

A PROPOS DE RAOUL LUFBERY

Voici quelques années, René Nouveau, regretté conteur des Côtes de Toul, avait consacré un numéro des Etudes Toulaises à Raoul Lufbéry, illustre pilote de chasse de la première guerre mondiale, abattu dans le ciel toulinois le 19 mai 1918. Un de nos fidèles lecteurs parisien nous a adressé récemment des photocopies de l'Illustration (n° 3925 du 25.05.1918, p. 517 à 518) que nous reproduisons ci-dessous. Deux photographies accompagnaient cet article : nous les livrons ici, malgré leur mauvaise qualité, car elles présentent Whisky et Soda, les deux mascottes préférées de Lufbéry.



Pourquoi Raoul Lufbéry -l'as des as américain- est-il mort ? Peut-être parce qu'il n'était pas pourvu d'un parachute et parce que l'on n'a pas trouvé un dispositif qui, dans un cas comme le sien, permettrait à l'aviateur de revenir au sol sans dommage... Cette réflexion s'impose quand on lit les dépêches qui relatent la fin du valeureux pilote.

Après un rude combat aux environs de Toul son appareil prit feu et Lufbéry, préférant ne pas être brûlé vif, se jeta par-dessus bord d'une hauteur de 800 mètres et vint s'écraser sur le sol ! Donc il est permis de croire que, s'il avait été muni d'un parachute, l'aviation alliée ne le pleurerait pas aujourd'hui.

Jusqu'à l'instant de la chute tragique, d'ailleurs, Lufbéry aura cru en sa bonne étoile. Spécialiste des "coups durs", il était tant de fois sorti indemne des plus audacieux combats qu'il ne doutait point de l'attachement de la fortune à son égard. Une vie remplie d'aventures avait développé chez lui, en même temps que le goût du risque, cette

imperturbable philosophie. Avant de devenir un héros de l'air, Lufbéry avait été un véritable héros de roman.

Né à Paris, en 1887, de parents américains, il vint passer son enfance aux Etats-Unis. Mais, dès l'adolescence, il repassa l'Atlantique et voulut revoir la capitale de la France. Il n'y resta pas longtemps, car l'amour des voyages le possédait et c'est le tour du monde qui, maintenant, le tentait.

Nous ne le suivrons point pas à pas à travers ses nombreuses pérégrinations : de Marseille, le voilà en Algérie, puis en Tunisie et en Egypte. Un peu plus tard, il se rend à Constantinople, parcourt les Balkans et traverse l'Allemagne.

A Hambourg, il est repris par le frisson des voyages lointains en voyant les grands steamers. Il part pour l'Amérique du Sud. Nous le retrouvons ensuite dans le Corps Expéditionnaire américain aux Philippines, en 1907. L'occasion de voir le Japon et la Chine est trop belle, Lufbéry ne manque pas de la saisir. Il descend aux Indes et devient contrôleur des chemins de fer de l'Etat à Bombay.

Mais cet infatigable migrateur s'accommode mal de cette situation de fonctionnaire. A la suite d'une affaire un peu vive avec un puissant Hindou, il quitte l'administration et arrive en Indochine. C'est alors que se dessine sa vocation pour l'aviation.

Jusqu'à cette époque, Lufbéry -qui est un débrouillard et qui unit aux qualités de l'Américain toujours prêt à s'adapter à un nouveau "job" la verve gouailleuse du gamin de Paris- n'a pas hésité à exercer les métiers les plus divers. Jamais il n'est resté dans une ville nouvelle plus de huit jours sans travailler.

- Où a-t-on vu qu'un homme qui a de bons biceps et de l'initiative puisse mourir de faim ? a-t-il souvent répété.

LUFBERY MECANICIEN

Marc Pourpe, qui donne des exhibitions à Saïgon, est à la recherche d'un mécanicien. Lufbéry se présente :

- Mais vous n'entendez rien à la mécanique, objecte l'aviateur français.

- Et vous ? Est-ce que vous y connaissiez quelque chose quand, pour la première fois, on vous a mis en face d'un moteur ?

Marc Pourpe est désarmé... Lufbéry devient son collaborateur et son ami. Partout il le suivra fidèlement et, lorsqu'en décembre 1915 l'excellent pilote est descendu, Lufbéry jure de le venger...

Il a bien tenu parole -depuis le jour où fut prononcé ce serment- puisque dix-huit avions ennemis ont été par lui abattus. Après d'excellents débuts dans l'aviation de bombardement, il devenait vite chasseur de grand mérite. Au mois de juillet 1916 (il faisait partie de l'escadrille La Fayette), il recevait la médaille militaire avec le motif suivant : "Modèle d'adresse et de sang-froid. 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 quatre avions ennemis. A abattu l'un deux à proximité de nos lignes. A réussi à en abattre un second le 4 août 1916." Le 8 août, il tombait encore un adversaire dans la région de Douaumont et, le 12 octobre, il avait raison de son cinquième adversaire. Il était définitivement classé sur la liste des as.

Sa tactique en chaque rencontre devenait à la fois plus mordante et plus serrée. Et quand on lui demandait quelques détails sur ses exploits Lufbéry perdait soudain sa verve. Il était plein de modestie et répondait : "Mon Dieu, il n'y a qu'à trouver le Boche et à l'abattre !"

Whisky et Soda

Il se délassait de ses chasses en élevant deux lionceaux qui servaient de mascottes à l'escadrille La Fayette. Whisky et Soda, tels étaient les noms de ces deux félins qui faisaient la joie des aviateurs franco-américains. Lufbéry exerçait sur les fauves une véritable fascination. Il les taquinait, il s'amusait à mettre sa figure sans leur gueule, il les faisait sauter et jamais dompteur n'obtint pareille docilité de ses élèves.



Cependant, Whisky et Soda devenant des personnages trop importants et aussi trop encombrants, il fallut s'en séparer. Ils furent obligés de quitter les champs d'aviation pour le Jardin des Plantes où ils se trouvent présentement.

Lufbéry de son côté ne devait pas rester à l'escadrille La Fayette, - dont il était la physionomie la plus originale et la plus puissante. L'entrée en guerre des Etats-Unis allait marquer une nouvelle étape de sa carrière. Promu major dans l'armée américaine, il recevait les fonctions de directeur technique de l'aviation.

Mais il voulait continuer à prêcher l'exemple du courage dans les combats et il ne cessait point pour cela de voler. Il remportait sa quinzième victoire le 3 novembre 1917, la seizième le 30 janvier 1918, la dix-septième le 16 avril, la dix-huitième le 27 avril...

Il est tombé en pleine gloire, l'autre semaine, montrant à la jeune aviation franco-américaine que l'esprit de sacrifice n'est jamais satisfait et que suivant le mot du poète Perrot : "On n'a jamais fini de faire son devoir".

Francis DORTET
Extrait de l'illustration
25.05.1918

Note : Lufbéry avait été affecté, en avril 1918, au secteur de Toul.