

<https://menouetsesvoisinsdargonne.fr/spip.php?article17>

UN AS DE L'AVIATION AU-DESSUS DE MENOU

- Revue N°32 -

Date de mise en ligne : jeudi 20 juillet 2006

Copyright © Sainte Ménehould et ses Voisins d'Argonne - Tous droits

réservés

Au début du XX^{ème} siècle, deux pilotes d'avions, l'un allemand, l'autre français, auraient pu se rencontrer pour vivre ensemble leur passion. La guerre les en empêchera et pourtant à quelques semaines près, ces deux militaires vont fréquenter la ville de Sainte-Ménéhould.

Le pilote allemand, Oswald Boelcke, avait pour son homologue français Célestin Adolphe Pégoud une grande admiration. Ce dernier passait pour un « fada » car il fut le premier à réaliser des loopings avec un Blériot.



Célestin Adolphe Pégoud est le troisième enfant d'une famille de paysans. Intelligent et actif, il rêve de voyage et délaisse le travail de la terre pour s'engager dans l'armée. Sa carrière militaire commence le 8 août 1907 comme cavalier au 5^e régiment de chasseurs d'Afrique et participe en 1908 à la campagne du Maroc. De retour en métropole, il est muté au 3^e régiment d'artillerie coloniale à Toulon après un passage de quelques mois au 2^e régiment de hussards de Gray (Haute-Saône). C'est là qu'il découvre et se passionne pour l'aviation grâce à un officier aviateur, le capitaine Louis Carlin, qui lui donne son baptême de l'air au camp de Satory, près de Versailles. De retour à la vie civile à la fin de son engagement de 5 ans en février 1913, il apprend le pilotage, obtient son brevet le 28 février 1913 et est engagé par Louis Blériot comme pilote d'essais pour tester toutes les nouvelles solutions et améliorations techniques. Le 19 août 1913, il réussit un saut en parachute en abandonnant un avion sacrifié pour l'occasion. Il fut aussi le premier à réaliser une boucle complète (un looping), deux semaines plus tard, le 31 août à Buc (Yvelines) puis le premier septembre 1913 sur le terrain de Juvisy à Viry-Chatillon, ce qui le rend célèbre dans toute l'Europe. Pégoud va participer à des meetings et c'est à cette occasion que Boelcke va le voir évoluer.

Oswald Boelcke va devenir un As parmi les As, l'un des grands théoriciens de la guerre aérienne. Ses « Dicta Boelcke », véritable code de lois des pilotes de chasse, feront encore autorité vingt ans plus tard. Il est sérieux et appliqué dans son service mais ne laisse passer aucune occasion de s'amuser. Il est dans tous les bals, se passionne pour le tango et le one-step, ne néglige pas les présences féminines, monte à cheval, participe aux compétitions inter-garnisons, au Pentathlon olympique de 1913, voyage... Mais surtout, il se laisse fasciner par l'aviation. Les avions aperçus à Coblenz et à Metz (ville allemande à l'époque) l'ont marqué. Il est présent au Trophée aérien du prince Henri de Prusse et, en novembre 1913, file à Francfort pour assister à un meeting :

« Samedi dernier, écrit-il à sa mère, je suis allé à Francfort voir **Pégoud**, l'aviateur français. Vous ne pouvez pas imaginer ce que ce gars-là est capable de faire : des cabrioles aériennes, des remontées à la verticale, des virages, des vols sur le dos, et tout cela avec un tel aplomb, une telle sûreté qu'on ne peut pas imaginer un instant qu'il puisse s'écraser. Cet homme m'a fait une forte impression... »

Une telle impression qu'en avril 1914, il demande à passer dans l'aviation.

En 1914, l'escadrille de Pégoud est basée à Châtel, près de Varennes, alors occupé par les allemands, à proximité de la forêt d'Argonne. C'est là que, le 1^{er} septembre " jour anniversaire de la victoire allemande de Sedan en 1870 ", Oswald effectue son premier vol de guerre, pendant que son frère repère les positions d'artillerie françaises. Leurs observations vont permettre aux canons allemands de déloger leur adversaire. Les frères Boelcke enragent : à plusieurs reprises, au cours de leurs vols d'observation, ils sont contraints de revenir aussi vite que possible pour éviter les avions français, maintenant armés de mitrailleuses, alors qu'eux-mêmes, comme tous leurs camarades, ne peuvent opposer que leurs pistolets et leurs carabines Mauser. Le ciel, à cette époque, appartient aux Français. Le soir, l'oeil noir, les pilotes du Feldfliegerabteilung 13 discutent de leur infériorité autour de la table somptueusement garnie de la maison qu'ils occupent à **Sainte-Ménéhould** où ils sont maintenant stationnés. La salle à manger de

cette demeure, propriété d'un lieutenant de cuirassiers français, est confortable et le cuisinier est si bon que les aviateurs l'ont surnommé Adlon, du nom du plus célèbre palace de Berlin. Le champagne coule quotidiennement à flot.

Ce n'est que quelques mois plus tard, quand les allemands auront quitté Sainte-Ménéhould, que les français vont construire un terrain d'aviation à la Camuterie. En janvier 1915, l'escadrille de Pégoud est désignée pour opérer à Sainte-Ménéhould et il s'y rend bien vite, non sans avoir salué Verdun, au départ, de quelques vols à renversement, comme il saluera à l'arrivée sa nouvelle résidence. Pégoud tient un carnet où il note dans un style télégraphique. Le 5 février, il écrit :

« Temps très clair. A 9 h. 35, pars sur Morane, avec Lerendu, et deux heures de vol, pour reconnaissance avions boches et protéger nos avions. A 2 000 mètres, survolant région Grandpré, arrive un Taube direction sur moi. Le charge à environ 50 mètres en dessous, avec mitrailleuse. Il fait demi-tour ; le poursuis à environ 100 mètres de distance, continuant à le mitrailler. Après une minute de poursuite, Taube, très nettement atteint, fait une longue glissade sur l'aile gauche et tombe en chute, l'avant de l'appareil entouré de fumée et de feu, et des lambeaux de toile déchiquetés aux ailes, disparaît dans le vide, vers sud Grandpré. Aperçois presque aussitôt deux Aviaticks, l'un survolant la région sud-est de Grandpré, l'autre survolant la région nord-est Montfaucon. Attaque avec mitrailleuse le plus rapproché, celui vers Grand-Pré. Aux premiers coups de feu, Aviatick pique plein moteur ; charge sur lui verticalement avec moteur et mitrailleuse. Vu très nettement Aviatick touché par mitrailleuse. Après l'avoir vu piquer complètement dans le vide, redresse mon appareil à 1500 mètres, reprends de la hauteur en me mettant à la poursuite du deuxième Aviatick, survolant en ce moment Montfaucon. L'aborde à environ 40 mètres en dessous, avec mitrailleuse. Aviatick soutient le combat pendant environ cinquante secondes, ripostant par fusil automatique. Se sentant touché, l'Aviatick pique dans un virage. Le charge en vol plané, verticalement, faisant tirer continuellement mon mitrailleur. Ai vu très distinctement Aviatik touché par mitrailleur aux ailes et à la queue. Après l'avoir vu disparaître dans le vide, à 1400 mètres, redresse mon appareil ; suis encadré par obus ennemis petit et gros calibre. Atterris Sainte-Ménéhould à 1 h. 45.

En atterrissant, rentrant avion hangar, et pas prévenu, ne voit pas Morane derrière moi, l'accroche avec aile gauche : deux ailes démolies, la sienne et la mienne. Escadrille M. F. 37 vient d'atterrir et en fais partie, à la date du 6 février 1915. Fais monter mon Morane de réserve pour remplacer le premier. Reçois félicitations de tout le centre, du commandant et son état-major. Le général Julien, commandant le génie, vient me voir et me félicite, m'invite à dîner pour ce soir. Ensuite le commandant des étapes et plusieurs officiers me félicitent et m'invitent à dîner pour après-demain soir. Fais mon rapport ; reçois félicitations sur toute la ligne. Me prépare pour aller dîner avec général. Arrive **Hôtel Saint-Nicolas** à 7 heures, où il mange avec tout son état-major. Environ quarante couverts. Présentation à tous. Dîner très charmant ; pas de cérémonie et d'étiquette, très intime. Reçois félicitations de tous, qui me demandent renseignements. Tout le monde se retire 8 h. 30. Chic et gentil. Rentré et couché. Dans son journal du 1er avril 1915, Pégoud note : "Taxi neuf ; moteur médiocre. Plusieurs boches venus survoler Sainte-Ménéhould, lancent bombes. A 15 h. 20, pars sur machine avec Lerendu, poursuis Aviatick survolant région Sainte-Ménéhould à environ 3 000 mètres. Commence à le mitrailler à environ 1 000 mètres en dessous, prends de la hauteur, le poursuit avec mitrailleuse jusque dans ses lignes où il pique aussitôt.

Survolant région Somme-Py, poursuis deuxième Aviatick ayant direction sud. A mon approche, Aviatick fait demi-tour, à environ 1 800 mètres de distance, le poursuis avec mitrailleuse dans ses lignes, où il pique. Survolant région Hurlu, à 2500 mètres, charge un troisième Aviatick survolant la même région à environ 2 100 mètres. L'attaque à environ 50 mètres au-dessus, avec mon revolver, et mon mitrailleur avec carabine à répétition. Aviatick

cherche à reprendre de la hauteur, en ripostant avec fusil automatique. Continue à le survoler de très près, mitrailleur et moi tirant sans relâche. L'Aviatick, certainement touché, pique brusquement au sol ; n'ai pu surveiller sa chute, mon moteur commençant à bafouiller par manque d'essence. Atterris tout près terrain 16 h. 20. Reçu, au cours de la lutte, une balle dans aile gauche. Reçois confirmation du capitaine de l'escadrille et du capitaine d'artillerie de la ligne de feu qu'Aviatik était tombé dans ses lignes, près du front. "

En avril 1915, l'As français rejoint le 2e groupe d'aviation à Reims. Il reçut la médaille militaire, la croix de guerre et fut cité plusieurs fois à l'ordre de l'armée pour ses 6 victoires aériennes avant d'être abattu dans le ciel de Petit-Croix, à l'est de Belfort, et d'avoir pu apprendre qu'il venait d'être nommé chevalier de la légion d'honneur. Il fut le premier as à tomber au combat.

Une carte postale allemande de 1913



Quant à Boelcke, jusqu'en 1916, il va compter 40 victoires sur des appareils français ou anglais. Le 28 octobre 1916, l'Allemagne perd un nouvel héros.

Cinq avions de la Jasta 2 décollent de leur nouveau terrain de Lagnicourt pour appuyer une attaque d'infanterie. Lors d'une mêlée avec le 24ème Escadron du Royal Flying Corps, celui qu'on appelle désormais der Meister effleure de son aile gauche le train d'atterrissage de l'appareil d'Erwin Boehme. L'Albatros du leader de la formation se met en vrille, l'aile se détache et les débris de son avion plonge vers le sol. La nuque brisée Boelcke meurt instantanément. Il est décédé à l'âge de 26 ans, sans jamais avoir été vaincu par l'ennemi.

Les destins de ces hommes ne se sont jamais croisés, ou peut-être qu'ils ont combattu dans le ciel de France sans savoir qui ils rencontraient. Des installations à Sainte-Ménéhould, il ne reste rien. La zone industrielle et l'autoroute recouvrent les terrains qui étaient autrefois occupés par les hangars.