

LECTURES POUR TOUS

1^{er} OCTOBRE
1 9 1 3



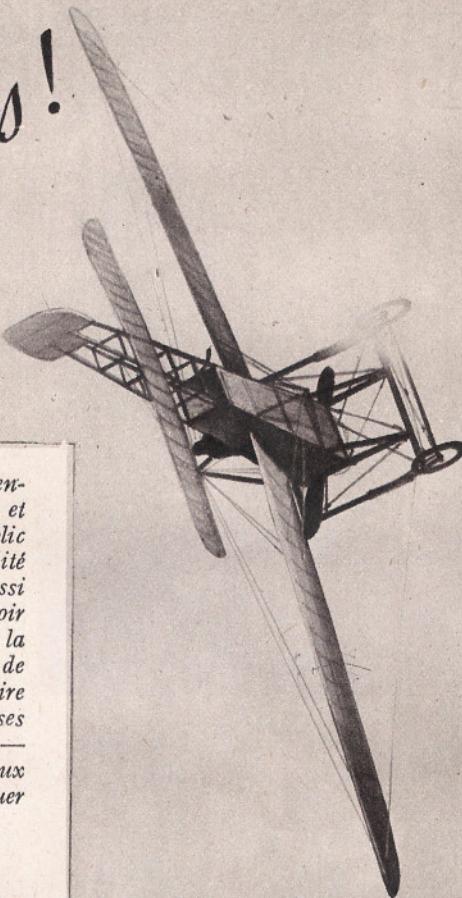
Mes Impressions,
la tête en bas.

NET 50c.



UN DES ROIS DE L'AVIATION, QUI VIENT DE RISQUER DEUX FOIS SA VIE : PÉGOUDE EN TENUE D'AVIATEUR. (CLICHÉ ROL.)

*Quand
je vole
la tête en bas !*



Les expériences de l'aviateur Pégoud, renversant son appareil dans les airs et continuant à voler, ont provoqué dans le public une sensation due non seulement à l'intrépidité du prodigieux acrobate de l'espace, mais aussi aux espérances que son succès fait concevoir pour l'avenir de l'aviation et la sécurité de la navigation aérienne. C'est le héros lui-même de ces extraordinaires prouesses qui va les décrire ici à nos lecteurs, et qui, en nous donnant ses impressions — éminemment personnelles — nous fera connaître le programme des audacieux essais par lesquels il se propose de continuer cette affolante série.

○ ○ ○

DE même que la popularité s'est attachée jadis à « l'homme qui avait fait rire le shah », on veut bien aujourd'hui prêter quelque attention à ma modeste personnalité, car je suis « l'aviateur qui vole la tête en bas ». Mais je ne voudrais pas cependant que l'on pût voir dans cette originalité le désir de me tailler une publicité rapide. Non, j'ai heureusement des idées moins vulgaires ; et ce n'est pas non plus pour observer le monde à l'envers.

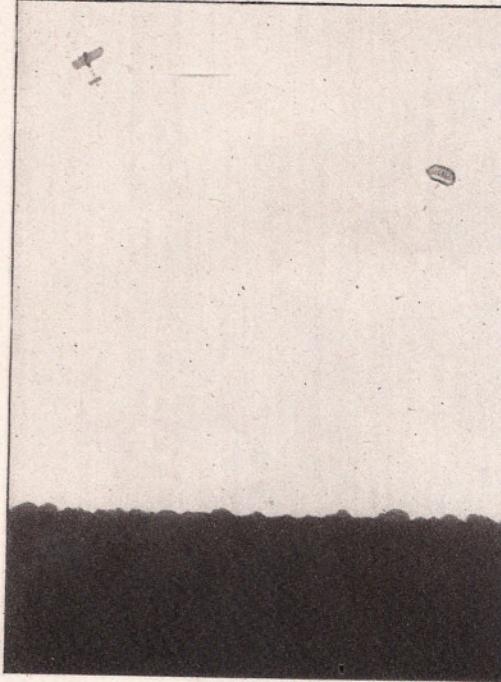
Je tiens surtout et avant tout à rendre service à l'aviation et à mes camarades. Du jour où j'aurai prouvé que, dans toutes les positions les plus dangereuses, un pilote de sang-froid peut toujours reprendre son équilibre, je crois que nous enregistrerons moins de catastrophes dues à l'inexpérience et à l'affolement. Pour faire triompher mes idées, un seul moyen était en mon pouvoir : guérir le mal par le mal. Afin de démontrer que les accidents pouvaient être évités, j'en ai provoqué, en même temps que j'indiquais le remède expérimentalement.

Ce que j'ai fait, c'est parce que j'étais

sûr de la justesse de mon opinion. Et tous nous devons prouver aux jeunes gens que l'aviation n'est pas dangereuse. Je considère en effet que c'est un sport offrant aussi peu de risques que le footing. De même que, dans la rue, vous pouvez recevoir une cheminée sur la tête, de même, en aéroplane, vous n'avez à redouter que le bris fortuit que personne ne peut prévoir, et qui provient d'un hasard heureusement de plus en plus rare, grâce aux engins actuels. Mais alors que, pour prouver que la promenade n'est pas périlleuse, il ne me viendrait jamais à l'idée de me faire lancer une cheminée sur le crâne, pour montrer que l'aéroplane stable est un instrument de tout repos, je n'hésite pas à faire tous les exercices considérés jusqu'ici comme des causes d'accidents mortels.

Je n'ai d'ailleurs pas fini et, lorsque cet article paraîtra, j'espère avoir mis à mon actif

Lectures pour Tous



LA PREMIÈRE PROUesse DE PÉGOUD : L'AVIATEUR, QUI A ABANDONNÉ SON AÉROPLANE, S'EST SUSPENDU À UN PARACHUTE ET S'EST LANCÉ DANS LE VIDE. (CL. ROL.)

de nouvelles performances qui étonneront aujourd'hui, mais sembleront demain parfaitement normales.

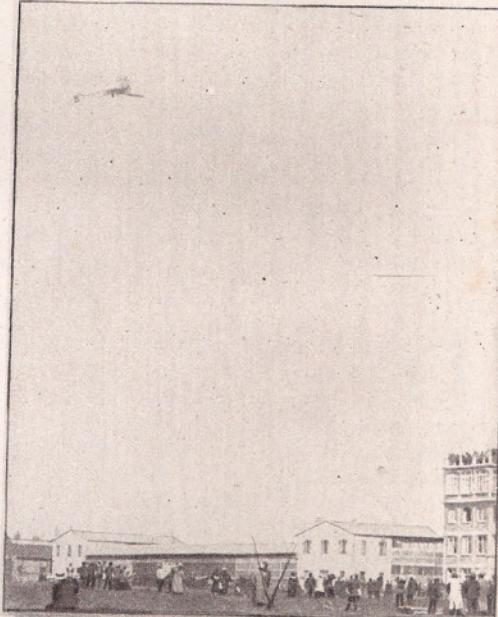
MA PREMIÈRE... ACROBATIE. J'ai d'ailleurs toujours été attiré par les expériences *utiles*, mais vraiment nouvelles. Je commençai dans cette voie par le monoplan à trolley. M. Louis Blériot, ayant constaté que les hydravions sur mer agitée sont démolis d'avance, chercha une idée pour éviter cet inconvénient capital. Il trouva rapidement un système très ingénieux : un câble d'où partait l'aéroplane et où il revenait s'accrocher. Je me proposai immédiatement pour expérimenter cet appareil. Mais j'avais peur de ne pas être agréé, étant tout jeune pilote. Voyant en moi le désir de réussir coûte que coûte, M. Louis Blériot accepta et je commençai mon entraînement.

Au début, j'étais lié au câble par un trapèze avec crochet sur l'appareil : le résultat, tant au départ qu'à l'arrivée, fut appréciable. Il était suffisant pour prouver qu'une solution destinée à faire révolution dans la marine était trouvée. Mon constructeur modifia le dispositif : il changea le crochet et le trapèze pour les remplacer par des cornes ou antennes semblables à de vastes élytres,

avec un galet automatique en bronze pour l'ouverture et la fermeture sur le câble.

Les expériences furent concluantes et réussirent admirablement : dix fois sur dix, le départ se fait aisément, et neuf fois sur dix l'accrochage est effectué au premier essai. Sinon, un virage savant, le retour, et on recommence pour obtenir le résultat. Aucun danger, aucune difficulté, et pourtant au début on me prit pour un acrobate. Inconnu à cette époque, j'étais fier de cette appellation ; maintenant on me traite encore d'acrobate et, chose curieuse, je n'en suis plus du tout flatté. Comme le caractère est changeant et contrariant !

J'eus l'honneur de faire mes expériences du trolley devant M. Pierre Baudin, ministre de la Marine, et ce jour-là ce ne fut pas facile, car le vent soufflait en rafales et les remous étaient extrêmement dangereux. Mais



A VILLACOUBLAY, LE 2 SEPTEMBRE. — LE MONOPLAN S'EST RETOURNÉ, L'AVIATEUR EXÉCUTE UNE DESCENTE EN VOL PLANÉ, LA TÊTE EN BAS. (CL. BRANGER.)

j'insistai pour accomplir mon exercice, afin que l'homme d'État qui s'était dérangé ne s'en allât pas sans m'avoir vu opérer. La leçon à tirer de cette journée était encore plus convaincante : elle prouvait que, par n'importe quel temps, la manœuvre au câble était possible et qu'elle ne pouvait être empêchée par les appels d'air les plus violents. Or, sur mer, même par très mauvais temps, le vent est toujours régulier et les remous sont inconnus.

Quand je vole la tête en bas....

23

pour .
s et x, le
dix ssai.
on icun
ébut ette
ion; e et,
tout t et
nices nis-
pas les
Mais

Qu'importe la tempête, si vous n'avez pas à vous méfier des traîtrises de l'atmosphère ? Et je suis certain que, sur mer, l'appareil ira *toujours* s'accrocher du premier coup sur le câble fixé sur le flanc du navire, sans la moindre difficulté, sans le plus petit danger, même s'il y a du tangage. C'est là l'avenir de l'hydraviation, et je me propose

verticale. Ce fut délicieux : à l'arrêt du tire-bouchon, mon appareil complètement vertical plongeait dans le vide. Amusé par la nouveauté de l'exercice et intéressé par sa réussite, j'insistais et dépassais la verticale.

Et très facilement, sans le moindre effort, je parvenais à me redresser normalement. Tout heureux du résultat, je vis là une



d'aller sous peu faire des essais sur mer, où la besogne sera certes plus facile à mener à bien.

Ces expériences d'une part, mon caractère aventureux d'autre part, m'engagèrent à persévérer dans le domaine des acrobaties et, ayant remarqué, au cours de vols excentriques, que mon Blériot possédait de merveilleuses qualités de stabilité, une idée germa dans mon cerveau. Elle me vint d'ailleurs lors d'un vol assez curieux.

UN JOUR QUE J'ÉTAIS À 2 000 MÈTRES... Un jour que je me trouvais à 2 000 mètres d'altitude, je faisais une descente en tire-bouchon. Soudain la fantaisie me prit de descendre suivant une ligne absolument

SOURCE d'expériences réellement intéressantes pour la sécurité du pilote et dont les conséquences pouvaient être des plus utiles pour l'aviation.

Une autre fois, dans un virage à angle droit, selon mon habitude, j'encaisse un coup de vent qui me renverse et me fait dépasser la verticale. Un peu surpris par cette forte secousse, je tiens à constater si l'appareil possède encore quelque stabilité. Mais, pour y réussir, je ne me presse nullement de me redresser.

Avec une tranquillité parfaite, au contraire, je laisse faire mon monoplan pendant quelques secondes et le ramène ensuite sans difficulté à sa position normale.

Lectures pour Tous

UNE CONVERSATION AVEC BLÉRIOT.

Après ces expériences fort intéressantes que j'avais faites personnellement et non, comme tant d'autres, avec des modèles réduits lancés du haut d'une table, j'allai voir M. Blériot.

« Monsieur, lui dis-je, j'ai une idée à vous proposer... »

— Dites !

— Mais une idée qui fera sensation....

— Dites toujours !

— Voilà : je viens vous demander de me prêter un monoplan de série pour me laisser faire avec lui le *looping the loop*, pour me permettre de le renverser, de simuler des chutes, en un mot pour que je tente tout ce qu'on peut faire avec un appareil retourné en tous sens. »

M. Blériot me regarda avec attention. Il est évident qu'il se demandait si je n'étais pas devenu subitement fou.

Je ne lui laissai pas le temps de me faire part de son opinion :

« Je sais ce que je dis, je suis lucide, insistai-je : je garantis la réussite et suis intimement persuadé que l'aéroplane prouvera ses qualités en m'obéissant quand bon me semblera ! »

De plus en plus surpris, mais cependant ébranlé par mon assurance, M. Blériot me demanda à réfléchir un peu, avant de me donner sa réponse au sujet de ces sensationnelles expériences et de mes fantastiques propositions.

Il ne se hâta pas de me donner la réponse si ardemment désirée. Je le poursuivais alors de mon insistance, chaque fois que je le voyais à l'aérodrome. Bientôt, frappé par l'inébranlable confiance qu'il voyait en moi et que j'avais en l'appareil, il m'autorisa à tenter mes essais sur un monoplan du type courant qu'il voulut bien me prêter.

Mes expériences prouvérent que j'avais raison et que je ne m'étais pas leurré. Et je suis très heureux d'avoir, grâce à elles, servi la cause de l'aviation en démontrant la sécurité des aéroplanes et en donnant confiance

aux pilotes qui se croient facilement perdus. Que de morts enregistrées par suite du manque de sang-froid ! Combien d'aviateurs n'ont pas insisté, n'ont pas cherché à se défendre dans des situations certes critiques, mais non point dangereuses, et ont payé de leur vie leur manque d'énergie !

MON PROGRAMME DE TRAVAIL.

trop heureux de continuer mon apostolat : les expériences, auxquelles je me suis déjà livré, ne sont que le commencement d'une série qui deviendra chaque fois de plus en plus intéressante. Je me propose en effet de procéder maintenant au renversement complet de l'appareil transversalement, c'est-à-dire dans un plan perpendiculaire à l'axe du fuselage : au cours d'un virage, je me mettrai à nouveau la tête en bas, mais en allant de droite à gauche ou de gauche à droite et non plus d'avant en arrière.

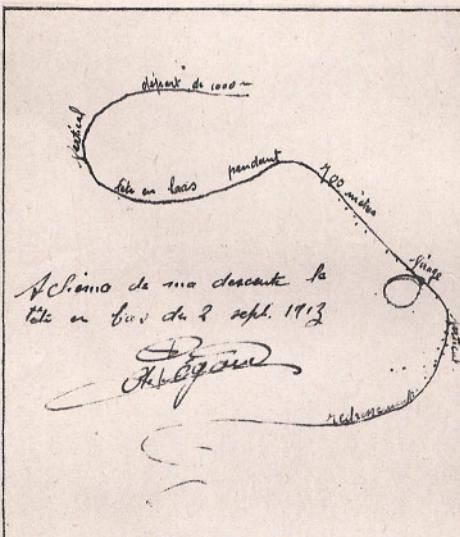
Puis je ferai des chutes sur l'aile gauche d'abord, des chutes sur l'aile droite ensuite, suivies chacune de redressement.

Je me laisserai tomber sur la queue de l'appareil et je me redresserai.

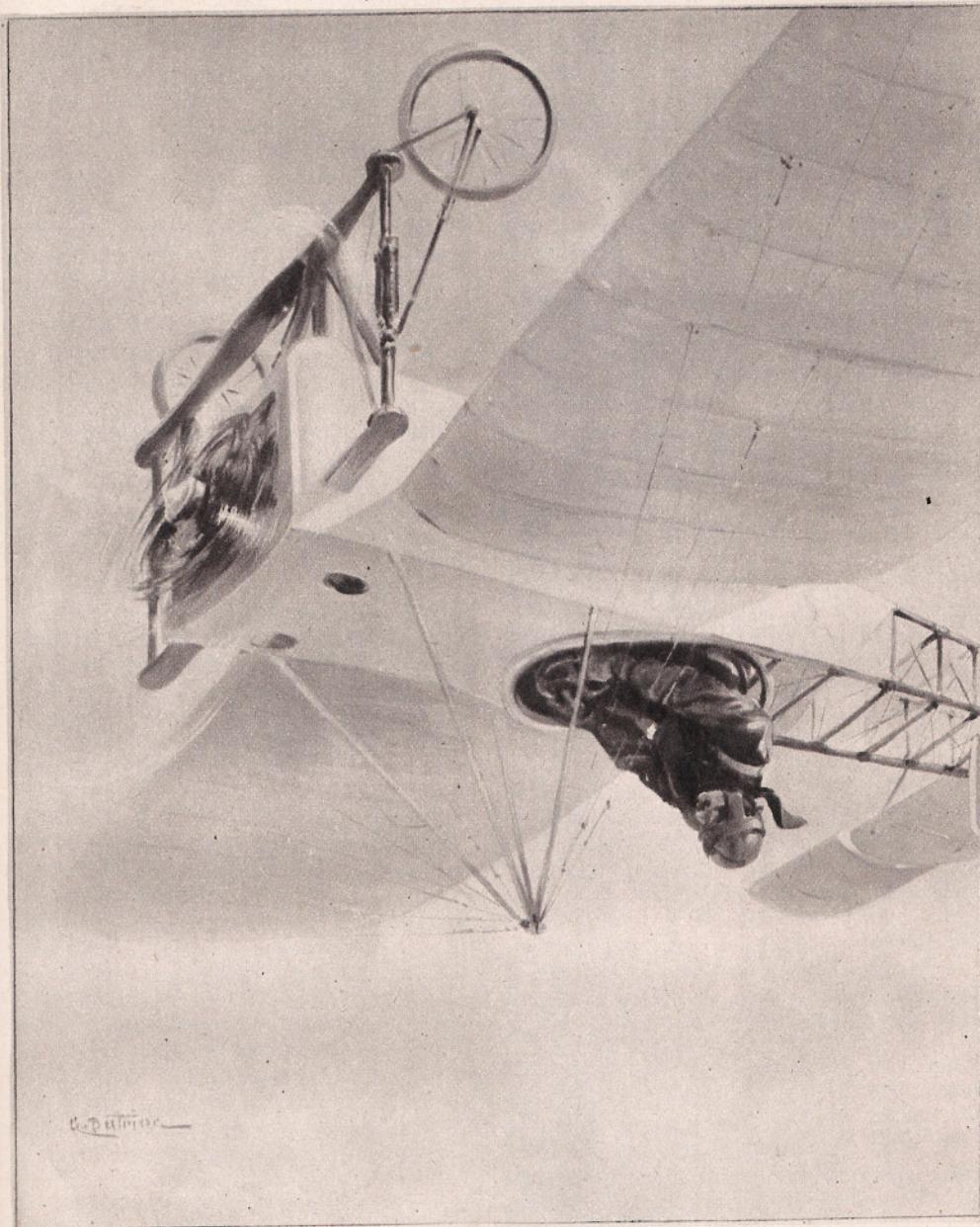
Je monterai à 1000 mètres ; là, j'arrêterai le moteur et je laisserai mon appareil livré à lui-même. Je ne toucherai plus aux commandes et je verrai ce qu'il fera, me contentant de le rétablir normalement lorsqu'il ne sera plus qu'à 300 mètres du sol.

J'espère mener à bien ce tableau de travail. Si oui, je couronnerai cette première série par le *looping the loop*, très intéressant et fort amusant pour les pilotes cuirassés de sang-froid. Car, pour réaliser ces exercices, il suffit de posséder de l'audace, du calme, de l'énergie et une grande résistance physique. Quant à moi, je n'ai pas à me plaindre sous ce rapport.

Jouer avec les éléments de l'air dans n'importe quelle position et par n'importe quel temps, laisser aller mon appareil comme vogue le bouchon sur une mer agitée, encasser toutes les traîtrises de l'atmosphère, les



UN AUTOGRAPHE DE PÉGOUDE. — SCHÉMA TRACÉ PAR LUI DE SON VOL A L'ENVERS EXÉCUTÉ À VILLACOUBLAY.



de
ière
it et
ung-
affit
rgie
nt à
ort.
'im-
quel
ame
en-
, les

dompter et me poser sur le sol en souplesse, dans là confiance et la tranquillité, tel est mon suprême bonheur. Jongler avec les difficultés qui semblent les plus insurmontables, telle est ma raison d'être désormais.

DE DÉLICIEUSES IMPRESSIONS. Mes impressions dans ce genre d'exercices sont toujours merveilleuses et délicieuses : je sens que je possède mon

QUELLE ÉMOTION S'EMPARA DES SPECTATEURS LORSQUE PÉGOUD, LA TÊTE EN BAS, SEMBLA PRÊT A S'ÉCRASER SUR LE SOL ! (COMPOSITION DE G. DUTRIAC.)

appareil, que je le fais obéir à mon gré, l'obligeant à atteindre le but que je m'étais proposé. Et ça, voyez-vous, c'est une sensation réellement « épataante », comme on dit à l'Académie française. Le calme et la sérénité illuminent mon visage, que j'ais la tête en bas, en haut ou de côté, dans n'importe quel sens : c'est toujours avec le sourire aux lèvres que je brave le vide et le danger que je peux rencontrer. Je suis si sûr de moi et de mon monoplan !

Lectures pour Tous

Lors de mon expérience de la tête en bas, j'eus même une sensation particulièrement douce : mon appareil était complètement retourné et je recevais la plus délicate vaporisation que l'on puisse sentir à semblable hauteur. C'était l'essence qui sortait par la prise d'air du réservoir et était projetée vers ma figure par le vent de l'hélice. Elle me rafraîchissait absolument comme le vinaigre du coiffeur après la barbe. Je m'écriai, en riant :

« Mon vieux, te voilà chez le perruquier ! »

Trouvant cette position très agréable, je la prolongeai pendant 700 mètres, planant les pieds en l'air, faisant un virage et saluant amicalement la foule émue et halestante, qui se demandait avec anxiété si je n'allais pas tomber la tête la première ou si j'étais accroché pour toujours à l'envers. J'étais d'ailleurs fort à l'aise, ayant les pieds calés sur le palonnier par les arrêts qui s'y trouvent de chaque côté, et le corps retenu par des bretelles qui me collent sur le siège et ne me font faire qu'un avec l'appareil. Je suis certain que je pourrais planer pendant 5000 à 6000 mètres, et peut-être plus, pour me redresser seulement à 300 mètres du sol, sans ressentir le moindre malaise, sans éprouver le moindre éblouissement.

D'ailleurs, peut-on rêver position plus confortable ? La visibilité est parfaite, rien ne vous échappe, rien ne gêne la vue, et je recommande spécialement cette attitude pour les reconnaissances militaires.... Je plaisante, mais cela viendra peut-être un jour. Tout arrive ! Pour ma part, si je suis appelé à remplir ce service, je ne ferai mes observations que la tête en bas. La seule difficulté sera, pour moi, de lire les numéros à l'envers, mais je m'y ferai !

LES AGRÉMENTS DU PARACHUTE.

Entre temps, j'ai expérimenté le parachute de M. Bonnet. Cet inventeur a trouvé un système particulièrement pratique et fonctionnant à merveille. Mais si toutes les démonstrations avaient réussi soit avec des appareils réduits, soit en sphérique, elles n'avaient jamais reçu leur consécration officielle en aéroplane. Partout M. Bonnet cherchait un pilote. Aucun ne voulait se fier à l'excellence du parachute, craignant qu'au dernier moment il ne se développât pas.

Ayant été renseigné sur mon compte par des camarades qui me considéraient — et me considèrent sans doute encore — comme un peu fou, l'excellent constructeur vint me trou-

ver, m'exposa son invention et me dit les résultats qu'il en attendait. Très intéressé, et toujours prêt d'ailleurs pour des expériences de ce genre, j'acceptais avec empressement de faire une étude approfondie, n'ayant jamais vu moi-même comment se comportait l'engin en l'air. Je faisais sur l'appareil au point fixé, le moteur en marche, un premier essai : le parachute fonctionnait parfaitement par le déclanchement qui provoquait son déploiement immédiat. Très heureux du résultat, je déclarai à M. Bonnet :

« Votre parachute est une merveille ! Il doit marcher et il sauvera la vie à bon nombre de pilotes. D'ailleurs vous allez le voir pour moi-même, car je tiens à l'expérimenter le plus tôt possible, étant convaincu de la réussite. »

Après une longue série d'ennuis causés tant par le moteur que par la maréchaussée, je pus enfin démontrer que je ne m'étais pas trompé.

J'aurais voulu, avant que de faire fonctionner le déclanchement, que le vieux « coucou » que je montais se brisât sous les rafales du vent que je rencontrais dans la vallée, et l'expérience aurait encore été plus concluante vis-à-vis des sceptiques. Cette tentative de rupture de l'appareil en l'air ou de feu à bord, je la ferai pour prouver l'efficacité et la sûreté absolue du parachute. On voit que j'ai du travail en perspective !

Les impressions, avec ce moyen de locomotion trop peu répandu, sont infiniment curieuses. Il est très amusant de se voir enlever aussi délicatement de l'aéroplane ; puis ce plané en douceur, sans aucune secousse, cette arrivée au sol sans pouvoir se faire une égratignure, même en se recevant sur les arbres, constituent une promenade vraiment pittoresque. Là encore la visibilité est parfaite dans la descente, et pour cause. On ne ressent pas le moindre vertige. Le seul désir qui vous vienne, c'est de fumer un bon cigare, en lisant le journal, pendant que le sympathique objet s'occupe de ne pas vous déranger et continue à veiller sur votre personne.

MON BUT EST D'ÊTRE UTILE.

Telles sont les sensations que m'a jusqu'ici values l'aviation. J'espére que ce n'est qu'un commencement et que d'ici peu j'en aurai accumulé une multitude de nouvelles. Mais, avant de terminer, je tiens surtout à déclarer que, tout en étant acrobate de l'air, toutes mes *fantaisies* n'ont d'autre but que de faire du bien à l'aviation en cherchant et en prouvant la sécurité de l'aéroplane. Par ce moyen, je parviendrai à consolider le moral du pilote qui s'est vu

ou lui,
incl
lage
bor
sécu
tour
tage
risq
pote
cher
les
ava

CE
D'A
PEU
LE
depu
sert
ceu:
adm
à ol
à tc
reil
A l'
rare
mai
cont
cess
meil
vai
que
ordr
Il m
blé
s a n
mon
mes
rade
ne
jan
croir
du.
liste
bre
tim

Quand je vole la tête en bas....

27

ou se voit en danger et qui ne peut, d'après lui, se tirer des diverses positions dangereuses.

En démontrant que l'aéroplane est inchavirable, et que le parachute sur le fuselage est semblable au canot de sauvetage à bord du navire, tout pilote éprouvera la même sécurité dans un plus lourd que l'air que le touriste sur une automobile. Peut-être davantage, car en l'air, n'est-il pas vrai? nous ne risquons pas de trouver des obstacles, des poteaux, des tournants, des débouchés de chemins de traverse, et surtout de voir éclater les pneumatiques. Et cela n'est-il pas un avantage précieux?

CE QUE J'AI FAIT, A quoi sert de voler la tête en bas? Telle est la question que je me suis souvent entendu poser depuis mes expériences. Oui, à quoi cela sert-il? C'est ce que se demandent toujours ceux qui ont peur ou se refusent à admettre le moindre progrès. Mes vols tendent à obtenir deux résultats : d'abord à montrer à tous la merveilleuse stabilité de mon appareil en particulier et celle de tous en général. A l'heure actuelle, en effet, à part quelques rares types, tous les aéroplanes sont stables, mais encore ne faut-il pas se contenter de le dire, il est nécessaire de le prouver. Quelle meilleure démonstration pouvais-je faire? Le second but que je me suis proposé est d'un ordre purement psychologique.

Il m'a semblé intéressant de montrer à mes camarades qu'il ne fallait jamais se croire perdu. Sur la liste funèbre des victimes de

l'aviation, nombreux sont les capotages comme causes des catastrophes. Oui, on capote souvent, et mon vol la tête en bas n'en est-il pas un exemple? Par conséquent ce que j'ai fait, d'autres peuvent le faire. Le lieutenant Morel, le capitaine Aubry, eux aussi, ont été renversés alors qu'ils étaient en l'air et ils ont eu le courage, la présence d'esprit, la maîtrise de soi nécessaires pour se relever avant d'être revenus au sol où, sans ces qualités, ils se seraient écrasés. J'ai fait comme eux, mais volontairement, et je n'engage pas mes camarades à vouloir tenter le même acte; ce que je leur dirai seulement, c'est ceci :

« Mes amis, on se plaint que l'aviation soit meurrière. Elle ne l'est pas. La plupart des accidents sont causés par votre découragement trop rapide. Partez de ce principe qu'en aéroplane jamais on ne doit se croire perdu. Vous m'avez vu voler la tête en bas; vous savez que c'est possible; par conséquent, si un jour vient où, en piquant, votre appareil dépasse la verticale et se retourne, laissez-le faire. Posément, tranquillement, prenez votre temps et redressez-le en commandant les commandes comme si vous voliez normalement. »

Telle est la seule raison qui m'a fait agir.

Je veux montrer avec mon Blériot que toutes les causes d'accidents peuvent être évitées avec un peu de sang-froid et de force morale. Tous les appareils ou presque, pourvu qu'ils soient bien équilibrés, sont

dans le même cas que le mien, et c'est pourquoi j'ai tenu à opérer avec un monoplan du type courant, pour qu'on ne croie pas à un « truc ».

PÉGOUD.

