

Dès le début du conflit, des Américains se rangent au côté de la France et sont incorporés dans la Légion étrangère. Parmi eux, des pilotes qui font leurs premières armes dans le ciel de France. Plus tard, ils constitueront la première escadrille de l'armée américaine...

**Victor Chapman** ► Incorporé dès le 18 avril 1916 à l'escadrille La Fayette, le sergent Victor Chapman trouva la mort le 23 juin en se battant contre 5 appareils ennemis.



▲ **Charles Nungesser** Le pilote français combattit un temps avec l'escadrille La Fayette. Au cours de la guerre, il totalisa 45 victoires, et fut décoré de la Légion d'honneur. Il disparut dans l'Atlantique Nord, avec Coli, en 1927.

### 20 avril 1916, une escadrille américaine

est constituée sur le terrain de Luxeuil-les-Bains, à proximité des Vosges et de l'Alsace. Son numéro de code N 124. Le capitaine Thénault, 29 ans, en prend le commandement. Il a pour adjoint le lieutenant de Laage de Meux, un ancien officier de dragons grièvement blessé le 31 août 1914 et titulaire d'une citation à l'ordre de l'armée. Pilote éprouvé, celui-ci vient de remporter une victoire dans le ciel de Verdun qui lui en vaut une seconde. Les Américains, eux, sont au nombre de sept: William Thaw, Bert Hall, Kiffin Rockwell, Elliot Cowdin,

Norman Prince, et deux nouveaux, James Roger McConnell, et Victor Emmanuel Chapman. Un mois plus tard arrive Raoul Lufbery qui s'est engagé pour venger son ami l'aviateur français Marc Pourpe. Ce sera le grand as de l'aviation américaine. Le 29 mai, Clyde Balsley et Charles Chouteau Johnson incorporent à leur tour l'unité...

Dès sa formation, l'escadrille américaine est mise à la disposition du capitaine Happe, le Corsaire rouge, commandant le groupe de bombardement n° 4. Début mai, elle reçoit ses six premiers avions: des « Bébés »

▲ **Tête de sioux** C'est l'emblème officiel de l'escadrille La Fayette.

► **Raoul Lufbery** Alors que dans la chasse française, il fallait cinq victoires homologuées l'as des as américain avait 17 victoires.



Nieuport et effectue ses premières sorties. Rockwell, Chapman, Prince, McConnell, Lufbery n'arrêtent pas de voler. Le 18 mai, Rockwell abat un biplan allemand et signe la première victoire de l'escadrille américaine. Trois jours plus tard, la N 124 quitte Luxeuil pour Ble-



PHOTUS SEWA / IHR



▲ **Norman Prince**  
Incorporé à l'escadrille La Fayette le 18 avril 1916, il trouva la mort en service commandé le 15 octobre de la même année.

◀ **James McConnell**  
Il faisait lui aussi partie des premiers pilotes américains. Il trouva la mort en combat aérien, le 19 mars 1917, à Ham.

honne et le ciel de Verdun où la rejoint Charles Nungesser. Durant cette période, l'escadrille américaine se couvre de gloire, abattant 13 avions ennemis, dont 4 pour le seul Lufbery. Elle compte aussi des pertes. Balsley est le premier Américain abattu le 12 juin 1916 au-dessus du bois de Forges. Il restera plus d'un an à l'hôpital. Chapman trouve une fin héroïque le 23 juin près de Samogneux au cours d'un combat contre cinq adversaires. L'espérance de vie d'un aviateur n'excède pas quatre à six semaines. La réputation des Américains grandit, et le 1<sup>er</sup> juillet 1916, Bill Thaw, blessé, est fait chevalier de la Légion d'honneur,

Rockwell et Hall sont décorés de la médaille militaire. Mais l'escadrille n'est pas jugée sur le seul talent de ses pilotes. Elle devient un instrument de propagande et les journaux allemands ne se font pas faute de le stigmatiser quand le général Gouraud déclare : « Lorsque des hommes que rien n'oblige à se battre décident de risquer leur vie pour une cause qui leur est chère, ce sont d'authentiques héros. Les jeunes Américains engagés dans la Légion et l'escadrille américaine sont des héros. Et la France leur doit l'hommage que ce terme implique », 12 septembre 1916. L'escadrille regagne Luxeuil et reprend ses raids dans la

plaine d'Alsace. Elle vient de toucher les nouveaux Nieuport à moteur de 110 CV armés d'une mitrailleuse Vickers synchronisée pour tirer à travers l'hélice. Une révolution plus qu'une évolution. De plus, de nouveaux pilotes l'ont rejointe à Verdun : Lawrence Rumsey, Dudley Hill, Didier Masson et Paul Pavelka qui, quelques mois plus tard, décédera à Salonique du coup de pied d'un mulet rêtif ! C'est à bord d'un des nouveaux Nieuport que Rockwell parti en reconnaissance est tué le 23 septembre près de Roderen en Haute-Alsace. Sa mort déclenche la polémique. L'Allemagne s'empare de l'affaire et le *Deutsche Tageszeitung* s'indigne :

« La nouvelle de la mort de Rockwell, le célèbre aviateur américain mérite la plus grande attention. Il n'est pas un cas isolé. Il existe une escadrille entièrement composée d'Américains au service de nos ennemis. [...] Les États-Unis favorisent notre ennemi d'une façon contraire à la neutralité. »

Le différend entre l'Allemagne et les États-Unis va encore s'envenimer avec la mort de Norman Prince le 12 octobre 1916. Cette fois, la réaction de l'Allemagne met les États-Unis dans l'embarras, et le secrétaire d'État Lansing demande à Myron T. Herrick d'intervenir auprès du gouvernement français. Conséquence : à la mi-novembre, l'escadrille américaine N124 devient l'escadrille des Volontaires. Elle n'aura qu'une brève existence, car le 2 décembre 1916, le ministère de la Guerre adresse une instruction au général Joffre : « À la suite de la lettre n° 7963D du 11 novembre concernant l'escadrille N124, j'ai l'honneur de vous faire connaître que, pour satisfaire une demande provenant des États-Unis, l'escadrille des Volontaires sera désormais connue sous le nom d'escadrille La Fayette ». Affectée avec les escadrilles N 65, 67 et 112 au groupe de combat 13, l'escadrille La Fayette

### LES SAMMIES S'EN VONT EN GUERRE !

Le 6 avril 1917, les États-Unis entrent en guerre. Près de deux millions de soldats gagnent l'Europe : 200 000 débarquent tous les mois dans les ports français. L'aide américaine va se porter essentiellement sur les hommes car le matériel et l'armement sont en partie fournis par la France et l'Angleterre. L'armée française, exsangue, n'aurait sans doute pas pu résister sans ces hommes qui permettent une rotation des divisions alliées alors que les Allemands, eux, ne disposent plus de réserves. Les Américains augmentent aussi la flotte de 1,5 million de tonnes grâce aux bâtiments allemands saisis en Amérique du nord. La guerre leur coûtera 126 000 morts et 4 526 prisonniers ou disparus.



**L'Albatros D III**  
Ici l'avion du lieutenant von Hipel. Fabrication allemande. Moteur: Mercedes de 170/185 cv. Vitesse maxi: 186 km/h à 1000 m. Plafond: 6 200 m. Autonomie: 2 heures. Armement: 2 mitrailleuses Spandau. Poids à vide/en ordre de marche: 680 kg/900 kg. Envergure: 9 m. Longueur: 7,32 m.

## En pantalon de pyjama, Willis est abattu et fait prisonnier

te, basée à Cachy, participe aux derniers soubresauts de la bataille de la Somme, puis intervient en appui des 6<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> armées de Mangin et Duchêne. Bien que rudimentaires, les cantonnements de Cachy sont enviables au regard de la misère des Poilus. Surtout lorsque l'on dispose du substantiel secours de quelques riches familles. « Nous n'étions pas particulièrement bien installés matériellement, mais nous avons quelques compensations, écrit le futur amiral Edwin C. Parsons qui a rejoint l'escadrille le 25 janvier 1917. Notre "popote" par exemple était sensationnelle. Ouverte à tous, quel que soit le grade. Du capitaine au caporal dernier arrivé, nous partagions nos repas dans une parfaite harmonie; il n'y avait qu'une obligation: il fallait parler uniquement français à table. Sous la direction de notre chef de popote Didier Masson, et grâce à la présence de notre chef cuisinier un génie nommé Sampson qui venait du "piano" du Ritz à New York, nos repas étaient de véritables délices gastronomiques. Grâce à la générosité des Vanderbilt, nous ne manquions pas de fonds pour acheter des rations supplémentaires et tout le

superflu qui pouvait se trouver dans le voisinage». Cette joie de vivre des jeunes Américains ne fait pourtant pas oublier les opérations. Les nuits, souvent étoilées, permettent ainsi aux pilotes de s'entraîner au vol sans visibilité. C'est à Cachy que l'escadrille La Fayette reçoit ses premiers Spad qui surclassent les chasseurs allemands. De nouveaux pilotes arrivent à l'escadrille, comblant les pertes. L'un d'eux, Harold Willis, donne à l'escadrille son insigne définitif: une tête de Sioux et la croix héraldique. C'est sous ces couleurs que l'escadrille La Fayette va se distinguer. Le 27 décembre 1916, Lufbery abat son cinquième avion au sud de Chaulnes. Le 26 janvier, l'escadrille gagne le terrain de Ravenel près de Saint-Just-en-Chaussée. Mais le froid cloue les avions au sol. Un répit mis à profit par les mécaniciens pour réviser les appareils. Sous la poigne de « Frisco » Chevalier et du caporal Henriot, fabricant de motos à Lyon, elle réalise des miracles. Le retour des beaux jours, en mars, coïncide avec le repli stratégique du front allemand sur la ligne Hindenburg. L'activité aérienne

**Le Spad S. XIII**  
Ici avec l'insigne du 94<sup>e</sup> escadron du corps expéditionnaire US. Fabrication française. Moteur: Hispano-Suiza 235 cv. Vitesse maxi: 223 km/h à 2000 m. Plafond: 6 600 m. Autonomie: 2 heures. Armement: mitrailleuse Vickers. Poids à vide/en ordre de marche: 560 kg/815 kg. Envergure: 8,07 m. Longueur: 6,20 m.

s'intensifie. L'escadrille La Fayette participe aux reconnaissances qui permettent au GQG de suivre pas à pas le repli allemand. C'est au cours d'une de ces missions que McConne est abattu le 18 mai 1917 près de Ham. Devant le repli allemand, l'escadrille La Fayette et le groupe de combat 13 se transportent le 7 avril à Eppeville, près de Ham. Les pilotes effectuent plusieurs missions dans la même journée. Mal coup sur coup, l'escadrille perd Genêt, Hoskier, Dressy, de Laage de Meux... qui sont aussitôt remplacés. Entre autres, le lieutenant Arnoux de Maison-Rouge succède à de Laage de Meux. Et les nouveaux pilotes sont jetés dans la mêlée dès leur arrivée. Leur apprentissage, il le font directement contre les pilotes de Richthofen. Ainsi peu de temps après son arrivée, Norman Hall attaque sept avions ennemis au-dessus du Chemin des Dames. La poitrine traversée par une balle de mitrailleuse, il échappe à la mort et cinq mois plus tard reprendra sa place au sein de l'escadrille. Durant leur séjour à Eppeville les pilotes livrent soixante-dix combats avant de quitter cette



#### Le Nieuport 11

**Surnommé Bébé, le Nieuport est de fabrication française. Moteur: Rhône de 80 cv. Vitesse maxi: 156 km/h. Plafond: 4 500 m. Autonomie: 2 heures. Armement: mitrailleuse Lewis. Poids à vide/en ordre de marche: 350 kg/480 kg. Envergure: 7,52 m. Longueur: 5,77 m.**

base le 3 juin pour le terrain de Chaudun, à mi-chemin entre Villers-Cotterêts et Soissons. C'est à Chaudun que le 7 juillet 1917 l'escadrille reçoit son drapeau (américain) des mains du commandant Peuty, alors directeur de l'Aéronautique. Un drapeau brodé par l'épouse du ministre des Finances des États-Unis, et par les dames du ministère à Washington - il est aujourd'hui au Smithsonian Institute.

Le 17 juillet, poursuivant ses pérégrinations, l'escadrille La Fayette, toujours avec le groupe de combat 13, gagne le terrain de Saint-Pol-sur-Mer, aux abords de Dunkerque. Pendant ce déplacement, elle perd un des nouveaux pilotes, James R. Doolittle, blessé en combat aérien et réformé quelques mois plus tard. Le groupe de combat 13 est mis à la disposition de la 1<sup>re</sup> armée du général Fayolle qui doit soutenir l'offensive anglaise dans les Flandres. Chargés initialement d'attaquer l'aviation ennemie sur ses terrains, les Américains pratiquent le bombardement en piqué après avoir fixé sous leurs Spad des bombes qu'ils déclenchent à la main. Commencée le 31 juillet, l'offensive s'enlise sous les pluies diluviennes et s'arrête le

9 août, vaincue par la météo. Le groupe de combat 13 est alors transféré à Sénart le 14 août pour participer à l'offensive de la 2<sup>e</sup> armée du général Guillaumat dans le secteur de Verdun.

C'est sur ce terrain que l'escadrille La Fayette se voit décerner une citation à l'ordre de l'armée signée de Pétain. En quelques semaines, les troupes de Guillaumat réoccupent l'ensemble des positions

qui avaient donné lieu à une si terrible bataille au printemps de 1916. Dans les airs, les pilotes livrent de furieux combats pour protéger les missions de bombardement des terrains ennemis ou de reconnaissance photographique. C'est au cours de cette période que Harold Willis est descendu le 18 août et fait prisonnier par les Allemands en pantalon de pyjama et en chandail à col roulé ! Un an plus tard, le 13 octobre 1918, il réussira une spectaculaire évasion et reprendra place dans les rangs de l'aviation américaine. Le 24 septembre 1917, McMonagle n'a pas cette chance. Il est tué en combat aérien. La lutte est acharnée, les Américains ont affaire aux meilleurs pilotes allemands. Au cours de cette seconde bataille de Verdun, l'esca-

drille La Fayette livre cent cinquante combats.

Le 29 septembre, l'escadrille retrouve le camp de Chaudun-Maisonnette où elle combat avec la 6<sup>e</sup> armée de Mangin qui mène une action en Argonne. Celle-ci s'achèvera par la conquête du fort de La Malmaison et de l'ensemble des positions fortifiées du Chemin des Dames. La préparation de l'offensive est une période particulièrement chargée pour les pilotes de l'escadrille La Fayette qui ont pour mission de masquer ces préparatifs en interdisant le survol des lignes aux



#### Le Nieuport 17

**Ici l'avion de Charles Nungesser. Fabrication française. Moteur: Rhône. Vitesse maxi: 172 km/h. Plafond: 5 350 m. Autonomie: 2 heures. Armement: mitrailleuse Vickers. Poids à vide/en ordre de marche: 373 kg/555 kg. Envergure: 8,92 m. Longueur: 5,95 m.**

## 80<sup>e</sup> anniversaire de l'Armistice

François Debergh - André Gaillard

# 1918



## LES CHEMINS DE L'ARMISTICE

France-Empire

EDITIONS FRANCE EMPIRE  
13, rue Le Sueur - 75116 Paris



### La maîtrise des airs

À partir de 1918, l'aviation alliée reprend l'initiative dans le ciel de France. En avril 1917, les Britanniques avaient par exemple perdu 151 appareils contre 66 aux Allemands. Dans les premiers mois de 1918, la presse française, ici *L'Illustration*, salue ce renouveau de l'aviation alliée en présentant un Spad abattant un avion allemand.

avions allemands. Les combats sont quotidiens et acharnés durant tout le mois d'octobre. Plusieurs chasseurs, Marr, Jones et Drexel en particulier, se spécialisent dans l'attaque des *Drachen*, ces ballons d'observation si fortement protégés que leur destruction est homologuée comme une victoire aérienne. Le premier jour de l'attaque, Lufbery se surpasse en remportant six victoires. Hélas, ces succès sont assombris par la mort d'Andrew Campbell le 1<sup>er</sup> octobre 1917. Il sera le dernier Américain de l'escadrille tué en combat avant que celle-ci soit intégrée à l'aviation américaine. Mais c'est également à cette époque, le 8 novembre, que l'escadrille La Fayette reçoit le trente-huitième et dernier pilote américain : Christopher W. Ford. L'encadrement français a également subi des changements, et le lieutenant Verdier-Fauvety a succédé à Maison-Rouge.

Le 3 décembre, le groupe 13 se transporte en Champagne. C'est le temps des adieux : l'escadrille La Fayette est transférée à la jeune armée de Pershing. Les pilotes américains sont invités à mettre leur expérience au ser-

## Fin 1917, l'escadrille est incorporée à l'armée de Pershing...

vice de leur pays, mais ils peuvent s'ils le désirent rester dans l'aéronautique française. Ce sera le cas de quelques-uns dont Edwin Parsons qui rejoindra l'escadrille des Cigognes. La plupart des autres rejoignent le 18 février 1918 l'unité commandée par le capitaine William Thaw, qui devient la 1<sup>re</sup> escadrille de chasse américaine 103. Elle conserve provisoirement ses mécaniciens, ses avions et son matériel français. Charles G. Gray, un ancien du Lafayette Flying Corps, écrira : « En 1917, quand les États-Unis d'Amérique entrèrent en guerre, ils ne possédaient pas de pilotes ayant une expérience du combat, ni d'avions de guerre. L'armée française leur fournit donc une aide appréciable en leur offrant de muter dans leurs unités tous les volontaires du La Fayette. Quant aux avions de combat, c'est également aux Français que les empruntèrent les Américains ». Pendant cette période transitoire, l'escadrille compte encore une « section française »

commandée par le lieutenant d'Humières.

Très vite l'escadrille La Fayette prend valeur de mythe, un mythe renforcé par l'aura qui nimbe William Thaw, les vétérans, et surtout Raoul Lufbery l'as aux vingt victoires qui tombera en combat aérien près de Toul le 19 mai 1918. Elle ne

tarde pas à devenir le noyau du 1<sup>er</sup> groupe de chasse américain toujours commandé par Thaw. Le Groupe des Sioux conservera jusqu'à la fin

de la guerre l'insigne immortalisé par les pilotes de la French Escadrille Lafayette. L'escadrille La Fayette combattant avec l'armée américaine sera citée pour la deuxième fois à l'ordre de l'armée, le 22 octobre 1918. Le 4 juillet 1928, un mémorial de l'escadrille La Fayette était inauguré dans le parc de Ville-neuve-l'Étang, à Marne-la-Coquette, en présence de l'ambassadeur des États-Unis, de Pétain et Foch, ainsi que de nombreux vétérans et des familles des pilotes qui avaient fait le voyage. D'autres monuments ont été élevés à la gloire des volontaires américains engagés dans la Légion étrangère pour la durée de la Grande Guerre, en particulier à Souain, à proximité des champs de bataille de Champagne où sont tombés Henry Farnsworth et Alan Seeger.

PIERRE DUFOUR

Pierre Dufour est journaliste et écrivain. Il est l'auteur d'une vingtaine de monographies sur les régiments français : *Le 2<sup>e</sup> REP*, *Le 17<sup>e</sup> RGP*, *L'ETAP*, etc. (Ed. Lavauzelle).