

**Maurin Picard**

# L'ÉPOPÉE LA FAYETTE

Une escadrille de volontaires  
américains combat pour la France  
1914-1918



A L'ISTO  
HISTOIRE

**C'est l'histoire d'une poignée de volontaires, fils spirituels du marquis de La Fayette. L'histoire de 38 hommes, qui rejoignirent les rangs d'une escadrille de chasse franco-américaine et qui, entre avril 1916 et février 1918, écumant le front occidental, furent les acteurs d'affrontements dantesques et héroïques.**

En 1916, la France tient tête depuis déjà deux ans au rouleau compresseur prussien. Les États-Unis regardent de loin, arc-boutés sur un isolationnisme farouche. Mais une poignée d'individus veulent absolument prêter secours à leur plus vieil allié, au nom de « la plus noble de toutes les causes » – la civilisation –, face à la barbarie de l'envahisseur.

Engagés dans la Légion étrangère ou au volant d'ambulances en première ligne, ils montent une escadrille de volontaires, exploitant leur science du vol ou leur courage hors norme pour piloter de frêles biplans dans les cieux rougeoyants de Verdun et de la Somme. Face aux plus grands as allemands, les trente-huit aviateurs font rapidement leurs preuves, des Vosges à la mer du Nord, transformant la N 124 « La Fayette » en unité d'élite, tandis que leurs Nieuport et leurs Spad, ornés d'une tête de guerrier indien, suscitent les vivats des « poilus ». Leurs exploits sont contés dans les journaux, leurs excentricités relatées avec gourmandise, les pertes commémorées avec les honneurs militaires.

Il aura fallu quelques braves jeunes gens pour faire basculer l'opinion publique américaine. Le 6 avril 1917, les États-Unis déclarent la guerre à l'Allemagne.

**MAURIN PICARD** est écrivain, journaliste et correspondant pour le *Figaro* à New York. Grâce à de nombreuses archives inédites, il raconte ici la véritable épopée des « Sioux » de l'escadrille La Fayette.

ISBN 978-2-37935-412-0



22 €  
Prix TTC  
France

ALISIO  
HISTOIRE



Rayon : Histoire

# **L'ÉPOPÉE LA FAYETTE**

**ALISIO**

*L'éditeur des voix qui inspirent*

Suivez notre actualité sur **www.alisio.fr**  
et sur les réseaux sociaux LinkedIn,  
Instagram, Facebook et X !

**Alisio s'engage pour une fabrication écoresponsable !**

« Des livres pour mieux vivre », c'est la devise de notre maison.

Et vivre mieux, c'est vivre en impactant positivement  
le monde qui nous entoure ! C'est pourquoi nous avons fait  
le choix de l'écoresponsabilité. Pour en savoir plus,  
rendez-vous sur notre site.

Conseil éditorial : Alexandre Maujean

Relecture et correction : Céline Haimé et Gaëlle Fontaine

Maquette : Patrick Leleux PAO

Carte : Légendes Cartographie

Design de couverture : Cédric Scandella

Photo de couverture : © US Air Force

Colorisation : Gautier Sauteret (History & Colorization)

© 2024 Alisio, une marque des éditions Leduc

76, boulevard Pasteur

75015 Paris – France

ISBN : 978-2-37935-412-0

**Maurin Picard**

# **L'ÉPOPÉE LA FAYETTE**

Une escadrille de volontaires  
américains combat pour la France  
1914-1918

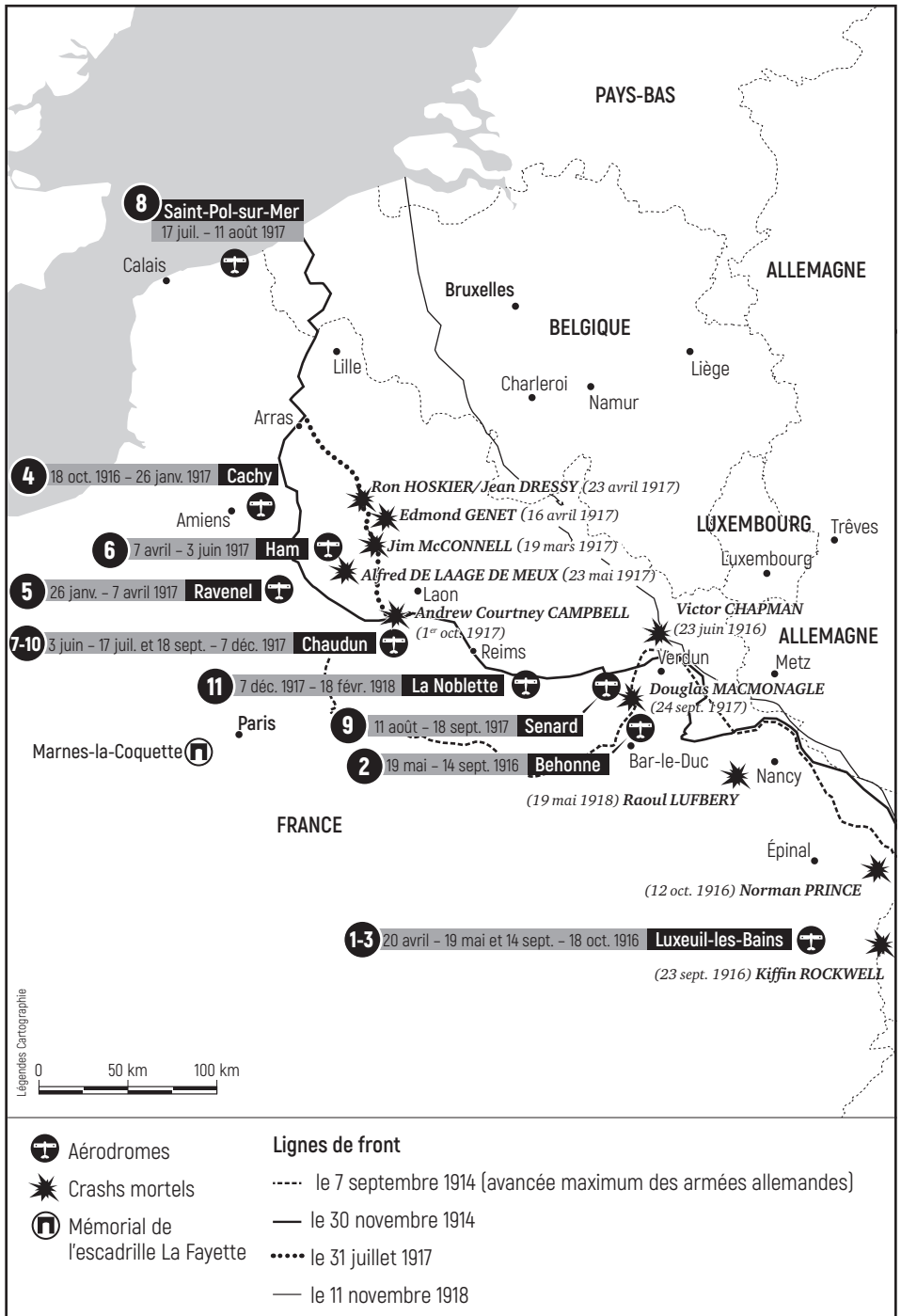
ALISIO  
HISTOIRE



*À la mémoire de Geraldine « Jerry » Emmett (1914-2019),  
qui fredonnait un soir d'automne 2016  
en Arizona « Goodbye Broadway, Hello France », le chant du  
départ des « doughboys » appris un siècle auparavant.*

*En hommage au personnel de l'escadron  
de chasse 2/4 La Fayette, détenteur des traditions  
de l'escadrille N 124 depuis 1949.*

# L'escadrille N 124/SPA 124 sur le front occidental (1916-1918)





# Prologue

## Héros des deux mondes

Le 3 août 1914 marque un point de non-retour dans l'histoire de l'humanité, l'effacement soudain du monde ancien, l'émergence d'une ère nouvelle aux contours indécis et cauchemardesques. Lorsque le tocsin a retenti, deux jours plus tôt, dans les campagnes françaises surprises en pleine moisson, les hommes répondant à l'ordre de mobilisation générale ont troqué leurs sabots pour des brodequins cloutés, enfilé sans grand enthousiasme leurs vareuses bleu nuit et leurs pantalons garance, plus soucieux des récoltes abandonnées que du cataclysme à venir.

Sur les Grands Boulevards, à Paris, une rumeur enfle : voilà les Américains ! De grandes bannières étoilées envahissent le macadam, brandies par de vigoureux jeunes gens à la moustache drue. Ces avatars américains des canotiers d'Auguste Renoir affichent un enthousiasme confondant, et arrachent un sourire admiratif, un encouragement spontané des badauds. « Allons, nous ne sommes pas seuls ! » se convainquent les Parisiens, pris de vertige face à l'énormité de l'engrenage.

Seuls, pourtant, ils le sont, malgré la vieille fraternité d'armes franco-américaine née durant la guerre d'Indépendance entre 1777 et 1781, de Saratoga à Yorktown, grâce au marquis Gilbert

du Motier de La Fayette, le « héros des deux mondes ». Ils peuvent compter sur l'allié britannique mais pas sur les États-Unis d'Amérique, arc-boutés sur leur neutralité.

Quand les chancelleries reculent, ce sont les peuples qui tiennent la clé d'une mobilisation encore méconnue à ce jour : partout autour du globe, des individus quittent familles et amis, mettent leur carrière entre parenthèses, pour rejoindre la France et prendre les armes au nom d'un idéal de civilisation contre la barbarie prussienne qui se dévoile rapidement à la face du monde, après les premiers massacres de civils en Belgique et en France.

C'est l'histoire d'une poignée de ces volontaires, fils spirituels du marquis de La Fayette, nouveaux héros des deux mondes, que ce livre se propose de conter. De 38 hommes, selon le décompte officiel, qui rejoignirent les rangs d'une escadrille de chasse franco-américaine à l'existence fort brève : vingt-deux mois, concentrés entre avril 1916 et février 1918, au cours desquels ils assurèrent trois mille vols opérationnels, remportèrent trente-neuf victoires et perdirent neuf pilotes, écumant les cieux du front occidental, des Vosges à la mer du Nord en passant par la Somme et Verdun, témoins d'affrontements dantesques et d'une boucherie indicible par son ampleur, autant par les armements employés que par les pertes effroyables essuyées par les deux camps.

Le bilan de l'escadrille « américaine » paraît dérisoire. Il l'est, assurément, à l'aune d'une guerre aérienne d'abord embryonnaire, devenue à son tour un véritable affrontement de masse lorsque cesse le fracas des armes en novembre 1918.

L'histoire, pourtant, mérite d'être racontée, au-delà des statistiques : l'exploit accompli par une poignée de trompe-la-mort ne réside pas dans leur maigre palmarès, mais dans l'impact de leur participation à un conflit dont l'Amérique de Woodrow Wilson se détournait. Il aura fallu quelques braves jeunes gens

pour éveiller les consciences, secouer l'aigle américain repu de prospérité, de l'essor commercial de l'ère Roosevelt, illusion d'une paix durable.

Il s'agira ici de relater les péripéties d'une épopée tout autant militaire que politique et diplomatique, oser quelques navettes virtuelles à Paris, Londres, Washington et Berlin pour comprendre le rôle exact joué par une poignée de « Sioux », pas toujours les plus virtuoses dans les airs, mais généralement dotés d'un sens aigu des relations publiques et conscients, pour certains, de leur fonction d'ambassadeurs auprès des belligérants.

Il s'agira également, et très humblement, d'esquisser une réponse en creux à une énigme historique : à supposer que ce mois d'août 1914 constitue une forme d'apogée dans le lien quasi organique entre Français et Américains, à partir de quand, et dans quelles circonstances, ce lien se distend-il pour aboutir aux rapports malaisés qui caractérisent aujourd'hui les relations bilatérales entre Paris et Washington, mais aussi entre deux peuples que tout parfois oppose, sauf les célébrations d'un glorieux passé commun ?

Tenter de répondre à cette vaste question conduit à s'interroger sur la place qu'occupe la Première Guerre mondiale dans la conscience collective, des deux côtés de l'Atlantique. Une contradiction ou plutôt une série de contradictions demeurent : aux États-Unis, la Grande Guerre n'émeut guère que les visiteurs du musée relativement récent de Kansas City et les amateurs de biographies historiques consacrées à Woodrow Wilson, Theodore Roosevelt, George Patton ou John Pershing. Comme l'écrit l'historien Leonard Smith, professeur au Oberlin College de Cleveland (Ohio) : « Il est difficile pour un Américain de percevoir ce que représente la Grande Guerre dans l'histoire de France, comme un passé qui se refuse à devenir le passé. »

Les États-Unis, argue-t-il, « n'ont jamais eu à subir, depuis la guerre de Sécession, un traumatisme national comparable », à l'échelle de ce conflit, les coupes sombres dans la pyramide des âges au sortir de la guerre civile demeurant beaucoup plus légères que celles, abyssales, constatées en 1918.

Pourtant, et c'est la première contradiction, les Américains dans leur vaste majorité *connaissent* l'escadrille La Fayette<sup>1</sup>, à laquelle un nombre conséquent d'ouvrages ont été consacrés au fil des ans, ainsi qu'une poignée de films – hélas médiocres – et de beaux documentaires – sobres et dignes.

En France ? La « der des der » reste un « passé qui refuse à devenir le passé », pour reprendre la jolie formule de Leonard Smith. Les récits de Maurice Genevoix, Roland Dorgelès et Henri Barbusse, les bandes dessinées de Jacques Tardi, les films de Bertrand Tavernier et Jean-Pierre Jeunet entretiennent un puissant lien mémoriel, au même titre que les légendes familiales et portraits sépia ornant les buffets de salle à manger. La mythologie guerrière se nourrit des figures de preux chevaliers du ciel telles que Georges Guynemer, René Fonck, Charles Nungesser, Roland Garros, Maurice Boyau ou Jean Navarre. Mais, et c'est la deuxième contradiction, l'escadrille La Fayette, avec sa cohorte de personnages hauts en couleur, de baroudeurs et d'aventuriers au caractère bien trempé, s'est estompée dans les consciences, passé la période de l'entre-deux-guerres marquée

---

1. Les documents officiels français font référence à l'escadrille « La Fayette » en respectant la particule originelle du célèbre marquis, tandis que les archives, ouvrages, historiens et musées américains privilégient, eux, l'orthographe « Lafayette » plébiscitée outre-Atlantique. Afin de faciliter la lecture, nous avons choisi d'unifier l'écriture en deux mots de « La Fayette », telle qu'elle a été retenue par l'armée de l'Air française à partir de 1918, et apparaît sur le fronton du mémorial de Marnes-la-Coquette inauguré en 1928.

par des commémorations fréquentes et souvent pesantes dans un pays ravagé, moralement et financièrement. Après le cataclysme, il fallait réapprendre à vivre, oublier les disparus autant que faire se peut, tandis que fleurissaient des monuments aux morts sur toutes les places de village.

L'armée française de l'Air et de l'Espace, contre vents et marées, a maintenu la tradition des Sioux, le fameux emblème de l'escadrille 124 dessiné par des mécaniciens un jour d'automne 1916 dans la Somme. À Saint-Dizier, en Haute-Marne, l'escadron 2/4 « La Fayette » vole sur Dassault Rafale, participe fréquemment à des missions opérationnelles avec ses homologues américains de l'US Air Force et entretient la mémoire de ses glorieux aînés qui décollaient de leur terrain de Behonne, à trente kilomètres de là, durant l'été 1916, pendant la bataille de Verdun.

À l'aune de ces contradictions, le 3 août 1914 constitue l'acmé de la relation franco-américaine. Bien que Washington reste à l'écart de l'engrenage, l'opinion se range résolument en faveur de la France et de ses alliés. Les quotidiens de la côte Est relatent fébrilement la course à la mer, les manœuvres sur la Marne, l'enlèvement dans les tranchées, le terrible siège de Verdun, vantant la sagesse proverbiale et fantasmée du « poilu », soldat de devoir et héritier des citoyens en armes de Valmy. Ils saisissent toute occasion de conter les faits d'armes des engagés volontaires américains, décrits comme des chevaliers au service d'un idéal universel, de fiers représentants d'un pays-continent encore trop timoré pour se jeter dans la fournaise.

La France fédère les ardeurs. Elle galvanise les apprentis guerriers, les nouveaux Byron, les Cendrars et les Hemingway. Elle est ce « phare scintillant sur la colline » qu'évoquera trois quarts de siècle plus tard un président américain, Ronald Reagan,

pour désigner son propre pays devenu le héraut du « monde libre » face à « l'empire du mal » soviétique.

Elle appelle à son secours de jeunes diplômés de Harvard, des fils de millionnaires, des enfants de la balle, des artistes, des poètes et des architectes, et même des fils d'anciens esclaves fuyant une ségrégation étouffante. Elle justifie tous les sacrifices, et toutes les envolées lyriques dans les lettres de combattants, qui s'enfoncent à peine dans les premières tranchées creusées à la va-vite. Et lorsque cet enthousiasme viendra à refluer, les survivants de la première heure se remobiliseront pour rejoindre une nouvelle arme, l'Aéronautique militaire, surgie comme un rêve au-dessus du champ de bataille. Restait, pour les candidats à l'aventure, à perdre leurs dernières illusions quant à un affrontement dantesque, où l'on périt de manière tout aussi atroce que dans un corps-à-corps, baïonnette au canon. Ce temps viendra, annonciateur des grands bouleversements de l'âge global. Trente et un ans, presque jour pour jour, séparent la première mission de guerre du conflit et le raid solitaire d'un quadrimoteur sur la cité japonaise de Hiroshima...

Mais reprenons au commencement. Embarquons avec quelques merveilleux fous volants, lorsqu'un monde inconscient de l'abîme se réjouissait d'exploits aéronautiques quotidiens, bien en peine d'imaginer que l'aviation puisse être un jour employée à un dessein autre que le survol de terres inconnues, salués par des foules en liesse et emportant sur les ailes d'inoffensifs oiseaux de toile et de bois la promesse d'un avenir radieux.

# 1

## Les aventuriers du bout du monde

Raoul Lufbery, My Tho, 7 avril 1913

Une grande fébrilité règne au 5, rue Gustave-Courbet, dans le XVI<sup>e</sup> arrondissement à Paris. En ce 31 juillet 1914, deux amis dissèquent une vaste carte d'Extrême-Orient déployée sur une table. Marc Pourpe et Raoul Lufbery projettent de lancer une tournée aéronautique de douze mois dans les pays d'Extrême-Orient, de Sumatra à la Birmanie, en passant par les Philippines, le Japon, la Chine, l'Indochine et le Siam<sup>1</sup>, à bord d'un hydravion Nieuport de 80 chevaux. Il s'agit, pour ces deux intrépides explorateurs, de démontrer « l'utilité incontestable de l'aviation dans des régions démunies de moyens de communication rapides ». En 1914, onze ans après l'envol des frères Wright à Kitty Hawk, et six ans seulement après la traversée de la Manche par Louis Blériot, le projet tient de la gageure. Des fous !

Traits fins et distingués, Marc Pourpe est un aviateur et sportif célèbre dans la France d'avant guerre. Né en 1887 à Lorient

---

1. Aujourd'hui, la Thaïlande.

d'un père officier de marine et d'une mère adolescente, Liane de Pougy, qui deviendra une courtisane célèbre de la Belle Époque. Passionné de la conquête des airs, breveté pilote en 1911 sous le numéro 560, il s'illustre en accomplissant une double traversée de la Manche avec du courrier postal. Il rêve de démontrer aux autorités françaises et britanniques l'utilité de l'aéroplane pour les colonies lointaines. En 1912, il s'embarque avec un autre pilote, Georges « Geo » Verminck, pour les Indes, avec deux monoplans Blériot en caisses, baptisés *La Curieuse* et *Le Rajah*. Il compte les présenter par la suite en Indochine.

Raoul Lufbery, lui, est mécanicien. Il n'a pas la même notoriété que le fringant « Marco », mais quelle vie ! Né en 1885 à Chamalières, dans le Puy-de-Dôme, d'un père chimiste new-yorkais et d'une mère auvergnate, il a perdu celle-ci à l'âge de 2 ans et vécu le reste de son enfance dans le Massif central confié, avec ses deux frères, aux bons soins de leur grand-mère maternelle. Délaissant l'école à 12 ans pour gagner quelques sous, il sera saute-ruisseau<sup>2</sup> chez un notaire, livreur dans un magasin de chaussures, ouvrier à l'usine de pneumatiques Bergougnan à Clermont-Ferrand. À 18 ans, il dévore des ouvrages d'aventures et de terres inconnues. La tentation grandit en lui de découvrir le vaste monde, et de s'arracher à sa condition de gavroche. En mars 1905, 20 ans à peine sonnés, il s'élance « à la conquête de l'univers ». Il rallie Marseille, embarque pour Alger où il décroche un premier job de débardeur sur les quais. Il sera terrassier sur une voie ferrée en Tunisie, avant de s'engager comme maître coq sur un voilier reliant l'Égypte, la Grèce et la Turquie. Ces pérégrinations ne durent que quelques semaines : le 26 juin 1906, le jeune Raoul est convoqué au consulat de France du Caire. Il est rattrapé par la conscription et doit rentrer

---

2. Jeune clerc chargé des courses.



en métropole accomplir trois ans de service militaire. Pour le jeune homme assoiffé de voyages, un tel encasernement semble hors de question. Il opte alors, comme il en a le droit, pour la nationalité américaine de son père et reçoit une dispense de la République. Mais il se fait néanmoins tatouer un coq gaulois sur l'avant-bras gauche, signe prémonitoire de futures allégeances.

Débarrassé de ces contrariétés, il reprend le cours de ses explorations : serveur à Constantinople, vendeur ambulant à travers les Balkans, puis ouvrier brasseur à Fulda, en Allemagne. De là, il gagne Hambourg en avril 1907, reprend un emploi de débardeur sur les quais, puis décroche un poste d'aide-cuisinier sur un paquebot à destination de l'Amérique. C'est le retour au pays, après deux ans de tribulations ! Mais lorsqu'il parvient à Wallingford, dans le Connecticut, il ne trouve que son frère Charles, son père étant reparti vers l'Europe pour faire fructifier un commerce de timbres. « Luf » tente sa chance aux États-Unis : après plusieurs nouveaux petits métiers sans lendemain, il rejoint San Francisco. C'est le bout de la route : sans ressources, fatigué de cette vie de bohème, il se laisse convaincre par un sergent recruteur de signer un contrat de trois ans avec le 20<sup>e</sup> régiment d'infanterie de Monterey, pourvu qu'il y ait matière à voyager encore. Il ne sera pas déçu. Ses affectations à Hawaï, puis à Manille, aux Philippines, en 1910, apportent quelques flèches supplémentaires à son carquois : le maniement des armes, la pratique de langues étrangères et l'accoutumance aux climats extrêmes de l'Asie. En juillet 1911, libéré de ses obligations militaires, il reprend son grand périple planétaire, usant de sa solde soigneusement économisée pour arpenter le Japon, Hong Kong, Ceylan<sup>3</sup>, l'Inde et Singapour. Il regagne Ceylan, puis pose

---

3. Futur Sri Lanka.

son baluchon à Bombay. Raoul Lufbery fête ses 27 ans. Cela fait sept ans qu'il a quitté la France, bourlinguant sur trois continents et quatre mers. Il pointe désormais comme guichetier à la Great Indian Peninsular Railways Ltd. L'anecdote est célèbre : lorsqu'un Indien distingué et enturbanné lui demande un ticket et exige de se faire appeler « *Sir* », le sanguin préposé sort de son guichet, attrape le client par le col et le jette dehors les quatre fers en l'air. L'importun était un sultan. Lufbery est congédié sur-le-champ et forcé de reprendre son périple asiatique.

Pourpe et lui se rencontrent au printemps 1913, en Indochine, dans des circonstances quelque peu extravagantes. Le 5 janvier 1913, l'explorateur français organise à Calcutta le premier meeting aérien dans ce coin d'Asie du Sud. L'engouement est immense autour du champ de courses. Avec son ami Geo Verminck et un duo de mécaniciens, il assemble *La Curieuse* et *Le Rajah*. L'expédition met ensuite le cap sur Ceylan, puis l'Indochine française. Il s'agit, pour les aviateurs, de prouver les bienfaits de l'aéroplane dans la maîtrise d'un territoire gigantesque, et très largement enclavé du fait de l'absence de routes carrossables en grand nombre. Le gouverneur général Albert Sarraut y voit également le moyen d'apaiser les esprits, au moment où les incidents nationalistes se multiplient. L'attitude respectueuse des peuples indochinois au passage de ces machines volantes, symboles éclatants de la suprématie technologique européenne, pourrait servir à restaurer le calme dans la colonie.

Malgré des conditions météorologiques exécrables, le programme de démonstrations en vol est maintenu à travers la Cochinchine, puis le Cambodge et l'Annam. Mais le sort s'en mêle. Le 7 avril 1913, Geo Verminck se tue accidentellement à My Tho, lors d'acrobaties trop audacieuses avec *Le Rajah*, qui décroche et s'écrase. Pourpe est effondré : il a perdu

un ami, le pilote du second engin de cette expédition, et un mécanicien chevronné, ce que lui-même n'est guère. Abandonné par les autres membres de l'équipe qui choisissent de rentrer en Europe, il décide néanmoins de rester pour assurer seul la fin du programme de démonstrations en vol. L'aviateur bricole sa *Curieuse*, entouré de badauds fascinés par les deux étranges insectes. Dans la foule compacte, un Occidental aux cheveux clairs, petit et râblé, s'approche timidement du pilote en culotte de cheval. Il « a les yeux francs et loyaux, un sourire gouailleur et l'air honnête, et une confiance en lui qui friserait la présomption », écrira l'aventurier breton, de deux ans le cadet de l'Américain.

Lufbery tente le tout pour le tout. « Hello, l'aviateur ! Je ne connais pas bien la mécanique, mais j'ai fait un peu tous les métiers, clame-t-il dans un français sans accent. Qu'est-ce que je peux pour vous, pour que ces sauvages n'abîment pas votre aéroplane ? »

Marc Pourpe n'en croit pas ses yeux. Un compatriote, qui semble manier aussi bien la langue de Shakespeare que celle de Molière, et en impose à la foule française, chinoise, annamite ! Il est conquis par le culot et le bagout de ce drôle d'individu, qui respire l'intelligence et se présente sous le nom de Raoul Lafberg. Une précaution, afin d'éviter de révéler ses racines américaines et d'être éconduit par un employeur français méfiant. Mais c'est bien inutile : Pourpe est déjà fasciné, et le sera bientôt plus encore, par le récit de ses pérégrinations à travers la moitié du globe. « Il a été infirmier au Caire, débardeur à Calcutta, chef de gare aux Indes, soldat en Amérique, que sais-je ! Jamais je n'ai vu un être plus intelligent et plus habile. Ce n'est pas un homme, c'est une encyclopédie. Il observe tout ce qu'il voit, et une fois qu'il l'a observé, c'est gravé dans son cerveau. »

Pour l'heure, il s'agit de repousser la masse grouillante d'importuns, qui aimeraient toucher les deux frères appareils de toile et de bois. « Vite, consolidons cette clôture, éloignons ces idiots, sinon ils vont tout démolir ! » L'affaire est entendue. Quelques heures plus tard, les deux Blériot reposent à l'abri. Le récit, embelli par les journaux américains, est partiellement apocryphe, mais il s'insère commodément dans une aventure hors norme, exceptionnelle, et généralement authentique, à l'exception de ces quelques libertés avec les dialogues et la chronologie.

Les deux hommes poursuivent la tournée au Tonkin, malgré des tensions politiques grandissantes. « Extrêmement dévoué et débrouillard », le dénommé Lafberg porte secours à son patron après un atterrissage en catastrophe dans une rizière entre Haiphong et Lang Son, et bichonne le moteur fatigué de *La Curieuse*. « S'il veut bien, je le ramènerai à l'issue de ma tournée, et je le garderai avec moi, écrit Marc Pourpe à un ami. C'est si rare un bon mécanicien. Si je reviens avec lui, tu verras sur quel type sympathique le hasard m'a fait tomber... »

Le 8 septembre 1913, les deux hommes sont de retour en France, *via* Marseille. Le monde aéronautique s'enthousiasme des exploits d'Adolphe Pégoud, premier au monde à voler tête à l'envers puis à réaliser une boucle verticale, et de Roland Garros, qui a traversé la Méditerranée le 23 septembre, entre Saint-Raphaël et Tunis. Pourpe et Lufbery ne sont pas en reste. Ils cherchent de généreux mécènes pour un autre voyage grandiose : relier Le Caire à Khartoum, au Soudan, en remontant la vallée du Nil sur 2200 kilomètres. C'est chose faite du 4 au 12 janvier 1914, dans des conditions éprouvantes. Le succès du raid appelle un autre projet ambitieux : une expédition en Asie et dans le Pacifique. Lufbery connaît ! Il guidera son ami Marco jusqu'aux confins des mondes civilisés.

Ce 31 juillet 1914, donc, la rumeur se répand : la guerre avec l'Allemagne est imminente. Pourpe et Lufbery refusent d'y croire. Deux coups secs frappés sur la porte font basculer leur existence. Le concierge surgit : « Ça y est ! Ça y est bien, cette fois, mes enfants, la guerre est déclarée ! »

Oubliées les Philippines et les mers de Chine du Sud. Adieu les projets d'expansion qu'offrait l'aéroplane. Les deux hommes se regardent, émus. Raoul Lufbery se remémore la scène. Ce moment où tout s'arrête et où plus rien ne sera comme avant. La conquête du ciel se fera désormais par le glaive et le feu. « D'un commun accord, nous décidons de nous mettre tous deux au service de la France, et chacun suivant nos capacités de faire notre devoir pour la cause du droit, de la justice et de la liberté. »

Marc Pourpe est reversé dans l'aviation. Il offre les services de son aéroplane personnel à l'Aéronautique militaire français. Raoul Lufbery, par sa citoyenneté américaine, doit en théorie servir cinq ans au moins dans la Légion étrangère avant de pouvoir espérer quelque autre affectation. Il lui faut un coup de pouce. Le 2 août, le futur sapeur Marc Pourpe laisse une lettre de recommandation griffonnée à l'attention de Luf : « Avant de partir pour le centre de Saint-Cyr où je suis affecté comme pilote, je laisse ce mot à mon mécanicien Lufbery, sujet américain, et qui désire être versé dans un centre aéronautique. Lufbery est mon mécanicien depuis trois ans et a fait avec moi tous mes raids en Extrême-Orient et dernièrement entre le Caire et Khartoum et retour au Caire. Il veut et peut être d'une grande utilité à notre pays en ce moment et nous sera sincèrement dévoué. Il devrait être versé à Villacoublay... merci à ceux qui le prendront en considération. »

Juste avant de partir, il se tourne vers son fidèle mécanicien, qui rêve tant de devenir pilote à son tour, et l'encourage : « Bonne chance, Lufbery, on se reverra peut-être à Berlin dans quelques jours ! »

## 2

### Ces merveilleux fous volants

Bill Thaw, Monaco, 20 avril 1914

Un peu plus au sud, le ciel de Monaco gronde dans le vacarme des moteurs d'avion. En ce magnifique printemps 1914, le trophée Schneider y réunit les meilleurs pilotes d'une science toute neuve : les courses aéronautiques. Un jeune homme vigoureux, de forte stature, dépasse de la foule : William Bill Thaw, 22 ans, originaire de Pittsburgh, silhouette découpée, moustache broussailleuse de dandy et combinaison de cuir seyante, se trouve sur la Riviera française pour participer à la célèbre épreuve, aux commandes de son hydravion Curtiss modèle R Flying Boat, muni d'un moteur de 100 chevaux. Avec son frère, Alexander Blair Thaw, et son ami Stephen McGordon, il vient présenter un modèle de stabilisateur dont il aimerait vendre le brevet aux autorités françaises. Fils d'un millionnaire de Pittsburgh, en Pennsylvanie, Bill s'enregistre pour les qualifications du trophée le 20 avril 1914, mais il abandonne après avoir vu le fabuleux Sopwith Tabloid monté par l'Anglais Howard Pixton, qui remportera l'épreuve haut la main. Durant l'été 1914, il décroche son brevet

de pilote d'hydravion, le second jamais décerné en France, et s'installe à Juan-les-Pins, faisant découvrir les joies de la cabriole aux élégantes méridionales. Il y glane un surnom : le playboy de la Côte d'Azur ! La France étant aussi la capitale mondiale des progrès aéronautiques, l'avenir s'annonce radieux pour les amoureux du vol. Les records tombent quasi quotidiennement. Il faudrait un cataclysme pour enrayer cette fascination grandissante envers les pionniers de l'air, ces merveilleux fous volants et leurs drôles de machines pétaradantes.

Fasciné par ces curieux aéroplanes depuis le premier vol des frères Wright, à Kitty Hawk, en Caroline du Nord, le 17 décembre 1903, Thaw a délaissé ses études à la prestigieuse université de Yale en 1911, pour se jeter à corps perdu dans l'aviation. Il se forme à l'école Curtiss de Hammondsport, au nord de l'État de New York. En 1913, membre de l'Aero Club of America, il achète, grâce à l'aide de son père, un hydravion Curtiss E. Pourquoi ne pas faire du pilotage un métier ? se demande le jeune homme. En sportif et dilettante accompli, Bill Thaw commence à transporter des membres de la jet-set de Nouvelle-Angleterre au-dessus de la baie de Narragansett, puis entre Newport, à Rhode Island, et New York City. L'architecture audacieuse de la ville lui inspire un défi : passer avec son hydravion sous les quatre ponts entourant Manhattan, du côté de l'East River. Agrémenté d'un survol autour de la statue de la Liberté, et amplement relaté dans la presse locale et nationale, l'exploit du 5 octobre 1913 assied sa réputation d'intrepide. Lorsque le paquebot allemand *Imperator*, approchant de la baie de New York, réclame la presse du jour pour ses passagers, Bill décolle avec son Flying Boat et largue, pour la première fois dans l'histoire, une liasse de courrier sur le pont principal du fleuron de la Hamburg America Line.

Sa notoriété est faite. Avant peu, Bill Thaw se prélassa à Palm Beach, paradis tropical prisé des grandes fortunes, pour lesquelles il sert de navette aérienne de luxe avec les restaurants et cabarets huppés de la côte atlantique. L'idée de l'Europe est sans doute née sous les palmiers, mue par un besoin irrépensible d'adrénaline. Aussi, entre les tours de piste à Monaco et la grande séduction sur les plages de Côte d'Azur, les frères Thaw et McGordon nourrissent un projet sérieux : ils inscrivent leur Curtiss R et son stabilisateur révolutionnaire au Concours de la Sécurité en Aéroplane ouvert par le gouvernement français. Rendez-vous est pris fin juillet 1914 à Paris. Le concours n'aura jamais lieu, englouti avec le reste des activités humaines soudain dérisoires face à la montée des extrêmes.

Bill Thaw voit-il l'appel aux étrangers, lancé par l'écrivain suisse Blaise Cendrars et l'Italien Ricciotto Canudo ? Publié le 31 juillet dans la presse parisienne, ce manifeste précède de quelques heures l'assassinat du pacifiste directeur de *L'Humanité*, Jean Jaurès, au Café du Croissant, rue Montmartre à Paris, et l'ultimatum de l'empereur Guillaume II à la France et la Russie. L'engrenage est amorcé. Nul ne pourra y échapper.

L'Amérique, également, réagit aux événements d'Europe. En Caroline du Nord, deux frères ont bondi à l'instant où ils ont eu vent de la guerre, tels des siamois. Kiffin Rockwell, 22 ans, a grandi bercé par les exploits de ses aïeux, fussent-ils dans le camp confédéré lors de la guerre de Sécession. La France, clame-t-il, défend « la cause de la civilisation ». Il faut l'aider, sans perdre une seconde, dans la lutte qui s'engage contre la barbarie allemande. Dans la presse américaine, les premiers récits de crimes de guerre commis par les troupes allemandes en Belgique dès le début du conflit indignent l'opinion outre-Atlantique. Cela ne suffira pas à justifier une déclaration de guerre, aucun traité d'assistance



militaire entre Washington et les capitales d'Europe occidentale, mais une timide majorité d'Américains éprouve une grande solidarité envers les peuples belge et français.

Le frère aîné de Kiffin, Paul Ayres Rockwell, n'est pas en reste. Il a 25 ans, travaille comme journaliste à Atlanta, en Géorgie, mais il suivra son bouillant cadet. Les deux hommes décident d'écrire une lettre au consul honoraire de France à La Nouvelle-Orléans. Datée du 3 août 1914 et signée de Paul, elle est aujourd'hui conservée au centre des archives diplomatiques de Nantes : « Je désire offrir mes services au gouvernement français dans le cas de la guerre en cours entre la France et l'Allemagne. Je suis âgé de 25 ans, j'ai des racines françaises et je dispose d'une formation militaire reçue au Virginia Military Institute. Je suis pressé de faire mon devoir militaire et je préférerais vraiment me battre sous le drapeau français plutôt que sous un autre, tant j'admire votre pays. » Kiffin signe une lettre en tous points similaire. Comme le relève l'historien Steven Ruffin, ces racines françaises sont plus que distantes. Dans le cas de Paul, le passage par le VMI est purement fictif, tandis que Kiffin y a entamé sa formation mais ne l'a pas terminée. Lorsque la réponse du consul, tout en précautions sémantiques, leur parvient, elle n'a plus aucune importance : Kiffin et Paul Rockwell cinglent déjà vers la France. Ils n'ont pas attendu de décacheter une probable fin de non-recevoir. Lors de ses adieux à sa mère, qui lui demande si une telle aventure est bien raisonnable, le plus fougueux de la fratrie, Kiffin, rétorque : « Si je suis tué, au moins je mourrai comme un homme, au lieu de me considérer comme un parfait raté. Je crois que la seule chose qui puisse faire un homme, c'est de tout donner pour un idéal. »

À Paris, un étudiant des Beaux-Arts a décidé de remiser ses toiles et ses crayons. Victor Chapman, New-Yorkais de 24 ans,

veut se battre lui aussi. Descendant en droite ligne du premier président de la Cour suprême des États-Unis, John Jay, petit-fils du président de la Bourse de New York et fils d'un écrivain renommé, John Jay Chapman, héritier d'une dynastie relativement prospère, il a essayé le droit à Harvard, puis dérivé sans passion réelle, autre que les voyages entre Allemagne, France et États-Unis. Lorsque la guerre éclate, son intention de se battre provoque la fureur de son père installé à Londres. « Chaste, sans passion, attaché à la foi catholique intense héritée de sa mère, il avance sans but à travers l'existence, tel un chevalier errant en quête de dessein et d'aventure, observe l'historien Dennis Gordon. En août 1914, le monde va lui fournir les deux. Et le jeune guerrier désœuvré éclot soudain à la vie. »

Et puis, il y a Weston Birch « Bert » Hall. Enfant de la balle, cet Américain de 27 ans a fait les quatre cents coups au cours d'une existence déjà mouvementée. Il prétend avoir piloté des aéronefs et fait de la reconnaissance aérienne pour le sultan turc Abdülhamid II pendant la guerre des Balkans, et y avoir même remporté la première victoire aérienne de l'histoire, rien que ça. En réalité, Bert Hall n'a jamais tenu un manche à balai, et encore moins franchi le détroit du Bosphore. Embauché au service d'un riche industriel, il a suivi celui-ci et sa famille en France. Sa gouaille est si irrésistible, malgré un langage de charretier en anglais comme en français, qu'il séduit les femmes et embobine les hommes dans ses invraisemblables combines. Mais c'est aussi un homme courageux. En cette fin juillet 1914, Bert conduit des taxis dans Paris, bien en peine de savoir ce que l'avenir lui réserve. Son sang, à lui aussi, ne fait qu'un tour. Pas question de rester au volant de son fiacre Renault quand l'univers entier s'embrase. Bientôt, des milliers de ses congénères s'illustreront lors de l'épisode fameux des « taxis de la Marne », du 6 au

8 septembre 1914. Mais l'Américain veut se battre. Il fraternise avec ces jeunes compatriotes bien nantis et mus par la volonté d'intégrer l'armée française. À force d'entendre que ce sera une « affaire de six mois », il accepte de suivre le sens de l'histoire. Si une fraternité d'armes américaine voit le jour en cet été sanglant, voilà l'occasion d'être enfin acteur, et non simple spectateur de l'histoire !