

L'ODYSSÉE ALSACIENNE DE PÉGOUD

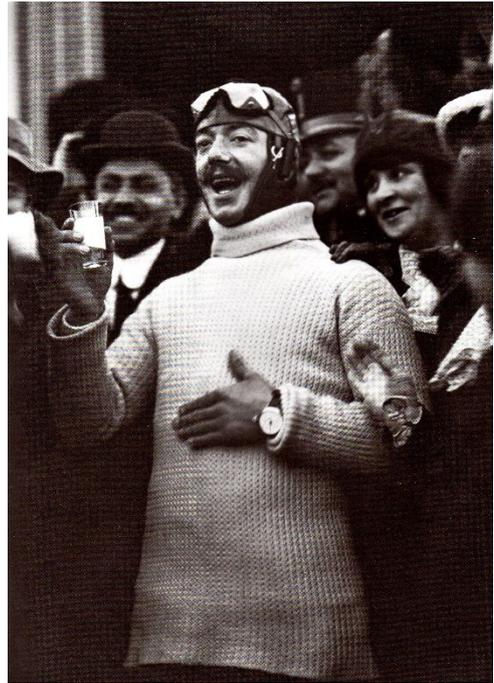
(22 AVRIL – 30 AOUT 1915)



A la déclaration de la première guerre mondiale, Adolphe Célestin Pégoud est un pilote civil déjà idolâtré pour ses prouesses aériennes : premiers vols dos, premiers loopings et premier saut en parachute d'un avion sacrifié. Il est incorporé dans une escadrille de Farman mais se rend à sa première affectation avec son appareil personnel, un Blériot XI. Dès le début du conflit, ses premiers exploits en Lorraine ont un tel retentissement que le quartier général lui attribue un Nieuport de chasse. Après 8 mois passés de la HF 7 à la MF 25 puis à la MS 37, il gagne la composante aérienne de la VII^e armée, l'ancien détachement de l'Armée des Vosges. Mi-avril 1915, peu après avoir abattu son cinquième avion ennemi, un Aviatik, au-dessus de Chalons sur Marne (noté Aviatik C dans les documents consultés mais il doit s'agir d'un type B car les types C ne seront mis en ligne que fin 1915), il est muté à la MS 49 (escadrille n°49 équipée de 10 Morane Saulnier Parasol Type L). Créée le 18 avril et commandée par le capitaine Zarapoff, c'est la première unité de l'aéronautique militaire française à être une escadrille uniquement de chasse.



Avant de se déplacer à Belfort où la MS 49 doit être basée, Pégoud se rend du 18 au 22 avril à la RGA de Paris (Réserve Générale d'Aviation) pour prendre possession d'un nouvel avion qui lui est destiné : le Nieuport 10 n°210. Il n'est pas rare de constater que les parcs des unités sont parfois un peu disparates et que certaines escadrilles possèdent des machines qui ne correspondent pas à la dotation initiale. Il est probable que son jeune statut d'As lui confère certains privilèges...Il retrouvera du reste, à la MS 49, un autre pilote, le sergent Gilbert qui mériterait également le titre d'As si les appareils ennemis tombés sur le sol ennemi étaient comptabilisés. Lui est équipé d'un Morane Saulnier type N.



Son séjour belfortain est très bref puisque, dès le 25 avril, la MS 49 est transférée à Lure de l'autre côté de la trouée de Belfort, pour assurer une position de verrou protecteur de la Bourgogne. Il existe un doute sur la date d'arrivée exacte de la MS 49 à Lure puisque le Journal de Marche de l'Unité signale le transfert de trois pilotes (Gilbert, Clément et Pégoud) ainsi que de deux mécaniciens avec un décollage à 10 h 30 le 21 avril tandis que le reste de la troupe se rend en Haute Saône par voie terrestre. Le terrain de Belfort est, en effet, très exposé car à moins de 20 Km de la ligne de front, presque dans l'agglomération, il héberge un hangar à dirigeables en charge de missions d'observation. Il s'agit donc d'une cible privilégiée pour les bombardements. C'est donc de Lure qu'il va commencer sa « campagne d'Alsace » !

Les quatre derniers mois de l'activité aéronautique militaire de Pégoud

Le 26 avril, un avion de reconnaissance (Courrière/Lucas) et un avion de chasse (Clément) partent en exploration du terrain de Dannemarie tandis que le sergent Gilbert est occupé au montage d'une mitrailleuse sur son avion et que Pégoud a son avion en maintenance. Le journal consigne également les ordres du chef de bataillon, commandant la place de Lure où il est précisé quelques « détails » de la vie quotidienne du cantonnement. **Les cafés, bars ou autres établissements où l'on débite des boissons alcooliques ne peuvent recevoir la troupe que de 11 H à midi et de 19 à 20 heures. Tout militaire qui sera surpris dans un établissement en dehors des heures indiquées, sera puni de prison et l'établissement sera consigné. (...). La tenue des militaires circulant en ville doit être correcte et les vêtements aussi propres que possible. (...). Le salut est dû par les hommes aux officiers et sous-officiers. Des patrouilles sont faites chaque soir à partir de 20 heures.**



Les carnets de Pégoud racontent une autre histoire...

Le 27 avril, Pégoud se voit assigner une reconnaissance d'armée avec un observateur, le lieutenant L'Huillier.

Le 28 avril, un décollage de l'équipage Pégoud/Gastin est prévu à 8 heures pour une mission de survol de la région du Hartmannswillerkopf, Bollwiller et Guebwiller. Durée prévue de 2 heures avec comme objectif l'observation de mouvements éventuels sur les routes de la région.

Temps beau ; aucun appareil disponible dans escadrille, pars sur Morane, avec Lerendu (son mécanicien attiré) à 9 heures pour survoler région de Mulhouse, Guebwiller et Thann contre avions boches. Survole toute la région. Atterris en surveillance, de moi-même, au sommet de la montagne, sur les Vosges, nommé le Rossberg. Côté de Thann. Altitude 1196 mètres. A 4 kilomètres du front. Terrain très mauvais et petit. Couvert de neige. Impression merveilleuse, féérique ; domine toute la région. Aperçois Aviatik survolant région Guebwiller. Pars à sa poursuite du sommet de la montagne. Prends mon départ sur le flanc de la montagne, dans le vide et me trouve de suite à 1 200 mètres. Fonce sur Aviatik qui, m'ayant aperçu de loin, fonce dans ses lignes. Le mitraille dans sa descente. Reviens atterrir à mon point d'observation, goutant délicieusement les beautés de la région. Prends nombreuses photographies. Fait une visite à tout le sommet : descend sur le flanc, visite une étable à bestiaux abandonnée et une auberge.

Au moment de partir, des cavaliers cantonnés au village de Moosch débouchent du sommet de la crête, les chevaux couverts de sueur, et, la carabine en joue me somment de me rendre. Après m'avoir reconnu, et l'avion aux cocardes tricolores, ils me racontent que dans toute la région, l'alerte est donnée qu'un avion allemand est tombé sur la montagne. Et le boche, c'était moi ! Crevant ! Surtout que dans le sous-officier venant m'arrêter avec ses hommes, j'ai reconnu un de mes bleus du 12^e Hussards.

Enfin, je pars avec Lerendu sur Morane, dans le vide, du flanc de la montagne et rentre à Lure à 13 heures. Je trouve le capitaine et tout le monde affolé et dans l'inquiétude, ayant téléphoné partout et me croyant prisonnier ou tué. Leur fait un compte rendu et m'amuse beaucoup.

Déjeune, installe mes souvenirs boches dans ma tente. A 17 h 30, repars à nouveau sur Morane, avec mitrailleur pour protéger contre avion boche la région Dannemarie et Altkirch. On a fait réglage de tir. Survole toute la région, éloigne un avion boche sans pouvoir l'atteindre. Vois un fort bombardement de nos pièces. Vois un Voisin qui atterrit entre le canal et le village. Rentre à Lure. Atterris 19h50. Dîne. Reçois félicitations de toute l'escadrille. Coucher.



Une autre source donne, pour le même jour, un Aviatik abattu dans les environs de Guebwiller Thann par l'équipage Pégoud Lerendu. S'agit-il de l'avion mitrillé le matin et qui aurait eu une triste fin ? Quoi qu'il en soit, cet Aviatik ne figure pas dans le palmarès de Pégoud puisqu'il n'a pas été descendu dans les lignes françaises.

Le **29 avril** trois avions de chasse dont celui de Pégoud repartent en opération avec les mêmes objectifs que la veille.

Le **30 avril** de 4 h 30 à 6 heures, une patrouille composée des équipages Pégoud/ L'Huillier et Jenssen/Marelle part en maraude, prend des photos et poursuit un Aviatik vers Munster.

Le **premier mai 1915**, le capitaine commandant la MS 49 ordonne le déplacement de l'escadrille à Fontaine, au lieu-dit Viot, ce qui correspond - d'après les cartes au 1/25 000° d'aujourd'hui – à l'actuel emplacement de l'ex-aérodrome de Belfort Fontaine. Les tentes doivent être démontées à 9 heures, le départ du train de combat est prévu à midi et l'ordre de décollage de l'échelon volant sera donné par téléphone.



Le **2 mai** la première patrouille est prête à décoller à 4 h 30 avec l'équipage Pégoud/ Monteguiaga. Leur vol de reconnaissance n'objective qu'une circulation normale sur les routes et les voies ferrées d'Alsace avec toutefois une activité soutenue sur la ligne Mulhouse-Weil am Rhein-Mülheim.

Les **3 et 4 mai**, Pégoud ne vole pas.

Le **5 mai** ; il décolle à 16 heures avec son mécanicien mitrailleur Lerendu. Etrangement, les mécaniciens, non officiers, ne peuvent faire fonction d'observateurs car ces missions sont réservées aux officiers. Il semble en être de même dans l'armée allemande. Malgré une météo mauvaise, ils croisent dans la région de Mulhouse, Colmar et Munster.

Le **6 mai**, il prend l'air tôt le matin, toujours avec son fidèle Lerendu et repèrent un emplacement de batteries au sud d'Altkirch.

Le **7 mai**, il fait mauvais temps. Pégoud est un petit bonhomme de naissance très modeste qui n'a pas la grosse tête et apprécie la compagnie de ses frères d'armes. Son enfance paysanne et ses premiers métiers modestes lui ont appris à profiter de tous les moments d'amitiés. Avec d'autres aviateurs, ils partent en voiture de service pour les tranchées de premières lignes à Aspach le Bas.



« Traversons en voiture la frontière, les villages alsaciens. C'est vraiment très joli, plein de verdure. Arrivons à Michelbach où nous laissons la voiture, partons à pied à travers bois, en baissant la tête pour éviter les balles et n'être pas aperçus, les Boches étant à environ 400 mètres de nous. Plusieurs pièces de 75 et 120 tirent à côté de nous. Arrivons au passage à niveau, tout prêt de la gare d'Aspach-le-Bas. Nous collons contre les créneaux et risquons vivement un coup d'œil. Au-dessus, le canon fait rage autour de nous pendant que les obus se croisent au-dessus de nos têtes. Prends un grand nombre de photos et, par-dessus les créneaux prends le village d'Aspach-le-Bas, à 200 mètres. Les Boches sont à 150 mètres du côté de la gare d'Aspach. Plusieurs 77 et 120 ont éclaté dans les bois près de nous ; en ramasse les éclats. Epatants comme souvenirs. Vais aux tranchées en rampant dans les boyaux. Regarde au périscope. Epatant. On voit très nettement les tranchées boches, pendant que les balles font rage sur les tôles d'acier. Un officier de l'escadrille a la joie de rencontrer son neveu dans la tranchée. Il y avait huit ans qu'ils ne s'étaient pas vus.

Partons en prenant congé des officiers, leur souhaitant bonne chance. J'apprends que quelques jours avant, un dragon cycliste à fait à lui tout seul, huit prisonniers, dont un officier, surpris dans une maison. Les Boches ayant laissé leurs armes dans un coin pendant qu'ils se réconfortaient. Le dragon s'en est saisi, et ensuite il a sommé les Boches de se rendre en les tenant en joue. Se voyant sans armes, ils se sont rendus. Très bien !

Remontons à la voiture pour partir. Un grand nombre d'officiers de dragons m'attendent, m'entourent et me photographient. Le commandant se présente ainsi que tous les officiers. Reçois félicitations très charmantes, de tous. Prends congé et partons pendant que les obus continuent à siffler et à tomber autour de nous dans le bois. Diner et coucher. »



Le **8 mai**, il renouvelle le vol de l'avant-veille avec, cette fois-ci, Gastin. Ils décollent vers 5 heures du matin avec des appareils d'autres escadrilles pour repérer 4 batteries et des travaux importants à l'ouest de Mulhouse.

Le **9 mai**, avec Monteguiaga comme observateur, il patrouille dans le secteur Guebwiller-Colmar-Munster. Tout paraît calme.

Le **10 mai**, la MS 49 fait trois sorties. L'équipage Pégoud/Monteguiaga est affecté à un vol de barrage mais l'un des avions de l'escadrille poursuit un Aviatik qui se réfugie dans ses lignes.

Les **11 et 12 mai**, les activités sont annulées à cause du mauvais temps.

Le **13 mai**, le lieutenant-observateur Lucas est gravement blessé au cours d'un vol de reconnaissance. La situation doit paraître si désespérée que la Croix de Guerre lui est épinglée sur son lit d'hôpital le même jour. Il décède le lendemain et est enterré le 16 mai.

Suivent une dizaine de jours où le Journal de Marche et d'Opérations de la MS 49 ne notent aucune activité aérienne mais les rapports quotidiens de la 7^e armée paraissent plus précis. Les escadrilles appartenant à la 7^e Armée sont :

- *MF 14, dotée de MF type 11 et chargée de mission d'observation*
- *C 34, dotée de Caudron G3 et basée à Belfort*
- *C 47, dotée de Caudron G3 et basée à Corcieux à compter du 13 mai 1915*
- *MS 49, dotée de Morane Saulnier parasol type L, basée à Fontaine*
- *MF 59, sur laquelle les informations manquent.*

Les **14 et 15 mai**, les appareils partis en reconnaissance signalent la mise en place d'une tête de pont sur la rive gauche du Rhin en face de Bellingen et 10 hangars d'aéroplanes à Habsheim.

Le **16 mai**, exploration et surveillance des rives du Rhin de la frontière suisse à Sélestat et prise de photos.

Du **17 au 22 mai**, aucune activité significative n'est répertoriée. Le journal de l'escadrille se poursuit sans la moindre trace d'opérations aériennes mais la vie militaire n'en poursuit pas, pour autant, son quotidien étrange et, comme on dirait aujourd'hui, « décalé ». Le 20 mars, le commandant d'armée, en personne, se fend d'un communiqué d'une certaine gravité :

« Il est dorénavant interdit d'aller puiser du matériel, bois de chauffage ou autre, dans la propriété de la maison située au nord de Fontaine (appelée couramment le château). »

Le **23 mai**, un détachement de 20 militaires de la MS 49 est envoyé à Corcieux, petit village au nord de Gérardmer, pour venir en aide aux troupes françaises au sol engagées autour de Saint Dié. Trois pilotes dont Pégoud (Courrière et Fêtu), passent la chaîne du Ballon d'Alsace pour leur nouveau cantonnement. Les mécaniciens emmènent avec eux une hélice de rechange, une paire de roues, un essieu, un moteur à arbre court et le matériel de rechange du Nieuport. Ceci fait fortement suggérer qu'il y avait le Nieuport 10 de Pégoud dans le voyage.

Ce même jour, le sergent Gilbert, seul à bord de son appareil (donc probablement le second Nieuport portant le doux nom de « Le Vengeur ») lutte à coup de carabine, debout, le manche serré entre ses genoux, avec un Aviatik qui crible son avion de balles, brise un longeron et déchire le gouvernail.

Le **24 mai**, les avions allemands mettent en place une ligne de défense et d'interdiction de Mulhouse à la frontière suisse pour essayer de dérober cette région à toute forme de reconnaissance. Durant 13 heures, 8 avions de la MS 49 et de la MF 14 croisent sur le front et prennent des photos. Un Aviatik est forcé de se poser à l'est du Rhin.

Le **25 mai**, comme la veille, les ordres allemands semblent être de constituer un barrage de Cernay à la frontière suisse. Les appareils français qui arrivent à passer signalent une intense activité sur les voies ferrées. Le sergent Gilbert est, à nouveau, attaqué par un Aviatik qui le crible de balles sans le blesser. 26 impacts seront décomptés dans l'hélice, les roues et les longerons...



26 mai. Les registres de la VII^e armée signalent des missions sur Munster depuis Corcieux avec la poursuite d'un Aviatik jusqu'à Colmar mais le journal d'escadrille ne mentionne aucun fait d'armes.

Les derniers jours de mai et les premiers de juin sont routiniers en dehors de poursuites d'avions sur Mulhouse et sur Habsheim et de constatation de certains mouvements de troupes.

Le **6 juin**, la MS 49 constate un trafic normal sur les routes et les voies ferrées. Gilbert attaque un avion ennemi et le force à s'enfuir malgré quelques dégâts sur sa propre machine.

Le 7 juin, le détachement de Corcieux reconnaît les vallées de la Moyenne Alsace, de la Bruche et de la Liepvrette tandis que, dans le Sundgau, Gilbert poursuit des avions ennemis mais n'est pas crédité de la chute d'un avion ennemi tombé dans les environs de Saint Amarin.



Le 9 juin, Pégoud réintègre sa base à Fontaine tandis que la patrouille quotidienne constate le calme au nord de Mulhouse.

Le 11 juin, un Aviatik bombarde Corcieux et est poursuivi jusqu'à Colmar par deux machines basées. Gilbert attaque à Steinbach un appareil qui pique aussitôt dans ses lignes pour se crasher. Il n'est donc, une nouvelle fois, pas crédité de cette victoire sur un Aviatik de la FIAbt 48b, basé à Habsheim. (Weingartner/von Maltzahn).

Durant les jours qui suivent, les appareils s'intimident mutuellement avec, dans les écrits subjectifs et patriotiques français, une supériorité « morale » pour les avions à cocardes mais qu'en est-il vraiment en l'absence de consultations des carnets des FFA ? Par ailleurs, la technique de fuite vers les lignes allemandes, à basse altitude, afin de bénéficier de l'appui feu de troupes au sol est assez habile. Connaissant bien leur tendon d'Achille d'une attaque par le bas non protégé de leur machine, les pilotes d'Aviatik savaient bien qu'une fois leur mission d'observation effectuée, la survie était dans le vol basse altitude dès qu'ils arrivaient chez eux. En cette première moitié de 1915, s'il reste encore en ligne des Aviatik modèles P 13 et P 14, les premiers modèles B I à moteur Mercedes de 100 Chevaux ont fait leur apparition en petit nombre et les B II de 120 Cv ne seront présents que dans la seconde moitié de l'année. Par ailleurs, les Aviatik B ne sont pas des chasseurs même s'ils ont été rapidement dotés de mitrailleuses.

Oubliant les opérations militaires, le commandant Zarapoff noircit les pages du journal d'escadrille de consignes à sa troupe :

« Tenue. Le chef d'escadrille rappelle que dans les cantonnements, les marques extérieures de respect doivent être scrupuleusement observées. La tenue des hommes doit être correcte, chacun doit avoir le souci de se présenter à un supérieur les effets boutonnés, la coiffure d'aplomb, l'attitude correcte. Les marques extérieures sont une manifestation de la discipline à laquelle chacun doit être fier de se conformer.

Il est interdit de quitter le cantonnement sans un ordre de service ; les corvées doivent se déplacer en ordre sous le commandement d'un gradé ou du plus ancien. Le personnel accompagnant un tracteur doit être dans la voiture et non sur les marchepieds. La tenue extérieure du tracteur doit être vérifiée avant le départ. (...)

Le capitaine compte que chacun fera des efforts pour appliquer ces prescriptions de telle sorte que l'escadrille se fasse remarquer par son esprit militaire et sa bonne tenue. »

Heureusement, les carnets de Pégoud viennent à la rescousse pour retrouver l'actualité du front...

Le 15 juin, le temps est superbe. De service à 5 heures. Pars protéger région de Thann sur alerte. Protège un Caudron (G3) contre Aviatik qui rentre plein moteur dans ses lignes. Contourne le Caudron avec mon Nieuport faisant du 150 à l'heure. Survole Dannemarie et région. Protège Caudron faisant du réglage de tir sur viaduc nord-est de Dannemarie. Au troisième coup de canon, en plein dedans. Très beau à voir : le viaduc s'écroule complètement.



Le soir protège la région de Guebwiller, Munster, Colmar et Kaisersthul où a lieu une attaque. Plusieurs Maurice Farman et Caudron font réglage. Nos obus font rage en plein dans les tranchées boches. Le village de Murbach est complètement en feu. Nos troupes chargent, superbe à voir. Reçois nombreux coups de canon boche, gros calibre, très près avion. Rentre à Fontaine, plus rien dans mon réservoir.

Le 16 juin, le temps est superbe. Tous les avions de la VII^e Armée coopère à une action sur la région de Metzeral : recherche de batteries, prise de photo et repérage d'une activité anormale sur la voie ferrée Colmar-Sélestat.

« L'escadrille doit protéger le matin même région qu'hier. Les avions se succèdent. Survole matin région indiquée. Suis attaqué et mitraillé par Caudron deux moteurs (G4), me prenant pour Aviatik. Fais un virage pour montrer mes cocardes. Arrêt immédiat du tir. Le prends à mon tour en chasse et le photographie sous toutes les coutures. En outre photographie Maurice Farman et Metzeral en feu, ainsi que coups de canon. Chasse un Aviatik qui pique dans ses lignes. Le canon fait rage sur Metzeral.

Atterris Fontaine en survolant Aspach-le-Haut qui est en feu et région environnante. Arrive à sa hauteur et à environ 500 mètres, Aviatik tire avec mitrailleuse sur moi et pique 200 mètres environ sur moi en me mitraillant toujours. Lui tire dessus plusieurs chargeurs en le chargeant. Pique dans ses lignes en me mitraillant toujours. Survole Aspach-le-haut très bas. Très émouvant voir les flammes de la moitié du village s'élevant à environ 50 mètres de hauteur, formant un énorme brasier. La nuit étant venue, atterris à Fontaine dans l'obscurité. »

Le 17 juin, « mes mécaniciens ayant démoli ma mitrailleuse de son appui en sortant l'appareil, hier, pour la chasse, la fais remonter avec articulation.

Le général Thévenay, gouverneur de la place de Belfort, vient nous rendre visite à 17 heures. S'intéresse à tous les appareils et pilotes. Ensuite quelques vols sont exécutés devant lui. Buvons le champagne dans le nouveau pavillon nommé Armenonville, qui est, de ce fait, arrosé. Un Boche étant signalé, mon appareil n'étant pas prêt, Gilbert part sur le sien qui est en ligne de départ. Le général prend congé de nous. Le prends plusieurs fois en photo. Gilbert atterrit, nous apprend qu'il a descendu l'Aviatik vers Thann. »



Gilbert après avoir pris son vol la rejoint dans les nuages au bout de 30 minutes. Il entame la lutte au-dessus de Guebwiller à 3 200 mètres. L'adversaire riposte avec une mitrailleuse, atteint le moteur du Nieuport et blesse légèrement Gilbert au coude. Le sergent tire trois bandes de chargeur depuis sa mitrailleuse qu'il a fait installer sur le capot moteur. Il vient, en effet de faire installer sur l'hélice un nouveau système de déflecteur de balles qui lui permet de tirer vers l'avant. A la troisième bande, il voit le pilote ennemi lever les bras en l'air et l'avion tomber comme une pierre. Le sergent Gilbert rentre au terrain péniblement avec un moteur détérioré.

L'avion ennemi est tombé dans nos lignes dans le bois de Saint Amarin. L'avion français a son hélice perforée, un cylindre traversé, la tôle à l'arrière du moteur criblée d'éclats, la toile des ailes déchiquetée par des balles explosives. Le pilote a une légère éraflure au coude.

« Son appareil et son moteur ont reçu plusieurs balles. Partons en voiture pour aller voir l'Aviatik. Arrivons à Thann. Allons plus loin. Trouvons la foule revenant de l'endroit, ayant souvenirs. Avons à monter un bois à pic : impossible de monter, le terrain de gravier se dérobe sous nos pas. Après une heure d'effort arrivons au sommet près de l'Aviatik. Les douaniers et gendarmes traînent dans la pente les deux cadavres, pilote et passager, qui sont absolument mutilés, brisés de toute part. Je découvre la tête du pilote, une vraie tête de Boche, tête de brute : les intestins lui sortent par le bas ventre. Le passager est absolument mutilé aussi, le crane défoncé. Nous remontons plus haut, vers l'appareil, pendant que le groupe continue, traînant toujours ses cadavres. L'appareil ne présente plus qu'un tas de débris informes de toutes sortes. Fuselage absolument métallique ainsi que les ailes. Moteur épatant, six cylindres représentant au moins 200 HP, cylindre 130x180. Prend des photos au magnésium : emporte souvenirs.

Gilbert crie la faim, descendons au village : l'escadrille Caudron est avec nous. Arrivons à La Chapelle, mangeons à la popote de l'escadrille. Buvons champagne en l'honneur de Gilbert, et en même temps pour m'avoir tiré dessus avec un Caudron bimoteur.

Couché 1 heure du matin. Avons, dans notre voyage, plusieurs fois failli aller chez les Boches, les phares étant éteints à cause de l'ennemi très proche. »

Le 18 juin, le capitaine se réjouit avec toute l'escadrille du beau succès qui a couronné la veille l'attaque d'un avion allemand par le sergent pilote Gilbert. Il invite, en particulier, le mécanicien de ce pilote à prendre à ce triomphe la part qui correspond à ce travail fourni journellement. Il adresse au pilote les vifs remerciements de tous pour l'honneur qui rejaillit sur l'escadrille à la suite de ce haut fait d'armes.

Plus tard, dans la même journée, il complète par ces remarques : *« Il a été pris dans la tente du sergent Gilbert deux cartouches de la mitrailleuse allemande. Outre que ces objets constituaient pour le sergent Gilbert un souvenir personnel, ils présentent, pour l'étude de l'armement allemand, un intérêt tout particulier. Les détenteurs de ces cartouches sont priés de les remettre au sergent Evrard demain avant midi. Au cas où ces cartouches ne seraient pas retrouvées, le capitaine se réserve de prendre une sanction d'une portée générale pour l'escadrille. »*



Une activité de routine semble se poursuivre dans les jours qui suivent car rien de notable n'est retrouvé dans les archives étudiées. Il s'agit surtout de reconnaissances en Moyenne Alsace où les troupes à pied livrent offensives sur offensives pour la domination des crêtes. Un avion de la MF 14 est abattu le 26 juin.

Le 27 juin, une patrouille de la MS 49 rencontre un Morane sans cocardes

qui s'enfuit à son approche puis un biplan très rapide qui s'enfuit également après que l'observateur ait été touché. Ce jour-là, le sergent Gilbert est chargé d'aller bombarder les hangars de Zeppelins de Friedrichshafen sur la rive allemande du Lac de Constance. Il décolle tôt le matin et Pégoud l'accompagne jusqu'au Rhin, sur son Nieuport, pour protéger sa route d'éventuels avions allemands. Il vole à quelques dizaines de mètres de son ami jusqu'à Bâle puis fait demi-tour et profite de son vol retour pour prendre des clichés photographiques. Suite à une canonnade violente et précise du côté d'Altkirch, il prend de la hauteur et bifurque vers le nord où il trouve un Aviatik survolant la crête des Vosges qu'il mitraille et oblige à piquer dans ses lignes. Il rentre ensuite à sa base faire le plein.

L'après-midi, il reprend l'air pour aller à la rencontre de Gilbert en retour de mission. Il a beau faire le trajet trois fois entre le front et Bâle, pas de Gilbert. Il rentre à sa base, inquiet, à 15 heures.

« Gilbert pas revenu. Ai beaucoup souffert du froid à 3 000 mètres. Il gèle. La journée se passe ; nous sommes tous consternés. Pas de nouvelles. Gilbert pas revenu. »

Le lendemain, on apprendra que, victime d'un incident mécanique, Gilbert a dû se poser en Suisse, à Rheinfeldten, que son appareil s'est brisé en deux à l'atterrissage qu'il a été fait prisonnier et est maintenant interné en territoire helvétique jusqu'à la fin de la guerre.

Sa mission a, cependant été un succès puisqu'il a réussi à délivrer 8 bombes sur sa cible. La suite de l'histoire est un peu rocambolesque car il parvient à s'évader le 25 mai 1916 mais doit se reconstituer prisonnier sur ordre des autorités françaises car il avait donné sa parole de soldat qu'il ne chercherait pas à s'évader. Mais le 3 juin, il réussit une nouvelle évasion...



Le **2 juillet**, le sergent Gilbert est cité à l'ordre de l'armée pour avoir abattu « son » Aviatik.

Le **4 juillet**, Pégoud écrit sur son journal (que j'aurais bien aimé consulter en entier !) : « *plusieurs reconnaissances. Je fais un vol sur tout le front jusqu'à Ban de Sapt : atterris à Corcieux. Poursuis avion boche qui pique dans ses lignes. Déjeune à Corcieux : prends photos Corcieux, Saint Dié, Gérardmer. Repars soir. A 2 000 mètres réservoir crevé fuit et se vide. Craignant le feu à bord, descend pour voler en rasant le sommet des Vosges, à seule fin de ne pas être complètement carbonisé. Avant d'arriver vallée de Saint Amarin, le pivot de la manette de gaz saute et moteur s'arrête. Me vois obligé d'atterrir dans les sapins. Heureusement que mon moteur reprend quelques secondes et m'amène juste au-dessus de la vallée. Moteur arrête complètement. Terrain très mauvais. Choisi le meilleur à côté rocher. Obligé faire renversement pour atterrir et m'arrête juste avant rocher, après avoir sauté sur un tas de foin.*

Je me trouve sur le terrain du village de Kruth, entre ce village et Wildenstein. Prends photos du rassemblement des habitants courants. Tous Alsaciens. Téléphone à Fontaine. Fais le nécessaire pour la garde de nuit. Suis invité à la popote de l'Etat-Major. Bien reçu. Loge à Kruth. »

Un collectionneur de souvenirs historiques de la Grande Guerre m'a confié ce texte émouvant, écrit à Kruth en 1985 par M. André Hincky.

« L'avion de Pégoud en panne !

Pendant l'été 1915 de plus en plus d'aéroplanes venaient survoler le front des Vosges et il arriva, peu après les fenaisons, qu'un avion français atteint par un projectile ennemi se posa, en catastrophe mais sans rien casser, sur un pré près du château de Wildenstein. Le réservoir de carburant avait été percé et le pilote, un certain Adolphe Pégoud, contraint de se poser sans tarder. C'était le premier aéroplane à avoir atterri dans notre vallée. Il attira une foule de curieux pour voir au sol et de près le nouvel engin de guerre.

L'aviateur en question était un pilote déjà célèbre pour avoir été le premier à avoir exécuté un looping en avion, ainsi que pour avoir abandonné son avion en plein vol pour sauter en parachute !

L'appareil fut gardé par la troupe et le réservoir réparé par les militaires du secteur. Le jour fixé pour l'envol, les écoliers et les écolières des villages proches ainsi que leurs familles étaient présent. Une vibrante Marseillaise salua l'apparition du pilote et une jeune alsacienne en costume lui remis une gerbe de fleurs en lui souhaitant bon retour. Après avoir fait chauffer son moteur, Pégoud serra la main des autorités civiles et militaires puis jeta un dernier regard sur le terrain de fortune pour juger de la possibilité d'enlever son appareil.

Il partit « plein gaz » en direction de la rivière bordée d'arbres et de verdure qui lui barrait la route. Pour nous, il sembla un instant qu'il allait percuter ce rideau de végétation mais brusquement l'avion se cabra pour passer de justesse au-dessus de la cime des arbres.

Virant sur la gauche, il décrivit une boucle au-dessus de la foule en guise d'adieu puis il fila le long de la vallée en direction de Wesserling. »

L'auteur situe l'évènement à la date du 24 ou du 25 août mais les circonstances de cet atterrissage impromptu paraissent si similaires qu'il doit s'agir du même incident et que la mémoire des dates a peut-être failli avec l'outrage des ans. Par ailleurs, on ne retrouve pas trace d'un autre atterrissage forcé de Pégoud à ces dates, dans les cahiers consultés.



Le **6 juillet**, les avions disponibles repartent pour le terrain de Corcieux (3 pilotes dont Pégoud et son Morane 10 et deux observateurs) pour une opération locale. Il s'agit toujours d'assurer la reconnaissance, l'observation et la chasse au-dessus des lignes de front sur l'axe Saint Dié – Sainte Marie aux Mines au profit de la 41^e division. Cette bataille qui se déroule sur plusieurs mois porte le nom de La Fontenelle. Ici encore, le Journal de Marche et d'Opérations de la MS 49 ne porte aucune information sur les vols de ses pilotes. Peut-être était – il resté à Fontaine ?

Une autre source nous donne quelques détails intéressants sur l'aura de Pégoud auprès des soldats et son comportement au front.

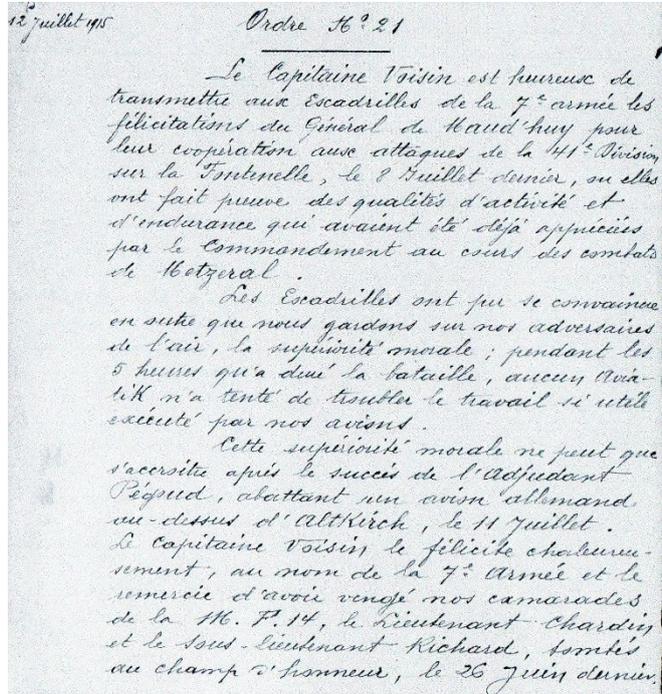
Ce même 6 juillet, alors qu'il se trouve à la ferme du Haut Port, sur les pentes nord de l'Ormont, massif qui surplombe au nord la ville de Saint Dié, le soldat Loys Roux raconte :

« Jamais nous ne tirons sur les avions tandis qu'eux tirent à chaque fois. C'est ce qui a lieu en ce moment sur un avion français, probablement Pégoud, comme hier, qui embête les Boches depuis très longtemps. (...) Il s'y entend pour mettre les Boches sur les dents. Hier, il se fichait d'eux. Les Boches l'ont bombardé longtemps. Lui, tournait autour des fumées d'éclatement ou faisait des glissements sur l'aile. Aujourd'hui, malgré les obus, il a survolé les Boches une bonne heure et il repère les pièces. (...) C'est d'un détachement de la MS 49 qu'il protège les poilus de la Fontenelle, narguant les pilotes allemands des « nids de guêpes » de Colmar, Habsheim et Sélestat ou gênant considérablement les artilleurs du Kayser.

Ses prouesses apparaissent extraordinaires aux Déodaciens qui, le 8 juillet, en pleine bataille, assistent à l'attaque de Célestin venu protéger le ballon d'observation français stationné au-dessus de la Tête de Saint Roch. Un Taube arrive et veut foncer sur le ballon mais nos vigilants aviateurs font bonne garde et mettent l'avion boche en fuite. Trois fois de suite, il revient ; trois fois de suite repoussé. A la deuxième fois, notre célèbre aviateur, en plein combat près du Taube fait la boucle avec un sang-froid et une adresse remarquable. Les Déodatiens applaudissent ...

Le 11 juillet, Pégoud abat un avion allemand qui tombe en feu près de la gare d'Altkirch. Depuis quelques jours, il a retrouvé son cantonnement à Fontaine et se repose dans les hangars de toile lorsqu'un Aviatik est signalé survolant Dannemarie. Aussitôt, il décolle.

« Neuf minutes après, je ne vois rien. Je continue ma patrouille vers Thann, Belfort et la frontière suisse. Je survole à nouveau Dannemarie et vois au loin, vers Bâle, un point noir grossissant. Bientôt je distingue un superbe Aviatik. Je cherche à l'attirer dans nos lignes. Il ne vient pas et survole la ligne de front. Voyant ceci, je lui fonce dessus et, immédiatement, je passe en dessous de lui pendant qu'il me tire dessus avec sa mitrailleuse par l'arrière. Son tir n'a aucune précision étant gêné par le fuselage.



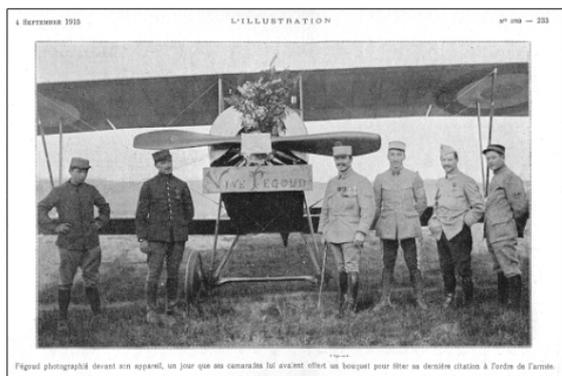
(Pour mémoire, l'observateur – mitrailleur est dans le baquet avant, derrière le moteur et ne peut tirer vers l'avant car ce type d'appareil n'est pas équipé d'hélice déflectrice de balles)

Je cherche à me placer toujours en-dessous, y réussis par mes évolutions souples et rapides, épousant absolument les mouvements de l'avion ennemi. Arrivé par un bond à environ 50 mètres en dessous, je commence à le mitrailler avec une première bande de 25 cartouches en visant un peu derrière le moteur, ensuite, en fauchant le pilote et le passager.

Après une dizaine de cartouches, l'avion pique du nez en chute, des flammes sortent du fuselage, le poursuis dans sa chute, tirant toujours et rechargeant ma mitrailleuse.

A 1 600 mètres, me trouvant sur les lignes ennemies au-dessus d'Altkirch, redresse mon avion en surveillant la chute de l'Aviatik qui va s'écraser sur la route à côté d'Altkirch entre la voie ferrée et le village où les débris restèrent bien visibles.

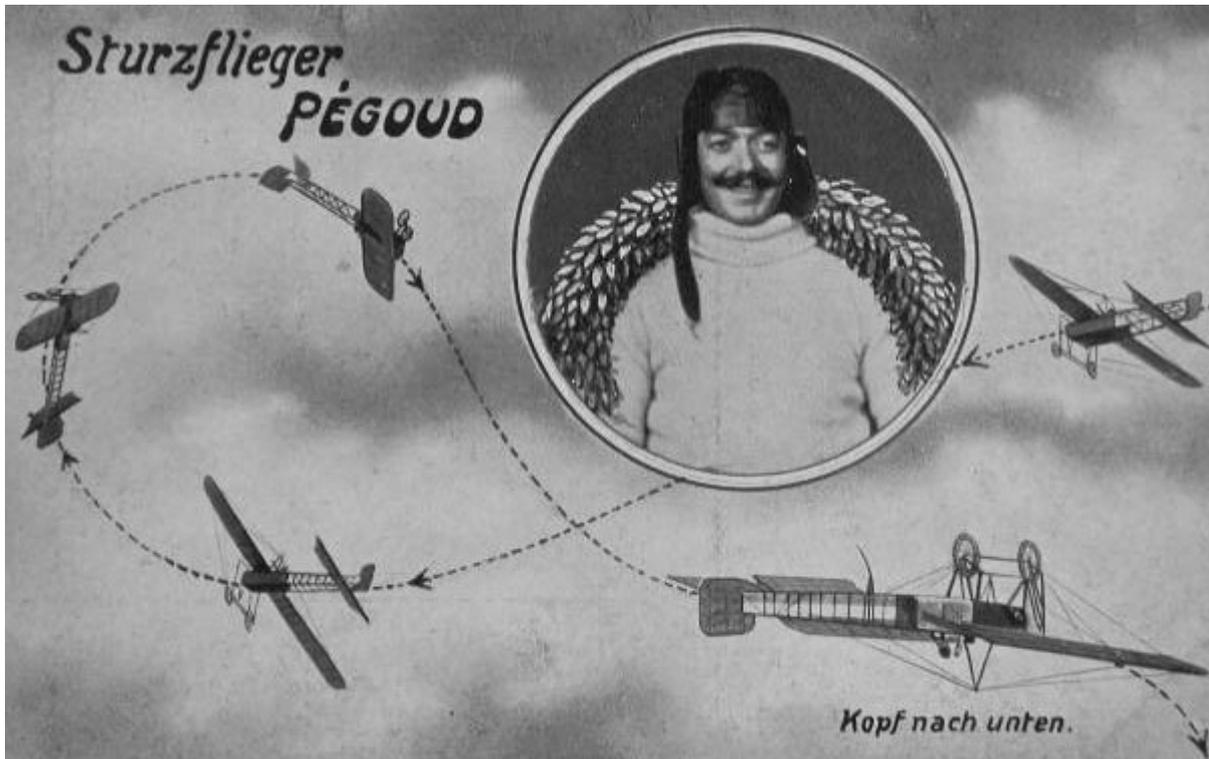
Suis fortement canonné. Rentre à Fontaine pendant que notre artillerie tire sur le rassemblement provoqué par la chute de l'avion à environ 2 Km de nos lignes. Grande joie à Fontaine. Mon appareil est pavoisé par les mécaniciens de l'escadrille. »



La joie est de courte durée à l'escadrille car le lendemain, le sous-lieutenant pilote Courrière se tue accidentellement sur le terrain même de Fontaine.

Ses funérailles ont lieu le 14 juillet et, ce même jour, Pégoud est nommé sous-lieutenant. Maintenant, les aviateurs allemands connaissent de façon précise la localisation de Pégoud sur le front alsacien. Pour eux, ce n'est pas un inconnu car il est déjà venu dans le Reich, du 24 au 28 octobre 1913, présenter ses démonstrations de voltige aérienne, à Hambourg puis à Berlin-Johannisthal. Le moins que l'on puisse dire est qu'il y a obtenu un succès considérable : sur un seul week-end, l'administration des chemins de fer a dû délivrer un million de titres de transport !

Un chroniqueur de l'époque, bien dans le style ampoulé et cocardier du moment, écrit :



« Ce jour-là, je fus témoin de la gloire de notre compatriote à Berlin. Il vola le 28 octobre 1913 à Johannisthal et je vis cet océan de vagues humaines, lointaines et prolongées, qui venait avec un bruit et une clameur de houle, déferler aux pieds de l'aviateur. Astiqués, lustrés à l'excès, serrés dans leurs tuniques gris-bleu, Messieurs les officiers prussiens étaient aussi venus rendre hommage à Pégoud. Ils se pliaient automatiquement et faisaient des révérences à n'en plus finir à notre vaillant coq gaulois qui, lui, répondait toujours avec une aimable simplicité et le joyeux sourire qui l'avait dénoncé bien qu'il ne perdait point du tout la tête. »



Fin mars 1914, il est de retour à Berlin pour un nouveau cycle de présentations acrobatiques destiné aux journalistes et militaires. Fidèle à une promesse donnée 6 mois auparavant à une jeune française vivant en Allemagne, mademoiselle Eudoxie Cutxan, il lui propose une boucle.

« L'appareil s'envole, le rêve se réalise, la réalité est un rêve intensément vécu. La terre m'apparaît comme un jardin enchanté. On vole, on grimpe tantôt sur une aile tantôt sur l'autre. A quand la boucle ? C'est délicieux, c'est divin, bravo Pégoud ! Puis nous bouclons la boucle une fois, deux fois, trois fois et quatre fois de suite. J'étais enivrée, exaltée, transfigurée ! »

« L'appareil s'envole, le rêve se réalise, la réalité est un rêve intensément vécu. La terre m'apparaît comme un jardin enchanté. On vole, on grimpe tantôt sur une aile tantôt sur l'autre. A quand la boucle ? C'est délicieux, c'est divin, bravo Pégoud ! Puis nous bouclons la boucle une fois, deux fois, trois fois et quatre fois de suite. J'étais enivrée, exaltée, transfigurée ! »

On n'est pas loin de tomber en pamoison...

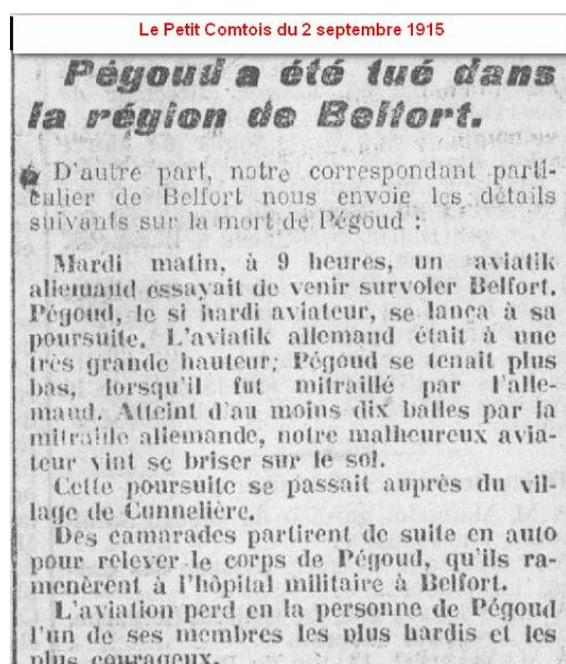
Pendant la seconde moitié de juillet 1915, Pégoud se rend à Paris pour chercher un successeur à son n° 101 bien ruiné après les combats précédents. Il en profite pour faire exécuter quelques modifications techniques consécutives à ses expériences au combat. Il mesure sa popularité, une nouvelle fois, dans toutes les couches de la société parisienne. Début août, Pégoud est de retour à Fontaine avec son Nieuport 10 n°144 mais la météo va se révéler non volable quelques jours.

Pendant la seconde quinzaine d'août, il peut toutefois faire prendre l'air à son nouveau destrier et mettre en fuite quelques Aviatik.

Frontbestand Inventory of Aviatik Aircraft at the Front

		1914			1915					1916					1917					1918						
Manufacturer and Type		31 Aug	31 Oct	31 Dec	28 Feb	30 Apr	30 Jun	31 Aug	31 Oct	31 Dec	28 Feb	30 Apr	30 Jun	31 Aug	31 Oct	31 Dec	28 Feb	30 Apr	30 Jun	31 Aug	31 Oct	31 Dec	28 Feb	30 Apr	30 Jun	31 Aug
Aviatik	B/12	1																								
	B/13	34	24	13	4	4	2	1	1			1	1													
	B.				17	23																				
	B.I	12	43	51	28	53	48	35	20	11		5														
	B.II						1	29	38	32	18	7	2			1										
	B.III									2																
Aviatik	C.I					1	8	9	35	81	161	150	219	183	177	110	63	27	12	1	1					
	C.II								3		7	6			22	62	50	34	4	1						
	C.III												26	47	22	20	6	2								
	C.V																	1								

Le 28 août, il engage un combat avec un nouveau type d'Aviatik dont le blindage paraît efficace. Au cours de la lutte, le petit chasseur français encaisse quelques salves de mitrailleuse et son réservoir d'essence est crevé. Pégoud doit engager une descente rapide des 2 000 mètres où il se trouvait au-dessus de Mulhouse à 400 mètres en passant au-dessus du feu nourri d'infanterie et d'artillerie de la ligne de front. L'efficacité de l'attaque allemande est également due à une modernisation et une évolution du matériel. Les premiers Aviatik de type P 13 et P 14, mis en ligne au début de la guerre, ont été progressivement remplacés par des types B I et B II plus puissants (10 et 120 Cv) et les types C ne vont pas tarder à apparaître. Par ailleurs les FFA de la région ont échafaudé de nouvelles techniques de combat favorisées par l'arrivée de nouvelles machines plus puissantes que les modèles français.



Le 31 août, nouvelle alerte et nouveau combat. A huit heures et demi, un avion allemand est signalé au-dessus de Montreux et venant vers Belfort. Pégoud prend l'air sur le Nieuport 210 sans en attendre l'ordre. Il fonce sur l'allemand et remarque qu'il semble s'agir d'un modèle nouveau équipé d'un blindage et armé d'une mitrailleuse lourde. Il fait beau et la campagne est inondée de soleil. Pégoud épuise une bande de cartouches sur l'Aviatik mais ce dernier, bien que touché, est protégé par ses plaques et répond par une longue rafale. Pour recharger son arme, Pégoud fait un large virage avant de revenir sur son ennemi. Mais, étrangement et peut-être trop sûr de lui, il ne fait pas ses feintes usuelles qui lui permettent d'habitude d'éviter les balles. Il fonce sur l'allemand en entrant délibérément dans son enveloppe de tir. Pégoud est frappé de plusieurs projectiles dont un lui sectionne l'aorte. Tué net, le pilote lâche les commandes et l'avion désemparé chute de 2 000 mètres.

Une section de poilus qui creuse des tranchées près de Novillard a assisté au combat. Le lieutenant qui commande le détachement enfourche un vélo et se précipite sur le lieu du crash. Quatre gendarmes sont déjà sur place, entourant un amas de débris informes d'où émerge une aile intacte. Le corps est allongé sur l'herbe, méconnaissable, couvert de sang. La veste de cuir est percée de plusieurs trous. On arrache la toile de l'aile pour en faire un linceul.



Le moteur est profondément enfoncé dans le sol ainsi que la mitrailleuse dont seule apparait la poignée chromée. Une magnéto gît intacte, près de l'appareil photographique, des bandes de cartouches et un pingouin en peluche, fétiche de l'aviateur.

L'équipage de l'Aviatik qui a abattu Pégoud est composé du pilote Walter (ou Otto) **Kandulski**, caporal et de l'observateur-mitrailleur **von Pilitz**, premier lieutenant. Une source de la famille du pilote (petit fils) signale que ce dernier a été élève de Pégoud à l'occasion de vols effectués avant la guerre. Après le combat victorieux, Kandulski qui vient d'être proposé pour la croix de fer de première classe, écrit à son père pour lui raconter son exploit. Des extraits seront publiés dans le journal « Berliner Tagblatt ».

« Je viens d'avoir un combat aérien avec Pégoud et il fallait avoir l'œil vif. Les forts de Belfort avaient violemment ouvert le

feu et les éclats de Shrapnels explosaient tout autour de mon avion. C'est avec beaucoup de difficulté que j'avais réussi à m'éloigner des canons ennemis lorsqu'un avion français approcha et commença le combat à 2 400 mètres d'altitude. Dès le début, j'ai positionné mon avion de façon à avoir un angle de tir qui m'était plus favorable. Mon observateur le premier lieutenant von Pilitz commença immédiatement son tir à la mitrailleuse laquelle s'enraya au bout de 30 coups. Néanmoins Pégoud s'approcha à environ 50 mètres.



W. Kandulski
der Besieger Pégouds

Je décrivis un cercle autour de lui et brutalement engageai un virage serré à gauche de telle sorte que je me retrouvais placé sur son flanc. Pilitz dont la mitrailleuse avait été débloquée entre temps délivra le tir mortel. »

Le capitaine de l'escadrille arrive, se découvre, imité par les officiers. Il est très pâle et l'émotion est générale. Puis il lève la main et prend la parole :

« Messieurs, nous venons de perdre un camarade que nous aimions profondément pour son cœur d'or, sa loyauté, sa bravoure. Que nul ici n'ignore son nom : c'est Pégoud. Sa mort est celle d'un héros. Il y a quelques instants, nous l'avons vu foncer sur l'adversaire avec sa fougue habituelle. Toujours avec le même courage, il entamait la lutte et c'est en plein combat qu'une balle l'a frappé à mort. Avec Pégoud disparaît une gloire de l'aviation. Avec nous, la France entière pleurera. Et, à présent, inspirons-nous de son exemple. Nous n'avons pas le droit d'oublier dans la douleur notre tâche de soldat. La pensée de ce camarade doit raviver nos énergies. Messieurs, toujours pour la France, nous les aurons. »

Les brancardiers s'approchent mais le capitaine s'interpose doucement

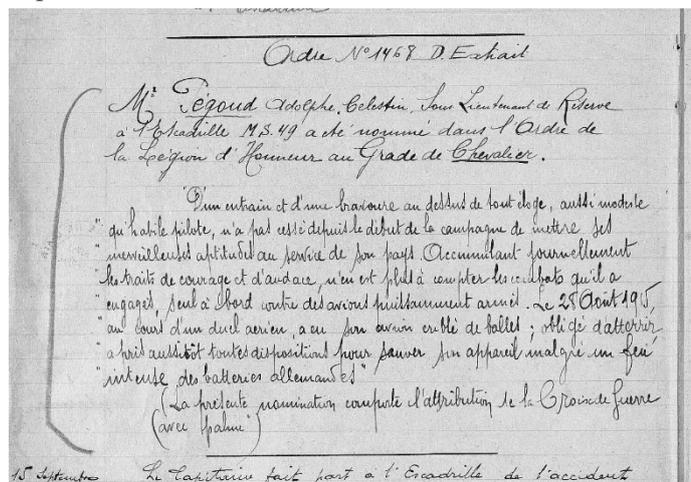
- Non, laissez faire les mécaniciens...

Etrangement, alors que la mort a été constatée sur place, le corps n'est pas transféré à la mairie de Petit Croix, là où son avion a été descendu, mais à l'hôpital de Belfort comme s'il y avait encore quelque chose à espérer. L'étude des rares photos du crash laisse peu d'espoir qu'il y ait encore quelque vie... Ce comportement sera à l'origine d'une polémique ultérieure.

Trois heures après son admission, sur sa dépouille, on épingle la croix de la Légion d'Honneur qui lui a été décernée il y a quelques jours. La remise officielle n'a pas pu avoir lieu car un fonctionnaire soucieux des règles s'est aperçu que Pégoud n'était que pilote civil et non militaire...

Les commentaires vont bon train.

« L'Allemand qui a atteint Pégoud avait, assure-t-on, écouté les explications fournies par le français, un an auparavant à Berlin, avec une générosité trop prodigieuse. N'est-elle pas symbolique cette destinée de Pégoud ? Le Français innove, imagine, crée, fait part aux étrangers de ce qu'il a trouvé : confiance trop souvent mal placée et dont il hérite. »



Les funérailles sont grandioses, les discours patriotiques plein d'emphase et de messages citoyens, la participation populaire immense mais le plus étonnant, symbole d'un esprit chevaleresque qui semble encore exister parmi les officiers de ce début de XX^e siècle, c'est le geste de ses vainqueurs.

31 Août Le Capitaine adresse au nom de toute l'escadrille, un ordre affectueux au Sous-Lieutenant Pégoud blessé magnifiquement dans un combat contre un avion allemand. Notre brave camarade tombe victime de son courage et de son audace, il restera dans notre souvenir comme le modèle des vertus que la France demande à ses enfants. Que chacun puise dans le sacrifice que nous venons de faire l'énergie nécessaire aux efforts qu'il reste à fournir pour la succès des idées que nous défendons. Le Sous-Lieutenant Pégoud est mort Chevalier de la Légion d'Honneur, juste récompense de ses services rendus et du courage dont il avait fait preuve dans le combat du 28 Août 1915.

24 septembre

Commissaire du Sous-Lieutenant Pégoud

Restent à Fontaine :

1^{er} Lt de la Rochefoucauld
 1^{er} Bourmy
 Sergent Hénocq
 Sergent Brunet
 Mécanicien Terrier
 Bourgeois
 Blanchet
 Fayolle
 Soldat Elker
 Copain
 Lathère
 Lafout
 Joyat
 Chénier

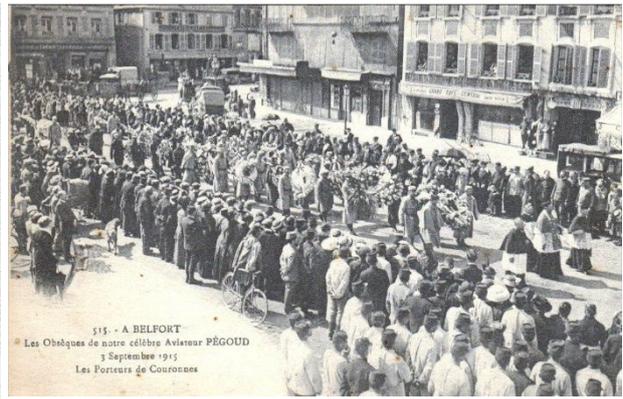
Constructeur Réorganiser avec le traqueur

Tout le personnel en capote, cinturon, pantalone.
 Rassemblement à 8^h44 devant le hangar, avec les
 hackeurs & conducteurs Brien
 - 3 - Rembold
 - 4 - Langue
 - 7 - Talbot

Leur droit seul en armée :

Captain Hoeki, Holtob, Guffroy, Pallet, Arambou, Gédard
 Bourgeois, Chénier, Lambert, Pelfolier

Information du capitaine Pelfolier
 Le capitaine portera les couronnes en tête
 Encadreront le Capit. les Officiers et pilotes de l'Escadrille
 le Capitain Hoeki et le 1^{er} lieutenant en
 armée (l'arme seule sans droit.)



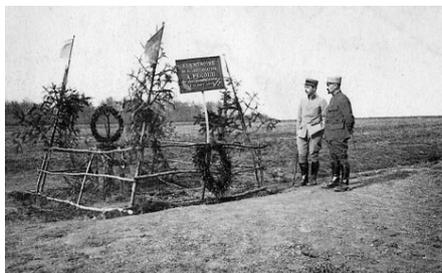
1^{er} document des troupes

Hier soir à 4^h1/2, l'avion allemand qui avait abattu Pégoud, est revenu chez nous, et a lancé sur notre terrain une couronne de lierre avec une inscription sur un ruban de soie blanche :

Den im Kampfe für sein Vaterland
 gefallenen Flieger Pégoud
 ehrt der Gegner.

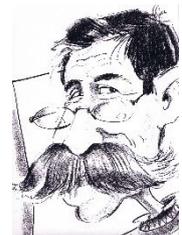


Le lendemain après-midi à 4 heures et demi, l'avion allemand qui avait abattu Pégoud apparait sur les lieux du drame qu'il survole à basse altitude (400 m) malgré une violente canonnade et lance une couronne de lierre avec une inscription sur un ruban de soie blanche :



Den in Kampfe für sein Vaterland gefallenen Flieger Pégoud, Ehrt der Gegner. « A l'aviateur Pégoud, tombé au combat pour sa patrie, hommage de l'adversaire »
 Cette couronne sera accrochée à la croix tombale de Pégoud.

Contributions bibliographiques : Aviatik Aircraft of WWI de Jack Herris (Aeronaut Books), Les portes du ciel de Willy Bourgeois (Gérard et cie), Pégoud le roi des aviateurs de Christophe Grudler (Les éditions du lion), et de nombreux sites internet dont l'incontournable « mémoire des hommes ».



Jean Jacques Turlot