

Le monument « À la gloire de l'Aviation » Cours Alsace Lorraine à Toul

Le 11 juin 1792, le général Jean-Baptiste Gouvion, qui avait participé comme volontaire aux côtés de Lafayette lors de la guerre d'Indépendance des Etats-Unis, est mortellement blessé par un boulet de canon tiré par les Autrichiens au combat de la Glisuëlle près de Maubeuge. Jean-Baptiste Gouvion était né à Toul le 8 janvier 1747. Plus de deux siècles plus tard, le 11 juin 1913, un monument à la gloire des soldats tombés au camp retranché de Maubeuge est inauguré à l'endroit où fut tué Gouvion.



La cérémonie est présidée par le maire de Toul, Albert Denis, et le général Dessaleux, représentant le ministre de la Guerre.

Le monument, œuvre du marbrier Catelain, représente une pyramide tronquée, portant à sa partie supérieure une couronne et une palme avec cette inscription « Aux Combattants de la Glisuëlle 11 juin 1792 ». En-dessous de la couronne figure un médaillon en bronze représentant le général Gouvion : « Au

Général Gouvion de Toul ». Ce médaillon a été sculpté par le statuaire Bertrand Boutée. Après la cérémonie, l'artiste converse avec le maire de Toul et lui dit qu'il possède, dans ses ateliers, une statue symbolisant l'aviation. Albert Denis voulant doter la ville de Toul d'une statue à la gloire de l'aviation entreprend des démarches auprès du sous-secrétaire d'Etat aux Beaux Arts pour que son administration fasse acheter, à parité avec la ville de Toul, la statue de Boutée. Le ministre ayant donné son accord, la statue après avoir été fondue devait être livrée un an plus tard. Mais elle n'a pu être livrée et érigée cours Alsace Lorraine qu'en 1929. La première guerre mondiale ayant retardé l'exécution de la commande.



La victoire ailée, portant dans sa main droite un aéroplane, fut scellée sur un socle triangulaire conçu par les ateliers de Camille Troussset. Sur les trois faces étaient gravées « A la Gloire de l'Aviation Française et Alliée »

« A la mémoire du Lieutenant Boncour
et de tous les aviateurs tombés en service »
« A la mémoire du Sénateur François Reymond,
22 octobre 1914
et du Major Lufbery, 19 mai 1918,
tombés pour la défense de Toul »

Ce monument «à la Gloire de l'Aviation» a été inauguré le 14 septembre 1930 par M. Laurent Eynac, ministre de l'Air ; Désiré Ferry, ministre de la Santé Publique et le maire de Toul, Jacques Cordier. Mais les deux ministres avaient surtout fait le déplacement à Toul pour présider une autre cérémonie, l'inauguration de la stèle, érigée à la Croix-de-Metz, rappelant l'accident d'avion du 2 septembre 1928 au cours duquel Maurice Bokanowski, ministre du Commerce et de l'Industrie, des PTT et de l'Aéronautique trouva la mort ainsi que quatre autres passagers, Jean Lefranc, secrétaire général de la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne; le pilote, Gabriel Hanin; le mécanicien, Henri Vidal, et le radiotélégraphiste, Maurice Villain. La stèle en forme de menhir est l'œuvre de Michel Roux-Spitz, premier prix de Rome ; elle se dressait à la lisière du bois de Toul à l'endroit de l'accident. A l'arrivée des Américains sur l'ancien camp d'aviation, la stèle fut déplacée au centre de la cour d'honneur entre les drapeaux français et américains. Déplacement provisoire puisqu'à la création de la zone industrielle, la statue fut démontée puis, quelques années plus tard, le 14 juin 1982, elle fut transportée aux ateliers municipaux avec le concours du 15e Régiment du Génie de l'Air. Trente ans plus tard le monument est remonté à proximité du carrefour de la rue de Verdun et de l'avenue J-F Kennedy.

Mais revenons au monument « À la Gloire de l'Aviation ». Trois noms étaient gravés sur son socle.

Si Raoul Lufbery et Emile Reymond sont morts en service commandé pendant la première guerre mondiale, le lieutenant d'infanterie Antoine Boncour trouva la mort dans un accident d'avion qu'il pilotait le 13 avril 1912, dans un champ du village de Laimont dans le département de la Meuse. Le lieutenant Boncour se rendait à Toul pour prendre part à la fête de l'aviation qui se déroulait depuis le 11 avril sur le terrain de manœuvre de Dommartin-lès-Toul. La mort de ce pilote chevronné sema la consternation parmi les pilotes sans pour autant remettre leur participation à la fête de l'aviation.

Le 14 avril, plus de 300 000 visiteurs se pressent pour voir évoluer dans le ciel toulinois les biplans des aviateurs Cheutin, Ménard et Nicaud.

Un peu plus d'un an plus tard, le maréchal des logis Guitou, aviateur émérite, s'écrasera à bord de son avion « Le Toulinois » sur le terrain de Dommartin. Malheureusement ces accidents étaient courants lors de ces démonstrations aéronautiques.

Le 22 mai 1911, le ministre de la Guerre, Maurice Berteaux, est tué, happé par l'hélice d'un avion sur le terrain d'aviation d'Issy-les-Moulineaux où se déroulait la course Paris-Madrid. Maurice Berteaux avait effectué, en octobre 1905, une ascension à bord du dirigeable Lebaudy au-dessus de Toul.

Emile Reymond dont le nom est gravé sur le monument, est né le 2 avril 1865 à Tarbes. En 1903, il dirige à l'hôpital de Nanterre, un des services de chirurgie les plus importants de la région parisienne. En 1905, il est élu sénateur. Outre les questions de santé publique, c'est à l'aviation naissante dont il pressent le rôle qu'elle pourrait jouer dans la défense nationale, qu'il apporte tout son soutien et son action. En 1912, il est à la tête du Comité National de l'Aviation Militaire. À la déclaration de la Première Guerre Mondiale, il est affecté comme médecin major au service de santé, mais pour peu de temps car, à sa demande, il rejoint un corps d'aviateurs de l'armée de l'est comme observateur en aéroplane.



Le 21 octobre 1914, il effectue une reconnaissance au-dessus des lignes ennemies en volant à très basse altitude. Et c'est en survolant le bois de Mortmare que son appareil est touché. Emile Reymond est grièvement blessé, son mécanicien l'adjudant Clamadiou est lui mortellement touché. Malgré ses blessures, Emile Reymond réussit à poser son avion entre les lignes allemandes et françaises. Chaque camp, voulant s'approprier l'appareil, engage de violents combats. Le pilote qui est parvenu malgré ses blessures à se dégager de son appareil attendra la nuit pour rejoindre les lignes françaises. Transporté à l'hôpital militaire de Toul, il décède quelques heures plus tard. Avant de mourir, il a pu rendre compte de sa mission de reconnaissance et signaler plusieurs trains en marche depuis Pagny-sur-Moselle en direction de Metz. Emile Reymond et l'adjudant Clamadiou seront décorés de la légion d'honneur à titre posthume.

Le troisième nom gravé sur le socle du monument de l'aviation est Raoul Lufbery, un homme hors du commun, un destin hors norme. Raoul Lufbery est né le 14 mars 1885 à Chamalières dans le Puy-de-Dôme d'un père américain, Edward Lufbery, et d'une mère française, Anne Veissière, qui décède en 1887. Edward s'étant remarié, c'est la grand-mère maternelle qui va élever Raoul et ses deux frères. A douze ans, Raoul entre dans la vie active, mais son frère Julien, avec qui il partage un petit appartement, pourvoit à son éducation. Avide d'apprendre, il occupe ses loisirs à la lecture et pratique également plusieurs sports,



gymnastique, boxe et lutte gréco-romaine qui lui seront utiles lors de ses voyages. En 1905, il a vingt ans et décide de partir à la découverte du monde. Ses premiers pas le conduisent en Algérie, en Tunisie et en Egypte, occupant divers emplois tantôt magasinier, aide-cuisinier, terrassier.

En 1906, comme la loi le lui autorise, il opte pour la nationalité américaine puis part pour Istanbul et se lance dans la fabrication de paniers métalliques. Mais profitant de son absence, l'homme avec qui il s'était associé disparaît avec la caisse. Pendant quelques semaines, il travaille dans un hôtel puis se lance dans le colportage, quitte la Turquie pour la Grèce, les Balkans et l'Autriche. Ayant accumulé quelques économies, il part pour les Etats-Unis où il retrouve son frère, Charles, et son père. Après quelques boulots comme fondeur en orfèvrerie, ouvrier dans un moulin à coton, il se rend au Mexique, au Canada et revient en Amérique à San-Francisco. Ses yeux se portent alors au-delà de l'océan Pacifique, mais ses finances ne lui permettent pas de se payer un billet pour gagner l'Asie, alors il souscrit un engagement dans les Marines pour servir aux îles Hawaï et aux Philippines.

En 1911, libéré de son engagement, avec le pécule qu'il a économisé à l'armée, il part visiter le Japon et Ceylan. Puis nous le retrouvons en Inde où il fait équipe avec un chasseur de tigres puis ouvre une attraction foraine à l'exposition du vieux Bombay. Après quelques déconvenues, il se rend à Calcutta où il fait la connaissance de Marc Pourpe, rencontre qui va changer le cours de sa vie.

Marc Pourpe était le fils d'un lieutenant de vaisseau. Après que ses parents se soient séparés, sa mère va devenir célèbre sous le nom de Liane de Pougy, une demi-mondaine qui, après une vie dissolue, collectionnant les amants hommes et femmes, épouse un prince, George Ghika, d'origine roumaine. Après la mort de son prince et une vie mouvementée, Liane de Pougy reprend son nom de naissance, Anne Marie Chassaingne, et entre comme novice au couvent du Tiers ordre de saint Dominique sous le nom d'Anne Marie Madeleine de la Pénitence. Elle qui avait souhaité mourir un jour de Noël, décédera le 26 décembre 1950 à Lausanne à l'âge de 81 ans.



En 1909, Marc Pourpe a 22 ans. Il est passionné par l'aviation naissante et va alors, lui aussi, parcourir le monde et participer à des meetings aériens. La rencontre avec Raoul Lufbery a lieu en janvier 1913. Lufbery qui découvre l'aviation, propose ses services à Marc Pourpe qui l'embauche comme homme à tout faire. Rapidement Raoul acquiert suffisamment de connaissances en mécanique pour prendre en charge l'entretien

et la réparation des avions. Et voilà Lufbery reparti en Inde avec son patron pour promouvoir ce nouveau mode de locomotion : l'avion.



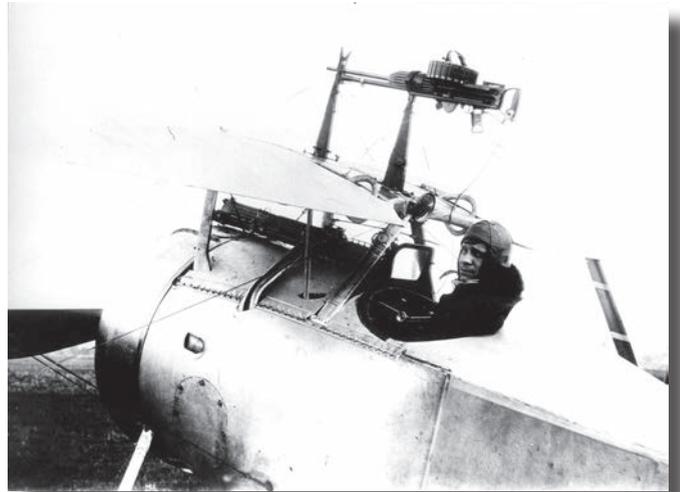
A la déclaration de guerre, Marc Pourpe est mobilisé à Saint-Cyr puis affecté à la M.S 23 à Nancy. Il obtient que Raoul Lufbery le rejoigne. Pour ce faire, Lufbery doit contracter un engagement à la légion étrangère ; il sera alors détaché à la SM 23 comme mécanicien.



Malheureusement, le 1^{er} décembre 1914, Marc Pourpe s'écrase avec son avion du côté d'Amiens. Lufbery est très affecté par la disparition de son mentor. Est-il animé par un esprit de vengeance ? Toujours est-il qu'il fait sa demande pour devenir pilote. Le 15 mai 1915, il est admis à l'école de pilotage de Chartres. Celui qui allait devenir l'as des as américains, se montre si maladroit que les instructeurs faillirent l'éliminer d'office. Malgré tout, il passe et obtient son brevet de pilote sur un Maurice Farman, le 29 juillet 1915. Le 17 octobre, il est affecté à l'escadrille VB 102 dans la région de Nancy (VB voisin de bombardement). Un an plus tard, il rejoint l'escadrille Lafayette à Marne-la-Coquette. Cette escadrille est composée de pilotes américains et de quelques pilotes français.



Après plusieurs missions de bombardement sur les lignes ennemies, Lufbery livre son premier combat le 9 juin 1916 mais ce n'est qu'à l'issue du 16^e combat qu'il abat son adversaire. 16 autres victoires seront homologuées, plusieurs autres ne le seront pas. Il participe à la bataille d'Obendorf et à celle de la Somme. Fait chevalier de la Légion d'Honneur, il est nommé sous-lieutenant après sa 10^e victoire. En 1917, il rejoint les troupes américaines qui débarquent en France. Quelques mois plus tard, il est envoyé, avec le grade de major, à Issoudun au centre d'instruction de l'aviation pour former et conduire tout un groupe de chasse. Il est ensuite affecté dans la région de Toul et c'est dans le ciel toulinois qu'il remporte sa 17^e victoire.



Au matin du 19 mai, un avion allemand est signalé au-dessus de Toul. Raoul Lufbery saute dans un Nieuport 28 et monte à l'ennemi, tire une rafale sur son adversaire puis effectue une manœuvre en un large virage. Mais son appareil a été touché ; de l'essence s'échappe du réservoir qui s'enflamme et l'incendie se propage à l'avion. Lufbery coupe le moteur et amorce une descente en piqué vers la Moselle, mais le feu gagne et le pilote risque d'être brûlé vif, il n'a d'autre choix que de s'extraire de son appareil qui est encore à près de 800 m. d'altitude.

A cette époque, les pilotes répugnaient à s'équiper d'un parachute d'autant que l'état major était contre : « Un pilote n'abandonne pas son avion ». Raoul Lufbery s'écrase dans un jardin à Maron, l'épine dorsale brisée. Son corps est déposé à la mairie du village avant d'être transporté à l'hôpital militaire de Toul. Le lendemain ont lieu les obsèques. Plus tard, ses cendres rejoindront ses compatriotes de l'escadrille Lafayette morts au combat au mémorial à Marne-la-Coquette. Raoul Lufbery a marqué l'esprit des jeunes gens des années 1917-1918 qui se racontaient ses exploits.





Mais qu'est devenue la statue de l'aviation ? Plusieurs hypothèses : elle aurait été démontée et emmenée en Allemagne pour être fondue. Autre hypothèse, ce seraient les autorités française qui, dès le début de la guerre, auraient ordonné son transfert dans le sud de la France afin qu'elle ne tombe pas aux mains des Allemands. Si c'est le cas, la statue se trouve peut être dans une caisse remisee dans un château ? Ou a-t-elle été érigée sur la place d'un village du sud de la France ?

Remerciements à Pierre Fath
pour les notes qu'il m'a communiquées.

SOURCES

- Vie et mort de Raoul Lufbery par René Nouveau. Etudes Toulouses n° 10, 1977.
- les As de l'aviation par Ezra Bowen. Edition Time-Life Amsterdam.
- Gervais Raoul Lufbery par Armand Sauzet. Royal journal n°88, mai 1963.
- L'Echo Toulous du 3 mai 1930.
- L'Illustration du 8 septembre 1928.
- Les frères Gouvion par Albert Denis. Imprimerie Toulouse Toul. 1926.
- Notice dans WW.memorial.genweb.org

Gérard HOWALD