Pégoud, le roi de l'air !

par Pascal Bouchain, Châteaufort - Octobre 2012

Lorsque l'on évoque les pionniers de l'aviation, seule une douzaine de noms reviennent à la mémoire : Wright, Ader, Santos Dumont, Voisin, Farman, Blériot pour les principaux constructeurs ou Garros, Védrines, Mermoz, Fonck, Lindbergh, Saint-Exupéry et quelques autres encore...

Mais nombreux sont les oubliés de l'Histoire qui ont contribué, chacun à leur manière, à cette grande Aventure. Pégoud fait parti de ceux là ! Pourtant, durant deux ans, de 1913 à 1915, le monde ne parlait que de ses exploits.

La première fois que j'ai entendu parlé de Pégoud, c'était au collège de Buc en 1978. J'étais en 5e et l'une de mes camarades de classe lui avait consacré un exposé d'histoire. Depuis, intrigué, curieux, je me suis passionné doucement pour ce personnage hors du commun au destin si court, qui, en dehors de ses prouesses audacieuses, semblait avoir une personnalité franche, sympathique et attachante.

«Avant Pégoud, nous ne savions pas voler !» (Jules VÉDRINES)

Célestin Adolphe PÉGOUD est natif de Montferrat en Isère. Fils d'agriculteurs, il avait quitté très jeune l'exploitation familiale pour tenter sa chance à Paris. Après avoir vécu de petits boulots, il finit par s'engager dans l'armée où il changea plusieurs fois d'affectations. Rien ne le prédisposait à devenir pilote. Après un stage à Saumur, il était devenu un cavalier émérite dans l'artillerie à Toulon. C'est là qu'il fera une rencontre décisive avec l'un de ses supérieurs, le capitaine CARLIN, passionné d'aviation.

Se liant d'amitié, tous deux furent mutés à Satory près de Versailles où PÉGOUD fera son baptême de l'air en octobre 1911 : c'est alors pour lui, une véritable révélation ! Il écrit à ses parents : *«Vous décrire la sensation ainsi que la joie ressenties pour mon premier voyage en aéroplane est impossible, et je ne saurais le faire. Hier matin, j'ai volé une heure et demie à 2 900 mètres d'altitude. C'est vraiment beau et imposant. »*

Agé de seulement 23 ans, il aurait aimé continuer dans cette voie, mais l'armée ne peut lui offrir cette possibilité réservée aux seuls officiers. Il passera alors son brevet de pilote civil à Bron (69) le 1er mars 1913 (photo).

Une semaine plus tard, il est embauché à Buc par Louis BLÉRIOT comme 3e pilote avec DOMENJOZ, un suisse, et PERREYON, détenteur de plusieurs records. Le 13 mai 1913 à Toussus-le-Noble, PÉGOUD participe au spectacle organisé à l'occasion de la visite d'Alphonse XIII, roi d'Espagne.

A cette même période, malgré son inexpérience, BLÉRIOT lui confie l'essai d'un nouveau dispositif de trolley devant permettre à un avion de s'arrimer sous un câble tendu le long de la coque d'un navire. La démonstration devant le Ministre de la Marine est un succès, mais cette invention n'aura aucune application concrète.

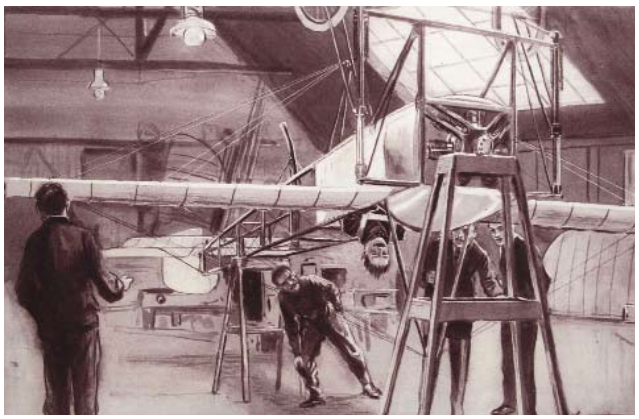
Quelques mois plus tard, un certain BONNET cherche un pilote audacieux pour expérimenter son invention : un parachute révolutionnaire qu'il compte présenter au concours dit «de la sécurité» organisé par l'Etat. PÉGOUD sera son homme, mais BLÉRIOT est hostile à cette idée et l'expérience aura lieu à Châteaufort, au départ de l'aérodrome BOREL.

L'Aviateur PÉGOUD sur Monoplan Blériot avant son départ pour l'expérience de descente dans les airs à l'aide du parachute Bonnet

C'est ainsi que le 19 août 1913, après quelques démêlés avec les autorités, PÉGOUD décolle devant la presse et un public venu nombreux. Seul à bord, à 250 mètres d'altitude, il place son avion face au vent au dessus de la vallée de la Mérantaise à l'aplomb du château de la Geneste, et déclenche son parachute maintenu sur le fuselage. « Ça y est ! » la corolle s'ouvre et se détache du monoplan, un Blériot XI voué à la casse.

Pendant que l'intrépide PÉGOUD descend *«en père peinard»**, son avion livré à lui-même, forme dans le ciel de curieuses arabesques, semblant vouloir repousser sa chute pourtant inéluctable. Dès cet instant, PÉGOUD est convaincu qu'un avion peut effectuer des manoeuvres jusqu'ici impensables qui permettraient, dans bien des cas, de sauver la vie de pilotes en situations jugées désespérées. Et il va le prouver !

Fort de son succès, PÉGOUD arrive à convaincre BLÉRIOT de s'associer à son projet. Sous les hangars de Buc, un avion est renversé sur cales pour que PÉGOUD puisse tester les sensations d'une telle position. *«Essai de l'acrobe de looping (son avion) à la renverse, la tête en bas, aux points fixes, sur tréteaux. Epatant ! Merveilleux ! La tête en haut cela devenait rasoir. All right !»**



Le 1er septembre 1913, PÉGOUD exécute à Juvisy-sur-Orge, en présence de quelques journalistes, le premier vol « tête en bas » de l'histoire sur 400 mètres. C'est un nouvel exploit totalement intuitif, aucune donnée scientifique ne garantissant le rétablissement de l'appareil, mais PÉGOUD, comme à son habitude, est confiant. Il renouvellera l'expérience le lendemain à Buc devant cette fois les autorités civiles et militaires.

Le 21 septembre, toujours à Buc, il réalise cette fois en public une série de figures acrobatiques et termine son programme par le premier looping volontaire de l'histoire !

Dès lors, c'est la gloire ! Toute la presse s'empare de l'événement. Il est acclamé, ovationné. Chaque jour, le facteur de Buc peine à lui porter les centaines de lettres d'admirateurs, et surtout d'admiratrices ! Ses exhibitions sont plébiscitées partout en Europe jusqu'en Russie. Sa popularité est sans égale, y compris en Allemagne…

Pourtant, sur le point de partir aux Etats-Unis faire ses démonstrations, il reçoit son ordre de mobilisation : la 1ère guerre mondiale vient d'éclater. Au cours de cette période, il est affecté à la défense du territoire de Belfort où ses prouesses aéronautiques en font un véritable héros. Avec six victoires à son palmarès, il est désigné premier « As » de cette épopée et après plusieurs citations, PÉGOUD est promu Chevalier de la Légion d'Honneur.

La lettre lui annonçant cette distinction lui parviendra malheureusement quelques heures trop tard. En effet, le 31 août 1915, PÉGOUD livre son dernier combat : Tôt le matin, un avion ennemi est signalé au dessus de Montreux près de Petit-Croix (90), un Taube lent piloté par Caporal KANDULSKI accompagné de son observateur VON BILITZ.

Sans hésiter, PÉGOUD fonce sur l'objectif, mais les allemands ont prévu une parade. Leur avion est blindé et les balles ricochent sur le fuselage. Pensant leur réservoir touché, ils tentent toutefois de fuire et tirent une dernière salve sans même regarder leur cible. PÉGOUD est atteint d'une balle en plein cœur et s'écrase de 2000 mètres d'altitude à pleine vitesse.

Six jours plus tard, l'équipage ennemi, apprenant par la presse française qu'il avait abattu le célèbre PÉGOUD, retourne sur place et lance du haut des airs, une couronne de laurier avec l'inscription *« A Pégoud, mort en héros pour sa Patrie. Ses adversaires »*.

Le 3 septembre 1915, de solennelles funérailles ont lieu à Belfort où il est provisoirement enterré. En octobre 1920, sa dépouille est transférée à Paris et une émouvante cérémonie officielle est organisée à l'église Notre-Dame en présence de nombreuses personnalités. PÉGOUD ce héros oublié, repose aujourd'hui encore au cimetière Montparnasse où il m'arrive de me rendre, vers la fin de l'été.

Pascal Bouchain