

Vie et mort de Raoul LUFBERY

René NOUVEAU

C'est le nom prestigieux d'un pilote de chasse de la première guerre mondiale, de la lignée des Guynemer, dont il fut l'ami, des Fonck, des Dorme auquel il ressemblait, des Nungesser, des Coppins, de tous ceux qui haussèrent le combat aérien au niveau des combats de la Chevalerie antique.

Moins anonymement que les Poilus des tranchées, ils furent nos héros à nous, les gamins de 14-18, et nous les connaissions tous, car leurs noms nous revenaient souvent aux communiqués quotidiens. Je savais Lufbéry Américain, pilote de l'escadrille La Fayette. Combien j'aurais été fier de connaître son ascendance française ! Je me hâterai d'ajouter que, injustement, nous avions bien moins de considération pour les pilotes ennemis, les pilotes des "saubes" qui nous survolaient chaque jour, mais dont les noms ne parvenaient pas à nos oreilles, les Immelmann, les Boelke, les Udet, les Richthoffen. Tous nous étaient parfaitement ignorés. Et quand bien même nous les aurions connus, pour nous, avec cette parfaite sérénité et cette profonde injustice que donne la partialité, ils n'auraient pas atteint la cheville des nôtres ... et des Américains. Je dus déchanter par la suite.

Et de mes préférences et de mes préventions, il ne m'est demeuré qu'une profonde admiration pour tous ces jeunes hommes, de quelque cocarde dont ait été parée leur carlingue. Une anecdote parmi bien d'autres : *"un jour d'août 17, un camarade de Lufbéry, Harold Willis, disparut au cours d'un combat aérien (1). Un soir, à la tombée de la nuit, un Fokker vint survoler le terrain et, coutume chevaleresque, y lâcha un message lesté apprenant "aux gens de la La Fayette" que Willis était prisonnier, donc sain et sauf" (2).* Ainsi quelqu'un a-t-il pu écrire, en parlant des pilotes de chasse : *"De part et d'autre, on se hait et on s'estime, on se défie et on s'admire"*.

(1) Willis était le co-dessinateur de la tête de Sioux ornant les fuselages des Nieuport de l'escadrille La Fayette.

(2) GISCLON Jean. *Les As de l'escadrille La Fayette Montrouge* 1976, p 97.

Nous nous représentons mal, actuellement, les conditions de vol et de combat des pilotes de chasse de la Première Guerre mondiale. Ils combattaient et mouraient seuls, n'ayant que le geste de la main pour communiquer avec leurs camarades d'escadrille. René Chambe (1) a écrit : *"Le pilote est seul à bord, seul dans le ciel, en face de sa Conscience. Il lui faut une grande force d'âme pour ne jamais faiblir et se porter isolément au combat. Et le secret de beaucoup de pilotes de chasse, devenus des as, c'est d'avoir voulu en abattre. — Je reste accroché à mon adversaire comme si je rageais ! — a écrit Guynemer"*. Ils combattaient sans parachute, tout poids inutile réduisant la force ascensionnelle de l'appareil. Ils allaient, nez au vent et au froid, sous les projections d'huile des moteurs rotatifs. Et quand l'avion, tout de bois et de toile, était la proie des flammes, la seule ressource était de brûler dans l'appareil ou de se jeter dans le vide. C'est ainsi que mourut Lufbéry, mais n'anticipons pas. Et pourtant ceux parmi eux, qu'une chute près des lignes obligea à un séjour forcé avec les fantassins en leurs tranchées, plaignaient de tout cœur ces pauvres Poilus, condamnés à la boue, aux gaz, à l'écrasement. Ce sentiment n'ôte rien à la haute idée que j'ai gardée des pilotes de chasse, bien au contraire.

Je savais assez peu de choses de Raoul Lufbéry. Je me souviens de ces journées du printemps 18 où le bruit courut que l'As des As américains, était arrivé à Toul-Croix de Metz. Les taubes de Metz-Frescaty venaient souvent survoler la région toulouise et l'aérodrome même d'Ochey. Nous eûmes à l'époque l'impression d'une salutaire protection, un peu comme ce jour où nous apprîmes que les fameuses Cigognes de Guynemer gîtaient dans la région nancéienne.

Et puis, en mai, nous parvint la sombre nouvelle, à laquelle nous ne voulions pas croire. Après Guynemer, son compagnon de combat, disparu en septembre 17 dans le ciel des Flandres, Lufbéry, était tombé en combat aérien, tout près de chez nous, à Maron. Mitrailleuse enrayée, avion en flammes, le héros s'était jeté dans le vide pour n'être point brûlé vif et s'était écrasé au coin d'un jardin. Cette fin tragique émut mon âme de gamin. Pour moi, le nom de Lufbéry sonnait clair, comme celui de Georges Guynemer et, ultérieurement, celui de René Fonck, le Vosgien, nouvel As des As français. Les jeunes sont sensibles à l'héroïsme et l'époque s'y prêtait merveilleusement.

Et puis, j'oubliai un peu Lufbéry pour m'intéresser à mes études, jusqu'au jour où, une dizaine d'années plus tard, je vis ériger cours Alsace-Lorraine, devenu cours Raymond Poincaré, un petit monument, dit "de l'Aviation", et dont la plaque eut pour mission de rappeler à tous le sacrifice du jeune Américain tombé pour la défense de Toul.

(1) CHAMBE René. — *Histoire de l'Aviation*, Paris 1958 -



Cliché Official US Air Force 445 AC : La notice explicative jointe aux photographies indique, concernant celle-ci :

Portrait buste, en uniforme de Commandant, avec les médailles. Or, l'uniforme est celui de la photo p. 10, c'est-à-dire celui de Sous-Lieutenant, dans l'Aviation Française. Elle est donc antérieure au 10 janvier 1918, date où R. Lufbery, entrant dans l'Aviation Américaine, fut promu au grade de Commandant (il y avait plus de largesse dans l'attribution des grades dans l'USAF !).

La figure du héros est fort belle, franche, déterminée. Le regard énergique et volontaire rappelle un peu ce fameux regard d'aigle de Georges Guynemer, immortalisé par J. C. Lawrence (Musée de l'Armée).

L'idée et la réalisation me réjouirent car elles me rappelaient, avec le nom de mon héros, les grandes heures de 18, ces heures que, normalement, un homme ne vit qu'une fois, et que pourtant je devais revivre, plus belles encore, en 1945. Durant l'Occupation, la petite statue de bronze ailée disparut, enlevée par l'occupant avide de métaux non ferreux. Disparut aussi en 1954, la plaque et le nom de Lufbéry qui, à nouveau, sembla tomber dans l'oubli jusqu'au jour où, près de 30 ans plus tard, le hasard fit que je rencontrai en un Toulinois de Saint-Mansuy, Monsieur André Drouillot, ancien mécanicien de route à la S.N.C.F., un homme parfaitement disposé à remettre toutes choses au point, à combattre l'indifférence générale et à faire sortir de la nuit de l'oubli, la mémoire de celui qui se sacrifia pour nous.

Cet état d'esprit de Monsieur Drouillot, je le comprenais d'autant mieux qu'un jour, à l'occasion de la cérémonie traditionnelle du 11 septembre à la mémoire de Georges Guynemer, "héros tombé en plein Ciel de Gloire", j'avais protesté par la voix de l'Est Républicain contre l'oubli absolu dans lequel était tombée la mémoire de Lufbéry, lui aussi "As des As", et qui, Américain n'avait eu que plus de mérite à parvenir à cette distinction suprême en combattant volontairement dans la Chasse de son pays natal.

Un instituteur New-Yorkais, en visite à Ecrouves à l'époque — il avait, en 17-18, gardé des internés russes au Fort d'Ecrouves — fut intéressé par mon article qu'il emporta aux U.S.A., se promettant de le faire paraître en un journal américain. Je ne sais ce qu'il en advint.

Terminé ce long préambule, qu'il me soit permis de dire que ce qui suit concernant Raoul Lufbéry est le résultat de la collaboration de diverses personnes, que mon rôle a surtout été de coordonner les connaissances des uns et des autres. Je tiens donc à remercier ici tout d'abord Monsieur Charles Goudard, de Toul, membre du C.E.L.T. qui eut l'heureuse idée de remonter aux sources et de solliciter photographies et renseignements à l'Ambassade même des Etats-Unis, à Paris. Je remercie également le Lieutenant Colonel W. Wasson, de l'USAF, attaché de l'Air à l'Ambassade des Etats-Unis qui nous a transmis de Lufbéry les photos et les documents qu'il a pu se procurer à l'Audiovisual Squadron de l'U S Air Forces (1). Ma reconnaissance ira également à Monsieur Drouillot qui m'a procuré un article de Monsieur Armand Sauzay, paru dans "Royat Journal" de mai 1963, article abondamment pourvu en détails intéressant la jeunesse française et la vie de combattant du héros.

(1) *Documents extraits et traduits du livre : "The Lafayette Flying Corps" de J. N. Hall et de G B. Nordhoff.*

J'ajoute avoir puisé également quelques renseignements dans deux livres français, "Histoire de l'Aviation", de René Chambe et "Les As de l'Escadrille La Fayette" de Jean Gisclon (1). Enfin, grâce à l'amabilité de Monsieur et Madame Louis Pernot, sympathiques habitants de Maron qui, avec dévouement, ont toujours fleuri la stèle de Lufbéry, érigée devant leur habitation, j'ai eu en mains, à la fois des photos d'époque et une longue relation de Monsieur Henry Beaubois, intitulée :

*Du sang arverne coulait dans ses veines ...
"Luf", héros de l'Escadrille Lafayette*

Henry Beaubois est historien de l'Aviation et membre pionnier des "Vieilles Tiges". Je dois dire que son récit fourmille d'anecdotes que j'ai cru devoir reproduire parfois intégralement.

(1) Jean Gisclon était en 39-40 pilote de chasse de Curtiss, à Toul-Croix de Metz. Titulaire de 4 victoires officielles, on lui doit aussi un livre sur la Chasse : "Ils ont ouvert le bal".



Cliché US Air Force 4719 AS.— En uniforme de Sous-Lieutenant, devant un avion Lufbéry fait alors partie de l'escadrille La Fayette, dont les pilotes sont tous Américains, mais les mécaniciens Français. Visage grave et soucieux, l'as porte la Légion d'Honneur, la Médaille militaire et la Croix de Guerre avec 4 palmes. Elle s'ornera de 16 palmes lors de sa disparition dans le ciel du Toulou, le 19 mai 1918, juste récompense de 17 victoires officielles. Il sera alors officiellement "l'As des As américains".

L'avion de Lufbéry fut d'abord le "Nieuport" qui entra en service dans les premiers mois de 1916, durant la bataille de Verdun. On l'appela le "Bébé Nieuport". Biplan, il volait à 150-170 km/h. Il était doté d'un moteur rotatif "Rhône" 110 ou 80 HP. A l'actif du Nieuport : vitesse (pour l'époque), solidité, maniabilité. Infériorité : l'armement (voir photo p. 18).

Quand Raoul Lufbéry arriva à l'Escadrille La Fayette, à Behonne, le 24 mai 1916, le chef d'Escadrille, le capitaine Thénault, n'accorda sur le moment aucune attention particulière à celui qui se révéla bientôt comme un élément de grande classe, occupant d'août 1916 au 19 mai 1918, date de sa mort dans le ciel du Toulinois, le premier rang parmi les pilotes américains, pour le nombre des victoires aériennes. Les sept premiers pilotes américains de l'escadrille "réceptionnèrent" comme un frère, ce nouveau venu trapu, musclé, à la moustache conquérante, au large front, aux yeux sombres et profonds, paisible malgré un caractère assez vif et aussi naïf, aussi simple qu'un enfant, au dire du Capitaine Thénault. Et puis, il était le seul d'entre eux à parler leur langue aussi bien que le français !

Gervais Raoul Victor Lufbéry était né en France, à Chamalières, en Auvergne, le 14 mars 1885, de mère française, Anne Veissière, de vieille souche auvergnate et de père américain, Edward, descendant d'émigrés britanniques installés à New-York. Il est donc compatriote de Monsieur Giscard d'Estaing. Raoul avait deux frères plus âgés, Julien et Charles, et tous trois, à la mort de leur mère, en juin 1887, furent recueillis par leur grand'mère maternelle, Madeleine Veissière, qui plaça le petit Raoul, âgé de 26 mois, en pension dans une famille d'Auvergne. Les rapports entre la belle-mère et le gendre étaient assez tendus et bientôt, Edward Lufbéry accepta une place d'ingénieur-chimiste dans la chocolaterie Poulain, de Blois, puis se maria. Naîtront de ce second mariage : un fil, René et quatre filles. Madeleine Veissière tint de plus en plus à garder les enfants de sa fille et finit ainsi par se ruiner. Si bien que le petit Raoul, qui fréquentait l'école communale de Chamalières, dut gagner sa vie à douze ans. Entre temps, son père avait regagné les U.S.A. On peut dire dès lors que la vie de Raoul Lufbéry fut placée sous le signe de l'aventure.

On le trouve successivement saute-ruisseau chez Maître Corre, notaire, puis vendeur chez Pradier, marchand de chaussures, livreur, ouvrier sur un chantier, puis employé aux pneumatiques Bergougnan à Clermont-Ferrand, où il demeure trois ans, envoyant à son père, embarrassé pour élever sa famille, la majeure partie de ses gains. Ainsi, les difficultés de la vie forgent le caractère d'un garçon par ailleurs avide de s'instruire, amoureux de récits de voyages et de romans d'aventures. "Solide, bâti en force, plein de santé, il éprouve, en pratiquant les sports, le besoin de dépenser sa jeune vigueur. Il fait de la gymnastique, des poids et haltères, de la boxe, de la lutte gréco-romaine, s'exerce au tir (Sauzet). Un jour il en tirera profit. Il n'est ni peureux, ni paresseux et décide de parcourir le monde. Il partira seul et travaillera pour gagner d'autres pays, pour aller toujours plus loin. Il a vingt ans ! Un véritable globe-trotter, bon à tout faire (1).

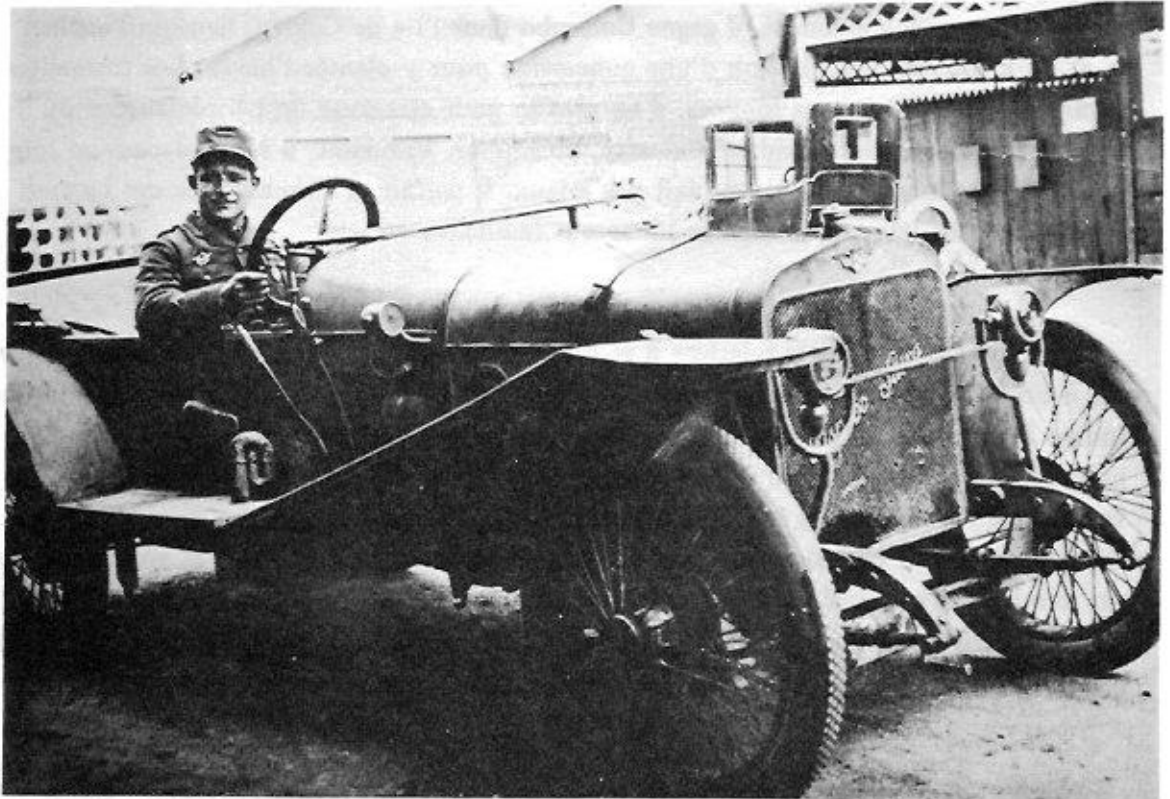
(1) BEAUBOIS H. — *Ouvrage cité.*

C'est en mars 1905 que, avide de changement, quittant Clermont-Ferrand pour Marseille, il s'en fut bourlinguer par le vaste monde. Une deuxième étape le conduit à Alger où il s'engage comme débardeur dans le port. *"Je ne suis jamais resté plus de huit jours sans travail, même dans les pays dont je ne connaissais pas la langue"*, écrit-il. En mars 1906, il passe à Tunis où on le trouve aide-cuisinier, puis terrassier pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer. Quelque temps après, il est magasinier d'une compagnie du gaz, mais à Alexandrie en Egypte. En mai 1906, il est manoeuvre aux ateliers de la Compagnie du Canal de Suez (1).

C'est alors que des nouvelles de France l'informent de la nécessité d'accomplir deux ans de service militaire. C'est un cas de conscience, car il peut choisir entre la nationalité française de sa mère et la nationalité américaine de son père. Il opte pour la seconde et c'est là un véritable paradoxe puisque dès le premier jour de la déclaration de guerre de 1914, il s'engagera à la Légion et, durant quatre ans, se battra courageusement pour son pays natal et ce, d'abord dans les Ailes françaises — *au moment du choix il s'est d'ailleurs fait tatouer un magnifique coq gaulois sur l'avant bras gauche* —. Il trouve ensuite un poste de maître-coq à bord d'un voilier qui cabote en Mer Egée. Il gagne Constantinople en louvoyant dans les eaux que labourèrent jadis les nautoniers d'Ulysse (1).

A Istamboul, Raoul Lufbéry, avec un associé, monte une petite industrie de paniers métalliques pour les fruits. Ces "fruitières" se vendent bien et notre homme constitue des dépôts au Caire et à Athènes. De retour à Constantinople, il constate que son associé a fui, emportant la caisse. Et c'est ainsi que l'on retrouve Lufbéry garçon d'hôtel et de restaurant, prenant son aventure avec philosophie. Fonds reconstitués, de la Turquie, à travers les Etats Balkaniques, il se dirige vers l'Allemagne où à Fulda, il demeure sept mois employé chez un brasseur. Puis il signe à Hambourg, en avril 1907, un contrat de trois ans avec une Compagnie de Navigation allemande, la Waerman Line. Engagé comme aide-cuisinier à bord d'un bateau qui gagne les USA, il débarque à New-York et se rend à Wallingford, dans le Connecticut, chez son frère Charles qui, lui aussi, a opté pour la nationalité américaine. Il espère y retrouver son père qui a monté un commerce de timbre-poste. Mais ils ne devaient jamais se revoir : Edward Lufbéry vient juste de s'embarquer pour l'Europe et Raoul reprend ses emplois et ses pérégrinations. *"A New-Haven, il est fondeur en orfèvrerie; à New-York, liftier en un hôtel; à New-Orléans, ouvrier dans un moulin à coton, puis il voyage en touriste, car il s'est amassé une somme rondelette, visite Mexico, Québec, San-Francisco, notant, observant, s'instruisant et communiquant ses observations par cartes postales à son frère Julien, demeuré en France"* (1).

(1) SAUZET A. — Ouvrage cité.



Cliché US Air Force n° 4355 USAF.— Lufbéry au volant d'une Hispano-Suiza. Les pilotes, de tout temps, eurent un faible pour l'automobile. Les rampants itou ! Elle leur permet les déplacements au sol, les transports, les liaisons et, pourquoi ne pas le dire, l'évasion qui, en 14-18, consistait essentiellement en de petites incursions dans les villes de l'arrière-front, voire à Paris.

Ainsi, un camarade de Lufbéry, Thaw, emmena un jour à Paris, en une cage, le lion de l'escadrille, Whisky. La malheureuse bête avait été éborgnée d'un malencontreux coup de bâton et il fallait la mener à l'oculiste pour la pose d'un œil de verre. L'accueil du praticien, puis celui de plusieurs vétérinaires fut très mitigé. On le comprend, Thaw profita du déplacement pour ramener en sa voiture une petite lionne qui venait de naître au Jardin d'Acclimatation. Elle fut baptisée "Soda". Les deux félins devinrent les compagnons de Fram, le chien de l'Escadrille La Fayette.

L'Asie le tente, mais le billet de passage coûte cher, pour la traversée du Pacifique. En vain, Lufbéry tente de se faire embaucher comme cuisinier, steward ou chauffeur à bord d'un navire. C'est alors que ses yeux tombent sur une affiche : "le 20^e bataillon de Marines recrute des volontaires pour servir aux Hawaï et aux Philippines". Il saute sur l'occasion et c'est ainsi que nous le retrouvons à Honolulu en décembre 1908, puis à Manille en mars 1910, "en des garnisons où parmi ces durs que sont les Marines, il a eu l'impression de mener la vie de château" (1).

Libéré en juillet 1911, bien noté car il est tireur d'élite, et avec de sérieuses économies, il gagne le Japon, visite Yokohama et Tokyo, se rend à Hong-Kong, en Chine où d'une curiosité inlassable et toujours prêt pour quelque nouvelle aventure, il est employé par le service des douanes chinois. Mais le climat de Hong-Kong ne lui plaisant pas particulièrement, il gagne Colombo dans l'île de Ceylan, lieu qui l'enchantait et où il sollicite l'attribution d'une concession pour y planter l'hévéa. Les formalités administratives étant assez longues, il en profite pour effectuer un périple autour du Golfe du Bengale, visite Madras, Calcutta, Singapour. Vraiment, il ne perd pas son temps et en fait de globe-trotter, on ne fait pas mieux. Il parfait sa connaissance des langues étrangères dont une bonne dizaine lui seront familières.

Son destin se dessine aux Indes.

Les formalités relatives à sa concession tardant toujours, on le retrouve bientôt à Bombay, employé comme contrôleur en une Compagnie de chemins de fer, la Great Indian Péninsular Railways. Ici (2) se place un incident qui devait fixer son destin : un jour, outré par l'observation d'un voyageur enturbanné qui lui reprochait de ne pas l'avoir appelé "Monsieur", il fait prestement pivoter l'Hindou et l'expulse illico de la gare. Or, il s'agissait du plus riche et du plus puissant Maharadja de la ville : et voici Lufbéry sur le sable ! C'est ainsi qu'à Calcutta, en 1912, il fit la connaissance de Marc Pourpe, un aviateur français qui venait d'arriver aux Indes avec un camarade, aviateur comme lui, Georges Verminck pour y faire des démonstrations en vol sur avion monoplan Blériot.

Lufbéry s'intéressait à l'aviation depuis les expériences réalisées par les frères Wright. L'arrivée du Français lui donna l'occasion rêvée depuis longtemps. La longue et amicale association de Lufbéry et de Marc Pourpe prit naissance sur un incident assez singulier et dura jusqu'à la mort de Pourpe au champ d'honneur, fin 1914, c'est-à-dire 4 années plus tard. Suivant la foule des curieux qui se dirigeaient en dehors de Calcutta

(1) SAUZET A.— *Ouvrage cité.*

(2) BEAUBOIS H.— *Ouvrage cité.*

vers le terrain où les vols devaient avoir lieu, Lufbéry s'aperçut que Marc Pourpe était en difficulté. Grouillante, vociférante, gesticulante, une masse compacte de Musulmans et d'Hindous entourait de toutes parts une enceinte dérisoire protégeant vaguement de ses assauts deux frêles monoplans Blériot. Notre homme intervint : *"Hello l'aviateur ! Qu'est-ce que je peux pour vous, pour que ces sauvages n'abiment pas votre aéroplane ? Vite, consolidons cette clôture ! Eloignons ces idiots, sinon ils vont tout démolir !"* Le soir même, une paillote édifiée avec l'aide de quelques coolies, protégeait les deux monoplans. Et voilà Lufbéry engagé en qualité de "conférencier" dans l'équipe Marc Pourpe, avec Georges Verminck et un mécanicien. Les deux Blériot font merveille à Singapour, puis à Saïgon en février 1913 et à Pnom-Penh. A Mytho, Georges Verminck fait une chute mortelle. Avec l'appui du père de Roland Garros, Marc et Raoul gagnent le Tonkin où le gouverneur général Albert Sarraut, compte sur la présence *"du génie qui descend du ciel"* pour ramener le calme en certaines tribus en rébellion. Et c'est aux confins de la Chine que les deux hommes connurent une aventure bien singulière. Quelques Tonkinois, voulant rivaliser avec les hommes ailés construisirent un grand cerf-volant imitant les formes du Blériot. Cette réplique vola d'ailleurs fort bien au bout d'une corde, mais *"elle ne chantait pas"* comme le monoplane français, et pour cause ! Un indigène eut l'idée farfelue d'y fixer un essaim d'abeilles, retenu en un léger treillis (1).

En fait de résultat, ce fut râté. Le bourdonnement des abeilles n'atteignit jamais les décibels de la "Boîte à musique" montée sur le grand cerf-volant de ces diables d'étrangers. Considérés comme d'affreux sorciers jeteurs de sorts, on projeta de les expédier en un monde meilleur. Mais Lufbéry fut averti grâce à ses dons de polyglotte et nos deux apprentis sorciers purent s'esquiver, déjouant de justesse ce périlleux guet-apens.

Et puis se noua le destin. Le propre mécanicien de Pourpe tomba malade et dut rentrer en France. Lufbéry devint alors mécanicien et, sous la direction de Pourpe, apprit très vite son nouveau métier. Au cours de l'été 1914, tous deux revinrent en France pour se procurer un nouvel avion, un Morane Parasol, avec l'espoir de retourner bientôt en Orient pour de nouvelles démonstrations. En fait, ils entreprirent la randonnée Le Caire-Khartoum et retour, soit plus de 4 000 kilomètres, du 4 janvier au 3 février 1914, Lufbéry précédant, suivant, rejoignant son patron aux étapes, recourant à tous les moyens de transport imaginables : vapeur, rafiote, chameau, âne, voyageant de jour et de nuit, réparant les défaillances mécaniques, désensablant le Gnôme 60 Chevaux et réduisant à néant les craintes de Lord Kitchener, le gouverneur de Khartoum (l'homme de Fachoda) qui avait déclaré à Marc Pourpe : *"Avez-vous bien étudié votre parcours ? Ce que vous entreprenez là est infaisable, méfiez-vous !"* (1). Et puis, la déclaration de guerre le surprit et

(1) BEAUBOIS H. *Ouvrage cité.*



Cliché Official US Air Force 54540 AC.— Dans la carlingue de son Nieuport, avec deux autres pilotes, les sergents Soubiran et Masson à Cagny dans la somme. La carlingue de l'appareil s'orne d'une tête de Sioux dont l'histoire, contée par Jean Gisclon dans "Les As de l'escadrille La Fayette" (Hachette) vaut d'être rapportée : "C'est le 6 décembre 1916 que l'escadrille américaine reçut le nom d'escadrille La Fayette. Les pilotes estimèrent que leur fuselage devait s'orne d'un insigne, afin d'être reconnus de leurs adversaires. Ne trouvant pas d'oiseau capable de rivaliser avec la légendaire cigogne, le capitaine Thénault eut l'idée d'une tête de Sioux. C'est le mécanicien Suchet qui dessina le premier modèle, amélioré ultérieurement par un nouveau pilote, le sergent Harold Willis." La tête de Sioux allait entrer dans la petite histoire après les contacts dramatiques des deux aviations, les 8 et 9 novembre 1942, quand les Américains débarquèrent au Maroc. Le 15 novembre, Harold Willis, devenu Colonel, atterrissant sur le terrain de Cazes, près de Casablanca, fut littéralement stupéfait de voir sur nos Curtiss, les têtes de Sioux dont, 25 ans plus tôt, il avait amélioré le dessin, au temps héroïques de Lufbéry et du Capitaine Thénault, des Nieuport et des Spad. Sur le deuxième avion, une mitrailleuse est installée sur le plan supérieur (voir détails au bas de la gravure p. 10).

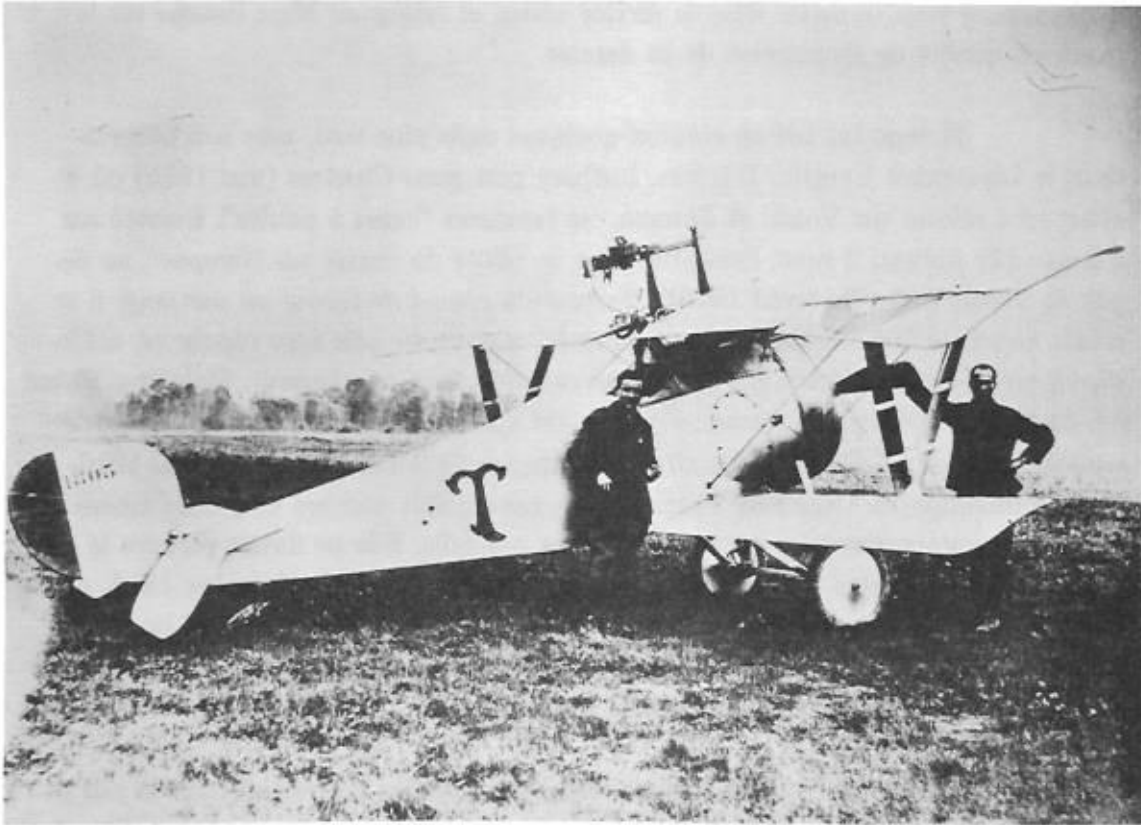
Pourpe s'engagea immédiatement dans cette nouvelle arme qui allait être l'aviation, tandis que Lufbéry, citoyen américain, mais n'oubliant pas sa naissance d'une mère française et sur le sol de France, prenait un engagement à la Légion Etrangère, en qualité de fantassin. Notre homme devait avoir calculé son affaire, car, après quelques jours, il était transféré dans le service aérien et rejoignait Marc Pourpe sur le front, en qualité de mécanicien de ce dernier.

Pourpe fut tué au combat quelques mois plus tard, avec son observateur, le Lieutenant Vauglin. Dès lors, Lufbéry part pour Chartres (mai 1915) où il apprend à piloter sur Voisin et Farman, les fameuses "cages à poules". Breveté sur Farman (29 juillet), il subit l'entraînement de pilote de chasse sur Nieuport, au dépôt de Plessis Belleville (avril 1916). *"Passant du cheval de labour au pur-sang, il se révèle un pilote lamentable, à la main lourde, cassant du bois avec régularité, à l'indignation de ses moniteurs qui se désespèrent d'en faire un chasseur. Opiniâtre, acharné, Lufbéry se promet de réussir et y parvient après plus d'un mois d'efforts et de volonté tenace"* (1). De là, il fut affecté à l'Escadrille Américaine le 24 mai 1916. Sous la direction du Capitaine Thénault, elle rassemblait nombre de jeunes américains, tous volontaires pour servir dans l'arme nouvelle. Elle ne devait prendre le nom d'escadrille La Fayette — La Fayette Flyings Corps — que le 6 décembre 1916, après avoir eu quelque temps d'ailleurs le nom "d'Escadrille des volontaires" (4 novembre 1916), cela pour raisons diplomatiques et protestations allemandes motivées par l'emploi de pilotes américains dans la chasse française.

Il faut dire que les exploits des jeunes pilotes américains dans le ciel de France avaient aux USA, surtout dans la presse, un immense retentissement, (il y fut même relaté des exploits de pilotes imaginaires, ce qui, on le comprend, eut le don d'exciter la colère des jeunes boys). Quoiqu'il en soit, par l'intermédiaire des nombreux émigrés allemands résidant aux USA, on conçoit qu'en Europe, les Allemands aient été parfaitement informés et aient à maintes reprises vigoureusement protesté.

Le pilote de Curtiss de Toul-Croix de Metz 1940, Jean Gisclon nous fait part de ces protestations dans son livre : *"Les As de l'Escadrille La Fayette"* et nous relate aussi les goûts, les habitudes, le comportement habituel de Lufbéry : *"Les randonnées de Lufbéry dans le vaste monde expliquent quelques-uns des goûts du héros : les soirs d'hiver, contraint comme ses camarades à une inactivité forcée, alors que les uns écrivaient leurs mémoires ou décoraient les cloisons de leurs baraquements avec des croquis de combats aériens, Lufbéry mettait en marche un phonographe. Il affectionnait les airs exotiques et nostalgiques, cette musique hawaïenne ou tahitienne jouée*

(1) BEAUBOIS H. — *Ouvrage cité.*



En septembre 1916, l'escadrille de Lufbéry fut dotée de Nieuport "15 mètres" mieux adaptés au combat avec mitrailleuses Vickers, enfin synchronisées. Inconvénient : enrayages fréquents dus aux vibrations et à la congélation de l'huile aux grandes altitudes de croisière (Henry Beaubois).

Détail piquant : Roland Garros arma le premier, son Morane Saulnier d'une mitrailleuse tirant à travers l'hélice. La mitrailleuse n'étant pas synchronisée avec le moteur, des pare-balles métalliques étaient fixés sur l'hélice pour écarter les balles qui pouvaient la toucher. C'est le sergent mécanicien Alkan qui réalisa cette invention géniale de synchroniser le mouvement de rotation de l'arbre du moteur avec le mouvement de va-et-vient du piston de la mitrailleuse. Fokker s'empara de l'invention et la perfectionna. Elle nous revint avec le Nieuport et le Spad 7 qui fit son apparition en août 16, aux Cigognes (René Chambe - Histoire de l'Aviation - Flammarion). Le Spad avait un pare-brise qui protégeait le pilote de la pluie, du froid et de l'huile. Les moteurs, comme dans les automobiles de course, étaient graissés à l'huile de ricin (M. Drouillot). **Autre curiosité :** Les mécano faisaient le plein avec des bidons de 5 litres (Jean Gisclon - Les As de l'escadrille La Fayette).

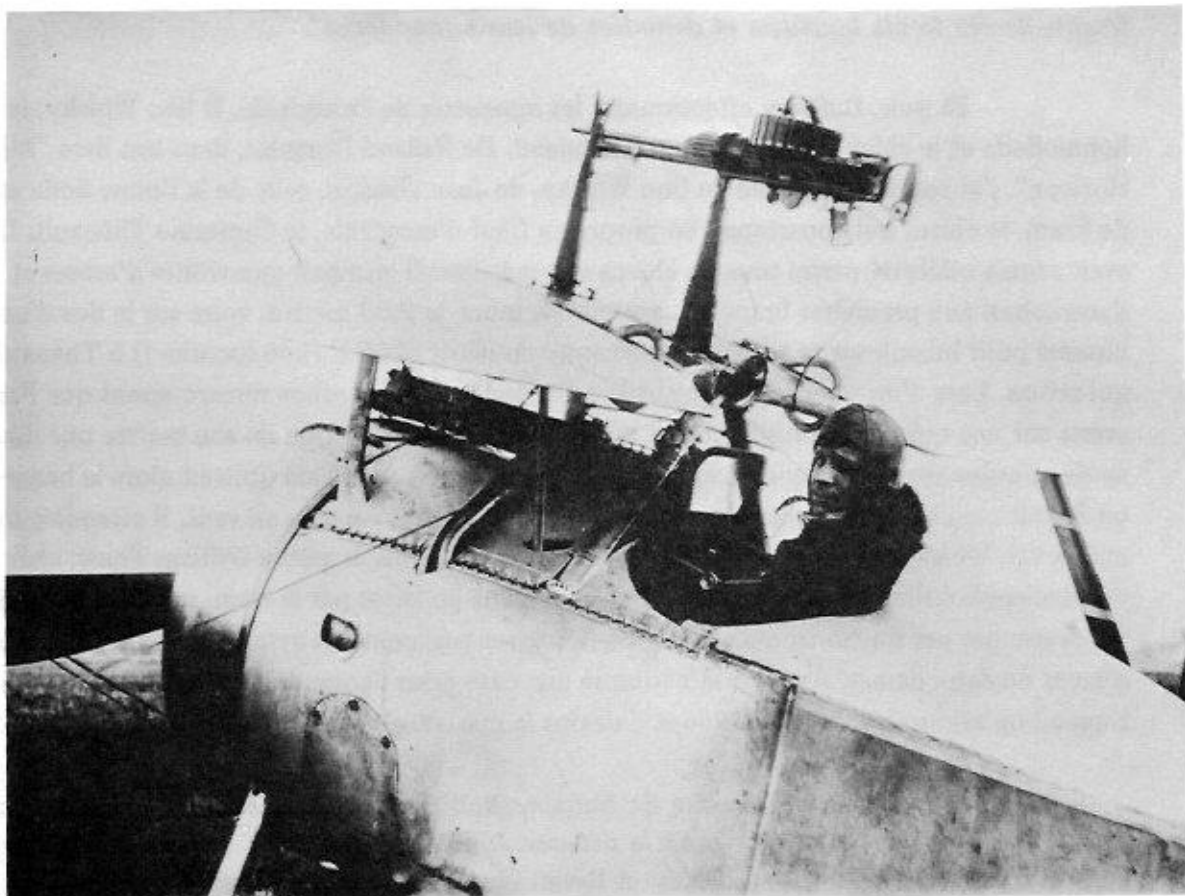
sur "ukulelé". Cette musique prenante devait évoquer en lui ces régions lointaines où il avait vécu, les sables chauds, les palmiers, le ciel des mers du Sud. Il aimait conter à ses camarades d'escadrille ses pérégrinations et ses aventures en des pays tellement différents de ces forêts boueuses et dénudées de leur séjour forcé".

Et puis, Lufbéry affectionnait les mascottes de l'escadrille, le lion Whisky, la lionne Soda et le chien Fram, un berger allemand. De Roland Dorgelès, dans son livre "Bleu Horizon", j'ai appris l'existence du lion Whisky, de Jean Gisclon, celle de la lionne Soda et de Fram, le chien, qui appartenait en propre au Chef d'escadrille, le Capitaine Thénault. Il avait acquis célébrité parmi tous les chiens d'escadrilles. Il grimpaux aux troncs d'arbres et s'accrochait aux premières branches, sautait des murs de 2,50 mètres, voire sur le dos d'un homme pour lui enlever sa coiffure. Guynemer en offrit 5000 F (une fortune !) à Thénault qui refusa. Lors d'un séjour de l'escadrille à Bar-le-Duc, les mécanos remarquèrent que Fram, averti par une ouïe ultra-sensible, était informé du retour de l'avion de son maître une dizaine de minutes avant qu'eux-mêmes n'en perçoivent le son. Le chien quittait alors le hanger où il était couché, la tête entre les pattes, et gagnait la piste où, nez au vent, il attendait son maître (1). Whisky, lionceau, avait été acquis pour 500 F par le pilote William Thaw, chez un dentiste brésilien au Ritz à Paris. Thaw le ramena en laisse par le train, mais fut invité à en descendre par un contrôleur, le lionceau, par ses rugissements ayant provoqué l'évanouissement de deux dames. Ayant confectionné une cage pour l'animal, il put ramener sa bête à Luxeuil où séjournait l'escadrille dont il devint la mascotte.

"La distraction favorite de Lufbéry était de jouer avec Whisky et Soda. Whisky fonçait toujours sur lui comme pour le dévorer. C'était pour se faire caresser (1). Whisky était le fidèle compagnon de Lufbéry et l'avait élu entre tous ces "deux pattes", — l'expression est de Henry Beaubois —. Mais voici le jugement du maître sur son élève : "intelligent et doux, gracieux et habile, il était d'une espièglerie amusante et il ne fit jamais montre d'instincts sauvages. Par contre, il avait un faible pour les képis et n'aimaient rien tant que de jouer avec ces coiffures chaque fois qu'il pouvait en dérober une". Cette manie provoqua un jour un petit drame : Whisky s'étant emparé d'un képi tout neuf que venait de toucher le pilote Larry Rumsey, celui-ci, pour lui faire lâcher prise, lui donna sur le crâne un coup de bâton, pas trop violent, mais qui l'atteignit si malencontreusement que son œil droit, devint opaque (2). "Je soignai Whisky de mon mieux, poursuit Lufbéry, mais il resta borgne. Depuis, nous fûmes inséparables. Je lui disais : Whisky, vous êtes le plus beau des lions. Vous êtes mieux qu'un homme ! Whisky Man, tel est votre nom. Il était très sensible à cet hommage et il fallait voir avec quelle mine attentive, assis sur sa queue, la tête penchée et me fixant de son œil unique, il semblait écouter et comprendre ce que je lui disais". Soda, elle grondait toujours lorsque quelqu'un l'approchait ; mais elle se montrait toujours douce et calme avec Lufbéry.

(1) GISCLON J.— Ouvrage cité.

(2) BEAUBOIS H.— Ouvrage cité.



Cliché Boyer 8100. Lufbéry sur un Nieuport en 1916. Le "bébé Nieuport" était armé d'une mitrailleuse Lewis à bascule juchée sur le plan supérieur et tirant hors du cercle de l'hélice car la synchronisation n'était pas encore en service. Et dans les passes d'armes avec les Huns, quand le tambour-chargeur — le camenbert — s'était vidé de ses 47 coups — c'était vite fait ! — le pilote n'avait d'autre ressource que de rompre le combat et, maintenant le manche, les genoux serrés, de changer à deux mains le "magazine" (comme disaient les camarades américains de Lufbéry), puis de revenir à la charge s'il en était temps encore — et aussi à condition que le "Hun" n'ait pas profité de l'intermède pour faire un carton décisif ! (Henry Beaubois).

Jean Gisclon donne sur l'armement du "bébé Nieuport" des renseignements à peu près similaires :

"L'arme était dite à bascule parce que, épuisé le rouleau de 47 cartouches, le pilote devait faire basculer son arme en la ramenant vers lui, d'un coup sec. Avec le déplacement d'air, il risquait alors de se faire défoncer le crâne s'il levait trop haut la tête. Quand l'opération ne réussissait pas, il devait changer le chargeur en coïçant le manche à balai entre ses genoux, opération peu aisée, car le Nieuport avait tendance à se mettre en vrille à la moindre faute de pilotage".

LES SUCCES

Les premiers engagements de Lufbéry contre les croix noires sont décevants. Il rentre au terrain avec son avion criblé de balles mais n'obtient aucun résultat. C'est à croire, avoue-t-il, que les Huns montent des avions blindés. Ou alors, c'est qu'ils sont suspendus dans le ciel par un grappin invisible. J'ai beau les farcir de plombs ... ils se refusent à tomber. Et cela va durer deux mois, marqués par quinze combats, jusqu'à ce jour du 31 juillet où, à la première rafale, il triomphe d'un monoplan Fokker, au cours d'une bataille aérienne qui se déroule à l'est d'Étain, dans la Woëvre. Le jour suivant, seconde victoire. Le 4 août, troisième succès, l'avion allemand tombant à Abancourt, près de Verdun. Le 8 août, il descend un Aviatik, au Nord du fort de Douaumont. Le 16 août, : premières récompenses : il est décoré de la médaille militaire et de la Croix de Guerre avec cette élogieuse citation : *"Raoul Lufbéry, Sergent pilote à l'escadrille n° 124, modèle d'adresse, de sang froid et de courage. S'est distingué par de nombreux bombardements à longue portée et par les combats quotidiens qu'il livre aux avions ennemis. Le 31 juillet, n'a pas hésité à attaquer à courte distance un groupe de 4 avions. A abattu l'un d'eux à proximité de nos lignes. A réussi à en abattre un second le 4 août 1916"*.

Le 23 septembre, en mission au-dessus de l'Hartmannwillerkopf, rencontre de trois Fokker. Mitrailleuse enrayée, couvert par un camarade, il se pose sur le terrain de Fontaine-les-Luxeuil : 3 balles ont sectionné un longeron de son Nieuport.

Un jour d'octobre 1916, Lufbéry eut à se mesurer avec l'as allemand Oswald Boelke qui, à sa mort survenue le 28 du même mois à la suite d'une collision avec l'avion d'un de ses co-équipiers, était crédité de 40 victoires. Ce fut un duel épique, un furieux "dog fight" – combat de chiens –, comme l'on disait alors. Les ailes de son Nieuport sont transpercées de balles, trois projectiles touchent le moteur, une membrure du fuselage est sectionnée, le côté gauche du stabilisateur est déchiqueté, des tendeurs coupés s'enchevêtrent, une balle se loge dans sa combinaison, une autre dans son chausson fourré. Les deux antagonistes luttent jusqu'à épuisement des munitions, puis rompent le combat en se saluant, mutuellement en nobles chevaliers du ciel. Ramenant avec d'infinis ménagements son Bébé blessé, vibrant de toutes ses membrures, Lufbéry pose doucement sur le sol son Nieuport qui s'effondre sous lui. Sans commentaires ! *"Je suis tombé sur un Hun qui a mauvais caractère et qui ne comprend pas la plaisanterie... Il me l'a prouvé. J'en conclus que j'avais la peau trop dure pour qu'elle risquât d'être entamée !"* De fait, Lufbéry ne reçut jamais la moindre blessure (1).

(1) BEAUBOIS H. – *Ouvrage cité.*

Le 12 octobre 1916, au cours du bombardement historique des usines Mauser, à Oberndorf, par de vieux Bréguet et Farman, lourds et peu rapides, et des Sopwith anglais plus maniables, montés par des équipages français, canadiens et sud-africains, jouant avec quatre camarades (Thénault, Laage de Meux, Prince et Masson) le rôle de chiens de berger, il détruit un Aviatik à trois places. C'est sa 5^e victoire officielle qui lui confère le droit d'entrer dans la catégorie des As. Mais à quel prix ! A son atterrissage, son tableau de bord était transpercé en quatre points, quatre balles avaient encadré son corps, deux de chaque côté, si parfaitement alignées qu'il aurait suffi d'un mouvement d'un ou deux centimètres de part et d'autre pour qu'il fut atteint en pleine poitrine. Sans compter vingt deux impacts dans les ailes et le fuselage. *"C'est une chance que je n'aie pas eu l'idée de respirer un bon coup au mauvais moment"* fut sa conclusion. Que pensait Lufbéry de sa promotion au rang d'As ? Henry Beaubois nous le rapporte par ces réflexions du héros qui prouvent bien, que l'homme d'action se doublait d'un psychologue et qu'il était capable de s'analyser, on dirait aujourd'hui de pratiquer l'introspection : *"Lufbéry écrivait ainsi à un de ses amis : As ! j'étais as ! Désormais classé parmi les quelques privilégiés de la chasse aérienne qui voient paraître leur nom au communiqué officiel chaque fois qu'ils remportent un nouveau succès ! A moins d'être doué exceptionnellement, ce serait pourtant fatuité pure de prétendre que l'on est un as après son cinquième succès officiel. Cela dit, je m'empresse d'ajouter que je suis enchanté de prendre place sur la liste fameuse. Un peu de gloire fait toujours plaisir et l'on me croira sans peine quand j'aurai dit que je n'y suis pas insensible. Mes amis disent que je suis un modeste. Mais non, pas tant que ça ! Je ne suis guère vertueux, allez ! Satisfaction nuancée de modestie, tel apparaît bien cet aveu.*

Les 9 et 10 novembre, il détruit deux taubes, mais si loin à l'arrière des lignes allemandes que ces victoires ne pourront lui être officiellement imputées. Par contre, le 27 décembre 1916, il se bat contre un Albatros qu'il descend dans les lignes, dans la région de Chaulne. C'est sa 6^e victoire officielle et, dès lors, à chaque succès supplémentaire, son nom est mentionné dans les communiqués. Autre victoire le 24 janvier 1917. A cette époque, l'escadrille dispose de 6 Spad et de 6 Nieuport. Quelques mois plus tard, les Spad seront équipés de deux mitrailleuses. En juin 1917, l'unité aura quinze appareils dont dix Spad.

Le 23 février, la Légion d'Honneur sera remise à Lufbéry. Un banquet suivit naturellement. Gisclon rapporte que Soubiran, le braconnier de l'escadrille, était rentré la veille avec trois lièvres et quatre perdrix, pris au collet. Whisky, durant le festin, séduit par le képi neuf aux galons brillants du Commandant de groupe, le Commandant Féquant, le mit en pièces (le képi, pas le Commandant, fort heureusement !) Le 7 juillet, l'escadrille reçut son drapeau.

"A la fin de l'été 1917, Raoul Lufbéry était indiscutablement reconnu comme le meilleur chasseur de l'escadrille. Excellent pilote, adroit virtuose, remarquable tireur, il

peignait après chaque victoire une petite barre rouge sur sa carlingue, un sourire aux lèvres. Il ne se vantait jamais. C'était un garçon modeste et paisible, un peu comme l'était René Dorme, cet as français de l'escadrille des Cignognes, tombé le 25 mai 1917 après 23 victoires. Pendant ses heures de loisirs, il travaillait avec ses mécanos qui, pour lui, avaient un véritable culte. Il apportait lui-même des perfectionnements à son moteur et à son équipement" (1). "Son expérience consommée de mécanicien, il la met au service de sa monture. Il passe des heures entières à travailler sur sa mitrailleuse, à la contrôler, à la butte de tir et, pour prévenir les risques trop fréquents d'enrayage, calibre par trois fois ses munitions (2).

Son grand plaisir était de se promener en cette campagne française qu'il aimait puisqu'elle était sa terre natale. Ayant, comme Soubirou, la passion du braconnage, il chassait le gibier et effectuait souvent avec lui, ce qu'il appelait une "reconnaissance de champignons", car tous deux les connaissaient parfaitement et le cuisinier de l'escadrille Sampson les accommodait avec art.

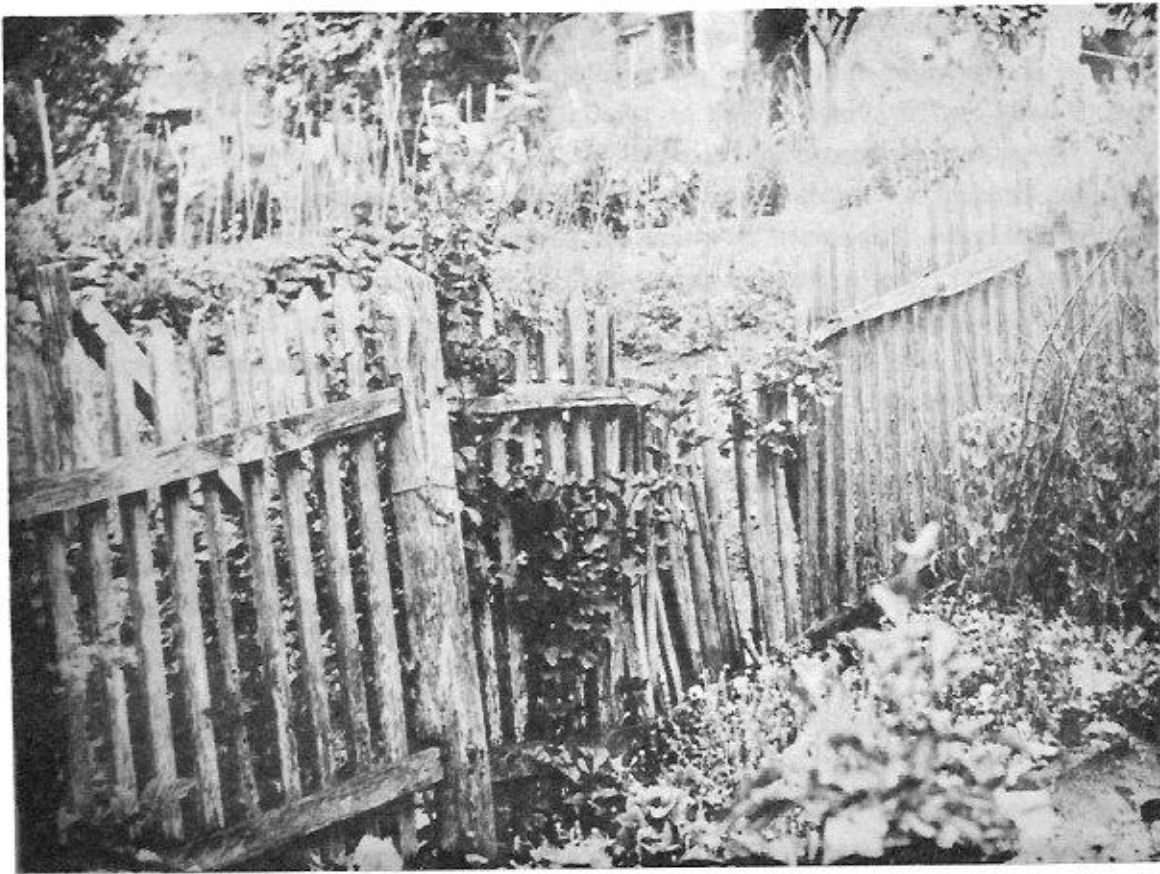
Le jour de gloire de Lufbéry fut bien le 1^{er} octobre 1917, jour d'offensive au Chemin des Dames. Ce jour-là, Lufbéry déchaîné remporta 6 victoires dont la moitié seulement fut homologuée. L'infanterie en plein combat, les postes d'observation de l'artillerie occupés à d'autres besognes, n'eurent pas le temps de contrôler et de vérifier ce qui tombait du ciel ! (1).

Entre temps, l'escadrille enregistrait deux départs, non de pilotes, mais de Whisky et de Soda qui, devenus très forts, semaient la perturbation dans l'escadrille. On les emmena en caisse à Paris. Le bon gros Whisky se laissa faire, mais Soda, elle, eut une véritable crise de fureur. "Mystère insondable de l'âme féminine !" a dit Gisclon. Ils souffraient de rhumatismes. Soda mourut bientôt, Whisky, plus tard, en 1919, non sans avoir revu son patron, le Capitaine Thénault, qui était allé lui rendre visite, qu'il reconnut et auquel il lécha la main à travers ses barreaux. Ce départ attrista tous les pilotes. Ils perdaient leurs mascottes et éprouvèrent comme une douloureuse rupture avec le passé.

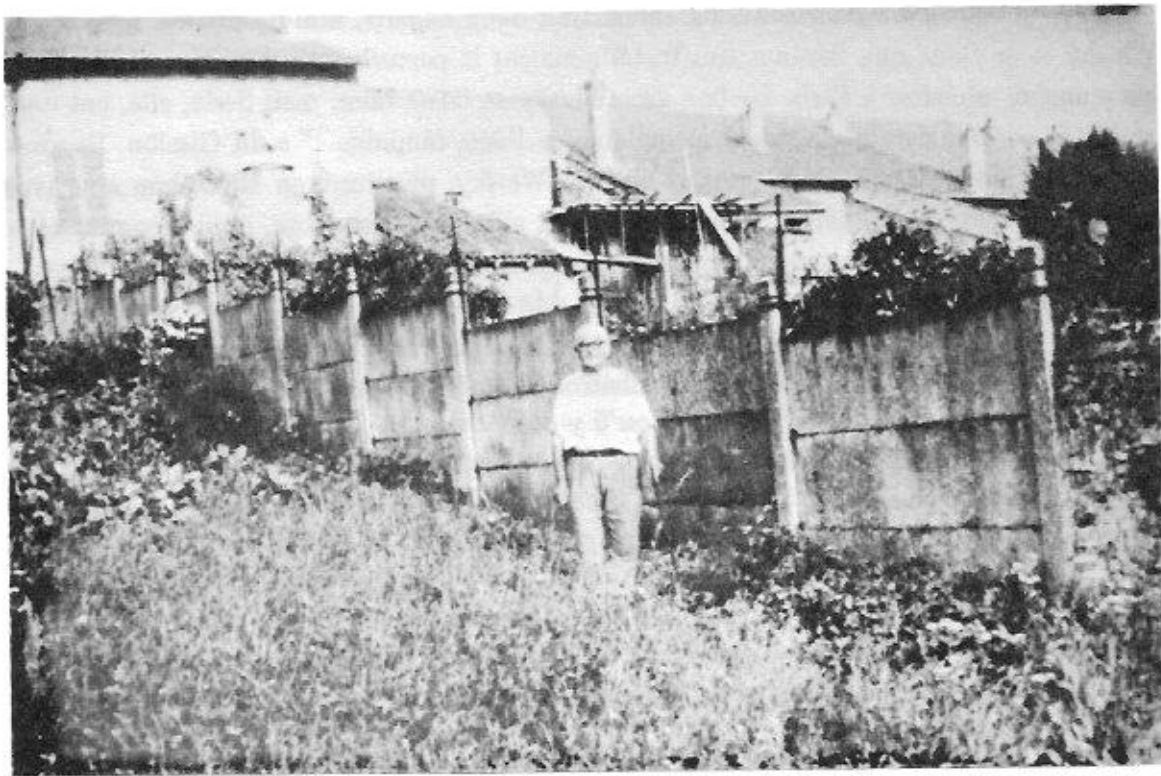
Le 2 décembre 1917, Lufbéry fêta à sa manière l'anniversaire de la victoire d'Austerlitz de 1805 en abattant deux Albatros. C'était aussi le jour anniversaire de la mort de Marc Pourpe. "Songez, écrit-il, qu'il y avait trois ans jour pour jour que Marc Pourpe était tombé au champ d'honneur. A chaque anniversaire, je m'efforçais de le venger. Je voulais lui dédier des victimes. Le 2 décembre 1917, enfin j'ai réussi et, cette fois, ce n'est pas un seul, mais deux avions que j'ai eu le bonheur de descendre. Notre grand ami a dû être satisfait de la façon dont j'ai honoré sa mémoire". En fin d'année, après entente entre les deux pays, un choix fut offert aux pilotes américains : rester dans l'aviation française ou réintégrer l'Armée de l'Air américaine avec la perspective d'un haut grade. C'est ainsi que Lufbéry, sous-lieutenant français le 5 janvier 1918, se retrouvait

(1) GISCLON J.— Ouvrage cité.

(2) BEAUBOIS H.— Ouvrage cité.



Cliché "Official US Air Force".— Dans sa chute, le corps de Raoul Lufbéry s'est empalé sur cette palissade dont on voit l'échancrure au centre. Il fut retrouvé contre celle-ci sur le sol du jardin voisin.



Cliché Henry BEAUBOIS.— En 1968, Monsieur Louis Pernot de Maron indique l'endroit précis où chuta Lufbéry. La palissade de bois a été remplacée par un mur.



Dessin au crayon. Lufbéry et son lionceau Whisky.

Commandant (Major) américain dans l'USAF le 10 janvier suivant et affecté au 94^e Pursuit Squadron. La plupart des pilotes suivirent son exemple, mais furent déçus quant aux galons promis. En tout cas, l'escadrille La Fayette était devenue la première escadrille de chasse américaine, conservant ses mécaniciens, ses avions, son matériel français. Au fait, de ses mécaniciens, que pensait-il ? J'avoue avoir songé, en lisant les lignes de Henry Beaubois, à ces dévoués mécanos russes qui, avec tant de dévouement et de ferveur, s'occupaient des avions de Normandie-Niemen. Car tous les mécaniciens de l'Escadrille La Fayette étaient français, comme les avions. *"Je me plaisais beaucoup, a écrit Lufbéry, en compagnie de nos mécaniciens, presque tous Parisiens, braves bougres ayant énormément d'esprit, s'exprimant dans un jargon spécial que seuls les initiés peuvent comprendre. Bons garçons, un peu frondeurs, souvent grognons, s'amusant de rien, ayant l'air de se fâcher pour tout, trouvant toujours le mot qui déchaîne le rire et désarme, exécutant régulièrement ce qu'on attend d'eux, même s'ils disent non d'abord. Ils ont un culte pour leur "patron" surtout s'il est un as. Demandez plutôt aux miens Renaud et Michaux, deux mécanos épatants dont j'obtiens tout ce que je désire, à condition toutefois d'y mettre les formes, car ils sont susceptibles, les mâlins ! Pensez, la gloire de leur pilote rejaillit sur eux, ils en prennent une bonne part et n'en sont pas peu fiers, je vous le jure. Il faut reconnaître qu'un pilote qui ne serait pas secondé par des mécaniciens sérieux, compétents, dévoués, ne pourrait pas faire grand'chose. La vie du pilote est entre les mains du mécanicien. Trop de jeunes aviateurs ne le comprennent pas assez vite, étant enclins à voir un serviteur là où il a en réalité un collaborateur zélé, fidèle, dévoué et modeste."* Admirable hommage rendu à ces obscurs !

17 des victoires de Lufbéry furent homologuées. Raisonnablement, ce chiffre représente la moitié des avions ennemis qu'il détruisit réellement. L'homologation était soumise à un contrôle sévère. La chute de l'appareil ennemi devait être certifiée par des témoins oculaires, ce qui n'était possible qu'en territoire français ou à proximité des lignes (1).

De ses qualités de pilote : *il n'avait pas de méthode pour attaquer, à moins qu'une témérité absolue et une remarquable finesse dans la façon de manipuler son avion ne constituent une méthode. Il volait souvent seul et attendait patiemment son heure. Non seulement il l'attendait, mais souvent la provoquait. Lorsqu'il acceptait le combat, il se trouvait toujours dans la meilleure position pour l'attaque. Son Spad faisait réellement partie de lui-même. Il volait vraiment comme un oiseau, sans penser à la façon dont il le faisait. A l'escadrille, ceux qui l'ont connu avaient l'habitude de se rassembler près des hangars, lorsqu'ils n'avaient pas d'occupations, pour attendre son retour des lignes. Des yeux, ils le cherchaient toujours très haut, car il rentrait avec l'espoir de surprendre un avion allemand de reconnaissance au-dessus du territoire français.*

(1) HALL et NORDHOFF.— Ouvrage cité.

Mais sa plus belle qualité — et là les auteurs américains rejoignent Jean Gislou — était sa simplicité. Il n'ignorait pas qu'il était devenu un héros populaire. La jeunesse, tant en France, qu'en Amérique était enthousiasmée par ses exploits. On donna son nom à des enfants et il était présent dans la plupart des prises d'armes où on décora des pilotes. Français et Américains étaient heureux de l'honorer, puisque, au fond, il appartenait aux deux nations, né Français, naturalisé Américain.

DANS LE CIEL DU TOULOIS.

Après un stage à Issoudun pour former, instruire, entraîner puis conduire au combat tout un groupe de chasse, le major Lufbery fut affecté en avril 1918, au secteur de Toul, sur ce front de Lorraine où les jeunes troupes américaines commençaient à prendre la relève des Poilus français appelés ailleurs — secteur tranquille à ce moment, trop tranquille au gré de Lufbery, qui pourtant y remporta le 12 de ce mois sa 17^e victoire —. Royat-Journal, sous la plume de A. Sauzet précise que les Nieuport 28 de l'escadrille étaient timbrés de l'étoile blanche et non de la cocarde tricolore. Le fait ne devait pas être généralisé ainsi qu'en témoigne cette petite aventure que j'ai vécue à l'époque. Lufbery était un chef et un exemple pour ces jeunes pilotes américains, plein d'ardeur, impatients d'en découdre, mais encore inexpérimentés et qui se heurtaient souvent, il faut le reconnaître, à des adversaires chevronnés, rompus depuis près de quatre ans à toutes les finesses de la Chasse et du combat aérien.

Ce jour du printemps 1918, dans le ciel du nord de Toul, je vis se dérouler un combat aérien, entre Allemands et Américains, comme je le sus quelques dizaines de minutes plus tard. Il était quatre heures de l'après-midi et je venais de quitter l'école de Pagny -derrière-Barine, pour rejoindre ma mère occupée dans une vigne des "Oiseleurs", au flanc de la côte. Des rafales de mitrailleuses me firent lever le nez au ciel. Oh ! ce fut très bref. Je vis dégringoler, mais en ligne de vol, trois chasseurs dont l'un atterrit normalement dans les prés du village, tandis que le second se retournait au sol en bas de Bruley et le 3^e bien plus loin, près du Fort de la Cloche. Instantanément, j'oubliai, et ma mère, et le goûter qu'elle détenait, pour courir vers le 1^{er} chasseur, immobilisé dans les prés du lieu-dit : "Les Questions". Le jeune pilote américain, en kaki, démontra un tuyau percé d'une canalisation, nous confia la garde de l'appareil et s'en fut à la Croix de Metz, à pied, chercher un tuyau de rechange. Une heure plus tard, il revenait, réparait et reprenait l'air dans un vrombissement qui nous enchantait car les locomotives à vapeur nous étaient beaucoup plus familières que les avions. Vous dirai-je que, l'avion parti, nous nous montrâmes des fragments de la toile colorée des cocardes que nous avions découpés avec nos canifs, en qualité de souvenirs. Ces chasseurs Nieuport avaient donc la cocarde française, et non l'étoile blanche américaine, bien que

pilotés par des Américains. Il n'en est pas moins vrai qu'à l'époque déjà, les gosses étaient de drôles de pirates.

Mais revenons-en à Lufbéry. Je me suis souvent demandé s'il n'avait pas dû sa fin à son rôle de chef et d'entraîneur. Les relations sur ce point, sont unanimes, qui disent que, quand l'alerte fut donnée, l'avion du Major n'était point disponible et qu'il emprunta le premier Nieuport qui "lui tomba sous la main". C'est bien cet appareil dont la mitrailleuse s'enraya et qui prit feu en plein combat. Doit-on, peut-on voir une relation entre la fin du héros et cette utilisation d'un avion qui n'était pas le sien ? Vraisemblablement, jamais la réponse ne nous sera fournie, mais il est bien normal de se la poser.

J'ai naturellement lu et relu les diverses relations du dernier combat de Lufbéry. Elles diffèrent parfois sensiblement au moins en certains points de détail. J'ai pu aussi contacter quelques témoins, des enfants de l'époque, bien entendu.

D'une Toulouise, Mademoiselle Petit, j'ai appris que ce 19 mai 1918, un dimanche, jour de 1^{ère} Communion à la Cathédrale de Toul, communiant et parents avaient été brusquement effrayés par la résonance, sous les voûtes de la cathédrale, des tirs de la DCA du Saint Michel, des vrombissements des avions et des quelques courtes rafales qui suivirent.

D'un habitant de Saint-Mansuy, Monsieur Maurice Tassin (je rapporte le fait en mon livre : *"Glanes et Grappilles"*), j'ai appris que, gamin de Thuilley-aux-Groseilles, il avait assisté de loin à la phase finale du combat dans le ciel de Maron et qu'il se souvenait de la chute lointaine, au-delà des forêts, d'un avion qui — il l'apprit le lendemain — n'était autre que celui de Lufbéry.

De Maron, les témoignages sur la mort du héros sont naturellement multiples. De Madame Louis Pernot (elle a hérité de son grand-père, Monsieur Alfred François, la mission d'entretenir et de fleurir la stèle de granit avec plaque de bronze, érigée devant sa fenêtre à la mémoire de Raoul Lufbéry. Ce n'est pas pour elle une servitude ni une gêne, mais un honneur dont elle est fière...)

"Le corps de Lufbéry n'était pas carbonisé, mais il était criblé de balles et il était mort. Il a été aussitôt transporté sur une civière à l'infirmerie dans une salle aménagée par la troupe française en cantonnement. Hélas ! il n'y avait plus rien à faire. On l'a alors déposé dans le hall de la Mairie où il a été littéralement recouvert de fleurs par les habitants des villages et des pays environnants. Peu de temps après, une ambulance de la base américaine de Toul est venue chercher le corps".

De Madame Veuve Dessalme, fille de Monsieur et de Madame Prévot, propriétaires en 1918 du jardin où tomba Lufbéry : *"je ne me trouvais pas là, mais deux personnes étrangères à Maron qui logeaient chez nous à l'époque, se trouvaient dans ce champ planté en pommes de terre. Elles se sont sauvées en voyant descendre en tourbillonnant le corps au-dessus d'elles. Lufbéry est tombé si près de la palissade qu'il eut un mollet traversé par un morceau de bois"*.

Madame Pernot, belle-mère de Madame Louis Pernot, citée plus haut, se souvenait fort bien, en 1962, alors qu'elle avait 87 ans, avoir croisé la civière en descendant de l'église, à la sortie de la messe. Selon elle, Lufbéry avait le visage troué par les balles. C'était le dimanche de la Pentecôte. Bon nombre d'habitants, de la messe, avaient entendu crépiter les mitrailleuses. En sortant, tous furent consternés en apprenant ce qui s'était passé et beaucoup accoururent sur les lieux de la chute, à peu de distance du groupe scolaire actuel, qui n'existait pas. L'avion en flammes avait continué son vol pour tomber quelque 1500 mètres plus loin. Monsieur Gorce, qui revenait de chercher le courrier s'arrêta près des débris fumants".

Monsieur Simon, qui avait 12 ans à l'époque : *"les gamins récupèrent des vis et des boulons près des débris de l'avion. Quant aux soldats américains de l'Armée de l'Air, ils recherchèrent les pièces principales et écartèrent les curieux."*

Mademoiselle Trotat, une vieille fille qui vit passer la voiture ramenant le corps à Toul : *"Il devait être très grand, car ses pieds dépassaient de la voiture emplies de fleurs (!)"*. Mademoiselle Trotat connaissait une personne qui avait récupéré le siège du pilote.

Madame Ledain, sortant du porche de l'église vit remonter le corps sur une civière et a gardé la vision de l'uniforme kaki de Lufbéry et de ses bottes d'aviateur. Elle a connu à l'époque une jeune fille de 17 à 18 ans, partie ultérieurement à Chaligny et qui habitait la maison sise au-dessus du jardin où tomba Lufbéry. C'est elle qui l'a vu la première. Ne sachant s'il était Allemand ou Américain, elle dégrafa le col de son vêtement et vit les lettres US. Elle lava le visage, paraît-il, et en récompense, une photo du buste du mort lui fut donnée par les autorités américaines. Elle y tenait beaucoup et en prenait grand soin.

Madame Louis Pernot (déjà citée) : *"Ce jour-là, je me trouvais près de ma mère qu'un infirmier militaire soignait. Elle s'était blessée à la jambe en se sauvant dans les champs pour se mettre à l'abri des éclats d'obus qui tombaient du ciel lors d'un tir contre avion. Je me rappelle surtout le dépôt des gerbes sur le corps de Lufbéry, dans le hall de la Mairie (lettre adressée à Monsieur le Major Frey)."*



Le 3 juin 1919, jour de l'inauguration du monument commémoratif encore visible aujourd'hui, à Maron, devant la maison de Monsieur et Madame Pernot.

De gauche à droite : Alfred François, alors menuisier et propriétaire de la maison qui fut choisie par les autorités américaines pour abriter le monument, un officier américain, Eugène BOUVIER, maire de Maron, le colonel Lahm qui prononça le discours d'inauguration, un officier américain et Arcel Gâtinois adjoint au maire de Maron.

Monsieur le Maire et Messieurs les citoyens de Maron:

Il y a un an, au milieu de votre joli village, situé sur les hauteurs au-dessus de la Moselle, il est tombé un des plus vaillants de nos aviateurs de l'Aviation Américaine, le Commandant Lufberry.

Né en France, moitié français, moitié américain, car son père fut américain, sa mère française, il s'est engagé de bonne heure dans l'Armée française et a été affecté à l'aviation. Il a servi comme membre de l'Escadrille Lafayette, composée d'Américains qui sont venus en France se battre avec les Français contre l'ennemi de la Liberté du monde. Après l'entrée des Etats-Unis dans la guerre l'Escadrille Lafayette fut transférée à l'Armée Américaine et continua à se battre sous le drapeau du pays natal de ses pilotes.

L'as de tous ses pilotes, c'était le Commandant Lufberry. Avec dix-huit victoires à son compte, c'est-à-dire ayant descendu dix-huit avions ennemis, le dix-neuf Mai 1918, il n'a pas hésité à attaquer seul au-dessus de ce village, un biplace allemand. L'avantage était entièrement avec ce dernier, deux contre un, quatre mitrailleuses contre deux, l'ennemi a réussi à lancer une balle incendiaire dans son réservoir d'essence, son avion a pris feu et est tombé en flammes. La mort était presque certaine. Rester dans son appareil, c'était à être brûlé en l'air. Sauter à 800 mètres de haut, c'était sans doute dans l'espoir de tomber dans les eaux de la Moselle, son seul espoir. Malheureusement il l'a manqué de seulement 150 mètres et est tombé dans un de vos beaux jardins qui dominent la Moselle.

Vous êtes accourus pour lui porter tous les soins possibles, mais c'était trop tard. Vous l'avez trouvé déjà mort. Mais avec cette sympathie que vous autres Français avez toujours témoignée envers nous, vos camarades dans la Grande Guerre, vous avez comblé de fleurs les restes de notre vaillant ami.

Voilà messieurs un souvenir que nous de l'Aéronautique Américaine avons fait faire en commémoration du Commandant Lufberry. Nous le laissons entre vos mains et à vos bons soins, sachant que vous le garderez bien et qu'il servira toujours comme témoin non seulement de notre respect et de notre affection pour notre camarade, mais comme témoin de la sympathie qui joint dans une liaison toujours de plus en plus étroite, la France et l'Amérique.

Maron,
Le 3 juin, 1919.

F. P. Lahm,
C. L. A. S.

Discours autographe prononcé par le Colonel US. F.P. Lahm, plus tard général, prononcé à l'occasion de l'inauguration du monument commémoratif du Commandant Lufbery devant la maison de Monsieur François, rue de Toul, n° 41, à Maron. (Document communiqué par M. et M^{me} Pernot).

De tous ces témoignages, j'ai surtout retenu le fait que le corps et le visage de Lufbéry étaient troués de balles. A-t-il été atteint par une rafale au début de sa chute ? Les témoins ont-ils confondu ces "impacts" avec des ecchymoses dues à l'explosion ou au contact avec le sol ? Car les relations assurent que le héros s'est jeté volontairement dans le vide pour échapper aux flammes ! Et il est assez difficile d'imaginer, que, touché plusieurs fois, il ait eu la force de le faire.

Venons-en maintenant aux relations officielles. Dans "Les As de l'Escadrille La Fayette", Jean Gisclon est très bref. Je le cite : "... C'est ainsi que le 19 mai 1918, il fut descendu au combat à Maron, dans le Toulinois. Il sauta d'une cinquantaine de mètres de son avion en flammes, tentant sans doute sa dernière chance pour plonger dans un petit affluent de la Moselle".

Les relations de Sauzet (Royat Journal) et celles de Henry Beaubois (adressées à Monsieur et Madame Louis Pernot, de Maron), s'appuient essentiellement sur les mémoires du Capitaine Edward Rickenbacker, l'as des as américain qui succéda à Lufbéry (26 victoires à l'Armistice du 11 novembre). Elles sont donc en grande partie semblables. Celle de Monsieur Beaubois m'ayant paru plus complète, je lui donne ici la préférence, d'autant plus que le récit de Sauzet est déjà paru dans le numéro 5 d'Études Toulouses 1976, sous la plume de Monsieur A. Drouillot.

La voici, à peu près intégrale, avec les quelques réflexions qu'elles peuvent suggérer.

LE DERNIER ENVOL (par Henri BEAUBOIS)

Le dimanche 19 mai 1918 était un jour de printemps doux et ensoleillé. Dans la matinée, Lufbéry prit son vol pour l'éternité. (La relation dit : le samedi 19 mai ! contrairement aux Toulinois et aux témoins de Maron).

Il était environ 10 heures quand notre DCA du secteur du Saint-Michel se mit à tirer furieusement (la même relation affirme : secteur de Saint-Mihiel, ce qui paraît impossible, Saint-Mihiel n'ayant été délivré que lors de l'offensive américaine du 12 septembre. Et puis, comme on le verra dans ce qui suit, le Capitaine Rickenbacker, futur as des as américains, après la mort de son ami Lufbéry, n'aurait pu suivre le combat du sol depuis Saint-Mihiel. Il y a confusion entre Saint-Mihiel et la fameuse côte du Toulinois et cela se comprend, Saint-Mihiel étant pour les Américains un des hauts lieux de la guerre 14-18).

Alerte ! Un avion allemand de reconnaissance-photo est signalé, se dirigeant vers le terrain où stationne le 94^e Squadron (1). Un seul pilote, le Lieutenant Gude, est prêt à partir. C'est la première fois qu'il va engager un combat. Dès son décollage, les artilleurs arrêtent leur tir en voyant l'Allemand partir dans une vrille de plus en plus serrée. Mais ce n'est qu'une feinte et le pilote redresse au ras du sol pour regagner ses lignes. Gude s'élançait à sa poursuite, mais en vain. Ici, laissons la plume au Capitaine Eddie Rickenbacker qui, dans ses souvenirs de combat contre le "Cirque Richthoffen" a conté le drame dont il fut le témoin impuissant.

"Pendant tout ce temps, le Major Lufbéry avait suivi la scène depuis les baraquements. Il sauta sur une moto arrêtée près du chemin et fila vers les hangars. Son avion était indisponible, mais un autre stationnait à côté, apparemment utilisable. C'était celui du lieutenant Davies. Selon les mécaniciens, tout était paré. Sans un seul mot, Lufbéry monta à bord et décolla sur le champ. Sans rien connaître de l'état de ses mitrailleuses, ni des menues particularités de sa monture d'occasion, il se rua à l'attaque.

"Plus rapide que son pesant antagoniste, il grimpa à sa poursuite. Quelques cinq minutes après avoir quitté le sol, il était à 600 mètres, et, était parvenu à portée de l'Albatros qui ne le distançait plus que d'une dizaine de kilomètres (?) La première attaque eut pour témoins tous mes camarades. Lufbéry tira plusieurs courtes rafales en piqué. Puis il s'éloigna en virant, sans doute pour désenrayer sa mitrailleuse.

Un autre virage, l'enrayage réparé, il se précipita à nouveau sur l'ennemi par l'arrière quand soudain, l'appareil de Lufbéry fut entouré de flammes. Il dépassa l'Albatros et poursuivit son vol tout droit pendant trois quatre secondes. Puis, à nos yeux horrifiés, émergea du brasier la silhouette de notre courageux héros, bondissant la tête la première du milieu de la fournaise ! Lufbéry avait choisi de faire un saut mortel plutôt que d'endurer la lente torture d'être brûlé vif".

J'interromps un instant cette relation du Capitaine Rickenbacker. Certains détails semblent peu vraisemblables et je crois que le fait en est imputable à la traduction. Sans parler de la distance de 10 kilomètres, peut-être excessive, Rickenbacker fait lui-même remarquer que la première attaque eut pour témoins tous ses camarades — elle eut lieu approximativement au-dessus de Toul. Cela implique que la seconde était hors de portée, hors de leur vue — elle eut lieu à proximité de Maron ! Il semble donc que les "yeux horrifiés" furent ceux des témoins, militaires et civils du village de Maron, car on ne pouvait, de Toul Croix de Metz, voir le corps de Lufbéry, sautant de son appareil en flammes.

(1) Le terrain de Toul Croix de Metz.

Je reprends le récit de Rickenbacker :

Son corps s'abattit dans un jardin attenant à la maison paysanne d'un village juste au Nord de Toul (il s'agit de Maron, qui se trouve au Sud-Est de cette ville (1). Une petite rivière (la Moselle !) coulait à quelque cent mètres de là, et plus tard, on pensa que le pauvre Lufbéry, entrevoyant cette chance infime de sauver sa vie, avait sauté avec l'intention d'atteindre ce cours d'eau ... Il avait sauté d'une hauteur d'environ soixante mètres et son avion l'emportait à la vitesse de deux-cent kilomètres-heure. Une tentative sans espoir, mais héroïque, de sauvegarder une existence sans prix pour son pays (2).

Près de Paris, dans le parc de Villeneuve l'Etang, sur l'entablement de l'imposant Mausolée élevé en 1928 à la mémoire des 67 aviateurs américains tombés pour la défense de notre ciel et reposant dans la crypte, des têtes de lions évoquant le souvenir de Wiskhy veillent sur le dernier sommeil de Lufbéry qui donna sa vie pour sa France natale (de Monsieur Henri Beaubois, adressé à Monsieur et Madame Pernot, de Maron, en témoignage d'un pèlerinage du souvenir et en remerciement de leur affable accueil du 27 août 1968).

En définitive, point n'est mon intention d'appuyer ou d'infirmer la version officielle qui affirme que le héros s'est jeté volontairement hors de l'appareil pour échapper aux flammes. Il est certain que cette réaction est humaine et absolument plausible. Plusieurs personnes me l'ont corroborée, en particulier le Commandant d'aviation Henry d'Ecrouves dont quelques parents sont originaires de Maron et qui me le fit avec passion. Et pourtant, il m'est bien permis de soulever quelques objections. Car certains détails ne me satisfont pas.

Je regrette de n'avoir pu trouver, des services de la Croix Rouge américaine, l'affirmation ou l'infirmité que le corps du pilote avait été troué par des balles. C'eût été probablement une preuve supplémentaire. Encore qu'elle n'ait rien prouvé de définitif. Lufbéry, atteint par les rafales en sa carlingue n'avait certainement plus la force de se jeter dans le vide. Mais tout changeait si les balles l'avaient atteint au début de sa chute.

(1) Cette erreur, venant d'un Américain est très excusable. Imaginez un Français relatant des faits s'étant passés dans un village de la banlieue de Denver ou de Salt Lake City ! Et Toul n'est pas Salt Lake City !

(2) Prodigant ses conseils à Rickenbacker, Lufbéry lui disait : "Méfiez-vous toujours des biplaces d'observation, souvenez-vous toujours qu'ils peuvent cacher un piège. Regardez bien tout autour de vous, Rick, ça pourra un jour vous sauver la peau !" (Avait-il la prescience de ce qui devait lui arriver ?)



Cliché "Official US Air Force".— La rue principale de Maron en 1919. A droite, le monument commémoratif devant la maison d'Alfred FRANCOIS. La flèche indique les deux maisons, Vanoise à droite et Gâtinois à gauche, dont la limite commune était prolongée par la palissade de bois sur laquelle s'écrasa l'aviateur. (Aujourd'hui entre les propriétés Thouvenot (Robert et Munier)

Les témoins oculaires ont signalé que, dès la deuxième passe, l'avion émit une longue traînée blanchâtre due à la vaporisation de l'essence et que celle-ci se termina par une explosion et l'embrasement de l'appareil. C'est alors que Lufbéry sauta ... Je pose la question : "N'a-t-il pu, à ce moment précis, être projeté hors de l'appareil ?" Eh ! On en a vu d'autres ! Et ce qui semble corroborer cette hypothèse (je dis bien : qui semble) c'est un petit fait qui fut relaté par Madame Louis Pernot : "Un habitant de Maron, Monsieur Georges Oudenot, aujourd'hui décédé, trouva sur la rive gauche de la Moselle, le coussin en velours rouge du pilote, tombé à hauteur du point de chute de Lufbéry sur l'autre rive, l'appareil en flamme ayant continué sa trajectoire pour s'écraser environ 1500 mètres plus loin. Ce coussin fut cédé, en 1962, au Major Royal Frey, lequel l'emporta comme souvenir aux Etats-Unis. Il est aujourd'hui conservé au musée de l'US Air Force à Princeton. Peut-on concevoir, raisonnablement que Lufbéry, sautant de l'appareil, ait songé à l'instant même à jeter avec lui son coussin. Il devait avoir d'autres préoccupations en un pareil moment. Et n'est-il pas plus normal de penser que le coussin fut projeté en même temps que le pilote puisqu'il tomba à la même hauteur et bien avant l'avion. On pourra toujours objecter, naturellement, que le coussin en question a été arraché par le courant d'air !

Et puis, il est une autre réflexion qui est celle du héros lui-même, rapportée par Monsieur Henry Beaubois et qui donne beaucoup à penser.

"Un soir, à la popote de la 94^e, tous deux (1), en vinrent à discuter du sort tragique d'un camarade abattu en flammes. Lufbéry fut catégorique : "je resterai toujours à bord de l'appareil. Si vous sautez, vous n'avez sûrement aucune chance de vous en tirer. Mais, par contre, vous en avez une bonne si vous faites une glissade en piquant afin d'écartier les flammes de votre corps et de vos ailes. Peut-être même pouvez-vous voir cesser le feu avant d'atteindre le sol. Ça s'est fait. Moi, je suis pour rester à bord du vieux "bus", toujours".

Cette réflexion est singulièrement troublante. Elle prouve l'intention déterminée du pilote avant le drame. Elle ne prouve pas tout, c'est évident. Il est toujours permis de changer d'avis, surtout quand les flammes vous lèchent le visage. Je n'ai donc pas du tout l'intention et la prétention de m'imaginer changer le cours de l'histoire et la version officielle. Je m'essaie seulement à trouver des explications. Il n'est qu'un homme qui a pu savoir réellement ce qui s'était passé. C'est Lufbéry lui-même !

(1) *Lufbéry et Rickenbacker.*

Lufbéry n'a pas été oublié. Ce n'est pas aux Toulousiens que j'apprendrai les vicissitudes (pas tellement éclaircies) de la statue de l'Aviation et de sa plaque. Aujourd'hui, Lufbéry a son nom sur le monument aux Morts de la ville, et c'est justice. Monsieur Drouillot y fut pour quelque chose, car il a compris que rien n'est si noir que l'ingratitude.

A Chamalières, il est une "rue Lufbéry" où on remarque une plaque portant l'inscription :

*"Ici a vécu sa jeunesse
Gervais Raoul Lufbéry
pilote aviateur
de l'Escadrille Lafayette"*

Armand Sauzet fait justement remarquer qu'on eût aussi bien pu écrire ,
"As des as américains".

Et Maron, ce sympathique et joli petit village des bords de la Moselle, Maron qui, en mai 1918, vécut le drame ! Il a, lui aussi, son souvenir, une petite stèle dont l'inscription est en anglais, stèle édiflée à droite en entrant dans le village.

A ce sujet, une dernière anecdote : en septembre 1944, dès la libération de Maron, des officiers américains se présentèrent à la mairie du village où ils furent reçus par le secrétaire, Monsieur Pierre Costet, qui fut instituteur à Toul (Paul Bert et Moselly). Ils lui demandèrent des précisions concernant la fin de Lufbéry et furent très heureux d'apprendre que sa stèle était régulièrement fleurie par Monsieur et Madame Pernot. Car ces braves gens (et d'autres aussi sans doute) n'ont jamais oublié le héros tombé du ciel à l'angle d'un jardin voisin, pour la défense du sol de sa première patrie.

Armand Sauzet a conclu mieux que je ne le saurais faire :

"Ainsi vécut Gervais Raoul Lufbéry, en qui l'honnêteté, l'énergie, l'intelligence, le courage prirent des proportions peu communes. Songeant aux blousons noirs ou dorés, aux voitures "piquées", aux équipées sauvages, je tiens à dire que lorsqu'on est jeune, consciencieux et vaillant, il est toujours possible de vivre proprement, comme Raoul Lufbéry, une vie aventureuse et si les circonstances l'exigent, héroïque".

Ce fut écrit dans les années 60 et les blousons noirs, le terme du moins, ont perdu de leur virulence. C'est bien la seule retouche que j'y apporterai.