DE COMBAT

Du front nous arrivait une clameur perpétuelle, pour obtenir plus de puissance. L'augmentation de la puissance, c'était celle de la vitesse et de la force ascensionnelle; dans l'air celui qui s'élevait au-dessus de l'autre était le vainqueur.

On montait de plus en plus haut pour se battre; les aviateurs, à l'instar des aigles, cherchaient à se dépasser pour fondre sur l'appareil de l'ennemi en crachant leur mitraille qui l'anéantissait. L'aviateur dont l'aéroplane s'élevait le plus haut pouvait planer dans les nues, en attendant le moment favorable pour l'attaque par surprise, et plonger en dominant son adversaire.

Mais, pour augmenter la puissance, il fallait améliorer les moteurs et pareille tâche n'était pas l'ouvrage d'une nuit. Des moteurs qui marchaient merveilleusement sur le papier donnaient des ratés et s'arrêtaient parfois d'une façon désastreuse au banc d'essai. Nous exigions d'un moteur qu'il ronflât avec la même régularité sur le dos ou sur le flanc, en descendant ou en montant, que quand il était d'aplomb. Les fabricants travaillaient jour et nuit pour satisfaire à cette condition; mais en Allemagne on ne mit au point qu'au début de 1916 un moteur vraiment remarquable, adapté à l'aviation de combat. Ce fut le cent soixante chevaux Mercedes à refroidissement par eau; il resta le moteur d'aviation le plus réputé avec le 185 B. M. W. construit un peu plus tard, pendant la dernière période de la guerre. Tant qu'on n'eut pas ces moteurs, il fallut se contenter des différents modèles rotatifs à refroidissement par air.

Les avions pourvus de ces moteurs ne volaient qu'à cent dix kilomètres à l'heure. Ils avaient un plafond de dix-huit cents mètres et une durée de vol de deux heures. A six cent cinquante mètres, un aéroplane se trouvait à peu près à l'abri du feu de l'artillerie et de l'infanterie. Le monoplacé Fokker, même à cette faible vitesse, était plus rapide que les autres appareils allemands, qui

étaient pour la plupart des modèles d'observation emportant deux personnes et une provision d'essence pour trois heures de vol. Leur structure était encore trop faible pour permettre les plonges de longue durée en grande vitesse, dont sont capables habituellement les engins de combat modernes. En dépassant une certaine vitesse les ailes auraient tout simplement été arrachées du fuselage.

Malgré leur lenteur et leur peu de sécurité les premiers Fokker de combat filaient sur le front aussi rapides que des guêpes. Doublement avantageés par la vitesse et leur mitrailleuse synchronisée si meurtrière, ils nettoyaient magistralement les cieux, en chassant à peu près complètement les avions alliés pendant plusieurs mois.

Le jour seulement où un Fokker de combat fut capturé et où les Alliés mirent au point la mitrailleuse synchronisée Constantinesco en s'inspirant du principe de la mitrailleuse Fokker, la lutte aérienne parut menée avec un semblant d'égalité. Alors, un courage supérieur, un tir plus habile, et plus de circonspection dans le pilotage avaient parfois raison des avantages qu'offrait un engin meilleur. Le mécanisme Constantinesco, bien que se basant sur le principe du mien, fonctionnait hydrauliquement au lieu de fonctionner mécaniquement comme les freins des autos.

La construction était stimulée par la guerre, par la concurrence intérieure, et les demandes perpétuelles des aviateurs combattants : on perfectionnait donc sans cesse les appareils. Dès le début, je ne m'en remis à personne du soin de prêter une oreille attentive aux rap-

ports des pilotes sur chacun des appareils qu'ils montaient ou combattaient. J'avais vivement conscience des dangers inhumains qu'ils affrontaient tous les jours; en écoutant leurs plaintes et leurs souhaits, je savais souvent quelle devait être la première amélioration à réaliser, deux ou trois mois avant d'être sollicité à ce sujet par la voie officielle. Aussitôt qu'un des belligérants apparaissait sur le front avec un avion supérieur, l'autre redoublait d'efforts pour l'égaliser et le surpasser. Pendant la guerre, je créai deux ou trois douzaines de modèles, mais je ne m'appliquai à perfectionner que le petit nombre de ceux qui me satisfaisaient complètement. Ainsi la supériorité temporaire passait et repassait les lignes et les fabricants se trouvaient aussi mêlés à la lutte que les pilotes eux-mêmes.

Les Français avaient perfectionné un cent dix chevaux, le Rhône-Nieuport, pour combattre notre quatre-vingts Gnome; il leur donnait une plus grande vitesse. Ayant constaté sur le front que mon premier Fokker meurtrier se trouvait maintenant distancé par l'engin français plus rapide, je revins en toute hâte à Schwerin, avec l'intention bien déterminée d'en inventer un qui l'emporterait sur celui-ci. On ne pouvait, pour le moment, disposer d'une puissance plus grande. Il m'incombait de faire un compromis avec la réalité en ne conservant que les éléments absolument essentiels de l'appareil de combat. Mon raisonnement était que l'épreuve suprême qui décidait de la victoire ne durait que cinq ou dix minutes, quand l'équipe Richthofen et l'escadrille alliée fonçaient l'une sur l'autre. C'est pourquoi je sacrifiai la vitesse à la force ascensionnelle et à

la souplesse : l'appareil qui en résulta fut le triplan Fokker.

Ce fut l'un des plus remarquables avions qui eussent été jamais construits. Richthofen remporta vingt-deux victoires en trois semaines sur un de ces triplans.

Si les aviateurs alliés s'étaient seulement doutés de sa lenteur, ils auraient pu attendre que le triplan, qui portait moins d'essence que les autres modèles, ait épuisé sa provision, puis, grâce à leur vitesse supérieure, foncer dessus. Les Spad des Français étaient plus rapides et pouvaient plonger pour échapper à n'importe quel appareil allemand, à la vitesse d'une pierre qui tombe, mais ils n'avaient pas la même célérité dans les virages ou dans la montée. Les Camel Sopwith anglais étaient également plus rapides que les triplans Fokker, mais n'évoluaient pas avec autant d'agilité pendant une escarmouche.

De leur côté, les pilotes allemands, pour compenser certains désavantages, perfectionnaient constamment la stratégie aérienne. Bœlcke inventa la tactique du « *cirque* », que Richthofen devait rendre plus tard encore plus habile et efficace. Immelmann, le second as allemand, qui pilota un des premiers Fokker de combat, inventa la manœuvre qui porte encore son nom. Elle consiste en une rapide volte-face dans la fuite, que l'on effectue au moyen d'un demi-looping et d'un demi-tonneau quand on est sur le dos. L'aviateur arrive ainsi à se rétablir instantanément, en gagnant de l'altitude, et se retrouve le cap dans la direction opposée; c'est le retour par renversement.

En voyant le grand succès d'Immelmann, je lui con-

struisis un monoplan spécial, muni d'un moteur Rhône de cent soixante chevaux et armé de trois mitrailleuses tirant mille huit cents balles à la minute. Une grêle de projectiles terrifiante jaillissait de son avant. Au moment où il était achevé, nous reçûmes l'ordre urgent d'expédier par le train tous les appareils disponibles à Essen. Des espions annonçaient que les Français avaient projeté de bombarder les immenses usines Krupp qui s'y trouvaient. Nous chargeâmes l'avion d'Immelmann avec une douzaine d'autres sur un train spécial et je partis avec lui.

A Essen nous trouvâmes les aviateurs qu'on avait concentrés pour repousser l'attaque signalée.

Ceux-ci se montrèrent vivement intéressés par l'aéroplane d'Immelmann, non seulement parce qu'il était si fortement armé, mais aussi parce qu'Immelmann, alors à l'apogée de sa carrière météorique, devait le piloter. Ils se pressaient autour de l'appareil, discutant entre eux ses qualités et finalement ils me prièrent d'en faire l'essai devant eux.

Dans les airs, tandis que je me livrais à toutes les évolutions compliquées dont j'étais capable, je faisais tonner avec un fracas formidable ma batterie de mitrailleuses. Tout le monde me suivait des yeux attentivement, mais on ne sut jamais pour quelle raison j'atterris soudain à l'extrémité opposée du champ d'aviation et ramenai vivement mon appareil dans le hangar, avant que la troupe d'officiers ait le temps d'examiner à nouveau ce puissant engin. Et je ne permis à personne de jeter un coup d'œil de plus sur ma machine soudain silencieuse.

Comme je décrivais boucle sur boucle dans les hau-

teurs, le mécanisme d'une des mitrailleuses s'était enrayé. Tirant sans être synchronisée, elle avait presque démoli l'hélice avant que je sente la vibration soudaine de la pièce mutilée. J'atterris sur-le-champ de peur qu'elle ne se fendît et tombât en morceaux. Seize balles l'avaient transpercée. Une des palettes allait se détacher. Malgré les protestations des spectateurs intrigués, j'enfermai l'appareil à l'abri de tout regard indiscret jusqu'à ce qu'on eût substitué une autre hélice à la première. Personne ne se rendit compte combien je l'avais échappé belle.

Plus le pilote était émérite, moins il lui fallait de projectiles pour triompher. Les pilotes victorieux revenaient souvent d'un combat meurtrier en n'ayant tiré que quinze ou vingt-cinq coups. Ils attendaient d'être bien en dessous de l'adversaire et que ses roues pussent leur servir de boucles d'oreilles pour ouvrir le feu. Alors leurs balles étaient décisives. Immelmann vainqueur rallia une fois sa base n'en ayant usé que treize et j'ai entendu dire que Richthofen abattit deux avions en tirant seulement vingt-huit coups.

Quand le cent soixante Mercedes, si longtemps attendu, fut définitivement adopté pour les appareils de chasse par le corps de l'aviation qui procédait à la répartition de tous les moteurs, l'hostilité, jusque-là réprimée, des fabricants rivaux, se manifesta ouvertement. Depuis un certain temps déjà le nombre des appareils que pouvait construire chacun d'eux dépendait de celui des moteurs qu'il avait à sa disposition. La fabrication des moteurs n'avait jamais pu suivre le même rythme que celle des avions; ce fait avait engendré

un antagonisme qui suscitait mille intrigues. Au commencement de la guerre, la jalousie n'avait pas de raison d'être. Chaque constructeur avait fort à faire, n'arrivant pas à agrandir assez rapidement son entreprise pour satisfaire aux commandes d'une armée et d'une marine, qui se jetaient sur tout aéroplane achevé en n'ayant cure de la qualité ou du prix.

Mais lorsque vint la fin de cette période des surenchères et que mon succès grandit, les fabricants allemands commencèrent à trouver mauvaise la concurrence que je leur faisais, non pas tant parce que j'étais étranger que parce que mon entreprise prospérait. Une clameur s'éleva, m'accusant de faire sortir l'argent du pays aussi vite que je le gagnais — et ma caisse se remplissait joliment vite à ce moment-là. Cette plainte, je le déclare à regret, était injustifiée. Ma plus grande erreur fut de ne pas envoyer le montant de tous mes bénéfices des deux premières années en Hollande, pour l'y placer, tandis que la loi allemande le permettait encore. Une fois j'envoyai plusieurs centaines de milliers de marks à ma banque en Hollande. Sans que je le sache, un agent de change de mes amis acheta avec cette somme de la Royal Dutch-Shell. Quand je revins dans mon pays je me trouvai possesseur d'un capital quintuplé par ce placement dont je ne me doutais même pas. Si j'avais fait la même chose avec mes premiers gains, je serais devenu un homme vraiment très riche. Malheureusement je n'accordais guère de temps aux questions financières, me consacrant entièrement à la construction de mes aéroplanes et de ma mitrailleuse.

Mes relations suivies avec les pilotes combattants qui

sentaient que leur vie dépendait tout à fait du succès des Fokker, privèrent mes rivaux de tout secours venant du front, dans la lutte qu'ils menèrent pour me supplanter et m'enlever la suprématie.

Mais ils pouvaient par contre faire agir des influences à Berlin, inventer des mensonges plausibles, se livrer à toutes sortes d'intrigues et me tracasser sans cesse. Puis quand le cent soixante Mercédès, si supérieur à tous les autres moteurs, fut adopté pour les avions de combat, ils s'empressèrent de tirer parti de cette décision pour se débarrasser de ma concurrence.

En exerçant une vive pression sur les membres influents des milieux dirigeants à Berlin, la compagnie Albatros se fit adjuger tous les moteurs Mercédès livrables. Toutes mes tentatives pour en obtenir même une petite quantité échouèrent grâce à la complicité de l'administration et aux manœuvres politiques en haut lieu.

L'adaptation du moteur à refroidissement par eau aux avions de combat, décidée par l'état-major des forces aériennes, était due à mes efforts. Le sachant, je n'en étais que plus affecté par cette mesure prise à mon détriment. Je ne partageais pas l'opinion générale sur l'emploi exclusif des moteurs à refroidissement par air pour les aéroplanes de chasse; je fis donc des expériences avec un Mercédès de six cylindres en ligne, à refroidissement par eau, de cent vingt chevaux. Mes efforts aboutirent à la construction du D-1, vers le milieu de 1916. Ce biplan fut le premier appareil de chasse allemand équipé avec un moteur à circulation d'eau, dont on ne faisait usage jusqu'alors que sur les avions d'obser-

vation et de bombardement avant mes recherches concluantes. Les essais officiels montrèrent que le D-1 était l'appareil de combat le plus rapide et le plus efficace dont on disposait.

Quand on sut qu'un moteur à refroidissement par eau pouvait, en dépit de son augmentation de poids, être utilisé sur un appareil de combat, la firme Albatros sortit un modèle de chasse muni du cent soixante Mercédès, le D-2. Elle utilisait déjà ce moteur pour les modèles d'observation. Avec ses quarante chevaux de plus, le D-2 était plus rapide et semblait un meilleur engin que mon D-1. Partant de ce prototype, l'Albatros construisit toute une série de modèles qui aboutirent à la création du D-5. Certaines faiblesses de structure dont on avait négligé de tenir compte (une enquête officielle le prouva plus tard) causèrent la mort de nombreux pilotes, les ailes du D-5 se trouvant parfois arrachées en plein vol. Bœlcke se tua au cours d'un combat corps à corps, quand l'aile de son Albatros fut ainsi arrachée. Néanmoins, pendant près d'un an, les aviateurs allemands se servirent davantage de l'Albatros que du Fokker, bien que le biplan restât l'appareil préféré de Richthofen et de quelques autres as.

Je signalai en vain qu'avec une augmentation de puissance de quarante chevaux, mon D-1 serait un appareil de combat meilleur que l'Albatros. Partout je me heurtai à une opposition constante et bien arrêtée, en face de laquelle je me trouvai désarmé, car elle ne se manifestait jamais ouvertement, mais s'en tenait à des fins de non-recevoir évasives et mystérieuses. Je n'avais plus qu'à abandonner mon D-1. Il n'y avait pas à se le dissi-

muler, je perdais du terrain. Ne parvenant pas à obtenir des moteurs cent soixante Mercedes, je me trouvais, de par la savante manœuvre de mes adversaires, rejeté au rang des fabricants médiocres, — après avoir connu un succès foudroyant en fournissant aux Allemands leur premier appareil de combat.

Pour augmenter encore les difficultés avec lesquelles j'étais aux prises, le ministère de la Guerre allemand m'enjoignit alors de devenir citoyen allemand : en tant qu'étranger appartenant à un pays neutre, je me trouvais jusqu'à un certain point protégé contre l'arbitraire de la juridiction militaire, chose qui agaçait le haut commandement. Je n'accordai tout d'abord aucune attention à cette requête; l'étude de la situation à laquelle je me trouvais réduit absorbait toutes mes facultés.

Battu sur tous les points, ne voyant aucune possibilité d'entamer une nouvelle offensive offrant des chances de victoire, je devais encore recevoir un camouflet après avoir été lésé. En effet, l'autorité militaire ne voulait pas perdre ce que mes usines étaient capables de produire; peut-être aussi voulait-elle que je fusse si occupé par la fabrication courante que je ne pusse gêner les autres fabricants en créant un meilleur modèle. Elle passa donc un marché avec moi pour que je construisse quatre cents avions élémentaires d'entraînement. Jamais encore mon usine n'avait reçu de commande aussi forte. Notre activité serait donc plus grande que jamais. Mais je serais définitivement relégué au second plan. Pour que la mesure fût comble, les appareils qu'on me demandait de construire ne seraient même pas des modèles à moi, mais certains types mis

au point par la A. E. G., la grande compagnie d'électricité allemande.

Cette importante commande me permettait d'organiser mon usine sur le pied de la production en série, et de réaliser des bénéfices très élevés, mais ce fait ne diminuait pas l'amertume de l'insulte. Je résolus de ne pas m'occuper moi-même de cette besogne fastidieuse, et j'engageai le directeur d'une grande usine d'automobiles et lui confiai entièrement la fabrication, ce n'était d'ailleurs qu'une question d'administration. Pour la première fois depuis la guerre, j'étais délivré de l'obligation de veiller à tous les détails du fonctionnement de l'usine, et je m'appliquai à la création d'un appareil de chasse, tout nouveau et perfectionné, qui réunirait toutes les qualités des meilleurs appareils de ce type. Je ne visais qu'à la perfection. J'eus bientôt construit un biplan totalement nouveau d'aspect, avec des ailes en porte-à-faux, ce qui supprimait complètement tous les mâts et les haubans. Ses ailes de bois étaient petites et en porte-à-faux très accentué. Le fuselage, non moins que les ailes, avait une ligne nette et profilée. Dans l'ensemble, il présentait une analogie frappante avec le plus moderne des avions de course actuels.

Plus moderne que n'importe quel appareil construit pendant la guerre par l'un ou l'autre des belligérants, il avait bonne apparence, et semblait être, autant qu'on en pouvait juger, le prototype d'un excellent avion. L'aile supérieure se trouvait appliquée juste au-dessus du fuselage comme un parasol; l'aile inférieure était plus étroite et de moindre envergure. Les ailes de bois de mes avions de commerce actuels sont construites sur

les mêmes principes. Ce détail indique combien ce biplan était en avance sur son temps. Le fuselage arrondi, qui était fait de tissu tendu sur un bâti de bois encadrant le fuselage d'acier soudé, devait rendre la fabrication plus compliquée et augmenter le prix de revient, mais on pouvait passer sur ce défaut, en prenant en considération sa plus grande efficacité.

Quand je volai avec, je le trouvai si rapide, si souple et tellement satisfaisant, que je ne doutai plus d'avoir créé un appareil qui serait immédiatement adopté et expédié au plus vite sur le front. Il avait la vitesse, la force ascensionnelle et il exécutait toutes les manœuvres de combat avec la rapidité de l'éclair.

Avec une exultation que l'on éprouve rarement au cours du pénible labeur de la création, j'adressai par téléphone une invitation aux autorités militaires de Berlin, en leur demandant de venir immédiatement à Schwerin voir et admirer le meilleur avion que j'eusse jamais construit.

Elles arrivèrent sur les lieux, pleines d'impatience, assez excitées par mon enthousiasme et ma confiance manifeste, un jour où le temps très clair, le ciel très haut allaient me permettre de leur présenter l'aéroplane dans les conditions les plus favorables. J'allai les attendre à la gare et les emmenai aussitôt à l'aérodrome dans une automobile toute neuve, que j'avais achetée sans raison, comme une femme s'achète un nouveau chapeau. A peine descendus, je les conduisis à la piste d'envol, où mon nouvel aéroplane tout brillant se trouvait posé dans toute sa force et dans toute sa gloire. Ma merveille était bien reconnaissable au milieu d'une demi-

douzaine de modèles quelconques, pourtant j'étendis la main pour la leur montrer, avec un geste qui cachait mal mon orgueil de créateur.

— Messieurs, regardez!

Ils semblèrent frappés d'un mutisme déconcertant. Contemplant avec froideur mon aéroplane, ils tournèrent autour, restant sur la défensive, comme s'il allait les mordre. L'un d'eux demanda stupidement par quel moyen les ailes tiendraient, comme s'il avait affaire à un inventeur sans expérience, ayant encore à apprendre l'A. B. C. de la mécanique. Ils tâtèrent les ailes, comme s'ils doutaient de leur réalité. Ils les secouèrent, comme s'ils s'attendaient à les voir se détacher sous le doigt, et ils tapèrent sur le fuselage, avec la mine de quelqu'un qui n'aurait pas été surpris de le voir se transformer en citrouille. Spontanément, ils se mirent à secouer la tête tous ensemble, avec une expression de doute comique, comme un chœur de juges de Gilbert et Sullivan.

Je m'évertuai en vain à modifier leur opinion. Ils m'écoutèrent poliment comme s'ils me soupçonnaient de m'être, comme tous les inventeurs, laissé égarer par la théorie. Je leur fis voir des coupes transversales de l'armature en porte-à-faux. Ils concédèrent que c'était parfait pour les ponts, mais qu'on n'en avait encore jamais fait usage pour les aéroplanes. Il leur fallait des ailes avec une armature de soutien visible. Voilà ce qu'ils avaient l'habitude de voir, ce qu'ils pouvaient comprendre. La plupart d'entre eux s'y connaissaient si peu qu'ils n'osaient se risquer, dès qu'ils ne se sentaient plus dans un domaine connu, car dans les choses de l'air les erreurs se traduisaient par des catastrophes.

A bout d'arguments je pris mon vol et pilotai l'appareil, comme jamais encore je ne l'avais fait, le faisant virevolter de toutes les façons possibles et imaginables, soumettant sa résistance à toutes les épreuves que lui impose la bataille aérienne. Mes gens s'étaient ancrés dans leur opposition. Ils parurent un peu déçus que les ailes ne se fussent pas détachées en l'air pour corroborer leurs affirmations, et ils m'accusèrent littéralement de les maintenir en place par la seule force de ma volonté. Même les membres du groupe soi-disant savants ne purent se décider à conseiller l'usage de cet appareil à l'armée. Tout en se déclarant intéressés au point de vue scientifique par mes conceptions originales, ils prétendirent que les pilotes n'auraient pas confiance en un tel engin.

Leurs tendances conservatrices m'impatientèrent peut-être à tort, car mon biplan ne rappelait certainement en rien les appareils qu'ils avaient vus. Sans l'approuver, je comprenais pourtant leur attitude; mais je trouvais qu'ils auraient pu me témoigner plus de confiance. Leur refus refroidit mon enthousiasme mais je n'en restai pas moins convaincu que j'avais raison, et la suite des faits le prouva.

Après une journée passée en discussions et en démonstrations vaines, je les reconduisis à la gare, obligé de reconnaître qu'à tort ou à raison l'aéroplane était simplement trop en avance sur son temps.

J'ignorais pourquoi l'armée cessait brusquement d'encourager mon initiative, et insistait tous les jours davantage pour que je me fisse naturaliser; je ne savais plus que penser et j'en étais presque à me demander

ce que j'allais faire. Je ne découvris que quelque temps après la guerre pourquoi le Gouvernement avait changé d'attitude et s'était mis à favoriser mes concurrents. Depuis longtemps des espions ouvraient ma correspondance. Les lettres ne m'arrivaient que le lendemain du jour où mes amis allemands recevaient le courrier ordinaire venant des mêmes villes. Pour éviter de susciter des soupçons, j'avais interrompu toute correspondance et toutes relations avec les personnes résidant hors d'Allemagne — j'avais presque cessé d'écrire à mon père et à ma mère — bien que je fusse indépendant jusqu'à un certain point à cause de ma nationalité hollandaise. Mais cette abstention n'avait probablement pas empêché d'autres personnes de tenter d'entrer en rapports avec moi. On me dit, après la guerre, que le service anglais des Informations en Hollande avait essayé de me faire parvenir une offre de deux millions de livres sterling, pour que je consente à quitter l'Allemagne et à revenir en Hollande. Cette offre n'arriva jamais jusqu'à moi, mais le service allemand des Informations en eut connaissance. Il se demanda probablement si, de mon côté, je ne faisais rien dans ce sens. Le temps accomplit ironiquement de telles transformations : au lieu d'être une charge pour mes parents, je me trouvais être un soutien pour une nation.

Le ministre de la Guerre insistait plus que jamais pour que je devinsse citoyen allemand. Sinon, déclarait-il, on ne me donnerait plus de commandes. Les bons Allemands s'opposaient à ce qu'on fît tant travailler un étranger. Si je devenais Allemand, je serais sur un pied d'égalité avec eux.

La perspective de devenir Allemand ne me disait rien du tout. Je me trouvais parfaitement satisfait de ma nationalité hollandaise. Les difficultés suscitées par l'antagonisme des fabricants allemands, le fait qu'il n'était nullement passionnant de construire des avions toujours pareils, la déception enfin que m'avait causée le rejet de mon biplan étaient bien loin de me donner le désir de lier mon avenir à celui de l'Allemagne. Je répondis qu'après avoir terminé la commande en cours de fabrication, je vendrais mon usine et retournerais en Hollande.

Peut-être ne s'attendait-on pas à une telle riposte. Ou bien elle vint confirmer leurs soupçons, les convaincre que j'avais entamé des négociations secrètes avec l'Angleterre et que je souhaitais regagner ma patrie. En tous cas, les autorités en furent bouleversées. On me signifia d'une façon péremptoire que, Hollandais ou non, on ne me permettrait pas de retourner en Hollande, à cause de tous les secrets militaires que je connaissais du fait de mes visites au front, et des informations exactes que je possédais sur les opérations du Grand État-Major — secrets dont les Alliés pourraient faire leur profit une fois que je serais dans mon pays. On me laissa entendre que la Hollande serait impuissante à faire pression sur l'Allemagne, si l'on m'y retenait prisonnier. Ma patrie avait déjà bien du mal à conserver son équilibre sur la corde raide de la neutralité et ne pouvait rendre sa situation encore plus difficile.

L'idée que je risquais d'être emprisonné ne laissait pas de m'être désagréable, néanmoins je tins bon. Je

n'avais presque rien à perdre et tout à gagner en persistant dans mon refus. En envisageant la situation sans parti pris, je ne pouvais blâmer les constructeurs allemands d'être irrités, ni le ministère de la Guerre de vouloir être obéi, mais je n'étais pas né pour rien avec l'obstination d'un Hollandais. Le ministère de la Guerre constata que je ne faisais aucune démarche pour me faire naturaliser et résolut de prendre la chose en mains, car il ne voulait pas qu'une usine aussi importante chômat.

Je reçus donc du ministère de la Guerre une lettre polie, mais ferme, m'informant que j'avais été naturalisé sur l'ordre de l'autorité militaire, et que j'étais maintenant porté comme appartenant à la réserve de l'armée allemande (Landsturm ohne Waffe) et soumis à la juridiction et à la discipline militaires. On me donnait à entendre que je pourrais être appelé au service actif d'un jour à l'autre. Il va de soi que toute cette procédure était extrêmement illégale, mais l'armée a l'habitude de prendre le plus court chemin pour atteindre le but qu'elle se propose. Si c'est au détriment des droits individuels, tant pis pour le personnage entêté. Je me trouvai donc, bon gré mal gré, intégré dans un corps d'armée, mais exempté de tout service sur le front tant que je m'acquitterais de ma tâche dans l'industrie. En d'autres termes, cela revenait à dire que, si j'abandonnais maintenant mon poste, on m'enverrait dans les tranchées de première ligne comme soldat allemand.

Je n'ai pas besoin d'insister sur le fait que je me trouvais absolument désarmé pour protester contre cette mesure autocratique. Seul un Don Quichotte aurait

résolu de s'élaner à l'assaut des moulins à vent de l'administration prussienne au moment où le monde entier s'efforçait vainement de faire céder l'Allemagne. Je ne reconnus d'aucune manière la validité de cette naturalisation forcée, mais je ne pouvais faire plus. D'ailleurs le ministre de la Guerre n'avertit pas le Gouvernement hollandais de mon changement de nationalité. Malgré cela, après la guerre, on me considéra tout froidement comme un étranger dans mon pays, du seul fait des informations qui avaient paru dans les journaux.

Ma situation en Allemagne était alors celle de l'homme enfermé dans un moulin de discipline; je me trouvais contraint sans cesse à l'action par une volonté extérieure plus puissante que la mienne, sans pouvoir ni reculer, ni avancer, à cause des obstacles qui se dressaient devant moi de quelque côté que je me tourne. Il semblait impossible de mettre fin à l'emprise de l'Albatros sur les livraisons de l'usine Mercedes; le conseil militaire d'acceptation se montrait ou hostile, ou d'une incompréhension désespérante à l'égard des avantages de mes modèles; et pourtant il me fallait continuer la fabrication, ou aller combattre dans l'armée allemande. La vie cependant m'avait appris que les atouts changent souvent de camp; qu'aucune situation difficile n'est si désespérée qu'on ne puisse en sortir, à condition de s'y employer de son mieux. Mon esprit travaillait donc sans cesse pour trouver un moyen de recouvrer mon prestige perdu, un moyen tel que mes concurrents hostiles n'aient aucune possibilité de s'opposer à mon dessein. Pour ma part, j'ai toujours préféré les luttes

ouvertes, où chacun est jugé uniquement d'après l'excellence des qualités dont il fait montre. Cherchant dans cette direction, j'eus tout à coup l'idée que les pilotes du front, dont la vie même était en jeu quand il s'agissait d'obtenir le meilleur avion possible, pourraient m'aider à trouver une combinaison.

Ils avaient souffert maintes fois des avions que leur envoyaient arbitrairement les officiers ingénieurs de l'état-major de l'air, qui savaient mieux apprécier les qualités d'un appareil sur le sol que dans l'air, où pourtant il fait vraiment ses preuves. Bon nombre des modèles choisis par eux ne répondaient que bien médiocrement aux exigences du combat. Comme Richthofen se servait de mon triplan, je m'étais beaucoup lié avec le lieutenant Kreft, qui était à la tête du service technique de Richthofen. Il avait visité plusieurs fois mon usine et savait ce que j'étais capable de faire. Je m'arrangeai pour le voir et je lui confiai tous mes ennuis.

Il approuva vivement mon projet d'opposer ouvertement les constructeurs rivaux les uns aux autres. Ensemble nous organisâmes une conspiration, dont le but était d'obtenir que les pilotes combattants choisissent eux-mêmes leurs appareils, au lieu d'être les boucs émissaires des intrigues de l'état-major. Le lieutenant Kreft et moi fîmes part de ce projet à d'autres pilotes du front, qui accueillirent favorablement notre suggestion, car ils se rendaient compte des avantages que leur offrirait un concours public.

On convint qu'un comité d'as proposerait à l'état-major de l'air qu'une délégation des plus fameux pilotes vienne choisir elle-même ses appareils parmi ceux qui lui

seraient présentés à Johannisthal, devenu le centre militaire de l'aéronautique. De cette façon, les chances de pouvoir, grâce à des influences, glisser des appareils inférieurs aux pilotes combattants se trouveraient réduites au minimum. Le but que nous nous proposons fut atteint. On fixa même une date précise pour éviter la prolongation excessive des épreuves.

Le jour du concours arriva beaucoup plus tôt que je ne l'aurais souhaité. Je travaillais jour et nuit au modèle qui devait finalement être connu sous le nom de D-7 sur le front; mais pour être prêt à temps, je dus terminer précipitamment un prototype qui était bien loin encore de celui que j'avais conçu. C'était un biplan comme celui aux ailes en porte-à-faux qu'on avait refusé, mais par égard pour l'esprit conservateur, les deux ailes se trouvaient reliées à leur extrémité par un unique mât. Je supprimai le profilage arrondi du fuselage, le laissant carré pour faciliter la fabrication. Je conservai le petit carénage de l'essieu du train d'atterrissage, à cause de la vitesse. Toute la structure de l'appareil était en fonction du fameux Mercedes cent soixante convoité, car un des règlements du concours spécifiait que tous les participants devaient se servir de ce moteur, le seul dont on pût disposer en quantité. J'eus juste le temps d'effectuer un court vol à Schwerin, pour m'assurer que mon appareil volait, et nous le chargeâmes sur un camion pour filer à Johannisthal.

Cet essai hâtif m'avait suffi pour constater que l'appareil était excellent; il exécutait bien toutes les manœuvres, mais il était d'une finesse extrême, et se montrait capricieux. J'étais particulièrement ennuyé de sa ten-

dance à tomber en vrille à la moindre occasion. Il était trop sensible aux commandes, surtout aux virages.

Les constructeurs pouvaient à leur choix présenter eux-mêmes leurs appareils ou les confier à un pilote officiel chargé des essais. J'en profitai pour me livrer à une analyse approfondie des défauts de mon appareil durant les deux ou trois premiers jours. Ensuite les constructeurs devaient être exclus du champ d'aviation, et les aéroplanes remis aux pilotes du front pour que ceux-ci comparassent leurs qualités de combat. Cette disposition avait été prise pour empêcher les techniciens d'user de leur influence et d'annuler les résultats de ces derniers vols décisifs. Les juges étaient les meilleurs des pilotes combattants, qui n'avaient que trop de raisons de choisir le modèle le plus satisfaisant. J'étais le seul à présenter moi-même l'appareil que j'avais inscrit.

Je volai tous les jours pour le connaître à fond et être ainsi en mesure de démontrer que, mis en parallèle avec les autres, il l'emportait sur tous. L'ayant bien en main, attentif à toutes ses particularités, je me livrai à une sorte de jeu avec les autres pilotes, plongeant sur eux, décrivant des cercles, passant sous leur queue, bouclant la boucle autour d'eux, obligeant leur aéroplane à descendre, et prenant un très vif plaisir à faire valoir de mon mieux mon engin. Sa souplesse aux virages brusques et courts à une faible altitude était particulièrement impressionnante.

Je commençai en même temps à me rendre compte que, si un des pilotes du front montait l'appareil tel qu'il était et essayait de répéter mes acrobaties, il se tuerait probablement et tuerait du même coup le pilote avec

lequel il jouerait. Je finis par conclure que le fuselage n'avait pas assez de surface à l'arrière, en avait trop à l'avant et que la surface du gouvernail de direction était trop petite. Il fallait agir en conséquence et sans tarder, car, le lundi, les aéroplanes devaient passer aux mains des pilotes du front. Tandis que je prenais toutes mes décisions, et que je me demandais si j'oserais ou non inscrire mon aéroplane, je me gardai de laisser deviner en quoi que ce soit, par mon attitude, quelles étaient mes préoccupations; je me pavanais dans les airs et une fois descendu je bavardais avec tous, parlant de mon appareil avec un air de parfaite insouciance.

Mais je téléphonai ce samedi-là à Schwerin qu'on m'envoyât d'urgence mes deux meilleurs ajusteurs. Dès la tombée de la nuit nous nous enfermâmes dans le hangar obscur pour refaire l'aéroplane. Dans cet antre, nous nous démenions comme des gnomes à la lueur violette des lampes à acétylène, coupant le fuselage pour y rapporter une autre travée de deux pieds, et agrandissant la surface du gouvernail en proportion. Cette longue besogne épuisante nous prit toute la nuit et se prolongea le dimanche matin jusqu'à midi. A la fin, le tissu se trouva si bien rabouté que rien n'y paraissait. Malgré ma fatigue, il me fallait encore effectuer un vol, pour voir si les modifications avaient remédié aux défauts.

Dans l'ensemble, elles étaient efficaces. L'avion n'était plus dangereux, bien qu'il prît encore très vite les virages rapides. Mais ceci était un avantage si l'on savait en tirer parti. La tendance à tomber en vrille avait disparu. La travée rajoutée au fuselage et l'agrandissement de la surface du gouvernail de direction don-

naient juste assez de résistance pour que tout l'appareil obéît bien à la manœuvre. J'atterris le cœur plus léger, et, le lendemain, je remis mon aéroplane au comité du concours.

Toutefois, avant de quitter définitivement l'aérodrome, je me rapprochai nonchalamment d'un groupe de pilotes, qui attendaient pour essayer les divers appareils. Après avoir échangé quelques propos avec eux, je pris à part l'oberleutenant Bruno Lærzer, commandant d'une escadrille du front.

— J'attire votre attention sur une caractéristique particulière de mon appareil, lieutenant, c'est sa rapidité aux virages. Avertissez les autres pilotes qui le monteront, pour qu'ils puissent le faire valoir.

Puis je m'éloignai, les ayant prévenus sans qu'ils s'en doutent, pour aller, selon toute apparence, prendre un peu de repos dont j'avais grand besoin.

Grâce à ce petit conseil, ils présentèrent l'appareil aussi bien, si ce n'est mieux que je n'aurais pu le faire moi-même.

A une haute altitude, où l'air est moins dense, l'appareil se comportait d'une façon particulièrement remarquable à cause de l'épaisseur de son aile (pour la première fois l'aile Fokker épaisse, qui est bien connue, était employée). Les avions de combat livraient bataille ou attaquaient à une haute altitude, c'était donc là un facteur important.

Je ne pus résister au désir d'assister à ces essais dont dépendait tout mon avenir. Je craignais que certains pilotes, circonvenus par d'autres constructeurs, ne se livrassent à quelque manœuvre suspecte dans les hau-

teurs. C'est pourquoi je me glissai subrepticement sur le champ d'aviation, entrant par l'extrémité opposée, où se trouvaient garés les avions commerciaux; je pris mon essor, sans attirer l'attention, dans un vieil aéroplane d'essai que j'avais placé là. M'élevant à quatre mille cinq cents mètres, altitude à laquelle les épreuves vraiment essentielles avaient lieu, j'observai de près les avions qui s'escrimaient à des manœuvres de combat et je fus enchanté de la façon dont le Fokker l'emportait sur tous les autres.

Aucun de mes principaux concurrents, le Rumpler, l'L. F. G, l'Albatros ou le Pfalz, n'était à la hauteur. Les pilotes, se conformant au tuyau de Lœrzer s'amusaient avec les autres appareils, comme moi le premier jour, déjouant leurs manœuvres tout le long de la descente de quatre mille cinq cents mètres à trois cents mètres, montrant de toutes les façons l'indéniable supériorité du Fokker. Le Rumpler était plus rapide et avait une bonne force ascensionnelle, mais des ailes d'un poids excessif. C'était mon rival le plus dangereux. Toutefois la disposition des radiateurs sur les côtés du fuselage gênait le glissement de l'air autour des surfaces de manœuvre, si bien qu'il obéissait mal aux instants critiques. Autrement c'était un appareil bien conçu et qui se comportait bien.

Avant la fin des épreuves, les pilotes du front s'étaient familiarisés avec tous les aéroplanes inscrits et en faisaient tout ce qu'ils voulaient dans les airs. Entamant des semblants de combats, piquant, montant en chandelle, se mettant en perte de vitesse, exécutant des loopings, voltigeant partout, tombant en vrille, filant à toute

vitesse, chacun essayait par toutes les manœuvres connues d'arriver jusqu'à la queue de l'adversaire pour tirer la fatale volée de mitraille. Le Fokker brillait dans ces performances. A une altitude élevée, le Rumpler glissait sur l'aile aux virages et perdait beaucoup de hauteur, tandis que le Fokker évoluait avec autant de sûreté que sur des rails. Personne ne se doutait que, vingt-quatre heures plus tôt, ce même avion était pour son constructeur une source de terrible préoccupation.

L'Albatros D-6 était à peu près la copie du D-5, et ne marquait aucun progrès. Le Pfalz était manifestement trop peu résistant pour la lutte aérienne, tandis que l'L. F. G. n'avait pas de visibilité. L'A. E. G. était absolument nul.

Le quatrième jour du concours, quand tous les aéroplanes eurent été essayés et réessayés par les pilotes combattants, les fabricants furent convoqués à une réunion au quartier général. Le capitaine Falkenhayn, fils du célèbre général, qui était chargé de ce qui concernait l'aviation au quartier général de l'état-major et aide de camp du général von Höppner, chef du service de l'aéronautique, m'apercevant en train de causer avec quelques pilotes sur l'aérodrome, me fit signe de venir et se dirigea vers sa conduite intérieure. Il alla droit au but sans préambule, et, sans me féliciter, supposant probablement que je savais quel était le vainqueur :

— Combien d'appareils pouvez-vous construire tout de suite, Herr Fokker? me demanda-t-il.

Je répliquai avec une certaine irritation :

— Mon usine est encombrée de ces maudits appareils d'entraînement A. E. G.

Il étendit la main comme pour écarter l'objection.

— Ne perdons pas de temps en querelles inutiles. Quel prix demanderiez-vous pour quatre cents appareils de ce nouveau modèle ?

Le nombre me stupéfia. Sauf pour les appareils destinés à l'apprentissage, tous les mêmes, à peu près aussi intéressants à construire que des cages d'oiseaux, la plus grosse commande d'avions de combat que j'eusse jamais reçue était de soixante.

— Vingt-cinq mille marks par appareil. Dix millions de marks en tout, mon capitaine.

— Très bien. Autre chose. Nous voulons que l'usine Albatros fabrique votre aéroplane, en vous donnant un tant pour cent.

Sur le moment j'en restai tout étourdi. Je m'étais certes employé de mon mieux à rétablir la situation, mais cette réussite complète me dépassait.

Après avoir été pendant une année entière le favori du front, l'aéroplane Albatros était enfoncé. Cette défaite allait arrêter une usine, qui était l'une des plus importantes d'Allemagne, à un moment où le pays avait besoin que tout le monde travaillât à plein rendement. L'armée obligea donc la compagnie Albatros à fabriquer mon appareil en me payant un droit de cinq pour cent.

Les rôles se trouvaient ainsi renversés et j'étais fort aise qu'un tel changement fût le résultat d'une lutte menée au grand jour et non de manœuvres politiques. Peu après cet événement, quand on commença à réaliser le programme Hindenburg, qui exigeait un formidable développement des forces aériennes, la firme A. E. G. reçut aussi l'ordre de fabriquer mon D-7. Ces deux

entreprises eurent même des commandes plus fortes que les miennes.

Après une opposition tenace, la société Albatros finit par tolérer la présence d'ingénieurs Fokker dans son usine, pour enseigner à ses ouvriers à construire mes avions, en utilisant leurs fuselages d'acier soudé à la place des fuselages de bois. Quand ils eurent commencé cette fabrication, ils s'aperçurent qu'elle était plus rémunératrice que celle de leurs propres modèles, et pourtant ils touchaient six mille marks de moins par aéroplane sur le prix spécifié dans mon contrat et devaient encore me verser cinq pour cent des dix-neuf mille marks restants. Les trois usines travaillant à un rythme accéléré, les Fokker recommencèrent à fourmiller dans les nues sur tout le front, pendant les derniers jours des hostilités, à la fin de 1917 et au commencement de 1918.

L'argent pleuvait dans mes caisses de tous côtés, mais le fait d'avoir triomphé au concours, d'avoir reconquis ma situation, à la tête des inventeurs, et d'obliger mes ennemis à fabriquer mon modèle me causait plus de plaisir que tous les gains que je réalisais ainsi. Le D-7 se montra un prototype si satisfaisant que pendant quelque temps je ne songeai guère à l'améliorer. Bientôt pourtant, je dus constater que la firme Albatros jouissait toujours de la faveur de la cour. L'usine Mercédès, tout en redoublant d'activité, n'arrivait pas à se maintenir au niveau de la fabrication intensive des D-7, dont le moteur Mercédès était un organe essentiel. Bientôt il n'y eut pas assez de moteurs pour tous les avions. La répartition se fit plus ou moins suivant l'influence de chaque usine dans les milieux dirigeants. On

ne tenait guère compte de mes réclamations signalant que ma part diminuait toujours. On m'objecta que, de toute façon, je recevais un tant pour cent sur tous les D-7 construits. Mais on négligeait le fait que mon contrat m'assurait un prix plus élevé, clause que l'on avait considérée comme juste étant donné les frais d'expérimentation et de construction. En outre, la commission de l'armée me suggéra poliment qu'il était souhaitable de me décharger de la fabrication, pour que je pusse créer de nouveaux modèles.

On me demanda donc d'établir un biplace d'observation que les autres usines fabriqueraient en même temps que le D-7, en me payant aussi des droits. On avait vite découvert que l'emploi d'une aussi grande quantité de D-7 sur le front simplifiait énormément le problème de la fabrication. On réalisait des économies appréciables, tout en libérant des soldats et des mécaniciens. Par conséquent un biplace Fokker, ayant les mêmes commandes que le D-7 et beaucoup de ses pièces analogues aux siennes, amènerait encore une plus grande simplification. L'aéroplane d'observation fut bien mis au point et construit, mais il n'arriva jamais jusqu'au front.

En France et en Angleterre, on m'a attribué la construction de toutes sortes d'appareils pour les Allemands, même celle des avions de bombardement. En fait, je n'ai jamais construit que des appareils de chasse pour le front.

Il me fallait une fois de plus triompher de circonstances défavorables. De toute évidence, les moteurs Mercedes se trouvaient maintenant dirigés sur les usines Albatros et A. E. G., or, sans les Mercedes, point de Fokker.

Quand quelques ingénieurs de la Compagnie Mercedes quittèrent cette compagnie pour créer le B. M. W. de cent quatre-vingt-cinq chevaux, je ne réussis pas davantage à obtenir une part équitable de ces moteurs. La firme Pfalz parvint à les accaparer tous. On m'a rapporté que pendant les dix-huit derniers mois de la guerre, quelques-uns des pilotes contraints à faire usage d'aéroplanes Pfalz, équipés avec le B. M. W., les démolirent volontairement pour récupérer le moteur et l'installer sur un Fokker D-7. Six Pfalz neufs furent mis à mal en deux semaines par une seule escadrille. Il devenait de plus en plus manifeste que, si je ne prenais pas immédiatement des mesures pour remédier à la situation, je me trouverais de nouveau exclu de la fabrication des aéroplanes de combat bien que les modèles fussent mon œuvre. En faisant l'inventaire des moteurs dont je disposais, je découvris qu'une grande quantité de moteurs rotatifs Rhône de cent dix chevaux, qui avaient été réservés aux aéroplanes d'entraînement, s'étaient accumulés, inemployés parce qu'aucun fabricant n'avait mis au point d'appareil satisfaisant, équipé avec ce moteur. Je résolus alors de construire pour le Rhône cent dix un monoplan aux ailes de bois en porte-à-faux, bien que mon premier modèle de ce genre eût été refusé un an et demi plus tôt.

Le monoplan D-8, dit type parasol, avait exactement la même forme et les mêmes ailes qui m'avaient valu tant de sarcasmes. Mais, depuis mon premier échec, depuis le jour où j'avais été impuissant à convaincre les experts militaires, l'aile en porte-à-faux avec ses longerons de buis avait fait ses preuves au front sur le D-7.

Ces ailes étaient presque invulnérables, même soumises au bombardement le plus intense. Les balles emportant les mâts et les haubans démolissaient à peu près complètement les ailes ordinaires, mais elles endommageaient à peine les longerons de buis.

Quand le D-8 prit part au second concours à Johannisthal, les pilotes du front l'accueillirent avec autant d'enthousiasme que le D-7 et votèrent pour lui, le préférant à tous les autres concurrents.

Je me heurtai une fois de plus à l'opposition de l'esprit conservateur de l'armée. Pendant les années de guerre, l'aéronautique militaire avait créé un bureau d'expérimentation scientifique, qui, à l'aide d'analyses et de procédés compliqués, démontrait à quelles pressions et tensions un avion pouvait résister. Il devenait de plus en plus difficile de satisfaire ces « purs » savants. L'administration, une fois qu'elle avait mis la main sur un avion, ne le lâchait plus.

Quand le premier D-8 fut présenté au service des ingénieurs pour que sa résistance fût essayée avec une charge de sable, les ailes se montrèrent suffisamment solides, mais les règlements exigeaient que le longeron avant eût la même résistance que celui de l'arrière. Or ces conditions avaient été fixées pour les ailes ordinaires avec haubanage. Du moment qu'il n'existait pas de règlements pour les ailes en porte-à-faux, on leur appliquait les mêmes qu'aux autres ailes. L'avion avait effectué tous les vols d'essai, plongeant et exécutant toutes les acrobaties possibles et imaginables sans la moindre défaillance. Mais le règlement est le règlement.

Pour nous conformer au décret du gouvernement,

nous renforçâmes le longeron arrière, puis nous nous mîmes à la fabrication en série, et les six premiers appareils furent aussitôt expédiés sur le front. Ils n'avaient pas volé plus de quelques jours, quand nous arriva la nouvelle qu'un des meilleurs pilotes, pour lequel j'éprouvais une vive admiration, avait été tué au cours d'un combat, par suite de la rupture d'une aile. Tout d'abord, on supposa que le pilote avait simplement forcé l'appareil d'une façon qu'on ignorait. Mais quand survint une seconde chute de même nature, on commença à envisager autre chose qu'un accident fortuit. Malgré cela, l'aéroplane ne fut pas mis en cause tout de suite, car le D-8 avait recueilli tous les suffrages des pilotes combattants. Mais, quand le troisième appareil se rompit en l'air, ces catastrophes prirent des proportions alarmantes.

Tout le corps de l'aviation s'inquiéta cette fois. Presque tous les pilotes de chasse avaient réclamé un D-8. Tout le « circus » Richthofen devait en être pourvu aussitôt que nous en aurions achevé trente. Environ cinquante à soixante appareils de ce type étaient en cours de fabrication et un grand nombre roulaient déjà dans les trains à destination du front. Les as devaient être les premiers servis : l'Allemagne allait peut-être voir périr la fleur de son armée aérienne.

Comme les premiers appareils d'essai s'étaient bien comportés, les services techniques de l'armée déclarèrent que la chose était imputable à une fabrication défectueuse ou à des matériaux inférieurs. On fit aussitôt une enquête qui ne donna aucun résultat. Rien n'expliquait la rupture des ailes. Tous les longerons avaient les dimensions voulues et la fabrication se révé-

lait d'une qualité supérieure. La discussion s'échauffait entre les services techniques de l'armée et nos services de livraison, chacun s'efforçant de rejeter sur l'autre les responsabilités. Le premier demanda que toutes les ailes fussent changées et renforcées. Cette mesure n'était nullement justifiée et se serait traduite par une perte énorme pour l'usine.

Je déclarai alors que je ne me reconnaîtrais responsable que si l'on prouvait que les ailes n'avaient pas la résistance voulue, puisque les ailes des appareils d'essai avaient satisfait aux exigences des services techniques, qui différaient des miennes. Pour trancher le litige, on décida de faire revenir les appareils du front, pour vérifier la résistance des ailes avec des charges de sable. Cette opération a lieu de la façon suivante : on retourne l'avion, la tête en bas, et on charge l'aile renversée de sacs de sable remplaçant la pression de l'air jusqu'à ce qu'elle cède. L'aile du D-8 résista à un poids supérieur à six fois celui de tout l'appareil, ce qui était le facteur de sécurité requis. Ne s'en tenant pas là, le service technique vérifia encore une demi-douzaine d'autres ailes avant de convenir, bien malgré lui, que le défaut de solidité ne nous était pas imputable. Leurs vérifications ne fournirent pas la clef du mystère et l'on suspendit la fabrication en attendant une solution.

Quand l'armée eut avoué qu'elle ne savait comment expliquer la rupture de l'aile du D-8 en vol, je me trouvai en face de l'alternative suivante : résoudre le problème ou cesser la fabrication. Je pris donc une aile neuve parmi celles qu'on venait d'achever et je répétai moi-même l'expérience de la charge de sable dans notre

usine. Au fur et à mesure qu'on chargeait les sacs, les déformations de l'aile étaient soigneusement mesurées d'une extrémité à l'autre. Je découvris qu'avec l'augmentation de poids, l'angle d'incidence à l'extrémité des ailes augmentait de façon sensible. Je ne me souvenais pas d'avoir observé pareil phénomène sur les ailes-types comme je les avais d'abord établies. Il me vint tout à coup à l'idée que c'était l'augmentation de cet angle d'incidence qui causait la rupture de l'aile, car logiquement, la charge résultant de la pression de l'air au cours d'une descente rapide augmentait plus vite à l'extrémité des ailes qu'au milieu, du fait de cette augmentation de l'angle d'incidence.

C'était le renforcement du longeron arrière exigé par le bureau technique militaire qui causait une déformation inégale dans la longueur de l'aile supportant une charge. Le poids était plus grand à l'extrémité de l'aile qu'au milieu. La torsion qui en résultait provoquait la rupture de l'aile quand sa résistance était mise à l'épreuve au cours des manœuvres de combat.

Tout d'abord, le bureau technique militaire ne voulut pas céder, et consentit seulement à permettre que le longeron avant fût renforcé de façon à rétablir l'ancien rapport de résistance entre les deux longerons avant et arrière. Plus tard, on reconnut que les premières données étaient exactes.

On reprit la fabrication du D-8, qui ne causa plus aucun ennui. Mais le retard fut tel que ce dernier modèle de chasse figura à peine dans les combats du front, car juste au moment où l'usine en reprit la fabrication, la guerre se termina.

XIV

MA GUERRE DE LA MITRAILLEUSE

Tout en créant successivement les différents modèles de Fokker de combat, je modifiais le principe du premier mécanisme de la mitrailleuse synchronisée et j'avais aussi à soutenir une lutte constante sur ce front-là, car des concurrents qui s'en étaient arrogé le droit cherchaient à me souffler ce monopole rémunérateur. La première commande passée pour le mécanisme primitif devait servir à équiper trente mitrailleuses et être livrée en l'espace de deux mois. Comme elle donna toute satisfaction, d'autres commandes affluèrent aussitôt arrivant en véritables avalanches.

Pendant un certain temps, une petite installation dans l'usine de Schwerin permit de satisfaire à la demande. Tant que les mitrailleuses ne furent utilisées que sur les Fokker, nous pûmes nous en tenir là. Mais l'armée ne tarda pas à donner l'ordre d'en munir aussi les avions d'observation des compagnies rivales. Il fallut envoyer des mécaniciens et des ingénieurs dans les autres usines pour organiser la fabrication, ce qui fut l'origine de maintes difficultés. Mes concurrents tantôt essayèrent d'imiter mon dispositif, tantôt s'efforcèrent de prouver qu'on ne pouvait l'utiliser sur d'autres types que les Fokker. Au début, on fit des mécanismes différents pour chaque modèle de moteur et d'hélice, or ces modèles subissaient constamment de petites modifications assez

compliquées. Naturellement je défendais mes droits disant que l'affaire m'appartenait non seulement en tant qu'inventeur, mais aussi parce que je savais mieux que personne faire au fur et à mesure les adaptations nécessaires.

Si l'on estime que c'était là faire le chien du jardinier, il me semble que j'étais plus qu'excusable. J'invente une combinaison que chacun aurait pu découvrir tout aussi bien que moi. Puis, après un labeur considérable et des vols qui mettent mes nerfs à une rude épreuve, je parviens à tirer parti de mon invention. A ce moment-là seulement, les autres alléchés « rapploquent » non point parce qu'ils ont le moins du monde collaboré à la tâche, mais parce que ma prospérité leur met l'eau à la bouche. Telle est la situation dans laquelle se trouvent un jour tous les inventeurs, comme tout artiste et tout créateur. Rien ne me semble plus justifié que notre ressentiment à l'égard de ceux qui viennent braconner sur nos terres si nous sommes vraiment fondés à revendiquer le titre de premier inventeur.

Abordant le problème par son côté pratique, je compris que l'exploitation de ma découverte serait perdue pour moi, si je ne distançais pas toujours mes concurrents en perfectionnant sans cesse le mécanisme. Je combinai donc un dispositif meilleur. Au lieu de faire usage d'un système de cames, de tiges et de leviers actionnés par l'hélice, je décidai qu'il serait plus pratique de transmettre le mouvement du moteur à la mitrailleuse au moyen d'une tige flexible dépendant de l'arbre à cames dont le mouvement est moitié moins rapide que celui du vilebrequin. Un embrayage permettait, en libérant le mécanisme de

synchronisation quand on ne se servait pas de la mitrailleuse, d'éviter l'usure.

Cette modification rendit possible la standardisation partielle de l'agencement au moteur. Pour adapter le mécanisme à un avion quelconque, il n'y avait plus qu'à connaître le type du moteur et à déterminer la longueur de la tige flexible reliant le moteur à la mitrailleuse. Malgré cette grande simplification, les différents types de moteur étaient si nombreux et il y avait tant d'espèces de mitrailleuses qu'il fallut fabriquer tout un assortiment d'engrenages. Une série convenait au Mercédès et se trouvait actionnée par l'arbre à cames, mais il en fallait d'autres tout à fait différentes à l'usage des moteurs rotatifs. Aussi la fabrication restait-elle d'une complication irritante.

Enfin, toutes les mitrailleuses destinées aux avions devaient être expédiées à Schwerin pour subir les transformations nécessaires. Au début nous nous servions des mitrailleuses Parabellum à refroidissement par air qui avaient été mises au point pour les petites opérations d'infanterie et que l'on réserva ensuite exclusivement aux avions, car elles rendaient plus de services aux forces aériennes. Bientôt la fabrication ne put suffire à la demande. Pour remédier à cette insuffisance il fallut transformer le lourd engin d'infanterie à refroidissement par eau. En supprimant la chemise d'eau et d'autres pièces inutiles, nous disposâmes finalement d'une mitrailleuse qui ne pesait que cinquante pour cent de plus que la Parabellum. On nous la fournissait en quantités illimitées. Quand nos commandes devinrent assez importantes, l'usine de mitrailleuses travailla en plus

étroite collaboration avec nous en vue de cette adaptation, modifiant certaines pièces qu'il fallait changer pour pouvoir utiliser ces mitrailleuses sur les avions.

Le nombre des mitrailleuses nécessaires à l'aviation, malgré son importance, était si réduit par rapport aux énormes chiffres des commandes de l'armée que les usines refusèrent tout d'abord de fabriquer un modèle spécial pour l'aéroplane. Il était plus simple de nous laisser faire l'adaptation. Nous étions donc obligés après avoir transformé les mitrailleuses et changé les boîtes des gâchettes de les réexpédier aux divers constructeurs d'aéroplanes avec les embrayages et les tiges flexibles voulus. Quand le travail devint de plus en plus intense, l'autorité militaire exigea le transfert de la section des armements à Berlin, au voisinage de l'usine de Spandau qui fabriquait les mitrailleuses. L'ordre fut exécuté et cette compagnie distincte prit le nom de Compagnie allemande d'armements pour les aéroplanes. Au moment où l'usine déménagea pour s'installer à Reinickendorf, un des faubourgs de Berlin, elle fabriquait trois mille mécanismes par mois.

Les mitrailleuses que nous adaptions ne me satisfaisaient pas complètement. Elles étaient loin de la perfection. Elles s'enrayaient souvent quand le mécanisme pour une raison quelconque, fonctionnait mal, on pouvait remettre les choses en état assez vite sur le sol, mais il était plus difficile d'y remédier en vol quand les secondes étaient une question de vie ou de mort. Je jugeai donc nécessaire de trouver un agencement qui vînt compenser la plus grande difficulté de tir dans les airs. Sur les appareils d'observation, il était à peu près

impossible de fixer la mitrailleuse devant le pilote, à un endroit où il pût l'atteindre facilement. Généralement, on la plaçait le long du moteur. Pour aider le pilote à remédier à un enrayage, nous imaginâmes un levier opérant à longue distance avec lequel il pouvait recharger son arme mécaniquement quand elle s'enrayait. Nous fîmes aussi des mires spéciales pour compenser instantanément la grande vitesse de la cible et les positions extraordinaires dans lesquelles elle se trouvait placée quand elle approchait. Il y eut des compteurs pour indiquer le nombre de balles tirées de façon qu'un pilote emporté par son ardeur n'entrât pas dans la bataille désarmé.

Les pilotes se montraient parfois aussi exigeants que des *prima donna*, surtout en ce qui concernait leurs mitrailleuses. On effectua maintes modifications qu'ils nous suggérèrent, car leur opinion était toujours d'un grand poids quand il s'agissait de la facilité du tir. Richthofen, aussi grand chasseur de bêtes que d'hommes, demanda que le système permettant de déclencher le tir fût changé. Les commandes des premières mitrailleuses à embrayage se trouvaient placées au milieu d'une manette circulaire au-dessus du manche à balai. Le pilote déchargeait les deux mitrailleuses en enfonçant des boutons avec son pouce. Richthofen demanda que la détente se manœuvrât comme la gâchette d'une carabine. Son troisième doigt habitué à la gâchette obéissait mieux à ses nerfs que son pouce. Cette façon de tirer lui semblait plus naturelle, or on s'efforçait toujours de subordonner les manœuvres aux réflexes, car pendant les combats aériens le pilote, faute de temps, devait agir

sans penser. Ses réactions devaient être instantanées et justes.

La parole de Richthofen faisait loi, aussi avec son aide créa-t-on une nouvelle gâchette. Je ne trouvais pas ce changement bien important, mais pour lui faire plaisir et parce qu'une telle modification nous procurerait beaucoup de travail supplémentaire, je me déclarai tout prêt à suivre son conseil. Il fallut fabriquer immédiatement plusieurs milliers de nouvelles gâchettes de commandes de détentes pour les anciens avions, et nous les fournîmes tous, car nous avions conservé le monopole de ces pièces. Les appareils et les mitrailleuses changeaient si rapidement pour satisfaire aux exigences du front, que personne n'avait eu encore la moindre possibilité de marcher sur mes brisées. Avec l'avance que nous avions, la concurrence était désarmée en face de nous.

Il y avait alors soixante séries différentes d'embrayages que nous devions toujours avoir en stock. Chaque fabrique d'avions construisait quatre ou cinq modèles différents qu'elle équipait avec autant de moteurs différents, si bien qu'il devenait à peu près impossible d'être à même de fournir tous les embrayages différents. Une telle fabrication me semblait ridicule, car je n'ai jamais aimé les procédés compliqués quand de plus simples peuvent suffire. Pour remédier à cette diversité, je soumis à la direction des services techniques de l'armée un projet tendant à standardiser toutes les commandes de tous les moteurs; il n'aurait plus existé qu'un seul arbre de commande, tournant à une vitesse unique, une seule semelle pour

fixer nos embrayages, sur les divers moteurs. D'un seul coup, nous n'avions plus qu'un type unique d'embrayage, l'ajustage se trouvait simplifié et, d'une façon générale, nous supprimerions tous les ennuis, non seulement à l'usine, mais, ce qui était plus important, au front. En même temps nous parvînmes à limiter à deux les différents types de mitrailleuses. A mon grand soulagement, on ne me refusa pas la coopération nécessaire et j'entrevois que la besogne irait toute seule. Nous pourrions donc nous lancer dans la vraie production en série de cet unique embrayage et des pièces de rechange, et simplifier dans de telles proportions le mécanisme de tout le dispositif que les sergents mitrailleurs ne se casseraient plus la tête pour se tenir au courant des dernières finesses de mise au point. Nous ferions personnellement de grandes économies de temps, d'argent et de peine; mais les services de l'armement bénéficieraient encore plus que nous de cette innovation.

Je me desservis moi-même en rendant ce service à l'armée. La standardisation permettait à n'importe qui de fabriquer l'embrayage et l'importance des commandes rendait cette fabrication extrêmement rémunératrice. Je semblais avoir perdu tout d'un coup mon monopole. Les autres fabricants qui rôdaient autour de ce riche domaine depuis des mois, trouvèrent que le moment était venu d'entrer en ligne. Jusque-là la diversité de l'entreprise avait réussi à les tenir à l'écart.

Des amis intimes de certaines personnalités militaires appartenant au service des achats de la section de l'armement de l'aéronautique fondèrent une compagnie pour entreprendre cette fabrication. Ils firent tout

ce qui était en leur pouvoir pour que leur projet restât secret, mais je fus bientôt en possession de tous leurs plans.

Si cette Compagnie s'était fondée ouvertement et si on m'avait prévenu comme de juste pour me permettre de prendre les dispositions nécessaires en vue de cette concurrence, je ne me serais pas trouvé attaqué et en droit de me défendre étant donné les circonstances. En effet, à ce moment-là, nous livrions six mille mécanismes de synchronisation par mois, et j'avais acheté un outillage perfectionné à des prix de guerre pour accélérer la production; j'avais aussi commandé d'énormes quantités de matières premières. Sans m'envoyer au préalable d'avertissement officiel on me prévint qu'une grande usine de gramophones des environs de Berlin où l'on fabriquait des mouvements d'horlogerie pour les torpilles et les mines, allait être équipée pour la fabrication intensive de mes mécanismes. Une lettre de la section de l'armement militaire vint m'apprendre que notre commande mensuelle serait réduite de quatre-vingts pour cent, parce que, à partir d'une certaine date, l'usine de gramophones commencerait ses livraisons.

Sans même demander notre permission, cette usine s'était procuré des modèles de nos mécanismes synchronisés, et certains des meilleurs inspecteurs militaires avaient été rappelés de notre usine pour aller aider à mettre au point les procédés de fabrication de l'autre. La chose se trouva possible parce que l'ancien directeur de l'usine de gramophones avait fait partie du service d'achat de la section de l'armement militaire. Il était

de plus en plus manifeste que certains officiers de l'armement avaient contribué pour une large part au larcin de ce gâteau qu'ils s'attendaient à partager. L'usine de gramophones était équipée au mieux et on croyait qu'à l'aide de procédés modernes les mécanismes pourraient être livrés meilleurs et à un prix moindre que celui qu'on nous payait. Ses fondateurs avaient donc bien l'impression que j'allais me trouver dépouillé d'une bonne affaire et qu'ils prendraient ma suite.

Cette manœuvre sournoise éveilla en moi une ardeur belliqueuse. Je décidai que malgré leur influence, leur nouvelle usine, et d'autres atouts manifestes, je saurais m'opposer à leurs menées. L'autorité militaire m'avait remercié d'avoir inventé le mécanisme de la mitrailleuse synchronisée. On m'avait accablé d'éloges quand la standardisation que j'avais préconisée avait fait économiser à l'armée des millions de marks. Les pilotes du front se montraient reconnaissants, l'efficacité de leurs avions de combat ayant augmenté, et le travail d'entretien des mitrailleuses ayant diminué. Je croyais mériter plus que des remerciements. Mais, pour obtenir autre chose, il me fallait déjouer cette conspiration ourdie par un groupe de personnalités militaires qui se tenaient les coudes.

Pressentant que la nouvelle usine aurait plus de mal à mettre sa fabrication en train qu'on ne le prévoyait sur le papier, la première chose que je fis, fut d'annoncer à l'armée que je livrerais seulement la commande en cours d'exécution. Je déclarai que fabriquer pendant quelque temps une petite quantité de mécanismes pour me trouver ensuite exclus de l'entreprise ne pouvait

m'intéresser. Pour ce motif, j'abandonnerais immédiatement la fabrication, laissant le champ libre à mes concurrents. A partir de ce jour, je refusai les autres commandes.

L'armée pouvait faire passer un mauvais quart d'heure au fabricant qui n'exécutait pas les commandes qu'il avait acceptées. Mais fort heureusement il n'existait ni loi, ni règlement m'obligeant à accepter d'autres commandes. La chose était d'autant moins contestable que l'armée avait manifesté l'intention de fabriquer l'article elle-même, ou de se le procurer par d'autres moyens.

Assurément les officiers furent surpris de me voir subir cette défaite sans protester. S'ils avaient réfléchi, ils se seraient aperçus qu'une telle attitude ne répondait nullement à mon caractère. Mais mon apparente soumission endormit leur méfiance. J'avais capitulé plus vite qu'ils ne l'avaient escompté, toutefois ils avaient si bien combiné leur plan qu'ils n'envisageaient pas d'autre éventualité que celle de la victoire. Peut-être commençaient-ils déjà à se partager les bénéfices.

Pendant un mois, je jouai ce jeu. Mon dernier chargement de mécanismes avait été expédié. L'armée s'adressa alors à l'usine de gramophones pour ses approvisionnements. Là les choses ne s'étaient pas passées comme on l'avait prévu. Il était survenu des retards causés par des oublis vexants comme il en arrive toujours quand on met sur pied de nouvelles entreprises. Le moment de la mise en fabrication arriva, puis le temps passa et l'armée ne reçut toujours pas son contin-

gent de mécanismes. Bientôt on ne put douter qu'il faudrait encore six semaines ou deux mois avant de pouvoir accélérer la production de façon à satisfaire à la demande. La guerre continuait, on avait besoin de mécanismes. Que signifiait ce retard puisque Fokker les avait standardisés, et redoublait d'activité? Le front réclamait avec insistance. Les officiers commencèrent à s'alarmer.

Ils voyaient approcher tous les jours le moment où les avions en cours de fabrication seraient prêts à être expédiés sur le front. On n'aurait ni mécanismes ni mitrailleuses pour en faire des avions de combat. Le quartier général allait rechercher les causes de ce retard non pas discrètement, mais avec la brusquerie exaspérée qui caractérise l'initiative militaire. La responsabilité retomberait tout de suite sur les services de l'armement. On ferait une enquête et toute la conspiration serait découverte. On connaîtrait ainsi les liens étroits de l'usine de gramophones avec certains officiers. La comparution devant le conseil de guerre s'ensuivrait et justice serait faite promptement. Ceux qui étaient responsables ne s'en tireraient peut-être pas vivants. Le mot trahison embrassait alors une multitude de délits.

Quand mes concurrents vinrent me trouver, ils couraient. En proie à une vive frayeur, ils étaient prêts à faire n'importe quelle promesse. En essayant de voler de leurs propres ailes ils n'avaient réussi qu'à se placer sous une dépendance plus étroite que jamais. Ils ne pouvaient rien faire sans mon aide. Même si mes conditions avaient été dures, ils auraient été obligés de les accepter. Mais je ne tenais pas à la vengeance. Je vou-

lais simplement me protéger. J'étais parfaitement disposé à continuer la fabrication mais non pas pour une semaine ou pour un mois. S'ils voulaient changer la quantité mensuelle fournie ils seraient tenus de m'avertir au moins trois mois d'avance. En outre j'exigeais une commande non résiliable m'assurant six mois de travail sans modifier l'ancien prix.

Comme je comptais bien que la lutte finirait ainsi, je n'avais pas arrêté ma fabrication, mais je l'avais seulement réduite de moitié, je n'eus donc qu'à l'accélérer un peu pour remédier à son insuffisance.

Néanmoins, il était évident que l'usine de gramophones, quand elle marcherait bien, me ferait une sérieuse concurrence. Elle avait déjà reçu une commande qui absorberait la production de six mois. On lui avait accordé dans son contrat certaines garanties que je n'avais jamais été en mesure d'exiger. Bientôt je serais privé de mon affaire malgré cette victoire. Je n'étais nullement certain de voir les personnalités militaires contrariées dans leurs projets mettre à exécution leur contrat. Celui-ci était écrit, mais la procédure militaire avait violé de plus importants chiffons de papier. Tout prétexte serait bon pour refuser mes mécanismes qu'on déclarerait défectueux si j'insistais en invoquant l'engagement écrit. Des incidents de ce genre s'étaient souvent produits au cours de la guerre. Toute loi était martiale. Je tins conseil avec Heinrich F. Luebbe qui était mon principal ingénieur pour la mise au point de l'armement.

Je croyais comme Ulysse que les dieux aident ceux qui s'aident. Pour nous protéger en cette occurrence,

nous améliorâmes l'embrayage en enfermant toutes ses pièces et en le rendant à peu près indétraquable, puis nous imaginâmes un procédé de réglage tel que n'importe quel mécanicien peut l'ajuster en tournant une simple vis. Les mécaniciens spécialistes ne seraient plus nécessaires, considération qui aurait une grande influence sur les décisions du quartier général. Les hommes devenaient tous les jours plus précieux.

Dans le plus grand secret je fabriquai six mille mécanismes de ce modèle perfectionné sans en avoir reçu commande. Pendant ce temps, j'organisais toute l'usine de façon à fabriquer le nouveau modèle par grandes quantités livrables mensuellement. Je courais le risque que la section d'armement rejetât nos perfectionnements, mais je pouvais compter sur mes gaillards du front.

A l'instant précis où mon plus gros concurrent était enfin prêt à inonder le marché de mécanismes copiés sur mon ancien modèle, je présentai le nouveau; l'installant sur un certain nombre d'aéroplanes au front, je laissai les pilotes et les mécaniciens mener la campagne pour moi. Tous insistèrent par l'intermédiaire du quartier général pour avoir le modèle simplifié.

J'avais gagné la bataille. La section d'armement se trouva à la tête de stocks inutilisables d'une valeur d'environ deux millions de marks, tandis que l'usine de gramophones voyait son programme de production si soigneusement élaboré, réduit, s'en aller à vau-l'eau. La mienne, recevant toutes les commandes, marchait à plein rendement. Cette situation se prolongea jusqu'à la fin de la guerre qui se termina huit mois plus tard.

Après ces derniers progrès, la mitrailleuse synchronisée me semblait s'être enrichie de tous les perfectionnements possibles, mais j'avais l'habitude d'aller toujours de l'avant, et j'entrepris alors de réaliser la mitrailleuse entièrement actionnée par le moteur. Pendant les derniers mois qui précédèrent l'armistice, je poursuivis mon travail de recherches jusqu'à ce que j'eusse mis au point un modèle de mitrailleuse absolument nouveau, capable de tirer sept mille deux cents coups à la minute.

La mitrailleuse était actionnée par le moteur, de sorte que le tir et le chargement avaient lieu synchroniquement. Les enrayages se produisaient fréquemment à cause du rechargement automatique qui dépendait du recul. En outre six cents ou huit cents coups à la minute n'étaient pas suffisants. Les avions volaient à des vitesses tellement formidables qu'il était souvent impossible d'avoir un ennemi à portée pendant plus d'une seconde ou deux, ce qui permettait de tirer, dix ou quinze coups seulement.

Nous construisîmes donc une mitrailleuse avec douze canons montés sur un pivot.

La moitié de la chambre d'explosion de chaque canon était coupée et enlevée et celle-ci se trouvait fermée par une autre partie également pivotante placée en dessous.

La décharge avait lieu au moment où les deux parties du canon arrivaient en face l'une de l'autre. La bande contenant les balles avançait entre ces barilletts si bien qu'il n'était plus question de faire sortir les balles de la bande, de les introduire dans la chambre et de les en extraire une fois le coup tiré, opérations qui causaient

généralement l'enrayage. C'était une mitrailleuse extrêmement simple qui aurait été une arme terrible dans l'air. On venait de commencer les derniers essais quand la demande cessa. Théoriquement nous aurions dû livrer cette pièce aux Alliés, mais je ne le fis pas, je l'ai encore chez moi.

XV

LES AS

Les aviateurs allemands éprouvaient à l'égard de la mort un mépris qu'égalait seul leur amour de la vie, tant qu'ils étaient encore en possession de ce bien précieux. Ils faisaient preuve d'une telle insouciance en affrontant les risques de la guerre aérienne, que je me disais parfois qu'ils se rendaient à peine compte des terribles dangers auxquels on y était exposé. Pourtant l'illusion n'était pas possible, car chaque fois qu'ils partaient en chasse dans les nues, quelques-uns des membres de la *Jagdstaffel*¹ ne revenaient pas. Quand je les voyais à leur quartier général sur le front, ils plaisantaient et se divertissaient comme si l'ange de la mort n'était pas l'éternel guide de leur équipe, et quand ils venaient passer quinze jours de vacances à Berlin, ils menaient aussi joyeuse vie que s'ils n'avaient pas eu le moindre souci au monde. Bien entendu, il y avait des exceptions, dont était Richthofen. Ce dernier était calme, froid, ambitieux; il était né chef et ce fut le plus grand as allemand.

1. Escadrille de chasse.

J'ai connu intimement Richthofen, Bœlcke et Immelmann, le trio d'as de l'Allemagne; aussi intimement du moins que l'on peut connaître des hommes, qui, ayant si souvent vu la mort de près, ont appris à porter un masque pour qu'un instant de faiblesse humaine ne vienne pas trahir leur bravoure presque hypnotique. Tous trois étaient aussi différents que des hommes de même race peuvent l'être. Je les vis mourir l'un après l'autre, comme je l'avais prévu, sachant leur mort inévitable dans ce combat où ils affrontaient non pas un adversaire humain, mais le temps, le plus cruel ennemi qui soit. Jugeant leur courage d'après le mien, je l'estimais inégalable. Connaissant la précision de la mitrailleuse et de l'aéroplane manœuvrés par un pilote habile, calculant l'infime chance que j'avais de survivre à une campagne aérienne de quelque durée, moi, je n'aurais jamais eu le courage d'aller sus à l'ennemi. Tout homme qui allait combattre dans les nues, entraînait, dès que ses roues avaient quitté le sol, dans le domaine de la mort qui tôt ou tard le prendrait.

Max Immelmann fut, avec Bœlcke, le premier pilote allemand qui gagna « Pour le Mérite », la plus haute décoration dont on récompense la valeur militaire. Cette médaille, créée par Frédéric le Grand, était familièrement surnommée « le Max bleu » à cause de sa couleur et du nom de Frédéric. L'appellation française était due au fait que le fondateur de l'Empire allemand ne parlait que français. Immelmann était un adolescent sérieux, modeste, que les détails techniques de l'aéronautique intéressaient au plus haut point. Il était populaire; il fut d'abord plus connu que Bœlcke. Il vint à

Berlin après sa quatrième ou cinquième victoire et je l'emmenai à Schwerin pour lui faire visiter mon usine. Notre conversation ne roula guère sur les sujets abstraits, mais se rapporta exclusivement aux mitrailleuses (ce pilote était excellent tireur), à la tactique aérienne et aux qualités relatives des divers avions de chasse. Immelmann avait des yeux d'oiseau de proie, une stature peu élevée, mais son corps athlétique était capable de résister aux réactions nerveuses qui assaillent un pilote dès qu'il est seul avec son imagination. A aucun moment, il ne laissa entendre qu'il trouvait la bataille aérienne dangereuse. Il me parut absolument insouciant. Il remporta quinze victoires avant d'être tué, le 18 juin 1916.

La façon dont Immelmann périt reste à peu près aussi mystérieuse que la mort de Guynemer, qui n'a jamais été complètement expliquée. L'aéroplane d'Immelmann s'écrasa soudain sur le sol, alors qu'il volait dans le voisinage des lignes allemandes. On déclara d'abord que son Fokker de combat s'était rompu à une altitude moyenne. Cette version ne me satisfait pas, naturellement, et j'insistai pour examiner les débris de l'épave et déterminer les causes de sa mort. Ce que je constatai me donna, ainsi qu'à d'autres, la certitude que le fuselage avait été coupé en deux par les shrapnells. Les fils des commandes se trouvaient tranchés comme par des projectiles, les deux bouts, à la section, étant recourbés et non point étirés comme ils l'auraient été dans un accident ordinaire. La queue du fuselage fut trouvée à une distance considérable de l'appareil. Comme Immelmann survolait alors les lignes alle-

mandes, le corps aéronautique présuma que son monoplan, dont le modèle était relativement peu connu, et qui avait quelque ressemblance avec un Morane-Saulnier, avait été pris pour un avion français. Je parvins à en convaincre le quartier général au point que, sans faire connaître qu'Immelmann avait été descendu par l'artillerie allemande, chose qui aurait frappé d'horreur ses millions d'admirateurs, on n'osa pas attribuer la catastrophe à la faiblesse d'armature de son Fokker. L'aéronautique innocenta le Fokker, mais sans déclaration officielle; le public, lui, ne sut jamais rien de précis : on étouffa l'incident. Toutefois, cette enquête eut pour résultat l'envoi des croquis de tous les modèles allemands aux commandants d'artillerie pour éviter que pareille catastrophe ne se reproduisît.

Bœlcke, fils d'un maître d'école saxon, était un homme d'un tout autre type, bien qu'il fût, comme Immelmann, extrêmement intéressé par les détails techniques de l'art du vol et du combat aérien. Voulant l'arracher à tout prix à une mort inévitable, le Haut-Commandement l'éloigna du front après sa seizième victoire, en 1916, et l'envoya en Autriche, en Bulgarie et en Turquie comme instructeur. Mais les incessantes adulations dont il était l'objet lui devinrent si à charge qu'il demanda la permission de retourner à son poste. Il continua à triompher dans tous les combats, et ses victoires avaient atteint le chiffre de quarante quand il mourut, le jour où le lieutenant Bœhme vint heurter son appareil, en provoquant la rupture d'une aile. Le lieutenant Bœhme, fou de douleur et que l'on empêcha à grand'peine de se suicider, périt plus tard, au cours

d'un combat où son avion, touché, vint s'écraser sur le sol.

Bœlcke avait choisi l'aviation parce qu'il avait de l'asthme, ce qui lui interdisait tout effort pénible; il avait quitté les services de reconnaissance pour entrer à l'école d'aviation de Halberstadt. Au bout de sept semaines d'apprentissage, il devint pilote, et le 1^{er} septembre 1914, je le vis survoler le front occidental comme observateur. En juin 1915, on lui donna son premier Fokker monoplace, en même temps qu'à Immelmann, et il commença sa carrière d'as. Bœlcke avait du charme et une bonté qui se manifestait même à l'égard des ennemis qu'il abattait. Il passait une grande partie de ses loisirs à se rendre en auto dans les hôpitaux pour y reconforter ses adversaires blessés : il leur faisait toujours présent de cigarettes ou de quelque bagatelle en les quittant. Richthofen adorait Bœlcke, qui lui enseigna maintes de ses manœuvres. Richthofen rapporte le trait suivant : « Chose étrange, chacun de ceux qui approchaient Bœlcke s'imaginait être son seul véritable ami. J'ai connu une quarantaine d'hommes dont chacun était persuadé qu'il était seul à posséder l'affection de Bœlcke. Des hommes, dont Bœlcke ne savait même pas le nom, croyaient que celui-ci les avait en particulière amitié. Bœlcke n'avait pas un ennemi personnel. » Nul aviateur n'eut jamais une telle réputation de bravoure. Il mourut le 28 octobre 1916.

Richthofen, avec qui je me liai beaucoup, était un aviateur bien différent des deux précédents. N'ayant pas cette sorte d'habileté inconsciente dont étaient doués Bœlcke et Immelmann, il apprit lentement à

voler, fit une chute la première fois où il s'aventura seul et ne parvint à se rendre maître de son avion que grâce à sa remarquable force de volonté. A plusieurs reprises, il n'échappa à la mort que par miracle, avant d'arriver à savoir manœuvrer l'appareil indiscipliné dont il fit dans la suite un esclave obéissant. Prussien, fils d'une famille de Junker, Richthofen était imbu des préjugés des jeunes nobles. Il se livrait à des acrobaties dans ses divers aéroplanes tout rouges, qui devinrent célèbres sur tout le front occidental. Il défiait ses ennemis en paradant devant eux, et il acquit une renommée, qui, dès avant le combat, décourageait peut-être, dans une certaine mesure, ses adversaires.

A la fin, Richthofen devint un excellent aviateur, doublé d'un fin tireur, car il avait toujours beaucoup chassé le gros gibier. Mais alors qu'un grand nombre de pilotes volaient avec une sorte de courage innocent qui avait sa beauté, Richthofen volait en se servant de son intelligence et tirait parti de ses capacités. Il étudiait tous les problèmes de la guerre aérienne et il réduisait la part du hasard au minimum. Au début ses victoires étaient faciles. Choisisant un aéroplane d'observation, il piquait sur lui pour l'attaquer par l'arrière dépourvu de protection : il entamait la lutte en lui décochant une volée de mitraille, et il achevait sa besogne avant que les pilotes ennemis aient eu le temps de s'apercevoir du danger. C'est cette précision presque mécanique qui faillit être la cause de sa mort, en 1917, après sa cinquante-septième victoire. Richthofen lui-même a raconté ce qui lui était arrivé.

« Par une très belle journée, le 6 juillet 1917, je patrouil-

lais avec mes gars. Nous volions depuis longtemps déjà entre Ypres et Armentières et nous n'avions pas encore pris contact avec l'ennemi.

» Je vis alors surgir une formation de l'autre côté, et je me dis aussitôt : « Ces gaillards veulent traverser les » lignes... » Le vent ne nous était pas favorable, il soufflait de l'est.

» Je les regardai s'aventurer assez loin derrière nos lignes; puis je leur coupai la retraite. C'étaient de nouveau mes bons amis les grands Vickers... L'observateur se trouve à l'avant...

» Mon adversaire fit volte-face et accepta le combat, mais à une telle distance qu'on ne pouvait vraiment dire que c'était un combat. Je n'avais même pas préparé la mitrailleuse pour tirer, car j'avais encore beaucoup de temps avant de pouvoir entamer la lutte. A ce moment, je vis l'observateur de l'aéroplane ennemi ouvrir le feu, probablement sous le coup de l'excitation. Je le laissai tirer, car à une distance de trois cents mètres ou même davantage, le plus remarquable talent de tireur ne sert à rien. Impossible d'atteindre son but à une telle distance.

» Maintenant il se dirigeait vers moi et j'espérais réussir à passer derrière lui et à ouvrir le feu.

» Tout à coup quelque chose m'atteint à la tête. Pendant un moment tout mon corps est paralysé, mes bras pendent inertes, mes jambes s'agitent et ne m'obéissent plus. Le pire était qu'un des nerfs optiques avait été paralysé et que j'étais complètement aveugle. Je sens mon appareil qui tombe. A ce moment-là, je suis frappé par cette idée : « Voilà ce qu'on éprouve quand

» on périt abattu.» A tout instant je m'attends à ce que mes ailes se rompent; je suis seul dans mon engin; je ne perds pas conscience une minute.

» Bientôt je retrouve la maîtrise de mes bras et de mes jambes et je saisis le volant. Machinalement je coupe l'allumage, mais à quoi cela m'avance-t-il? On ne peut pas voler sans voir. Je me forçai à ouvrir les yeux, j'arrachai mes lunettes, mais malgré cela je ne pus voir le soleil. J'étais complètement aveugle, les secondes semblaient durer des siècles, je remarquais que je tom-
bais toujours.

» De temps à autre mon appareil avait rattrapé son équilibre, mais pour recommencer à glisser. Quand ma chute avait commencé, je me trouvais à une hauteur de quatre mille mètres et maintenant je devais être descendu d'au moins deux ou trois mille mètres.

» Je fis appel à toute mon énergie, et je me dis : « Il faut que je voie, il le faut : il faut que je voie. »

» J'ignore si ma volonté vint à mon aide en l'occurrence. En tout cas, je pus tout à coup distinguer des taches blanches et noires, et je retrouvai de plus en plus la vue. Je regardai le soleil, je pus le regarder en face sans éprouver la moindre souffrance. Il me semblait que je regardais à travers d'épaisses lunettes noires.

» De nouveau je redressai l'appareil et le ramenai à une position normale. Je continuai à glisser vers la terre. Il n'y avait que des trous d'obus au-dessous de moi. Puis la grosse masse d'une forêt m'apparut, et je reconnus que j'étais dans nos lignes.

» Si l'Anglais m'avait suivi, il aurait pu m'abattre sans difficultés, mais grâce à Dieu mes camarades me pro-

tégèrent. Au commencement, ils ne pouvaient s'expliquer ma chute.

» Je voulus atterrir immédiatement, car je ne savais pas combien de temps je résisterais encore à l'évanouissement...

» Je sentis que mes forces m'abandonnaient, tout devenait noir devant moi. Il était grand temps maintenant.

» J'atterris sans trop de difficulté en arrachant quelques fils téléphoniques auxquels je n'avais pas fait attention sur le moment... En descendant de mon siège je tombai sans pouvoir me relever...

» J'avais un trou de dimensions respectables, une blessure d'environ dix centimètres de longueur. A un endroit, de la grandeur d'un dollar, le blanc de l'os apparaissait. Mon crâne épais de Richthofen ne s'était pas laissé entamer par la balle. »

La nouvelle de cette chute fut cachée au public allemand, qui, dans son admiration superstitieuse pour Richthofen, le considérait comme un surhomme que la mort ne pouvait toucher. Un mois ne s'était pas écoulé qu'il était de nouveau en l'air, mais il ne fut jamais plus le même. Quelque chose lui manquait. On rapporte que sa mère disait : « Manfred a changé depuis qu'il a été blessé. » Il savait maintenant que la mort pouvait l'atteindre tout comme les autres et c'est une pensée avec laquelle il ne fait pas bon vivre quand on est aviateur. Le groupe Richthofen, comme l'appelaient les Alliés, était surnommée en Allemagne le « Jagdgeschwader » et se composait de cinq *staffels*¹ de cinq aéro-

1. Escadrilles

planes chacune. Vers la fin de la guerre il y eut trois groupes, et ils arrivèrent à compter quarante-huit avions. Ils se déplacèrent le long des lignes à partir de juillet 1917, allant partout où la mêlée était la plus terrible. Ce fut avec la *Jagdstaffel* II, l'ancienne formation de Bœlcke à qui Richthofen succéda, que le plus grand as allemand remporta les nombreuses victoires qui précédèrent la formation du groupe. Les avions alliés camouflaient leurs couleurs; au contraire, comme pour les braver, le groupe de Richthofen avait une couleur plus éclatante que le soleil. Son propre avion était rouge de l'hélice à la queue, et ceux de sa « *staffel* » particulière étaient rouges dans l'ensemble, mais avec de petites marques distinctives, telles qu'une queue bleue, un gouvernail blanc, un aileron noir, pour les différencier du « *Chevalier rouge* ».

Je vécus trois semaines avec la *Jagdstaffel*¹ Richthofen, qui se trouvait à ce moment dans le secteur d'Ypres. Dix ou douze officiers habitaient ensemble dans une jolie petite propriété belge. Ceci se passait peu de temps avant la mort de Richthofen; il commandait alors le groupe et avait de nombreux services à diriger, travail qui s'ajoutait à ses combats quotidiens. Les secrétaires couraient partout, les estafettes allaient et venaient toute la journée.

L'artillerie ne se trouvait qu'à une quinzaine de kilomètres en arrière des premières lignes, aussi quand le groupe avait reçu l'ordre de voler, je partais à peu près une heure d'avance pour aller au camp d'artillerie y

1. Escadrille de chasse.

suivre les combats aériens avec les puissants télescopes de repérage. Généralement les combats ne se passaient guère à plus de treize à seize kilomètres de là et dans un rayon de trois à cinq kilomètres dans le ciel.

Je passais des heures au poste de repérage de l'artillerie, et je voyais les batailles se succéder dans l'air; les *staffels* quittaient l'une après l'autre l'aéroport, décrivaient des cercles pour prendre de la hauteur, se rendaient au lieu de rendez-vous indiqué dans le ciel, et se formaient en groupe, avant de survoler le front en quête des escadrilles alliées. Richthofen volait toujours en tête, son avion était toujours le plus bas de toutes les escadrilles en V qui s'échelonnaient semblables à un troupeau d'oies aux couleurs fantastiques et étincelant comme des miroirs au soleil.

Des nuages de l'ouest surgissait un plus petit V d'aéroplanes alliés, puis un autre, et encore un autre, jusqu'à ce que toute la troupe rassemblée engageât le combat contre la formation allemande, et que le ciel bleu fût sillonné par les traits de leur vol.

Décrivant des cercles sans arrêt, piquant, filant à toute vitesse, faisant des loopings avec leurs moteurs qui ronflaient à plein régime, ces guêpes meurtrières crachaient leurs flammes redoutables à travers le disque scintillant de l'hélice. Les projectiles à la trajectoire de comète se manquaient de quelques centimètres dans ce tourbillon de bruit et de frénésie. Tout à coup, venant on ne sait d'où, deux aéroplanes lancés à deux cents kilomètres à l'heure se précipitaient l'un sur l'autre, sans avoir le temps de looper, de plonger ou de changer leur direction. Fracas! ils se confondaient, en

mêlant leurs ailes, s'étreignaient comme des amis après une longue séparation, jusqu'à ce que la pesanteur vînt les arracher malgré eux à cet embrassement pour les précipiter dans une chute vertigineuse vers la terre, à des kilomètres au-dessous d'eux, où ils allaient s'enterrer à deux mètres de profondeur. Peut-être étais-je le seul qui les eût remarqués. Les pilotes, raidis dans leur lutte acharnée, passaient d'une sensation à l'autre, à la vitesse d'un train express, volant, combattant, automates doués d'une habileté et d'une maîtrise suprêmes, en proie à une folie de massacre. Richthofen réussit une fois à s'approcher de la queue d'un ennemi; les balles qui traquaient celui-ci lui signifiaient déjà son arrêt de mort, quand son moteur s'arrêta; l'aéroplane dégringola à toute vitesse en vrille et ne se redressa que pour atterrir, fort près de l'endroit d'où nous assistions à toute la bataille. Nous sautâmes dans nos automobiles. Richthofen était reparti sur le front après avoir atterri le premier et serré la main de l'officier qu'il avait forcé à descendre et dont une balle avait percé la poche, déchiquetant un paquet de cigarettes, puis traversé la manche jusqu'en bas et troué la ceinture Sam Brown, pour ressortir sans le blesser. Nous examinâmes sa veste, qui aurait si bien pu devenir son linceul.

A notre invite, il prit place dans l'auto et nous le ramenâmes au champ d'aviation, où nous prîmes Richthofen, pour aller tous ensemble au Casino. Après un confortable petit déjeuner absorbé tout en devisant amicalement, je pris un film avec l'officier et Richthofen. Plus tard je me rendis acquéreur d'un morceau de tissu venant de l'appareil avec lequel Richthofen avait rem-

porté sa soixantième victoire. Le prisonnier fut ensuite conduit au quartier général, car il était contraire au règlement de le retenir davantage.

Pendant plusieurs jours nous suivîmes les combats de Richthofen. Souvent il remportait sans peine la victoire, en particulier quand il s'attaquait aux biplans maladroits. Sa tactique habituelle consistait à plonger sur leurs derrières, à remonter sous leur queue et à tirer de très près. Il était alors un pilote émérite et manœuvrait son avion avec une habileté consommée. Il usait rarement plus du quart de ses munitions sur un même aéroplane ennemi. Chacune des deux mitrailleuses avait de quoi tirer quatre cents coups. Quand les pilotes livraient des combats successifs, ils attendaient généralement de n'avoir plus de munitions pour rentrer à leur base.

Je crois qu'une des raisons pour lesquelles Richthofen demeura indemne pendant si longtemps était qu'il avait toujours su rester sur ses gardes quand il attaquait. Beaucoup d'autres as furent frappés par surprise au cours d'une lutte acharnée, tandis qu'ils pointaient leurs pièces sur l'ennemi. Richthofen menait toujours le combat en restant très près des avions de sa formation, auxquels il ne permettait pas de se débander, pour que chaque pilote se débrouillât tout seul, avant le moment où la mêlée devenait terrible, dans les cieux bouleversés. Il était un excellent instructeur et les jeunes pilotes qui faisaient preuve d'une adresse et d'un courage exceptionnels étaient envoyés à cette staffel pour s'entraîner. Pour commencer, il les emmenait assister de loin au combat, et leur interdisait formellement d'y prendre

part les trois premières fois. On avait en effet constaté que bon nombre de nouveaux pilotes se faisaient tuer à leur première bataille, n'ayant pas encore appris à être sur le qui-vive de tous les côtés à la fois.

Au retour de chaque combat, Richthofen réunissait des officiers en conférence et étudiait avec eux la tactique. A l'occasion il blâmait les pilotes qui se précipitaient trop vite à l'attaque ou qui se montraient trop enclins à quitter le champ de bataille avant la fin de l'action. Il était peut-être plus admiré qu'aimé, mais les autres pilotes éprouvaient pour lui un respect sans bornes.

Malgré son orgueil, le retentissement de ses victoires ne lui causait aucun plaisir particulier. Il ne se souciait nullement de la publicité, et, bien qu'il reçût des lettres de toutes sortes de gens, les épîtres de ses admirateurs le laissaient indifférent. Quand il assistait aux petites fêtes, la folle gaîté ne se déchaînait jamais, car les autres aviateurs se sentaient contraints en présence de leur chef.

Richthofen ignorait à peu près tout des aéroplanes quant aux détails techniques. Contrairement à Bœlcke et à Immelmann, il ne s'y intéressait pas, sauf quand il s'agissait de connaissances indispensables à sa sécurité ou à ses progrès.

Richthofen trouva la mort en combattant, le 21 avril 1918, vers midi, frappé par le capitaine Roy Brown, de la Royal Air Force. Brown pilotait un Camel Sopwith, Richthofen un triplan Fokker. Richthofen, dont toute l'attention était absorbée par un autre Camel qu'il allait abattre, ne dut certainement pas savoir d'où venait

le coup. Quand son avion s'arrêta près des tranchées alliées, à la lisière des ruines du village de Bailly-le-Sec, dans la vallée de la Somme, il était mort, tué par une seule balle qui lui avait traversé la poitrine, entrant par le côté droit et ressortant à gauche. Les aviateurs alliés vinrent jeter une lettre sur son ancien aérodrome. Le lendemain il fut enterré avec tous les honneurs militaires et les aviateurs alliés traversèrent les lignes pour laisser tomber une photographie de sa tombe, qui est en ma possession. En novembre 1925, on ramena son corps en Allemagne pour lui faire des funérailles nationales à Berlin, où le pays tout entier vint lui rendre les plus grands honneurs. Derrière la mère de Richthofen marchait le président Hindenburg, à la tête des milliers de gens qui suivaient le cortège.

Trois autres as, qui heureusement sont encore de ce monde, commandèrent les trois Jagdgeschwader qui patrouillèrent sur le front, à la fin de la guerre. C'était le capitaine Ernst Udet, ayant à son actif soixante-trois victoires, le capitaine Bruno Lærzer qui en comptait quarante-deux et le capitaine R. Gœhring qui en avait remporté vingt-six et qui succéda à Richthofen. Gœhring, qui commença sa carrière comme observateur de Lærzer, n'était pas un pilote aussi consommé que les deux premiers, mais la tactique n'avait pas de secrets pour lui. Depuis la guerre, il est devenu un homme politique influent, du parti national-socialiste. Lærzer, né pilote et soldat, aimait mener joyeuse vie quand il n'était pas absorbé par sa rude besogne de combattant aérien, et il a toujours gardé sa réputation de bon garçon dans Unter den Linden. Il continue à s'intéresser aux

choses de l'air, et contribue à l'organisation et au développement de l'aviation sportive. Udet, pilote de haute école, acrobate et excellent tireur, devint célèbre très jeune et est encore à l'heure actuelle le pilote allemand le plus réputé pour ses prouesses. Il fut au nombre des quelques aviateurs allemands qui montèrent le D-8; celui-ci à cause de son aile mince de monoplane et de sa grande vitesse avait été surnommé par les Anglais, ses adversaires, le « rasoir volant ».

XVI

ERSATZ

Ersatz est un mot qui signifie en allemand « qui remplace ». Au bout de deux ans de guerre, on l'entendait de plus en plus souvent. A la fin de la guerre, il était pour ainsi dire impossible d'obtenir de vrais aliments, de l'argent vrai, de vrais hommes, enfin quoi que ce fût de vrai en Allemagne.

La situation de notre usine qui se trouvait loin de Berlin, nous permettait de nous procurer plus facilement des vivres que les gens qui habitaient plus près de la capitale. En pleine campagne, au milieu des fermes, on en trouvait légalement ou illégalement. Quand les denrées commencèrent à se faire rares sur les marchés, les ouvriers passèrent le samedi et le dimanche à courir la campagne. Ils achetaient directement à des fermiers amis au mépris des cartes d'alimentation, car il était impossible d'exercer une répression en remontant aux

sources de ces approvisionnements. La contrebande des aliments devint une industrie très répandue. Le prix des œufs, de la viande, du jambon, du beurre, du sucre et d'autres produits de première nécessité suivit un cours aussi déterminé que le prix de l'alcool de contrebande aux États-Unis à l'époque actuelle. Pendant la dernière période de la guerre, la dernière année surtout, l'argent même, sauf quand on était extrêmement riche, ne vous permettait plus d'acheter des vivres, et les gens en étaient réduits à faire des échanges en nature.

Le pain fut la première denrée que l'on rationna, on réduisit la consommation de chaque famille à un nombre de grammes proportionné à celui de ses membres. Ensuite ce fut le beurre. La fraude commença aussitôt, des familles se firent donner des tickets pour des membres absents. Les gens qui pouvaient acheter leurs provisions en ayant recours à des moyens illégitimes n'utilisaient pas leurs tickets et les vendaient à des voisins moins heureux, la vieille loi de l'offre et de la demande fixait les prix. La probité et même la pudeur la plus élémentaire étaient oubliées au cours de cette lutte pour se procurer tous les aliments sur lesquels on pouvait mettre la main, car la loi de la vie se montrait encore plus implacable que dans les temps ordinaires où règne l'abondance.

Les ouvriers des usines d'armement étaient particulièrement favorisés en ce qui concernait les distributions de vivres, aussi pouvions-nous acheter en grandes quantités toutes les denrées essentielles pour notre personnel. Bientôt nous achetâmes des wagons de pommes de terre, de riz, de sarrasin, de conserves et à l'occasion de viande.

A la fin de la guerre, nous avions de véritables magasins d'épicerie où les ouvriers et leurs femmes pouvaient s'approvisionner à des prix inférieurs à ceux pratiqués sur le marché extérieur. Pendant quelque temps, le problème se trouva effectivement résolu pour notre personnel, mais en 1918, la ration des vivres fut réduite au point d'empêcher tout juste de mourir de faim. Le gain d'une semaine suffisait à peine à remplir modérément le garde-manger, et les denrées vendues satisfaisaient à peine les exigences de l'estomac.

La pénurie des vivres amena nos pilotes chargés des essais d'appareils à accomplir ce que nous appelions des « vols d'œufs ou de beurre ». Ils partaient pour de soi-disant vols d'altitude afin d'essayer les nouveaux avions. Une fois au-dessus des nuages, ils disparaissaient, tantôt simplement pour la nuit, tantôt pendant un jour ou deux. A mesure que les denrées se faisaient plus rares à Schwerin, ces « vols de beurre et d'œufs » devenaient plus fréquents. Les pilotes déclaraient toujours qu'après avoir volé assez longtemps dans les environs ils avaient été obligés d'atterrir, mais ces atterrissages forcés semblaient toujours se produire dans le voisinage de quelque ferme à l'aspect accueillant où l'on avait grand chance d'être reçu hospitalièrement. Ils y restaient aussi longtemps qu'on voulait bien les garder, puis changeaient une ou deux bougies et revenaient à Schwerin avec un stock de provisions dans leur carlingue.

Ces exploits se renouvelèrent de plus en plus souvent, tant et si bien qu'un pilote manqua à l'appel pendant trois jours. Craignant qu'il n'ait été entraîné au-dessus

de la mer Baltique, distante seulement de soixante-cinq kilomètres au nord, nous allions justement envoyer des camarades à sa recherche quand il revint. Du fait de sa longue absence tout le monde vint au champ d'aviation à l'instant de son retour, et on se précipita vers son avion pour savoir quelle avait été la cause de la panne. Notre sollicitude fut néfaste au principal objet de son voyage, entrepris pour rapporter en fraude un porc vivant, en plus des autres victuailles de choix habituelles. Le porc était si lourd qu'il avait été obligé d'attendre plusieurs jours pour avoir un vent assez fort pour décoller avec ce supplément de poids.

Cette expédition ne lui réussit pas. La compagnie confisqua sur-le-champ le porc pour compenser l'inquiétude qu'il avait causée à tout le monde. Le même jour, un groupe d'importants personnages militaires était venu de Berlin pour visiter l'usine. Parmi nos produits, nous exhibâmes le porc vivant et nous leur en fîmes présent pour le rapporter à Berlin. Ils furent ravis, mais ce cadeau eut des conséquences désastreuses pour nous, car désormais, toute délégation de l'armée se rendait à Schwerin en nourrissant les plus grands espoirs. Si vertueux que fussent les gens à d'autres égards, ils étaient prêts à tout pour manger.

Voilà quelle fut l'origine de l'habitude que prirent les compagnies d'aéroplanes, d'envoyer des « témoignages d'affection » (Liebesgaben) à chaque expédition d'appareils au front. La chose prit de telles proportions qu'elle devint une véritable charge pour notre firme. A mesure que la concurrence devenait plus vive, les quantités de sucre, de chocolat, de jambon et d'œufs,

de cigarettes et d'autres « délicatesses » augmentaient. C'était bien entendu une forme détournée de corruption, de quelque nom qu'on eût baptisé la chose.

La situation devint si critique que je fis faire une petite glacière qui avait l'aspect d'une mallette de gramophone. Je transportais dedans mes provisions de jambon, de saucisson, d'œufs et de beurre quand je faisais le voyage de Schwerin à Berlin, car il était à peu près impossible d'en obtenir dans un hôtel, même à des prix exorbitants. J'emportais mes provisions ordinaires dans une valise comme on emporte ses vêtements. Tous ceux qui en avaient les moyens en faisaient autant, parce qu'on n'était jamais sûr de trouver des vivres à l'endroit où l'on arrivait.

A coup sûr bien des vieillards et des enfants moururent à ce moment-là, uniquement par manque de nourriture. Je donnai des ordres à ma propriétaire pour qu'elle fît de la cuisine pour au moins dix ou douze personnes tous les jours afin de pouvoir donner un repas aux gens qui se trouvaient dans le besoin. En ce qui me concerne, je n'eus jamais de peine à me procurer des vivres parce que je pouvais les payer et ne m'y refusais pas.

Quand les gens de la marine et de l'armée eurent découvert la chose, je devins un hôte populaire. Saisissant le moindre prétexte, des personnalités importantes venaient conférer avec moi à Schwerin; le déjeuner, au moins, sinon le souper, faisait toujours partie du programme de ces séances.

Le problème de l'alimentation qui était naturellement le plus important, ne fut pas le seul qu'il fallut résoudre par la substitution des produits; il y en eut bien

d'autres. Les vêtements se firent rares, le prix des tissus de fil et de coton devint presque prohibitif, et le papier les remplaça chaque fois que c'était possible. Les serviettes, les uniformes légers, les souliers, les cordons, les bandages, tout ce qu'on pouvait faire ainsi, fut fabriqué en papier, et l'industrie de ces produits prit une énorme extension aussitôt créée. Pendant quelque temps, il fut impossible d'avoir des tissus de fil pour nos entoilages, nous achetâmes alors des provisions de soie, matière qui était moins rare.

La soie n'est pas d'un aussi bon usage que le fil ou le coton car elle n'est pas aussi résistante, et n'absorbe pas aussi bien le vernis. Soumise à une forte tension, elle craquait facilement, mais ne disposant pas d'autre chose, nous en employâmes des centaines de milliers de mètres. Naturellement les ouvriers en volaient à l'usine, parce que notre soie était de la plus belle qualité et parfaite pour faire des robes. Chaque fois qu'il y avait une réception à Schwerin soixante pour cent des femmes présentes portaient des toilettes de soie Fokker. Les métaux devenaient de plus en plus rares à mesure que la guerre se prolongeait, et il vint un temps où les pièces d'argent et de nickel furent au-dessus de leur valeur monnayée. Brusquement toute la petite monnaie disparut de la circulation, on la fondit pour des usages plus utiles. En outre le gouvernement réquisitionna toutes les espèces métalliques et imprima pour les remplacer des billets qui devaient servir aux échanges courants. Toutes les villes suivirent l'exemple du gouvernement, émettant de petits billets, mais il était difficile d'aller aussi vite que la dépréciation de l'argent-papier,

qui perdit toute sa valeur en tant que moyen d'achat, aussi, pour que les ouvriers puissent être payés en proportion, le gouvernement autorisa diverses industries à faire elles-mêmes des émissions.

Voici comment on s'y prenait : on devait déposer à la banque une somme d'argent comptant égale au montant des billets émis, de sorte que notre argent-papier se trouvait garanti par des réserves qui n'étaient pas fictives. Bientôt nos billets, comme ceux des autres entreprises industrielles saines, eurent plus de valeur que ceux du gouvernement ou de la ville. Nous imprimâmes des billets d'un mark, d'un demi-mark, de vingt-cinq pfennigs et de dix pfennigs. Muni de cet argent, notre personnel pouvait acheter à volonté dans nos différents magasins d'épicerie et bientôt les commerçants de Schwerin donnèrent la préférence à nos billets, seul l'or était plus apprécié qu'eux.

Les salaires montaient naturellement à mesure que la valeur de l'argent diminuait, si bien qu'un ouvrier qui gagnait cinq cents marks une semaine, en recevait mille cinq cents, trois semaines plus tard, mais n'avait en réalité pas plus d'argent. Il était courant d'avoir en poche plusieurs millions de marks papier avant mon départ d'Allemagne. Les pourboires étaient de plusieurs centaines de milliers de marks et avant 1924 qui marqua la fin de l'inflation, on les donna en millions. Une assiette de soupe se payait plusieurs millions et on n'obtenait plus un verre d'eau sans argent. Si l'on avait un paiement particulièrement important à faire, il fallait se rendre à la banque avec une valise au lieu d'un portefeuille pour emporter ses billets.

Les fermiers qui étaient en possession de l'unique marchandise de réelle valeur, les vivres, ne se séparaient pas de leur or et n'acceptaient que de l'or en paiement. S'il n'y en avait pas, ils troquaient leurs denrées contre des outils, du mobilier, ou d'autres choses dont ils avaient besoin, mais point contre des marks papier. Ils payaient leurs notes en grammes de beurre ou en kilogrammes d'autres produits alimentaires.

Comme l'État s'appauvissait de plus en plus, il passa la main au monde des affaires. Il fallut financer la guerre au moyen de *Reichsanleihe*¹ correspondant aux *Liberty loans*² américains. A la fin, les seules personnes qui purent ou voulurent fournir des fonds au gouvernement furent les diverses industries qui passaient des marchés pour les fournitures militaires. Aussi en signant un contrat de plusieurs millions qui vous assurait de gros bénéfices, vous preniez l'engagement tacite de reverser au trésor une part importante de ces bénéfices en souscrivant à ces emprunts. Le gouvernement bluffait et prétendait que ces contributions étaient volontaires mais en réalité les négociations des gros contrats comportaient toute une série de marchandages pour déterminer quel pourcentage des bénéfices reviendrait au gouvernement sous forme de *Reichsanleihe*. Ces derniers naturellement ne valaient plus rien à la fin de la guerre et à la chute du gouvernement. Beaucoup d'Allemands patriotes qui possédaient un petit capital et avaient souscrit aux emprunts de l'État se trouvèrent dans l'indigence à l'Armistice.

1. Emprunts.

2. Prêts volontaires.

Le gouvernement avait demandé aux femmes leurs colliers et leurs broches d'or, aux hommes leurs chaînes de montre; il leur donna en échange des chaînes de fer qu'ils portèrent avec fierté comme si c'étaient des croix de fer. Mais à la fin ils s'aperçurent que leur fortune n'était plus que du papier et leurs bijoux du fer. Il n'est point étonnant que bien des vieilles gens se soient suicidés.

XVII

L'ARMISTICE

L'Armistice signé, les grincements des machines qui ralentissent pour s'arrêter résonnèrent dans toute l'Allemagne. Les contrats passés pour toutes les livraisons à venir d'armes ou de munitions furent brusquement résiliés, mais pour éviter de jeter à la rue des centaines de milliers d'ouvriers, on accorda un certain délai à l'industrie pour terminer une partie des commandes en cours d'exécution. On donna l'ordre que les usines entreprisent aussitôt que possible la fabrication de produits répondant aux nécessités du temps de paix.

A ce moment-là j'avais ma fabrique d'aéroplanes de Schwerin, agrandie au point d'employer mille huit cents ouvriers, mon usine d'armements de Reinickendorf, une petite fabrique d'hydravions à Travemünde, sur la mer Baltique, et je possédais la majorité des actions des usines de moteurs Oberursel, près de Francfort, ce qui portait le total de mon personnel à six mille hommes. Cet ensemble d'entreprises constituait l'une

des sociétés de construction d'aéroplanes les plus importantes et les plus complètes d'Allemagne. Pour l'administrer, j'avais établi un siège central à Berlin, où résidait mon directeur général Horter. Reinhold Platz, qui était venu avec moi à Johannisthal comme ajusteur, était devenu à Schwerin mon bras droit dans les services d'expérimentation des aéroplanes; Luebbe l'était à Reinickendorf, à la tête de l'usine de mitrailleuses.

Les Alliés me portèrent alors un coup fatal, en stipulant dans une des clauses de l'Armistice que l'Allemagne aurait les ailes rognées pour l'avenir, et que tous les aéroplanes et moteurs militaires qu'elle possédait à l'heure présente seraient détruits. J'eus le contestable honneur d'être le seul constructeur dont l'aéroplane fût spécialement mentionné. L'article quatre, énumérant le matériel que l'Allemagne devait livrer aux Alliés, disait :

In erster Linie alle Apparate D-7. (En premier lieu, tous les appareils D-7.)

C'était une merveilleuse réclame pour les qualités de mon aéroplane, mais elle revenait trop cher. Elle entraînait la liquidation complète de mes compagnies, la destruction de l'œuvre de cinq années d'un labeur acharné poursuivi jour et nuit. C'était la perte d'énormes capitaux, tous placés en Allemagne où je comptais continuer mon entreprise en me lançant dans l'aviation commerciale. Il me fallait en outre autant que possible, trouver du travail pour les six mille ouvriers qui constituaient mon personnel, une fois mon activité paralysée par l'ordre reçu des Alliés. Le coup me mettait presque *knock-out*. Pendant quelques jours j'en restai tout

étourdi, puis je m'efforçai de trouver le moyen de parer à la catastrophe.

Je me sentis peut-être poussé à la résistance par la mention spéciale dont mes avions étaient l'objet dans les clauses de l'Armistice. C'était une provocation trop manifeste pour ne pas y répondre. En tout cas mon humeur belliqueuse de Hollandais me força à défier les Alliés : je n'obéirais que s'ils avaient assez de pouvoir et d'habileté pour m'y contraindre.

Je résolus de sauver de la destruction le plus grand nombre d'avions possible. J'appris qu'une commission alliée viendrait visiter nos usines et surveiller la destruction systématique des appareils et des moteurs jusqu'au dernier. Tous les Fokker en état de voler devaient être conduits par la voie des airs aux aérodromes indiqués. Parmi les pilotes militaires, beaucoup de vétérans qui s'étaient pris d'affection pour leurs avions désobéirent ouvertement aux ordres, en ces jours de tumulte et de révolte. Quelques-uns ramenèrent leurs appareils à Schwerin, d'autres les cachèrent dans des villages lointains, à l'abri de l'œil inquisiteur de la commission alliée. Le fait se répéta si souvent qu'un décret spécial vint rappeler aux pilotes les dures peines auxquelles ils s'exposaient en désobéissant ainsi. La célèbre discipline prussienne n'en imposait presque plus à ce moment-là, et le décret ne fut guère efficace.

J'explorai la ville et la campagne pour trouver des granges isolées, des caves inutilisées et d'autres cachettes secrètes où je pourrais mettre les moteurs et les avions. En peu de temps nous cachâmes ainsi plus de deux cent vingt appareils et de quatre cents moteurs.

Quand la commission se présenta à l'usine, il s'y trouvait encore, outre des quantités de matériaux, un grand nombre d'aéroplanes et de moteurs que le gouvernement avait achetés et laissés là pour être détruits. Les aéroplanes et les moteurs appartenant au gouvernement furent détruits séance tenante ou emportés, mais la commission quitta notre usine sans se douter que nous en avions enlevé au préalable un nombre bien supérieur.

Pour empêcher l'Allemagne de reconstituer rapidement une importante aviation militaire, tous les hangars de grande dimension furent ou démolis ou rendus inutilisables en coupant les poutres du toit et en l'étayant au moyen de piliers dressés au milieu des surfaces couvertes et des portes. Les hangars et les ateliers des aérodromes militaires furent rasés. On aurait pu croire que l'Allemagne, l'un des pays dont l'aviation a pris le plus important développement, ne volerait plus jamais.

Pour fournir du travail à mes ouvriers, nous avons fait divers essais qui aboutirent tous à des pertes d'argent. La construction des bateaux semblait une entreprise viable, et nous nous mîmes à faire des yachts, des canots automobiles et des canoës. Je crois que nous avons fait mille cinq cents canoës sur le modèle des canadiennes. Notre plus grande erreur fut de ne pas nous borner à quelques types de vente courante, mais de construire des bateaux de toutes les tailles et de toutes les sortes. En outre, d'autres usines, qui avaient modelé leur politique sur la nôtre au temps des aéroplanes, suivirent notre exemple et le marché se trouva bientôt inondé. Les canoës qui devaient se vendre mille marks ne trouvaient pas acquéreur à cinq cents marks.

Nous passâmes alors à la fabrication des balances de commerce et nous échouâmes lamentablement. Les vraies fabriques de balances se trouvaient aussi en avance sur nous que nous l'aurions été sur elles si elles avaient voulu transformer leurs ateliers en usines d'aéroplanes. Nous ne faisons que manger de l'argent et pourtant nous étions obligés de continuer. La révolution, qui avait éclaté le 9 novembre, deux jours avant l'Armistice, battait son plein et notre existence se trouvait absolument à la merci de dictateurs irresponsables. Pendant quelque temps il fut interdit de renvoyer des ouvriers sans le consentement des autorités locales. Chaque section de l'usine se trouvait gouvernée par un soviet d'ouvriers. A la fin ils comprirent que l'industrie allait tout droit à sa ruine, du fait de ces procédés contraires aux méthodes économiques. Néanmoins les choses continuèrent à aller de mal en pis. Nous avions peur de ne pas sortir vivants de l'aventure.

Des gardes révolutionnaires parcouraient nos usines. Ces personnages mettaient les banques au pillage et volaient tous les fonds. Plusieurs industriels de Schwerin qui essayèrent de protester furent aussitôt exécutés. Le télégraphe, le téléphone, les courriers n'existaient plus. Personne ne savait ce qui se passait dans toute l'Allemagne.

Aucune force de police n'assurait plus la sécurité publique. Je fus convoqué par le conseil des ouvriers, qui se réunissait dans un arsenal, et averti qu'il fallait que je fournisse plus d'argent ou que je serais fusillé. En leur expliquant que mon argent était à Berlin, je réussis à leur persuader que cela ne les avancerait à

rien de me fusiller. Par contre, s'ils me rendaient la liberté, j'enverrais chercher des fonds à Berlin pour faire marcher l'usine. Ils consentirent à contre-cœur à me laisser rentrer chez moi. Deux gardes furent chargés de me surveiller, car ils ne se fiaient pas plus à ma parole que moi à la leur.

Cette nuit-là, je revêtis l'uniforme du fils de ma propriétaire, après avoir fourré dans mes bottes des billets de mille marks, je me glissai hors de la maison en passant devant les deux gardes et descendis vivement la rue, où Waal m'attendait dans l'obscurité, quelques maisons plus loin, avec une motocyclette.

En un clin d'œil je fus en selle, et, quittant Schwerin à toute allure, je pris la direction d'un village distant de cinquante kilomètres et situé sur la ligne des express. Je filai à soixante kilomètres à l'heure en pleine nuit, n'osant pas allumer une lanterne, craignant à tout moment de rencontrer un obstacle et de me casser la tête, ou de tomber dans une patrouille révolutionnaire.

En arrivant au village, je cachai la motocyclette dans un jardin désert et je me dirigeai vers la gare, évitant d'attirer l'attention. Je n'y pénétrai pas, de peur d'être reconnu et appréhendé, mais j'attendis de l'autre côté des voies qu'un convoi s'arrêtât en gare. Vivement je me hissai sur un wagon. Une fois le village dépassé, je gagnai le fourgon à l'arrière en passant sur les toits.

Berlin, je le savais, était aussi en état de siège.

Craignant que les révolutionnaires de Schwerin n'eussent demandé à leurs camarades berlinois de m'arrêter, si je me rendais à l'Hôtel Bristol à mon arrivée, je restai caché, les premiers jours, dans la maison d'un ami. On

tirait tout le temps dans les rues. Je me tapis un jour dans les locaux hospitaliers de la Bibliothèque de l'État Prussien, quand les balles commencèrent à siffler dans *Unter den Linden*. Les gens redoutaient tous les jours de voir les révolutionnaires se mettre à piller les demeures des riches et faire le sac des banques.

La révolution avait commencé par une émeute de matelots à Kiel et les marins se trouvaient temporairement les maîtres de Berlin. Je m'arrangeai pour que quatre gardes de la marine veillassent nuit et jour sur moi.

Escorté de cette garde du corps, j'allai m'installer à l'Hôtel Bristol. Les marins restaient en sentinelle devant ma porte et m'accompagnaient partout dans la ville. Je leur payai une somme correspondant à dix dollars par jour pour leur protection, jusqu'à ce que le calme revînt et qu'un semblant d'ordre fût rétabli dans la ville.

Les deux gardes à qui j'avais échappé à Schwerin furent fusillés par leurs camarades furieux.

Les horreurs de la Révolution m'éprouvèrent davantage que toute la guerre. Je souffrais de dépression nerveuse. Je n'osais pas retourner à Schwerin, mais je restai en communication avec un petit groupe d'ouvriers fidèles qui faisaient plus ou moins marcher l'usine.

Découragé par la folle anarchie qui régnait partout, j'eus bientôt le désir de liquider de façon ou d'autre mes entreprises en Allemagne, à quelque prix que ce fût, et de retourner en Hollande. Je promis à un certain nombre d'ouvriers dévoués de les emmener avec moi s'ils m'aidaient. Rester davantage me semblait plus que de la démence.

XVIII

LE GRAND COMLOT DE CONTREBANDE

A la fin de la guerre, mes bénéfices dépassaient trente millions de marks. Si j'avais surveillé de près les résultats financiers de toutes les entreprises où j'avais des intérêts, j'aurais pu avoir le double. L'argent que je gagnais ne m'a jamais semblé un bien assez précieux pour m'inspirer le désir de renoncer au travail plus absorbant qu'exigent les découvertes et la fabrication, afin de réaliser le plus gros gain possible. Du moment qu'il y avait assez d'argent dans les caisses, je n'éprouvais pas le besoin d'en avoir davantage.

Quand j'évoque le passé, le fait que je quittai l'Allemagne en emportant moins d'un quart de la fortune que j'avais amassée ne m'affecte pas outre mesure. Plus tard je perdis encore une partie de cet argent, au moment de la dévalorisation du mark, dont la chute accélérée ne commença cependant qu'un an après mon retour en Hollande. De grands banquiers de Berlin, dont je ne pourrais divulguer le nom sans scandaliser l'opinion, m'escroquèrent deux millions de marks. Je perdis encore d'autres fonds en essayant de faire vivre une industrie qui déclinait, et en mauvais placements immobiliers ainsi qu'en devises, valeurs, emprunts et coupons étrangers. Mais le plaisir du risque et de l'aventure que me procurèrent les intrigues, les complots et les plans soigneusement dressés pour arriver à faire sortir

d'Allemagne ce fameux quart que je finis par sauver de la débâcle, me dédommagea amplement de toutes ces pertes.

La révolution qui fondit sur les Allemands, alors qu'ils étaient encore tout étourdis de leur défaite, causa a ruine de l'industrie et du commerce, mais en un certain sens elle me sauva. Je ne réussis à conserver cette si petite partie de mes biens que grâce au désordre qui régnait partout et parce que le gouvernement était réduit à l'impuissance et l'administration publique sens dessus dessous. Durant cette période, on n'obéit plus, ni à l'armée, ni au gouvernement, ni aux Alliés. Nous résolûmes de profiter de la confusion générale pour faire passer en Hollande les aéroplanes, les moteurs et tout le matériel que nous avions cachés.

Le projet que nous formions était en apparence insensé. La frontière était gardée non seulement par des patrouilles hollandaises, mais aussi par des patrouilles allemandes et alliées. Il était encore possible de faire passer secrètement un homme ou une automobile, mais nous voulions faire passer tout un convoi de matériaux et de matériel par la voie ferrée assurant les communications entre l'Allemagne et la Hollande. Wilhelm Hahn, chef de nos services d'expédition, qui avait fait ses preuves en veillant pendant quatre années de guerre au transport de nos aéroplanes jusqu'au front, organisa toute l'affaire et se chargea des négociations compliquées. Même aujourd'hui, en face du fait accompli, je peux à peine y croire, tant il paraît surprenant.

Chaque point du programme comportait d'innombrables difficultés. Il fallait en premier lieu se procurer un

nombre suffisant de wagons sans trahir notre projet, et c'était là tâche des plus malaisées. Tous les employés des chemins de fer savaient que nous n'avions nul besoin à ce moment-là de wagons pour faire des expéditions en Allemagne. A prix d'argent, en faisant appel à de vieilles amitiés, nous rassemblâmes, par tous les moyens possibles, les wagons. Puis on mit dans le secret une équipe, spécialement choisie à cet effet parmi nos vieux ouvriers et qui reçut mission d'agir vite.

Avec une armée de camions, cette troupe, travaillant jour et nuit, déterra un grand nombre des moteurs cachés qui attendaient dans leurs emballages, et les chargea rapidement dans des fourgons fermés. On plaça, par-dessus, tout le matériel qui pouvait tenir. Les portes furent fermées et scellées. Dans les wagons ouverts et plats on mit en dessous toutes sortes de pièces d'armement, et, par-dessus, des tubes de bois et d'acier; le tout fut recouvert de bâches.

Tout le convoi, qui se composait de soixante wagons, se trouvait clandestinement rangé sur des voies de garage, près de la gare de Schwerin. Il est impossible de cacher un fourgon dans la poche de son veston, encore moins soixante. Toutefois nous fîmes de notre mieux en les répartissant sur différentes voies. L'attention du monde se portait d'un autre côté.

Tous nos plans furent dressés et mis à exécution en une semaine, car il fallait agir vite. Hahn m'engagea à cacher au fond d'un des fourgons de grosses sommes d'argent, mais il me semblait impossible d'arriver à faire passer le chargement de contrebande en Hollande et je refusai. Les douanes allemandes et les délégués

alliés avaient donné des ordres formels, interdisant l'exportation de l'argent et des objets de valeur, et la commission alliée avait spécialement défendu de faire sortir du pays le moindre matériel de guerre. La surveillance devait être très active, surtout sur les grandes lignes, mais Hahn, pour qui la circulation ferroviaire n'avait pas de secrets, se chargea de conduire lui-même le premier convoi de l'autre côté de la frontière.

Il était déjà assez difficile de faire partir un long train spécial de Schwerin et de lui faire traverser la grande ville de Hanovre en ces jours de désordre, mais le plus dur était de passer à Saltzbergen, la dernière station allemande, et à Hengelo, la première station après la frontière hollandaise. Les chefs de train avaient été « vus » tout le long du parcours, bien entendu : aussi les voies allant à la frontière étaient-elles « graissées ». Mais le plus important fut encore d'acheter la complicité des chefs de gare de part et d'autre de la frontière, et celle des douaniers allemands. Heureusement pour nous, la révolution et la dépréciation de l'argent avaient à tel point diminué leurs ressources qu'ils se laissèrent plus facilement corrompre que de coutume. De plus, les Allemands ne tenaient naturellement pas du tout à obéir aux injonctions des Alliés et ils étaient tout disposés à fermer les yeux s'ils pouvaient le faire sans être inquiétés. En ce qui concerne les employés subalternes, nous arrivâmes assez facilement à nos fins, une fois qu'ils eurent reçu de nous l'assurance que nous agissions de connivence avec leurs chefs.

Nous avons convenu avec la douane que le train comprendrait soixante wagons, parce qu'ainsi il serait

trop long pour être rangé à la frontière sur les voies de garage, qui n'étaient aménagées que pour quarante wagons. Par conséquent, pour empêcher notre train d'interrompre la circulation sur la voie principale, on l'acheminerait jusqu'à Hengelo en Hollande.

Tout avait été combiné pour éviter les retards, de sorte qu'aucun inspecteur dont nous n'aurions pas obtenu la collaboration ne risquerait de s'interposer. Comme il était impossible de faire franchir la frontière à une locomotive allemande, on amena des locomotives hollandaises à la dernière station, à trente ou cinquante kilomètres dans l'intérieur.

Au moment où le convoi allait arriver à Saltzbergen, on prévint brusquement la patrouille allemande et alliée qu'on allait tenter de faire une importante expédition de contrebande dans une gare voisine, sur la frontière. Hahn avait mis sur pied toute une tentative destinée à masquer la nôtre et bien entendu elle devait être abandonnée dès que la patrouille, donnant dans le piège, aurait été dépistée. Une fois la route libre, notre convoi fila à toute vapeur et Hahn me téléphona d'Hengelo que le premier train arriverait bientôt à Amsterdam.

Nous nous tirâmes de la même façon d'une dernière difficulté, quand les douaniers hollandais vinrent inspecter le convoi à Hengelo. Hahn lui-même n'avait pas la moindre idée de ce que contenait le train au moment où il fallut payer les droits, cela d'autant plus que deux outrois wagons avaient été, à un moment donné, garés en Allemagne sur des voies latérales et définitivement perdus. Hahn évalua au petit bonheur la valeur du chargement.

Souvent nous eûmes recours à autre chose qu'à de l'argent, surtout en Hollande. Quand nous nous adressions à un employé subalterne, il demandait généralement une réduction de l'aéroplane Fokker. Les amateurs étaient innombrables, et Hahn affirmait qu'il réussissait aussi bien en offrant un modèle d'aéroplane qu'en proposant cent florins. Les autres cadeaux les plus demandés étaient les machines à coudre et les bicyclettes, et aujourd'hui encore, quand je retourne en Hollande, des employés de la douane, que je n'ai jamais vus, m'arrêtent pour me dire que leurs femmes se servent encore des machines à coudre que je leur donnai en 1919. Hahn ne m'a jamais soumis le compte détaillé des sommes qu'exigea cette corruption, car je lui avais dit de faire les listes lui-même, mais il nous en coûta environ vingt mille florins pour avoir la voie libre; toutes les espèces furent données aux Allemands.

Mon train avait donc pu passer. J'avais eu peine à croire à la réussite d'un tel tour de force, et je croyais encore moins qu'il pourrait être répété. Mais Hahn m'assura que la chose serait plus facile la fois suivante, et de fait, il avait raison. En effet les difficultés, au lieu de croître, s'aplanirent à peu près et nous fîmes passer en Hollande six trains, de soixante wagons chacun, avant d'en avoir terminé. La patrouille alliée ne nous surprit jamais, car chaque fois on la lança sur une fausse piste. Chaque fois nous lui laissions faire une prise insignifiante et elle ne se douta jamais qu'un butin beaucoup plus considérable franchissait au même moment la frontière à toute vapeur et se trouvait hors d'atteinte. Le dernier convoi qui roula sur la ligne comprenait

près de trente wagons plats chargés d'aéroplanes, recouverts de bâches sur lesquelles était imprimée en toutes lettres l'indication « Fabrique d'aéroplanes Fokker », car nous avions épuisé notre provision de bâches anonymes. Nous n'avions pas osé embarquer les aéroplanes sur les trains précédents, parce qu'on ne pouvait dissimuler leur forme.

Ces trois cent cinquante wagons emportèrent d'Allemagne plus de quatre cents moteurs 120 D-7 complètement ou à peu près complètement équipés, au moins soixante aéroplanes d'observation biplaces qui n'avaient jamais été réceptionnés pour le front, une vingtaine ou plus de D-8, sans parler des chargements de pièces de laiton et d'acier, de tubes de caoutchouc, de plaques d'aluminium, de vis, d'hélices, de matériaux de carrosserie et de mille autres petits accessoires qui entrent dans la fabrication des aéroplanes. Tout ce qui, à Schwerin, était transportable et valait la peine d'être enlevé fut chargé tant bien que mal dans la précipitation du moment.

A coup sûr il y eut du matériel volé en route, car nous ne pouvions pas nous arrêter pour rechercher les wagons perdus, ni faire appel à la police pour défendre notre bien. Plusieurs wagons de bois, nous le savons, furent perdus dans la bousculade. Mais je n'avais pas escompté que tout passerait en Hollande. Je n'espérais même pas que nous réussirions partiellement; or, en dépit de tous les obstacles, et contrairement à toutes les probabilités, nous déménageâmes le contenu de toute une usine, d'une des plus grandes usines d'aéroplanes d'Allemagne, d'un pays à l'autre, dans un laps de temps de six semaines.

Tout le monde, pour ainsi dire, en Allemagne, est convaincu que j'ai emporté mon argent par la voie des airs. Le jour de mon départ officiel de ce pays, la presse jaune imprima un dessin me représentant assis dans un aéroplane auquel était suspendu un grand sac étiqueté cent millions de marks. Je faisais des signes d'adieu à l'Allemagne de mon avion qui se dirigeait vers la Hollande. L'exacte vérité, c'est que je n'ai pas du tout emporté mon argent en aéroplane.

Bien au contraire, le gouvernement, les services des douanes et les contrôleurs des contributions furent dûment informés que je quittais l'Allemagne. Ma firme paya tous ses impôts de guerre jusqu'au jour de mon départ, après quoi je reçus une quittance officielle et la permission de quitter le pays.

Pendant la révolution, j'avais équipé un D-7 avec un second siège et un grand réservoir contenant de l'essence pour six heures, ce qui m'aurait permis de voler de Schwerin jusqu'en Hollande d'une seule traite, mais j'étais gardé de trop près pour pouvoir utiliser cet appareil pour m'échapper. Les autorités révolutionnaires voyaient d'un œil indifférent sortir d'Allemagne une quantité d'aéroplanes qu'il aurait fallu détruire de toute façon, mais il n'en était pas de même d'énormes sommes d'argent; aussi ma personne était-elle l'objet d'une rigoureuse surveillance. La seconde place de mon avion était destinée à la jeune fille à qui je m'étais fiancé, six mois avant l'Armistice. J'avais résolu de l'emmener en Hollande et de l'épouser là-bas, parce que je ne voulais pas reconnaître la nationalité allemande qui m'avait été imposée; chose que j'aurais dû faire si je m'étais marié

en Allemagne, car je ne possédais alors pas d'autres papiers que ceux qui m'avaient été envoyés par l'armée allemande.

La future madame Fokker était la fille du général Kurt Ernst von Morgen, qui avait été commandant en chef sur le front occidental, puis sur le front russe. Bien des ennuis me furent épargnés grâce à son influence, et il m'aida fort souvent à sortir de situations difficiles. J'avais rencontré Elizabeth von Morgen tandis que je faisais du yachting sur le Wahnsee, petit lac proche de Berlin, sur les bords duquel son grand-père possédait un immense domaine.

Après nos fiançailles, je l'emmenai de temps à autre dans cet aéroplane, mais on nous surveillait de trop près pour que mon projet d'évasion par la voie des airs eût la moindre chance de réussir.

Tandis que j'attendais une occasion favorable, l'argent perdait tous les jours de sa valeur; mes placements mobiliers subissaient le même sort; je n'avais plus qu'une chose à faire : convertir mes marks-papier en possessions quelconques d'une valeur intrinsèque. Les gens qui se trouvaient dans la même situation que moi achetaient des biens immobiliers. Comme à ce moment-là je ne comptais pas quitter définitivement l'Allemagne, j'acquis pour la somme de un million de marks un superbe hôtel dans le voisinage du Tiergarten, à côté de l'Esplanade Hôtel actuel; il appartenait à un ancien directeur de la banque de Dresde, qui me céda en outre son mobilier comprenant toute une collection de bronzes et de tableaux que je possède encore. Quant à l'immeuble, il fut vendu plus tard à mon insu, tout à fait

arbitrairement, par des agents du fisc, qui, appliquant une loi d'escroquerie, en tirèrent quatre cent mille marks, au moment où les marks ne valaient presque rien.

J'achetai également toutes les espèces étrangères offertes sur le marché, dollars, livres, francs, pesos, liras, florins, bref, tout ce qui n'était pas de l'argent allemand. Il n'y avait plus ni cours déterminés, ni opérations régulières; les transactions avaient lieu partout, même dans la rue. Je négociai aussi l'achat de milliers de coupons par l'intermédiaire de deux courtiers, sans être sûr d'ailleurs de pouvoir jamais les encaisser. J'en eus bientôt plusieurs valises pleines, qui s'ajoutèrent à celles contenant des dollars américains et des livres anglaises en billets de banque. Je me trouvai bien embarrassé pour mettre en sûreté tous ces papiers facilement négociables. Les banques n'offraient aucune garantie à cause des temps troublés où nous vivions, et pourtant c'était là l'unique façon de se procurer une valeur réelle sans attirer l'attention. J'en confiai un peu à des amis dont j'étais sûr, mais j'en plaçai la plus grande partie, dont je fis quatorze paquets cachetés, dans le coffre-fort d'une Croix-Rouge étrangère, grâce encore à des amis. En ayant ainsi recours à divers procédés, je réussis à convertir tout mon capital liquide, ou à peu près, en billets étrangers.

On m'apprit qu'il était possible au moyen d'un petit tour de passe-passe légal d'opérer un transfert de fonds par l'intermédiaire des grandes banques qui faisaient des affaires avec l'étranger. Mais il fallait pour cela s'en rapporter à l'honnêteté des banquiers. Je n'aurais certes

pas dû m'y laisser prendre, pourtant je ne refusai pas l'offre de deux banquiers qui se faisaient fort d'effectuer un tel transfert. Ils devaient prendre cinq pour cent pour l'opération. Ils achetaient des marchandises en Allemagne, les exportaient en Hollande, les y revendaient et déposaient l'argent dans une banque hollandaise. J'acceptai leurs propositions quand ils m'assurèrent que ce procédé était légal et sûr. Un de ces financiers occupe aujourd'hui une situation extrêmement importante dans le monde des affaires, l'autre est en prison.

La banque elle-même, m'expliqua-t-on, ne pouvait se charger de pareille tâche, mais les directeurs en question la mèneraient à bien, grâce à leur influence personnelle et aux facilités que leur donnait leur situation à la banque. Je leur remis donc, sans reçu, deux millions de marks, qui devaient être versés à mon compte en Hollande, moins cinq pour cent. Plus tard, quand j'arrivai en Hollande et que j'essayai de réclamer l'argent, on me remit à un an. Finalement je n'obtins rien du tout. Je ne pus même pas poursuivre mes gaillards, car la transaction, je le découvris par la suite, était illégale.

Pendant que mes banquiers devaient être en train de s'occuper de mes deux millions de marks, j'eus l'idée d'une autre combinaison et j'achetai dans ce but un yacht de vingt-huit mètres à Travemünde, sur la mer Baltique, où j'avais installé pendant la guerre une petite fabrique d'hydravions pour répondre aux besoins de la marine. J'avais l'intention d'embarquer un jour une partie de mon argent sur le yacht et de faire voile pour la Hollande. Afin de donner le change, car tous mes faits et gestes étaient surveillés, je prêtai le yacht à mon

futur beau-père, le général von Morgen. Plusieurs fois il s'en servit pour faire de petites croisières en fin de semaine, tandis que je mûrissais encore un autre projet pour faire sortir ma fortune d'Allemagne.

Le ministre de la légation hollandaise refusa tout net de me venir en aide en usant de ses pouvoirs. Toutefois mes démarches incessantes ne restèrent pas vaines. D'autres personnes finirent par me révéler comment je pourrais expédier mon argent en Hollande, où j'en aurais besoin pour organiser mon industrie.

La circulation était, paraît-il, toujours très active sur la ligne d'Allemagne en Hollande, car beaucoup d'administrations étrangères avaient le privilège de se servir de la valise diplomatique. On m'assura qu'une valise où je mettrais presque uniquement des espèces étrangères en petits et gros billets parviendrait à la Haye, où elle me serait remise dans un certain bureau. On m'indiqua la date exacte à laquelle se ferait l'expédition et je pris mes dispositions pour partir par le même train et pour que mon yacht levât l'ancre pour la Hollande quelques jours plus tôt.

A cet effet, je me rendis en auto à Travemünde, avec une quantité de valises et de sacs comme si j'allais passer la fin de la semaine sur mon yacht. On chargea rapidement le tout à bord, le yacht se mit en route précipitamment. Je croyais pouvoir me fier à mon capitaine; il avait gagné avec moi bien des courses sur le yacht de six mètres où il me servait d'équipage; mais je me demandais tout de même si j'avais raison de lui confier plusieurs millions de marks et des coupons d'une valeur de plusieurs centaines de milliers de marks. Il aurait

pu si facilement mettre le cap sur la Suède ou le Danemark et vivre dans l'aisance tout le reste de sa vie : car je n'aurais eu aucun moyen de rentrer en possession de ma fortune. C'était une chance à courir et je ne saurais à quoi m'en tenir qu'au bout de cinq ou six jours.

Je revins en toute hâte à Berlin et j'achetai la plus vieille et la plus minable des valises que je pus découvrir, car elle devait faire le trajet avec les bagages de quelque légation, et passer pour celle d'une cuisinière, qui, pour une raison quelconque, se rendait en Hollande. Comme les charnières et la serrure étaient en triste état, je la ficelai après l'avoir emplie de billets. Puis je la remis à mes nouveaux amis, espérant que tout irait pour le mieux.

Là-dessus je payai tous mes impôts, je me fis délivrer une quittance par les employés des contributions, certifiant que j'avais acquitté toutes les taxes dont j'étais passible, puis j'obtins une autorisation de départ en due forme et je pris un billet pour voyager dans le train qui emportait les malles de la cuisinière. Je n'aperçus pas ma valise quand je me promenai du côté de la salle des bagages, soit qu'elle se trouvât dans les sacs plombés de la valise diplomatique, soit qu'elle ne fût pas là. Je vécus dans une angoisse atroce jusqu'au passage de la frontière, me demandant si j'avais été joué. Puis j'assistai au déchargement des bagages de la légation à la douane, tremblant de peur jusqu'au moment où les employés décidèrent de ne pas ouvrir la valise diplomatique. Pendant le reste du parcours, jusqu'à Amsterdam, je ne pus fermer l'œil, car il y avait quatre cent mille dollars en bonnes espèces dans cette valise

de cuisinière; pour une fois, l'argent me causa un réel tourment.

A l'arrivée, je ne vis même plus les colis et j'en fus réduit à me persuader à moi-même que tout se passerait comme il avait été convenu. J'attendis des heures et des heures à mon hôtel sans recevoir le moindre message; je me représentai cent fois la valise découverte après avoir été retirée des sacs. Je la voyais, tombant par erreur entre les mains de la cuisinière, qui était ravie en découvrant qu'elle avait hérité une fortune d'un million de florins du seul fait de son voyage de Berlin à la Haye. Après une seconde nuit blanche et divers appels téléphoniques pour savoir ce qu'était devenue « la valise de M. Franklin », appels qui ne m'apportèrent aucun renseignement rassurant, je reçus tout à coup un avis, du concierge d'une agence de la Haye. Une valise y attendait M. Franklin, elle lui serait remise s'il venait la chercher tout de suite.

Quand j'arrivai quelques minutes plus tard dans la loge, mon cœur fit encore un saut dans ma poitrine à l'instant où j'aperçus la valise sous une petite table. Les deux serrures avaient sauté et seule la ficelle maintenait encore les deux côtés de la valise séparés par une fente d'un centimètre et demi qui aurait permis à la première personne venue d'y introduire la main et de s'approprier une petite fortune. Je m'attendais presque à la trouver vide; je la pris vivement, l'embrassant presque, quand on me la plaça sur les bras, car on ne pouvait même plus la prendre par la poignée. Je glissai précipitamment un billet de vingt florins dans la main du concierge et courus à mon automobile qui m'attendait dehors.

Dans la voiture je vis que quelques-uns des paquets s'étaient défaits quand les sacs du courrier avaient été bousculés par les hommes d'équipe, mais rien n'avait été enlevé. Personne n'avait fait la moindre attention à cette vieille valise minable, qui, aux yeux du portier, ne devait même pas représenter la valeur du pourboire qu'il avait reçu.

Je me rendis ensuite au Helder, port situé à cinquante kilomètres d'Amsterdam, en quête de mon yacht que je comptais y trouver, mais je ne l'aperçus nulle part. Un jour s'écoula après la date fixée pour son arrivée, et aucune voile ne se montra à l'horizon. Le dernier jour où le bateau pouvait encore arriver, si le capitaine n'avait pas décidé de s'arrêter au Danemark ou en Suède, une terrible tempête se mit à sévir. Le chenal donnant accès au port entre les îles est extrêmement dangereux; il l'était doublement pour mon capitaine, qui avait à naviguer dans des eaux inconnues pleines de bancs de sable. Même s'il s'acquittait fidèlement de sa tâche, il y avait des chances pour qu'il allât donner dans les hauts-fonds. J'allai me coucher, ce soir-là, n'ayant plus qu'une bien piètre opinion de l'honnêteté des humains, mais le lendemain matin, à huit heures, on me téléphonait du Helder à mon hôtel d'Amsterdam qu'Auguste venait de jeter l'ancre. En me voyant accourir, le capitaine me lança un coup d'œil d'intelligence et me montra du geste les valises bien arrimées dans la cabine.

Je déposai toutes les espèces et les coupons dans une banque d'Amsterdam, mais plusieurs mois s'écoulèrent avant que les comptes puissent être définitivement réglés. Certains des papiers que j'avais achetés ne

valaient rien du tout, et il fallut des années pour encaisser le montant de certains autres que j'avais payés en bon argent comptant.

Mon départ ayant déchaîné les protestations véhémentes de la presse jaune, qui publiait des dessins représentant « l'envol du capital », le gouvernement allemand me réclama tout à coup une somme de dix-huit millions de marks représentant diverses taxes soi-disant dues. Je ne me rappelle pas exactement sur quoi se fondait cette réclamation extravagante qui était d'autant moins légitime que j'avais eu soin d'acquitter toutes mes redevances avant de quitter l'Allemagne; toujours est-il que je fus sommé de m'exécuter. J'avais perdu la plupart de mes papiers importants dans le tohubohu de la révolution d'après-guerre, je ne pouvais donc pas prouver combien j'avais dépensé d'argent en essayant de continuer à faire marcher mes usines, ni combien j'en avais perdu du fait de la chute du mark. Mais je prévoyais que, si je voulais un jour retourner en Allemagne, il me faudrait bien régler ce différend. Le contrôleur des contributions déclara que tout ce que je possédais en Allemagne en domaines, usines et tous autres biens visibles resterait sous séquestre tant que je n'aurais pas payé cette taxe de dix-huit millions de marks.

L'Allemagne, en récriminant aussi violemment contre l'exportation de ce qui me restait, c'est-à-dire du quart de l'argent que j'avais si péniblement gagné, négligea le fait que ces fonds me permirent de fournir du travail à cent cinquante Allemands que j'avais emmenés en Hollande. En outre, la crise financière avait atteint en Alle-

magne une telle acuité, que ma fortune, qui diminuait rapidement, aurait, si je l'y avais laissée, fondu entièrement, sans que personne en retirât le moindre avantage.

Après quelques atermoiements, j'entrai en pourparlers avec le ministre des Finances, qui m'invita à revenir en Allemagne pour régler la question, mais je refusai, car je me défiais plutôt des autorités allemandes. Je proposai Amsterdam, mais on me répondit que des négociations officielles ne pouvaient avoir lieu en pays étranger; toutefois les délégués voulaient bien se rendre à la frontière. Le lieu du rendez-vous fut un petit restaurant d'Oldenzaal situé sur le territoire hollandais comme je l'avais exigé. Mes deux conseils et les trois envoyés du ministre des Finances (au nombre desquels était Matthias Erzberger, chef du Centre, qui devait être assassiné plus tard) conférèrent sans arrêt pendant deux jours avant de tomber d'accord sur une somme de six millions de marks payables en cinq ans, à moins que je ne voulusse me libérer par anticipation. A ce moment-là la chute du mark n'était pas aussi rapide qu'elle devait l'être un an plus tard, à l'époque où Erzberger était ministre des Finances, et je trouvai plus avantageux d'acquitter cette dette de six millions de marks avec quelques milliers de florins, plutôt que de risquer qu'une nouvelle loi ne vînt réviser la valeur des dettes en cours de paiement.

Une telle loi fut en effet votée plus tard. De cette façon j'acquittai encore ces impôts supplémentaires sans difficultés et j'eus ainsi la faculté de séjourner en Allemagne à ma guise.

Je revenais dans mon pays avec une fiancée, une fortune, et j'avais toujours pleinement droit à ma nationalité hollandaise. Je projetai d'entreprendre, aussitôt après mon mariage, une croisière de trois ans et de faire le tour du monde dans un schooner trois-mâts que j'avais acheté et qui m'attendait au Danemark. La perspective de ce voyage enchantait ma femme et nous attendions avec impatience ces jours d'heureux loisirs.

Néanmoins l'administration, qui s'ingénie en Hollande comme dans tous les pays, à compliquer les choses, me suscita mille difficultés à cause de la fausse nouvelle de ma naturalisation allemande, allant jusqu'à en référer aux ministres des Affaires étrangères et de la Justice qui refusèrent d'intervenir « craignant des complications diplomatiques »; de sorte que sans l'intervention du prince Hendrik qui me connaissait, et vint à mon aide en l'occurrence, j'aurais dû attendre des mois, sinon des années, avant d'obtenir mes papiers et de me marier.

Mais, pendant les derniers préparatifs, je commençai à me demander ce que j'allais faire de ces deux cent vingt aéroplanes, de ces quatre cents moteurs et de tous les autres matériaux emportés en contrebande. En outre j'avais encore à régler en Allemagne certaines questions financières qu'il fallait étudier sérieusement, sans compter mes placements en Hollande dont je devais également m'occuper. Avant même que j'eusse le temps de m'y reconnaître, j'avais déjà mis sur pied une nouvelle entreprise en Hollande avec un capital initial de sept cent cinquante mille florins. Un personnel de mille cinq cents hommes travaillait pour mo

et pendant les trois années qui suivirent, années que je devais consacrer à mon voyage de noces autour du monde, je vendis pour huit millions de dollars d'aéroplanes, au lieu de naviguer.

Le premier problème que j'eus à résoudre fut l'emmagasinage, car cette immense armée d'aéroplanes ne pouvait être serrée dans un grenier. Je découvris quelques hangars disponibles dans les docks de la Standard Oil, à l'abri de tout risque d'incendie, et j'y cachai momentanément le tout. Mais ceci n'était que le premier pas, et il fallait me hâter si je ne voulais pas que tous mes modèles fussent périmés.

Je devais sans attendre créer ma Compagnie hollandaise. Bien des petits pays neutres avaient été privés pendant si longtemps d'unités aériennes qu'un vaste marché se trouvait prêt à absorber tout ce qu'on lui offrirait. La situation était telle en Hollande que le gouvernement en avait été réduit à commander deux cent vingt aéroplanes et deux cents moteurs à la Compagnie automobile Spyker, parce qu'aucun des alliés ne pouvait lui en fournir. L'usine Spyker fabriquait à ce moment-là des voitures de luxe et elle se lança dans la fabrication des aéroplanes avec la confiance que donne l'ignorance.

Cette firme n'avait aucune expérience en la matière, pas plus qu'elle ne disposait du matériel et du personnel nécessaires, aussi les inspecteurs de l'armée refusaient-ils ses aéroplanes au fur et à mesure qu'elle les construisait. Les moteurs mêmes ne marchaient pas d'une façon satisfaisante. Quand j'arrivai en Hollande, l'usine se trouvait dans une situation critique : elle avait deux

cents moteurs en cours de fabrication et aucun ne serait accepté par le gouvernement. Les aéroplanes étaient déjà démodés et ne soutenaient pas la comparaison avec ceux que j'avais rapportés d'Allemagne.

J'essayai tout d'abord de vendre directement mes appareils au gouvernement, mais tout les crédits avaient été affectés aux marchés passés avec la Compagnie Spyker. Toutefois le gouvernement se rendrait bien volontiers acquéreur de mes aéroplanes, si le contrat en question pouvait être résilié. Cherchant dans cette direction, j'appris que la firme Spyker se trouvait dans une impasse; elle allait perdre des millions. Je lui proposai alors cette solution.

Mes aéroplanes allemands, que j'avais crus, à un moment donné, tout à fait perdus, représentaient maintenant un bénéfice net. Le prix que le gouvernement hollandais s'était engagé à payer pour les aéroplanes Spyker était fort élevé, et permettait la combinaison suivante; la firme Spyker pourrait se rembourser ses pertes et mes avions me seraient payés un prix satisfaisant, sans que le gouvernement dépensât une somme supérieure à celle envisagée tout d'abord.

Au cours des négociations avec le ministre de la défense, le secret de cette énorme opération de contrebande se trouva dévoilé; le Service d'Information des Alliés à Amsterdam eut vent de l'affaire. Comme la Hollande était un pays neutre, on ne pouvait agir directement. Mais une compagnie d'aéroplanes anglaise, qui me faisait concurrence pour vendre son stock de guerre périmé, et qui avait à ce moment une grande influence en Hollande, se mit en campagne. Les autorités mili-

taires du corps de l'aéronautique préconisaient l'achat de mes avions, aussi les accords furent-ils rédigés tout de même et je croyais déjà le marché conclu, puisqu'il n'y manquait plus que la signature du ministre de la Guerre, lorsque, quelques heures avant l'accomplissement de cette formalité, l'ambassadeur d'Angleterre à la Haye vint rendre visite au ministre et lui déclarer que l'achat d'aéroplanes Fokker serait considéré comme un « acte hostile ».

Je n'avais pas jugé utile de dire au gouvernement hollandais que ces aéroplanes et ces moteurs avaient été fabriqués en Allemagne, mais la firme anglaise avait bien su le découvrir. Un des moyens de vérifier la provenance de ces moteurs consistait à en savoir les numéros. On essaya de circonvenir une de mes secrétaires, qui me prévint qu'elle avait reçu des propositions d'un délégué du Service d'Information des Alliés. Il lui avait demandé le nombre des moteurs envoyés d'Allemagne et la liste de leurs numéros, dans le but de prouver que ces moteurs auraient dû être livrés aux Alliés par le gouvernement allemand. Je dis à la secrétaire de jouer au plus fin avec l'agent. Nous lui donnâmes une liste de tous les numéros des moteurs, mais c'étaient de faux numéros. Elle reçut la récompense promise, et l'agent s'en alla content. Mais, quelques semaines plus tard, il revint nous annoncer, tout déconfit, qu'il avait perdu sa place parce qu'on avait découvert, par d'autres sources, que les numéros que nous lui avions indiqués étaient faux. Il nous suggéra alors de l'employer, puisqu'il savait tout ce que tramait contre nous le Service d'Information, et nous l'engageâmes.

Je réussis tout de même à convaincre le gouvernement hollandais, que les aéroplanes et moteurs de contrebande n'avaient jamais appartenu au gouvernement allemand, mais étaient bel et bien à moi, ce qui était la vérité. Mais le marché ne fut dûment conclu qu'au bout de onze mois, et après de nouvelles et importantes concessions de ma part. Je vendis par la suite le reste de mes avions à d'autres pays qui se trouvaient dans la même situation que la Hollande.

XIX

L'ESSOR FINAL

Quand la guerre se termina, la plupart des inventeurs continuèrent dans le monde entier à songer uniquement aux exigences de l'aviation militaire. Mais alors que j'étais encore en Allemagne, notre usine avait construit le premier aéroplane à cabine, type vraiment commercial, le F-2, et je l'avais secrètement expédié en Hollande par la voie des airs, piloté par Waal.

Presque tous les fabricants convertirent tout simplement les aéroplanes militaires qui leur restaient en engins commerciaux passables.

Les passagers devaient se hisser dans des carlingues élevées à l'aide d'un escabeau et se trouvaient exposés pendant le trajet à toutes les intempéries. En fait la première ligne aérienne commerciale créée en Hollande utilisa des Haviland ainsi modifiés.

Je prévis qu'il nous faudrait des aéroplanes plus confortables, si nous voulions inciter les civils à faire usage

de ce mode de locomotion, en payant leurs places. Le F-2, qui transportait cinq passagers dans une cabine fermée leur offrait une banquette de trois places et deux fauteuils, ainsi que d'autres commodités. Aussitôt que la ligne hollandaise mit en service de tels avions, les autres entreprises durent suivre son exemple. Je crois que je puis à juste titre prétendre que j'ai ouvert la voie au développement de l'aviation commerciale en Europe. Sans cette initiative, les transports aériens du vieux continent n'auraient disposé pendant fort longtemps que d'un matériel militaire camouflé.

Quand j'eus mis sur pied ma compagnie hollandaise, *Nederlandsche Vliegtingen fabriek N. V.* qui vendait le reste de mes aéroplanes de guerre et fabriquait en même temps le nouveau modèle commercial, je me trouvais bientôt à la tête de la troisième grande industrie de Hollande. Quand la reine Wilhelmine le sut, elle me décerna successivement deux médailles, *Ridder der Orange Nassau Orde*¹, et *Gouden Medaille voor Voorwardheid en Vernuft*². Je les ajoutai à celles que j'avais reçues en Allemagne, *Eiserne Kreuz* (Croix de fer pour l'industrie) et la *Mecklenburg Militär Verdienst Kreuz*³.

Je pris part alors avec succès à la première exposition aéronautique internationale qui eut lieu après l'armistice à la Haye, puis l'année suivante j'envoyai au Salon de Paris deux appareils.

Peu de temps après, le corps de l'aéronautique américain, après avoir essayé au champ d'aviation de Dayton

1. Chevalier de l'ordre d'Orange Nassau.

2. Médaille d'or du courage et du mérite.

3. Croix du mérite militaire du Mecklembourg.

Wright quelques D-7 et D-8, acheta plusieurs des derniers modèles que j'avais mis au point en Hollande. Au nombre de leurs achats figurait l'avion Macready-Kelly, qui effectua le premier vol transcontinental sans escale.

Pendant une période de trois ans, je livrai pour sept cent cinquante mille dollars d'avions à l'armée et à la marine, avant qu'on ne songeât à me demander de fonder une usine aux États-Unis pour triompher de l'opposition de certains fabricants américains qui ne voulaient pas que l'armée achetât des aéroplanes à l'étranger. Pour répondre à cette invite, je m'embarquai pour l'Amérique en 1922 et j'y créai la Société aéronautique de l'Atlantique. Frank Ford et George Davis des constructions mécaniques Ford, Bacon et Davis furent avec le major Lorillard Spencer mes premiers associés. Nous reçûmes pour débiter une commande de l'armée qui demandait l'adaptation du fuselage d'acier des Fokker au moteur cent chevaux de Haviland. C'est ainsi que le fuselage métallique Fokker se fit connaître en Amérique. Il a été depuis adopté partout. Pendant quelque temps nous vécûmes de petites commandes tandis que j'organisai mon entreprise sur une base solide en prévision du grand essor de l'aviation auquel je m'attendais. En 1925, j'amenai aux États-Unis le premier aéroplane tri-moteur qui fit sensation dans le monde des constructeurs et fournit à Ford l'occasion d'une initiative de plus. Quand je montrai cet appareil à M. Ford et à son fils Edsel pendant le raid de sécurité de 1925, ce dernier l'apprécia à un tel point qu'il l'acheta plus tard pour l'expédition scientifique du comman-

dant Byrd au pôle nord et je crois qu'il le conserve maintenant au musée Ford des aéroplanes historiques.

En 1927, j'eus le plaisir de voir des avions Fokker survoler le monde entier ou peu s'en faut. Les lieutenants L. J. Maitland et A. F. Hegenberger franchissaient le Pacifique de San-Francisco à Hawaï, le contre-amiral Byrd avec un équipage de trois hommes effectuait la traversée de l'Atlantique tandis que Van Lear Black, qui périt récemment non dans les airs, mais sur son yacht, se rendait d'Amsterdam aux Indes orientales néerlandaises piloté par G. J. Geysendorfer et J. A. Scholte. Trois ans plus tard, presque jour pour jour, à Roosevelt Field, je saluais à son arrivée le commandant d'escadrille Charles Kingsford Smith alors qu'il achevait le premier tour du monde aérien dans le vétéran des tri-moteurs Fokker, la Croix du Sud.

Chose vraiment curieuse, Kingsford Smith ne parvint même pas à vendre son aéroplane historique un prix convenable, alors que pas plus de sept ans auparavant, le Smithsonian Institute avait placé dans ses salles, le Fokker T-2, après le premier vol transcontinental sans escale de Macready et Kelley. Les temps changent encore plus vite que les aéroplanes.

Ceux que cela intéressera trouveront à la fin de ce livre un appendice donnant la liste de tous les vols Fokker remarquables, avec toutes les indications requises.

La réputation des Fokker qui n'a cessé de croître est due avant tout à leur construction offrant toutes garanties : jamais je n'ai voulu bâtir et ne bâtirai un appareil ne donnant pas satisfaction sur tous les points. Je n'ai jamais visé à créer l'avion commercial ou militaire

le plus rapide, ou le plus léger, ou le meilleur marché, mais à la longue mes aéroplanes se sont toujours signalés par leur résistance et leur solidité, et ont toujours répondu à tout ce qu'on exigeait d'eux.

J'ai d'ailleurs toujours tenu à piloter moi-même mes avions, dont je me sers comme d'autres se servent d'automobiles ou de yachts. La dimension, la hauteur, la place de chaque pièce de l'aéroplane doivent être déterminées par des raisons précises et seule la pratique vous permet de vous instruire, car tout bon aéroplane est le résultat d'une infinité de compromis avec la théorie aéronautique.

D'autre part quand je reviens après avoir effectué un voyage dans un de mes avions, je sais quelles sont les difficultés que comporte la tâche des mécaniciens qui l'entretiennent, quelle est l'appréciation du pilote, et quel est le jugement des passagers sur le confort et les inconvénients. Je suis resté assis dans l'avion, j'en suis descendu, j'y suis remonté, et j'ai observé les autres et étudié mes propres réactions et je dois dire que j'ai toujours été prêt à critiquer mes propres créations. Rien de ce que j'ai fait ne m'a encore vraiment satisfait. Personne n'a encore trouvé autant de défauts que moi à un de mes avions.

Le succès du Fokker joint à l'essor extraordinaire de l'aviation me contraignit bientôt à envisager la création d'autres entreprises, mon usine de Hollande malgré son développement croissant ne pouvant suffire aux exigences de la demande qui allait toujours en augmentant; plusieurs constructeurs du continent en étaient tributaires pour des modèles brevetés. J'étais venu aux États-Unis avec l'espoir d'y créer une industrie qui

déploierait son activité dans le monde entier. Comme j'étais à peu près seul à la tête de mon entreprise, et nullement entravé par des conseils d'administration composés de membres ne connaissant pas grand'chose aux problèmes spéciaux relatifs au développement de l'aviation, ma compagnie américaine se trouvait bien organisée et en état de se développer régulièrement. Mais les dirigeants militaires m'avertirent qu'il était de toute importance pour moi d'avoir des commanditaires américains.

Le fait que j'étais un étranger, travaillant avec des capitaux étrangers, ayant des intérêts à l'étranger, semblait ne point leur agréer et pendant la période de prospérité et de hausse générale, au moment où un véritable Niagara de millions se déversait dans les caisses de mes rivaux, je compris qu'il serait impossible de réaliser l'œuvre que j'avais conçue sans disposer de capitaux plus importants que ceux que mes gains pourraient me fournir dans un court laps de temps. Aux États-Unis, il est rare que l'on puisse créer une entreprise exclusivement avec l'argent gagné.

Plusieurs groupes de financiers m'offrirent leurs apports et des sociétés existantes me firent des propositions d'association. Mais je cherchais des commanditaires qui auraient des intérêts dans des compagnies dont l'activité se trouvait liée à celle de l'aviation et qui assureraient ainsi un débouché à ma production. Sur ces entrefaites, je conclus un accord avec un groupe d'industriels de Wheeling pour fonder une fabrique là-bas. Ils désiraient vivement avoir une nouvelle usine qui viendrait contrebalancer le déclin de leurs aciéries.

Au bout de peu de temps, l'usine de Wheeling fabriquait des tri-moteurs de transport pour dix passagers, et en sortait un tous les cinq jours.

Peu après je m'affiliai encore aux « Universal Air Lines » et aux « Pan American Airways », j'acceptai en outre la commandite d'un groupe qui était à la tête des Western air transports.

Enfin désireux d'assurer à notre entreprise un développement mondial, nous recherchâmes l'alliance de la General Motors dont le prestige et le succès ne pouvaient que servir l'aéroplane Fokker. Je pus alors mettre au point le F-32, le plus grand avion de transport utilisé en Amérique et en service sur la Western Air Express.

La crise financière est venue entraver cette merveilleuse expansion, actuellement on piétine sur place, mais les résultats déjà atteints fortifient ma confiance dans les promesses de l'avenir. Aux États-Unis fonctionnent quotidiennement des lignes aériennes, transportant le courrier et les voyageurs : leurs parcours réguliers représentent plus de cent soixante mille kilomètres. Pendant le second semestre de 1930, les services aériens américains n'ont eu à enregistrer qu'un seul accident fatal pour une distance parcourue de seize millions de kilomètres — ces seize millions de kilomètres représentent quatre cents fois la circonférence de la terre.

Il est facile de comprendre la satisfaction que j'éprouve quand je vois des aviateurs hors ligne tels que Byrd, Bennett, Balchen, Kingsford Smith, et tant d'autres, voler à la conquête de la gloire en effectuant des vols de longue distance avec des avions portant mon nom.

Je suis fier de penser que j'ai contribué à établir

la première liaison et ensuite un service aérien régulier entre la Hollande et ses vastes colonies, entre ma patrie et le pays où je suis né, séparés l'un de l'autre par douze mille neuf cents kilomètres.

Quand mon esprit se reporte sur l'Amérique, il m'est agréable de voir que l'on emploie une telle quantité d'aéroplanes construits par moi sur tant de grandes lignes aériennes et que ceux-ci franchissent journallement les océans, les monts, et les jungles, en participant aux services du plus grand réseau aérien du monde, les *Pan American Airways*, reliant les États-Unis aux Indes Occidentales et à l'Amérique du Sud.

Quand, sur un terrain tout autre, un grand nombre de Fokker employés par les *Western Canada Airways*, survolent les étendues glacées du Canada septentrional.

La *Boeing Air Transport* et le *Transcontinental Western Air Express* fonctionnent pour ainsi dire sans anicroche, et allongent tous les jours la liste de leurs admirables records de sécurité et de vol. De même, en Europe, les lignes aériennes ont pris définitivement rang dans les réseaux réguliers de transport.

L'avenir des transports aériens semble plein de promesses, les lignes aériennes se développent, la demande du matériel augmente. Pendant les années qui se sont écoulées depuis la guerre, mon usine hollandaise a pris naissance et est devenue une vaste entreprise dont les ingénieurs font des modèles pour quatorze usines différentes pourvues de licences dans autant de pays. Les Fokker sont actuellement en service sur à peu près quarante lignes aériennes différentes et volent dans toutes les parties du monde.

Quand j'évoque le petit garçon que j'étais avec sa chaise de cuisine et ses modèles en papier et en bois, il me semble que j'ai fait beaucoup de chemin. Mais si je regarde vers l'avenir, il me semble que mon œuvre représente à peine un début.



APPENDICE

LISTE DES GRANDS VOLS ACCOMPLIS SUR AVIONS FOKKER

PREMIER RAID TRANSCONTINENTAL SANS ESCALE

Le premier raid transcontinental sans escale de New-York à San Diego eut lieu les 2 et 3 mai 1923. Les lieutenants John A. Macready et Oakley G. Kelly couvrirent 4 055 kilom. en 26 heures 50 minutes dans le Fokker militaire T-2, équipé avec un moteur Liberty de 400 chevaux. Cet avion de transport qui enlevait une charge de 5 500 kilogs., était un des deux appareils que l'armée américaine m'avait achetés en Hollande avant la création de mon usine aux États-Unis. Le T-2 se trouve maintenant au Smithsonian Institute avec un D-7 capturé sur le Front.

AMSTERDAM A BATAVIA

Le premier vol d'Amsterdam à Batavia effectué par la K. L. M. fut entrepris le 24 novembre 1924. Le parcours de 16 090 kilom. fut couvert en vingt-sept jours, l'habile pilote Van der Hoop était aux commandes. L'appareil était un Fokker F-7, muni d'un moteur Rolls Royce de 360 chevaux. C'est actuellement la plus longue des lignes aériennes, elle fait le voyage en dix jours.

RECORDS DE CHARGE

Le 16 juillet 1925, un Fokker D-13 piloté par Mr. Grisé a battu quatre records mondiaux en faisant 263 kilom. à l'heure sur le parcours de 100 kilomètres avec des charges de 250 et de 500 kilogrammes, et 265 kilom. à l'heure sur le parcours de 200 kilomètres.

Le 27 juillet 1925 avec un Fokker F-7a, le même pilote a battu de 3 heures, 3 minutes, 3 secondes les records d'endurance mondiaux avec des charges utiles de 1 000 et de 1 500 kilogrammes.

RANDONNÉE FORD DE SÉCURITÉ, 1925

Le premier F-7-3m, avec lequel Byrd alla plus tard au Pôle, se classa premier dans la randonnée Ford de sécurité en 1925.

VOL DE BYRD AU POLE NORD

Vol du commandant Byrd au Pôle Nord avec le pilote Floyd Bennett le 9 mai 1926. Pour ce vol de 15 heures, l'avion s'envola de King's Bay, Spitzbergen, atteignit le pôle et revint, couvrant environ 1 900 kilom. par une température de 20 degrés au-dessous de zéro. L'avion construit en Hollande était le premier Fokker à 3 moteurs, et le premier de tous les aéroplanes tri-moteurs que l'on réussit à mettre au point, il était muni de moteurs Wright de 220 chevaux. Des skis lui tenaient lieu de roues. Il avait une charge d'environ 4 540 kilogs. Il est maintenant au musée des aéroplanes historiques Ford.

COPENHAGUE A TOKIO

Le capitaine Botved, un Danois, effectua le trajet Copenhague-Tokio par les Indes et retour par la Sibérie entre les mois de mars et juin 1924, avec un Fokker C-5 Lorraine. Le trajet du retour, 10 395 kilom., fut effectué en 9 jours en 72 heures de vol effectif.

VOL MILITAIRE A HAWAÏ

Vol des lieutenants Maitland et Hegenberger à Hawaï, les 28 et 29 juin 1927, couvrant 3 800 kilom. en 25 heures, 15 minutes, de l'aéroport d'Oakland en Californie au champ d'aviation de Wheeler, Oahu. L'aéroplane était un tri-moteur Fokker C-2, avec des moteurs Wright. Il établit un record de vol transocéanique. Quand il aura fait le service régulièrement pendant 3 ans il sera placé au musée d'Honolulu.

TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE PAR BYRD

Le vol transatlantique du commandant Byrd, de Bernt Balchen, Bert Acosta et du lieutenant George O. Noville, fut effectué du 29 juin au 1^{er} juillet 1927, de Roosevelt Field à Ver-sur-Mer (France), en 43 heures et 21 minutes. L'aéroplane, spécialement construit pour ce vol, était un tri-moteur Fokker équipé avec des moteurs Wright, qui décolla avec une charge de plus de 6 800 kilogrammes.

VAN LEAR BLACK, PASSAGER CIVIL

La K. L. M. transporta du 15 au 23 juillet 1927 son premier passager payant, Van Lear Black, d'Amsterdam à Batavia et retour, 33 000 kilom., avec un Fokker 7-a. L'avion était piloté par Geysendorffer et Scholte.

De février à avril 1929, Black effectua le trajet aller et retour de Londres à Capetown.

LE TOUR DU MONDE DE KINGSFORDS-MITH

Kingsford-Smith commença son tour du monde en partant d'Oakland (Californie) le 31 mai 1928. L'avion, construit également en Hollande, était le frère du Fokker que Byrd utilisa pour aller au Pôle Nord. Il avait d'abord servi en 1925 à Sir Hubert Wilkin pour aller en Alaska. Démoli, il avait été acheté par Kingsford-Smith et réparé à Seattle. L'équipage comprenait Charles T. P. Uhn pilote de secours,

Harry W. Lyon, navigateur et James W. Warner, radio-télégraphiste. Ils atterrirent à Honolulu le 1^{er} juin, couvrant les 3 800 kilom. en 27 heures 28 minutes.

Le 3 juin ils reprenaient leur essor pour Suva, et y arrivaient le 5, après un parcours de 5 149 kilom. en 34 heures 33 minutes, établissant un nouveau record de vol transocéanique qui n'a pas encore été battu. Le 8 juin ils partaient pour Brisbane en Australie, 2 835 kilom. en 21 heures 18 minutes, et ils continuèrent jusqu'à Sydney, ayant effectué 2 550 kilom. en 88 heures. Le même engin fut le premier qui fit la traversée aller et retour jusqu'en Nouvelle-Zélande, 2 293 kilom. Avec lui encore Kingsford-Smith continua sans se presser son tour du monde, effectuant la traversée de l'Atlantique d'est en ouest, du 24 au 26 juin 1930, décollant de Port-Marnock en Irlande avec un équipage comprenant l'aviateur de la K. L. M. Hollandaise Evert Van Dyk, pilote de secours, le capitaine J. Patrick Saul, navigateur et John W. Stannage, opérateur de radio. Le 4 juillet 1930, il atterrit de nouveau à Oakland, ayant couvert une distance totale de 128 700 kilom. dans l'avion la *Croix du Sud*, que l'on a embarqué à destination de l'Australie et qui sera probablement placé dans un musée après avoir fait une fois et demie le tour du monde.

LA DUCHESSE DE BEDFORD

La duchesse de Bedford et le capitaine Bernard avec un Fokker F-7a volèrent de Londres à Karachi, 7 217 kilom. en quatre jours et demi en septembre 1928.

Du 2 au 9 août 1929, les deux mêmes accompagnés de Mr. Little, comme navigateur et mécanicien, firent le trajet aller et retour en sept jours et demi.

VOL « D'AMITIÉ »

Amelia Earhart avec Wilmer Stultz comme pilote et Lou Gordon comme mécanicien vola de la Baie des Trépassés N. F. à Burry Port, Wales les 17 et 18 juin 1928. Elle fut la première femme qui traversa l'Atlantique en avion.

TABLE DES MATIÈRES

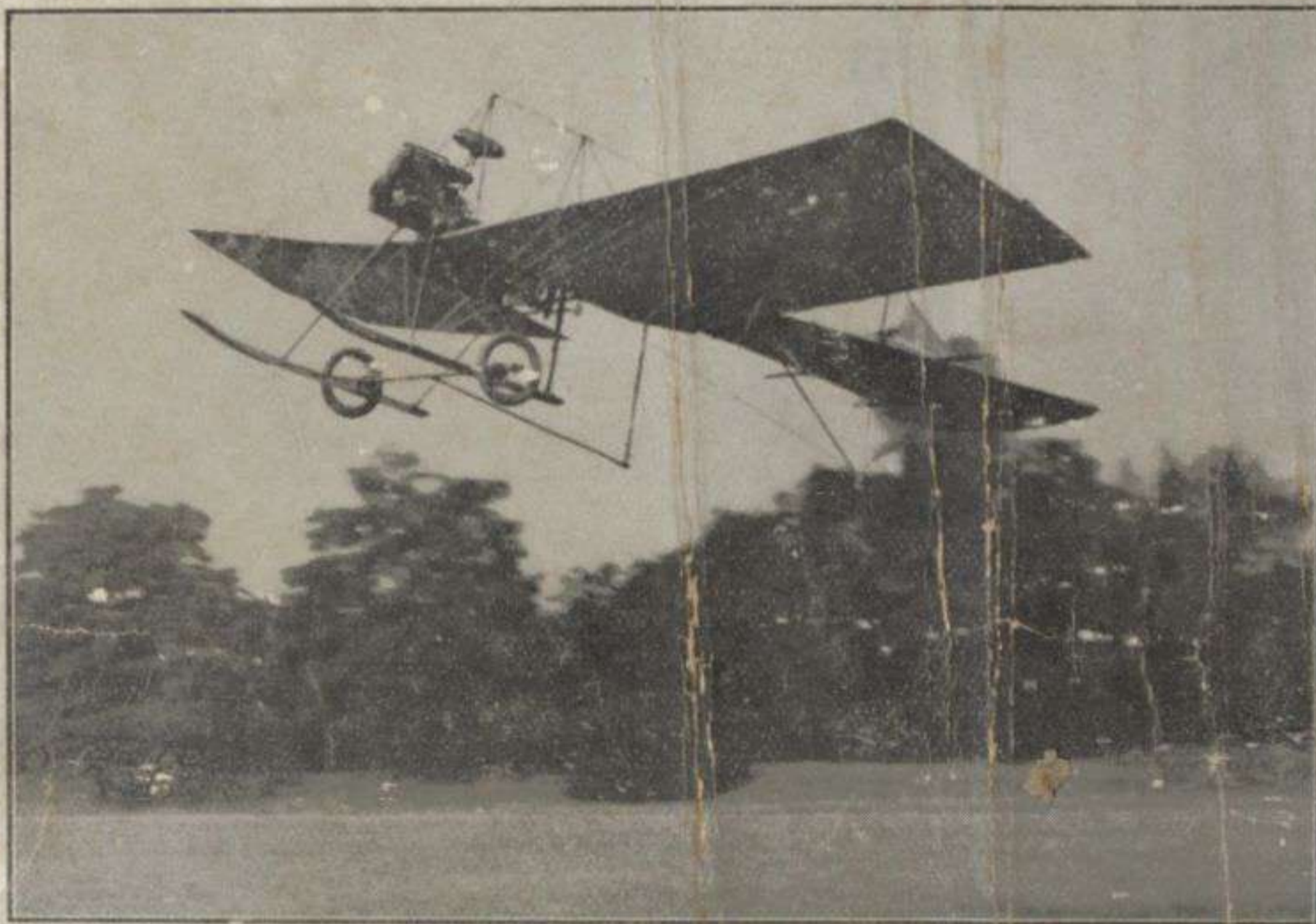
AVANT-PROPOS	1
I. — Le garnement de Peck	1
II. — Première invention. — Déconfiture financière.	13
III. — Les ailes poussent.	22
IV. — Mon premier aéroplane.. . . .	34
V. — Je me réhabilite aux yeux de ma ville natale.	49
VI. — A Johannisthal	57
VII. — Aux prises avec la mort.. . . .	77
VIII. — Mon voyage en Russie. — Mes débuts comme construc- teur	91
IX. — Commandes de l'armée.. . . .	101
X. — La Guerre.	113
XI. — J'invente la mitrailleuse synchronisée	121
XII. — Je deviens un grand industriel.	139
XIII. — Les Fokker de combat.	148
XIV. — Ma guerre de la mitrailleuse.. . . .	182
XV. — Les As.	196

XVI. — Ersatz.	211
XVII. — L'Armistice	219
XVIII. — Le grand complot de contrebande.	226
XIX. — L'Essor final.	247
APPENDICE.	257

BRODARD & TAUPIN
COULOMMIERS-PARIS

17036-4-32.

4064-4-32.



— 1911 —

Prix : 24 fr. 40