

## LE DÉBUT DES AFFAIRES

Le 31 mai 1921, la Ford Motor Company a produit la voiture n° 5 000 000. Elle se trouve dans mon musée avec le buggy à essence sur lequel j'ai commencé à travailler trente ans auparavant et qui a d'abord fonctionné de manière satisfaisante. au printemps 1893. J'étais en charge lorsque les goglus des prés sont arrivés à Dearborn et ils arrivent toujours le 2 avril. Il y a toute la différence du monde dans l'apparence des deux véhicules et presque autant de différence dans la construction et les matériaux, mais dans leurs principes fondamentaux, les deux se ressemblent curieusement - sauf que le vieux buggy a quelques rides que nous n'avons pas. pourtant tout à fait adopté dans notre voiture moderne. Car cette première voiture ou buggy, même s'il n'avait que deux cylindres, ferait vingt milles à l'heure et parcourrait soixante milles avec les trois gallons d'essence que contenait le petit réservoir et est aussi bon aujourd'hui qu'au jour de sa construction.

Le développement des méthodes de fabrication et des matériaux a été plus important que celui de la conception de base. L'ensemble du design a été affiné ; la voiture Ford actuelle, qui est le "Modèle T", a quatre cylindres et un démarreur automatique - c'est à tous égards une voiture plus pratique et plus facile à conduire. C'est plus simple que la première voiture. Mais presque tous les points se retrouvent également dans la première voiture. Les changements ont été provoqués par l'expérience en cours d'élaboration et non par un changement dans le principe de base - ce que je considère comme un fait important démontrant que, étant donné une bonne idée de départ, il vaut mieux se concentrer sur son perfectionnement plutôt que de chercher une nouvelle idée. Une idée à la fois, c'est tout ce que chacun peut gérer.

C'est la vie à la ferme qui m'a poussé à imaginer des voies et moyens pour améliorer les transports. Je suis né le 30 juillet 1863 dans une ferme à Dearborn, Michigan, et mon premier souvenir est que, compte tenu des résultats, il y avait trop de travail sur place. C'est ainsi que j'ai toujours pensé à l'agriculture. Il existe une légende selon laquelle mes parents étaient très pauvres et que les débuts ont été difficiles. Certes, ils n'étaient pas riches, mais ils n'étaient pas non plus pauvres. Au fur et à mesure que les agriculteurs du Michigan allaient, nous étions prospères. La maison dans laquelle je suis né est toujours debout, et elle et la ferme font partie de mon exploitation actuelle.

Il y avait trop de travail manuel dur dans notre propre ferme et dans toutes les autres fermes de l'époque. Même très jeune, je m'en doutais. beaucoup de choses pourraient être faites d'une manière meilleure. C'est ce qui m'a amené à la mécanique, même si ma mère a toujours dit que j'étais née mécanicienne. J'avais une sorte d'atelier avec des bric-à-brac de métal pour outils avant d'avoir autre chose. À cette époque, nous n'avions pas les jouets d'aujourd'hui ; ce que nous avions était fait maison. Mes jouets étaient tous des outils – ils le sont toujours ! Et chaque fragment de machine était un trésor.

Le plus grand événement de ces premières années a été la rencontre avec un moteur routier à

environ huit miles de Détroit un jour alors que nous nous rendions en ville. J'avais alors douze ans. Le deuxième plus grand événement était l'achat d'une montre, ce qui s'est produit la même année. Je me souviens de ce moteur comme si je l'avais vu hier, car c'était le premier véhicule autre qu'un véhicule hippomobile que j'aie jamais vu. Il était principalement destiné à l'entraînement des batteuses et des scieries et n'était qu'un moteur portable et une chaudière montés sur roues avec un réservoir d'eau et un chariot à charbon derrière. J'avais vu beaucoup de ces moteurs traînés par des chevaux, mais celui-ci avait une chaîne qui faisait la liaison entre le moteur et les roues arrière du châssis en forme de wagon sur lequel la chaudière était montée. Le moteur était placé au-dessus de la chaudière et un homme debout sur la plateforme derrière la chaudière pelletait du charbon, gérait l'accélérateur et dirigeait. Il avait été réalisé par Nicholas Shepard & Company de Battle Creek. Je l'ai découvert tout de suite. Le moteur s'était arrêté pour nous laisser passer avec nos chevaux et j'étais hors du chariot et je parlais à l'ingénieur avant que mon père, qui conduisait, sache ce que je faisais.

L'ingénieur était très heureux d'expliquer toute l'affaire. Il en était fier. Il m'a montré comment la chaîne était déconnectée de la roue motrice et une courroie mise en place pour entraîner d'autres machines. Il m'a dit que le moteur faisait deux cents tours par minute et que le pignon de chaîne pouvait être déplacé pour permettre au chariot de s'arrêter pendant que le moteur tournait encore. Cette dernière est une caractéristique qui, bien que de manière différente, est intégrée aux automobiles modernes. Ce n'était pas important avec les moteurs à vapeur, qui étaient faciles à arrêter et à démarrer, mais cela est devenu très important avec un moteur à essence. C'est le moteur qui m'a amené au transport automobile. J'ai essayé d'en fabriquer des modèles, et quelques années plus tard, j'en ai fabriqué un qui fonctionnait très bien, mais depuis le moment où j'ai vu ce moteur routier quand j'avais douze ans jusqu'à aujourd'hui, mon grand intérêt a été de fabriquer une machine qui parcourrait les routes. En conduisant en ville, j'avais toujours une poche pleine de bibelots - des écrous, des rondelles et des bric-à-brac de machines. Souvent, je prenais une montre cassée et j'essayais de la remonter. Quand j'avais treize ans, j'ai réussi pour la première fois à assembler une montre pour qu'elle indique l'heure. À quinze ans, je savais presque tout faire en réparation de montres, même si mes outils étaient des plus rudimentaires. Il y a énormément à apprendre simplement en bricolant les choses. Il n'est pas possible d'apprendre dans les livres comment tout est fabriqué – et un vrai mécanicien devrait savoir comment presque tout est fabriqué. Les machines sont pour un mécanicien ce que les livres sont pour un écrivain. Il tire des idées d'eux, et s'il a un peu d'intelligence, il appliquera ces idées.

Depuis le début, je n'ai jamais pu m'intéresser beaucoup au travail agricole. Je voulais avoir quelque chose à voir avec les machines. Mon père n'était pas entièrement en sympathie avec mon penchant pour la mécanique. Il pensait que je devrais être agriculteur. Quand j'ai quitté l'école à dix-sept ans et que je suis devenu apprenti dans l'atelier d'usinage de Drydock Engine Works, j'étais pratiquement perdu. J'ai passé mon apprentissage sans problème - c'est-à-dire que j'étais qualifié pour être machiniste bien avant l'expiration de mon mandat de trois ans - et ayant le goût du beau travail et l'apprentissage des montres, je travaillais de nuit à la réparation

dans une bijouterie. À une époque de ces débuts, je pense que je devais avoir au moins trois cents montres. Je pensais pouvoir fabriquer une montre utilisable pour environ trente centimes et j'ai failli me lancer dans le métier. Mais je ne l'ai pas fait parce que j'avais compris que les montres n'étaient pas des nécessités universelles et que, par conséquent, les gens ne les achèteraient généralement pas. Je suis incapable de dire exactement comment je suis parvenu à cette surprenante conclusion. Je n'aimais pas le travail ordinaire de bijouterie et d'horlogerie, sauf là où le travail était difficile à réaliser. Même alors, je voulais faire quelque chose en quantité. C'était à peu près au moment où l'heure standard des chemins de fer était en train d'être arrangée. Autrefois, nous étions à l'heure du soleil et pendant un certain temps, tout comme à l'heure actuelle, l'heure des chemins de fer différait de l'heure locale. Cela m'a beaucoup gêné et j'ai donc réussi à fabriquer une montre qui gardait les deux heures. Elle avait deux cadrans et il y avait toute une curiosité dans le quartier.

En 1879, c'est-à-dire environ quatre ans après avoir vu cette machine de Nicholas - Shepard - j'ai réussi à avoir la chance d'en faire fonctionner une et une fois mon apprentissage terminé, j'ai travaillé avec le représentant local de la Westinghouse Company de Schenectady en tant qu'expert dans la mise en place et la réparation des moteurs rout.