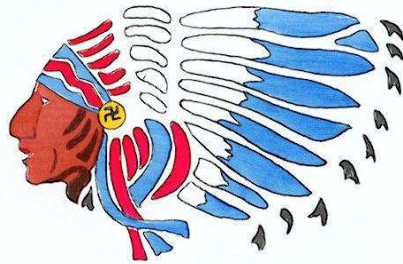


NIEUPOORT 24 Bis



La **SPA 124 Lafayette** :

Cette escadrille fût créée officiellement le 18 Avril 1916 sur le terrain de Luxeuil avec des pilotes Américains qui souhaitent aider la France dans sa guerre contre l'Allemagne . Elle fût d'abord équipée de Nieuport pour avoir à partir de juin 1917 des SPAD VII et enfin des SPAD XIII dès le mois de Décembre 1917 . Son premier nom fût "escadrille Américaine" puis "escadrille des volontaires" et fût enfin baptisée "escadrille Lafayette" le 6 Décembre 1916 . Suite à l'engagement de l'Amérique dans le conflit, l'escadrille fût transférée le 1er Janvier 1918 dans l'armée américaine pour devenir le 103rd Aero squadron . Les figures marquantes de l'escadrille fûrent **Lufbery** (17 victoires) , **Prince** (5 victoires) et **Willis** qui réalisa en Février 1917 la version finale du dessin de l'insigne de l'escadrille, une tête de chef sioux .

Historique



L'histoire de l'Escadrille La Fayette constitue l'une des plus méconnues et des plus glorieuses aventures de la première guerre mondiale.

En août 1914, au moment de la mobilisation générale, quelques jeunes américains séjournèrent en France. Ils étaient, pour la plupart, fils de riches familles, sportifs, menant une vie dorée, participant à des courses au large avec leurs propres yachts ou à des compétitions aériennes avec leurs propres avions.

Un manifeste signé par Blaise Cendrars, écrivain d'origine suisse, parut dans toute la presse appelant les étrangers résidant en France à s'engager dans l'armée française. Tous ces jeunes américains, épris de liberté, habités par l'esprit d'aventure, étaient prêts à en découdre en s'engageant aux côtés de la France. Mais répondre à cet appel n'était pas aussi simple; les Etats-Unis n'étaient pas en guerre contre l'Empire allemand, et tout citoyen américain se mettant au service d'une puissance étrangère perdait ses droits et sa nationalité. L'ambassadeur des Etats-Unis à Paris leur souffla la solution: ils devaient soit s'engager comme combattants dans la Légion Etrangère, soit comme non-combattants dans les services ambulanciers volontaires, ce qu'ils firent tous sans hésiter.

Cela signifiait pour les premiers, qu'après une instruction militaire rapide, ils étaient envoyés au front en tant que fantassins. Parmi eux, **William Thaw**, fils d'un milliardaire de Pittsburg. Il était en France pour participer à la Coupe Schneider, une course de vitesse avec son propre avion, un Curtiss. Après des mois, quittant les tranchées boueuses du front, son unité fut envoyée au repos. Il apprit l'existence d'un terrain d'aviation. Il s'y rendit, rencontra un officier français à qui il manifesta son désir de servir dans l'aviation. Cet officier lui promit d'intervenir.

C'est à un autre américain qu'on attribue la paternité de l'escadrille La Fayette : **Norman Prince**, 27 ans, diplômé d'Harvard. Son père, riche financier, avait accordé à la République française des prêts de guerre d'un montant considérable. Il possédait en France de grandes propriétés où Norman avait passé toute une partie de son enfance, entre autres à Pau où son père organisait des chasses au renard qui réunissaient l'élite de la société. De ce fait, Norman Prince avait d'importantes relations au plus haut niveau. Il avait obtenu en 1911 son brevet de pilote de la Fédération Aéronautique Internationale avec le numéro 55. En janvier 1915, il quittait les Etats-Unis, avec en tête, le projet de créer une escadrille uniquement composée d'Américains. Après être passé comme les autres par la Légion Etrangère, mais tout à fait brièvement, il fut affecté dans une unité de bombardement comme simple soldat. Seize autres Américains volaient déjà sous les cocardes françaises.

C'est là l'origine de l'escadrille qui s'appelait alors l'escadrille américaine, sous commandement français celui du Capitaine Thénault et de son adjoint, le Lieutenant de Laage de Meux. En avril 1916, la nouvelle escadrille, la N 124, recevait tout son personnel, français lui aussi, soit quatre-vingt hommes, mécaniciens, conducteurs, secrétaires, cuisiniers... , et ses premiers pilotes américains parmi lesquels nos trois héros auxquels vinrent se joindre Victor Chapman, Kiffin Rockwell, James McConnell, Bert Hall et, un peu plus tard, Raoul Lufbery.



La première mission de l'escadrille fut de protéger les bombardiers anglais et français stationnés à Luxeuil. Le 18 mai 1916, Kiffin Rockwell apporta sa première victoire à l'escadrille en abattant un biplace allemand armé de deux mitrailleuses. Ce premier succès fut célébré avec faste.

Le mess de l'escadrille était connu de tous les pilotes à la ronde. Il était subventionné par un riche américain et avait pour chef un ancien saucier du Ritz de New York. On ne comptait plus les aviateurs de passage qui, à l'heure des repas, se découvraient un ennui mécanique pour se poser et profiter d'une telle cantine, inquiets toutefois de devoir caresser les deux mascottes de l'escadrille, les lions Whisky et Soda.



En fait, cette vie agréable ne doit pas cacher que ces jeunes pilotes risquaient leur vie chaque jour. D'ailleurs, très vite, de nouveaux pilotes furent nécessaires pour remplacer ceux qui ne rentraient pas de missions ou qui étaient blessés lors des combats aériens ou par les tirs provenant du sol. Puis l'escadrille fut envoyée à Bar le Duc pour prendre part à la bataille qui faisait rage autour de Verdun. Elle livra 146 combats, obtint 13 victoires confirmées. Elle perdit un pilote et trois autres furent blessés grièvement. Retour à Luxeuil pour reprendre la protection des bombardiers français et britanniques basés sur ce terrain. Kiffin Rockwell, celui à qui l'escadrille devait sa première victoire, fut tué en combat aérien. Norman Prince fut grièvement blessé en rentrant de mission sur l'Allemagne et mourut trois jours plus tard.



le 13 Mai 1916

La première sortie de l'escadrille N-124

Enfin, tous nos appareils furent prêts.... Bien avant l'heure du départ, les mécaniciens alignèrent les appareils. L'itinéraire avait été étudié, la formation indiquée, le point de rassemblement désigné, et la mission bien comprise... Chacun savait ce qu'il avait à faire ; tout était prêt ; toutes les faces souriaient, et nous partîmes dans le matin radieux, en vol de canards. Rockwell tenait la tête. Je m'étais poste le dernier de file pour avoir l'oeil sur mes aiglons et, de l'autre côté, j'avais placé Thaw, pilote exercé, pour protéger l'autre file.

. Les jeunes, Chapman, MacConnell et Rockwell, piquait sur les petits nuages, pour s'amuser à les disperser avec leurs hélices..... Au centre de la plaine se déroulait un long ruban d'argent, le Rhin, et de tous côtés les montagnes entouraient les terrains en contre-bas, comme un immense amphithéâtre. A l'est, les Vosges ; au sud-ouest, le Jura et le gigantesque mont Blanc, dans son éblouissante majesté. Au sud, les Alpes suisses l'Oberland, l'orgueilleuse Jungfrau, puis fermant tout le cercle le Jura souabe et la Forêt-Noire. Que c'était beau

(Extrait de "L'Escadrille LaFayette", Lt. Col. Georges Thenault, Librairie Hachette, 1939)

RAOUL GERVAIS LUFFBERY

**Le huitième volontaire de l'escadrille La Fayette.
Né À Clermont-Ferrand en le 21/03/1885. Deux frères aînés, Julian et Charles.**

Son père est américain et sa mère française. Son père, ingénieur chimiste, travaillait en France quand Raoul est né. La mère de Raoul meurt quand il n'a qu'un an. Son père se remarie en 1901, repart aux USA et laisse ses trois fils en France aux bons soins de membres de la famille de sa première femme.



Le père aura cinq enfants de son second mariage.

Jusqu'en 1904, Raoul travaille à Blois et à Clermont-Ferrand dans des usines de chocolat (comme son père). Puis, il voyage en Afrique du Nord, en Turquie, dans les Balkans et en Allemagne. . En 1906, avec son frère aîné Charles, ils partent pour les Etats-Unis pour rendre visite à leur père qu'ils ont aidé financièrement car ses revenus sont insuffisants pour élever ses cinq enfants, une fille et quatre garçons. Mais ils ne le reverront pas car Edouard Lufbury prend, en même temps un paquebot pour la France. Il aura fait 46 fois la traversée dans sa vie pour, entre autre, satisfaire sa passion de collectionneurs de timbres dont il tire quelques revenus.

Raoul et Charles travaillent à Wallingford dans une usine qui fabrique des porte-casquettes en argent. Vers 1908, Raoul part à l'aventure, d'abord à Cuba puis à la Nouvelle-Orléans où il travaille comme boulanger. Puis à San Francisco où il devient garçon de café dans un hôtel. Fatigué de ces petits boulots, il s'engage dans l'armée US où il sert aux Philippines et, de ce fait, acquiert la nationalité américaine. Il gagne de nombreux prix de tir et devient le champion de son régiment. A la fin de son service, il voyage au Japon, en Chine et aux Indes. Il trouve un job de contrôleur à la gare de Bombay.

A Calcutta, en 1912, sa vie va changer. Il fait la connaissance de deux pilotes français qui font une tournée promotionnelle en Extrême-Orient. C'est la première fois qu'il voit un avion. Il est promu conférencier et doit expliquer aux visiteurs le fonctionnement des appareils. Heureusement qu'il avait lu quelques articles dans les journaux de Calcutta sur les avions Blériot et le moteur Gnome. L'un des pilotes se tue au cours d'une démonstration en Indochine. Le mécanicien qui les accompagnait tombe malade et Raoul se trouve promu mécanicien de Marc Pourpe et de son avion "La Curieuse".



Raoul venait de perdre son seul ami et devait dire adieu à tous leurs projets. Il en résulta une haine féroce, difficile à expliquer, contre les allemands.

Raoul signe immédiatement une demande de stage d'élève-pilote car il ne peut venger son ami en ne restant qu'un simple mécanicien. Son stage se déroule à l'Ecole d'Aviation de Chartres.

Il obtient son brevet de pilote le 29 juillet 1915. Il rejoint ensuite l'Ecole d'Amberieu, complétant son entraînement sur Voisin.



Raoul Luffbery jouant avec le 1 Whisky

Le 1er octobre 1915. Il est affecté à l'escadrille de bombardement V.B 106. En mai 1916, à sa demande, il rejoint la division Nieuport du Groupe d'Entraînement pour devenir pilote de chasse. Il y apprend l'acrobatie et les règles de combat. Le 24 mai, Il est assigné à l'escadrille américaine qui vient juste d'être déplacée sur le terrain de Bar le Duc après celui de Luxeuil. Un pilote fait son portrait; 5 pieds 7 pouces (1m68), large d'épaules, musclé, le sourire aux lèvres. Grâce à ses connaissances de mécanicien, il acquiert très vite une réputation d'excellent pilote car son avion et son armement sont toujours parfaitement au point. Le 30 juillet 1916, après seize combats sans succès, le sergent Lufbery obtient sa première victoire confirmée en abattant un biplan allemand à l'est d'Etain dans le secteur de Verdun. Il récidive le lendemain en attaquant quatre appareils ennemis. Le 4 août, il abat un avion d'observation. Le 8 août, c'est au tour d'un Aviatik qui s'écrase, en flammes, dans le ravin de la Vipère. Pour tous ces faits glorieux, Raoul reçoit la Médaille Militaire française et la Croix de Guerre avec palme. Le Capitaine Thénault, constatant le grand professionnalisme de Lufbery, le place toujours en altitude au dessus des autres chasseurs pour qu'il domine la situation. Il est le seul à supporter de voler à haute altitude, 18.000 pieds, ce qu'il fait plusieurs fois par jour. Le 9 octobre 1916, il frôle la mort après un combat non résolu avec un pilote allemand expérimenté. Il s'agissait certainement de Oswald Bolke sur Fokker. Il s'en prend immédiatement à un biplace qui regagnait ses lignes. Il le tire par l'arrière, l'approche de très près, saute par dessus et soudain, son moteur s'arrête. Il parvient à se poser dans nos lignes, accueillis par les fantassins qui ont assisté aux deux combats aériens. Son avion est en piteux état; moteur détruit, réservoir percé, aileron arraché. Des balles ont traversé sa botte gauche et son blouson, mais, miracle, il n'est pas blessé. Lufbery devient un as le jour de la mort de Norman Prince. Il est le premier pilote américain à se qualifier ainsi. Le 12 octobre 1916, il abat un trois places allemand, un Roland C.II en se battant pour protéger les avions de bombardement de retour du fameux raid sur les usines Mauser d'Oberndorf. Il est promu adjudant et reçoit une Palme supplémentaire pour sa Croix de Guerre. L'escadrille se déplace à Cachy pour combattre sur la Somme.

Raoul abat deux autres avions allemands mais ses victoires ne sont pas homologuées car il est loin de nos lignes. Une homologation implique une confirmation par trois observateurs impartiaux, en ballon ou au sol. La liste de ses victoires non confirmée est impressionnante. Il aurait atteint le score des plus grands as français et Edward Hinkle qui vola avec Lufbery a compté près de 70 avions ennemis détruits dont 7 le même jour pour lequel il ne fut crédité que d'une seule victoire. Son score officiel de 17 victoires ne reflétait pas la réalité. Quand un camarade lui demandait s'il n'était pas frustré, Raoul répondait " Qu'est-ce que j'en ai à foutre! Je sais que je les ai eus."

Raoul fut certainement le plus grand pilote américain. Ses camarades l'appelaient "Luf". Il avait sauvé la vie de bon nombre de jeunes pilotes encore peu expérimentés en obligeant les assaillants allemands à rompre.

Tous ceux qui ont combattu à ses côtés le décrivent comme un homme sérieux, réservé, capable de rester des heures sans parler, se tenant à l'écart. Il parlait avec un fort accent français. Il allait en permission dans sa famille à Clermont-Ferrand. Quand il restait à Paris, à l'hôtel Henry, il disposait d'un roadster Hispano-Swiza, qui attirait les filles comme des mouches, une courtoisie de la compagnie qui produisait les moteurs de son Spad. Edwin Parsons, un autre pilote qui fit beaucoup de missions avec Lufbery, le décrit comme le plus grand mystère de la guerre. Personne ne pouvait prétendre le connaître. On pouvait manger, se saouler, jouer au bridge, avec lui. Vous n'appreniez rien de lui. Il était plus fermé qu'une huître. Il ne manifestait aucune crainte aucune émotion.

Lufbery vivait pour combattre. Il n'avait peur de rien. Par contre il souffrait à ce point de rhumatisme qu'il dut, une fois, être hospitalisé.

Lufbery et Thaw furent les deux seuls pilotes à être élevés au grade d'officier.

Si ce fut rapide pour Thaw, cela demanda trois ans pour Lufbery à cause d'un incident survenu à la gare de Chartres. Il accompagnait un ami sur le quai sans avoir de ticket et un contrôleur avait voulu physiquement lui interdire l'accès. Raoul, considérant que sa médaille militaire était insultée, lui cassa 6

dents, ce qui lui valut d'être arrêté et condamné par le commissaire militaire de la gare à 30 jours d'arrêt auxquels il échappa grâce à l'intervention du Capitaine Thénault. Mais, cette condamnation figurait sur son livret militaire.

Le 1er mars 1917, le sous-lieutenant Lufbery est fait Chevalier de la Légion d'Honneur à Saint-Just où l'escadrille était basée.

Le 24 octobre 1917, en une matinée, en décollant de Chaudin où il revenait pour faire le plein, il abattit 6 avions allemands dont il ne fut crédité que d'un. Il préférerait voler seul, choisissant ses angles d'attaque, frappant le soleil dans le dos, ne laissant même pas à l'ennemi le temps de le voir surgir.

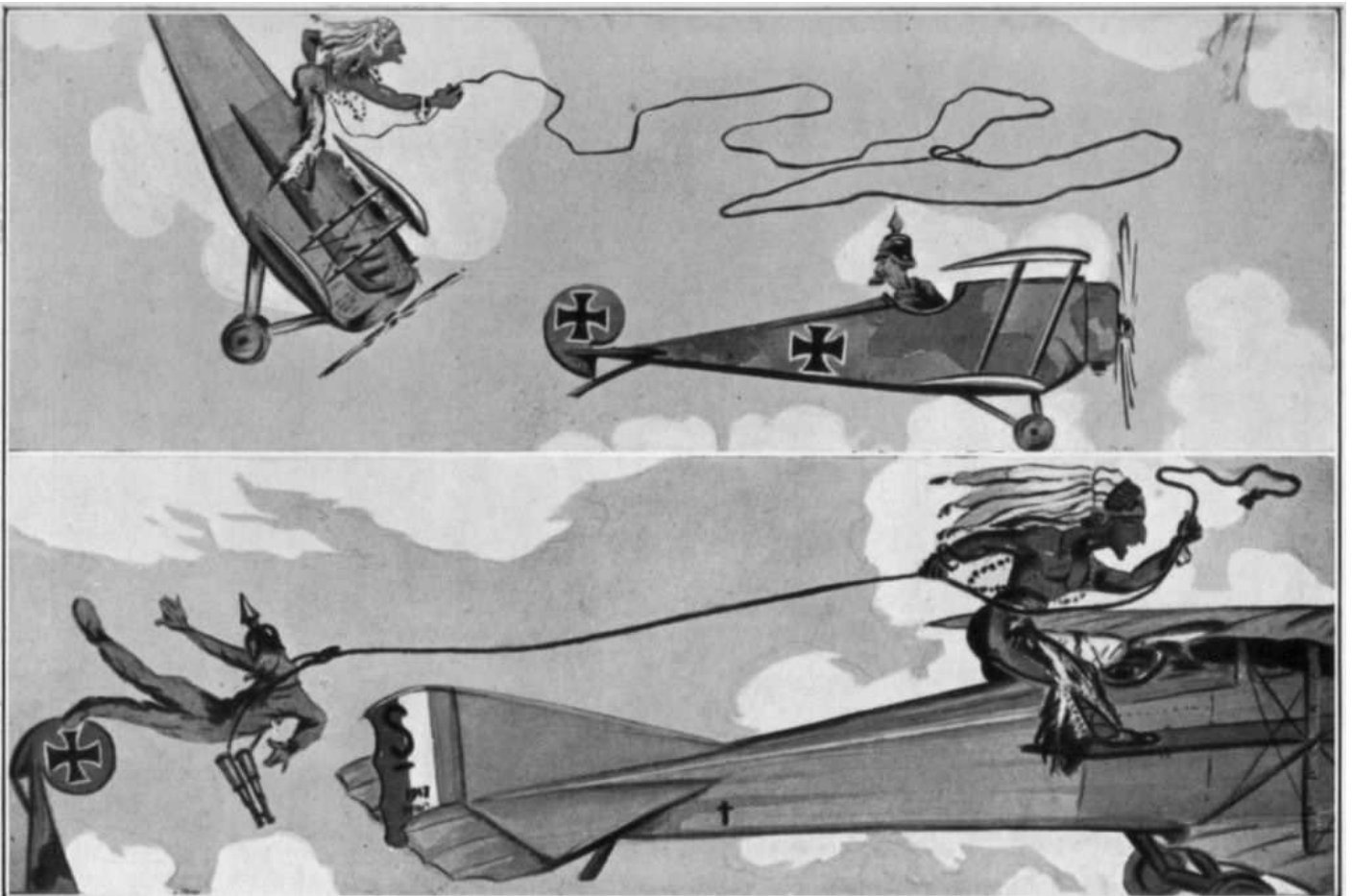
Le 10 janvier 1918, l'escadrille La Fayette étant dissoute, le sous-lieutenant Lufbery est nommé Major de la toute nouvelle armée de l'air américaine qui cherche à récupérer tous ses pilotes expérimentés. Le 24 janvier, il est envoyé au Centre d'instruction d'Issoudin où ses supérieurs lui demande de prendre la plume pour décrire les meilleures tactiques de combat. Lufbery s'ennuie ferme dans ce nouveau rôle et dès qu'il le peut saute dans son avion et part seul à la chasse des ennemis.

Le 19 mai 1918, un avion d'observation allemand est signalé en direction du terrain du 94ème Squadron. Un pilote peu expérimenté, le lieutenant Gude, décolle pour aller à sa rencontre. Entre temps, la DCA atteint l'avion allemand qui tombe en vrille mais arrive à se redresser et repart vers ses lignes. Le lieutenant Gude tente de l'abattre mais tire de trop loin. Assistant depuis le sol au combat, Lufbery saute sur une moto, fonce vers les hangars. Son Nieuport étant hors service, il saute dans celui du lieutenant Philip Davis, attaque à quelques centaines de mètres d'altitude le Rumpler allemand. Après une première passe, sa mitrailleuse s'enraye. Il dégage pour réarmer mais son avion est atteint par l'observateur. Une balle a percé le réservoir, arraché le pouce de Raoul dont l'avion prend feu. Lufbery essaye de glisser sur l'aile pour détourner les flammes du cockpit. N'y parvenant pas, voyant une rivière sous ses ailes, il tente sa chance en sautant de 600 mètres avant d'être brûlé vif. Il manque la rivière d'une centaine de mètres et s'écrase sur une clôture entourant une maison de la petite ville de Maron au nord de Nancy.

Une demi-heure plus tard, ses camarades arrivent. Son corps mutilé à déjà été transporté à la mairie où il repose sous un lit de fleurs des jardins. Il est transporté à l'hôpital américain proche de l'aérodrome. Le lendemain, il sera enterré avec tous les honneurs militaires et en présence des autorités françaises. Le grand Lufbery n'est plus. Celui dont Edwin Parsons avait dit: " Peu peuvent l'égaliser, nul ne peut le surpasser. Sa tête froide, ses nerfs et sa détermination inflexibles valaient une escadrille toute entière. Il volait comme vole un oiseau, sans savoir comment".

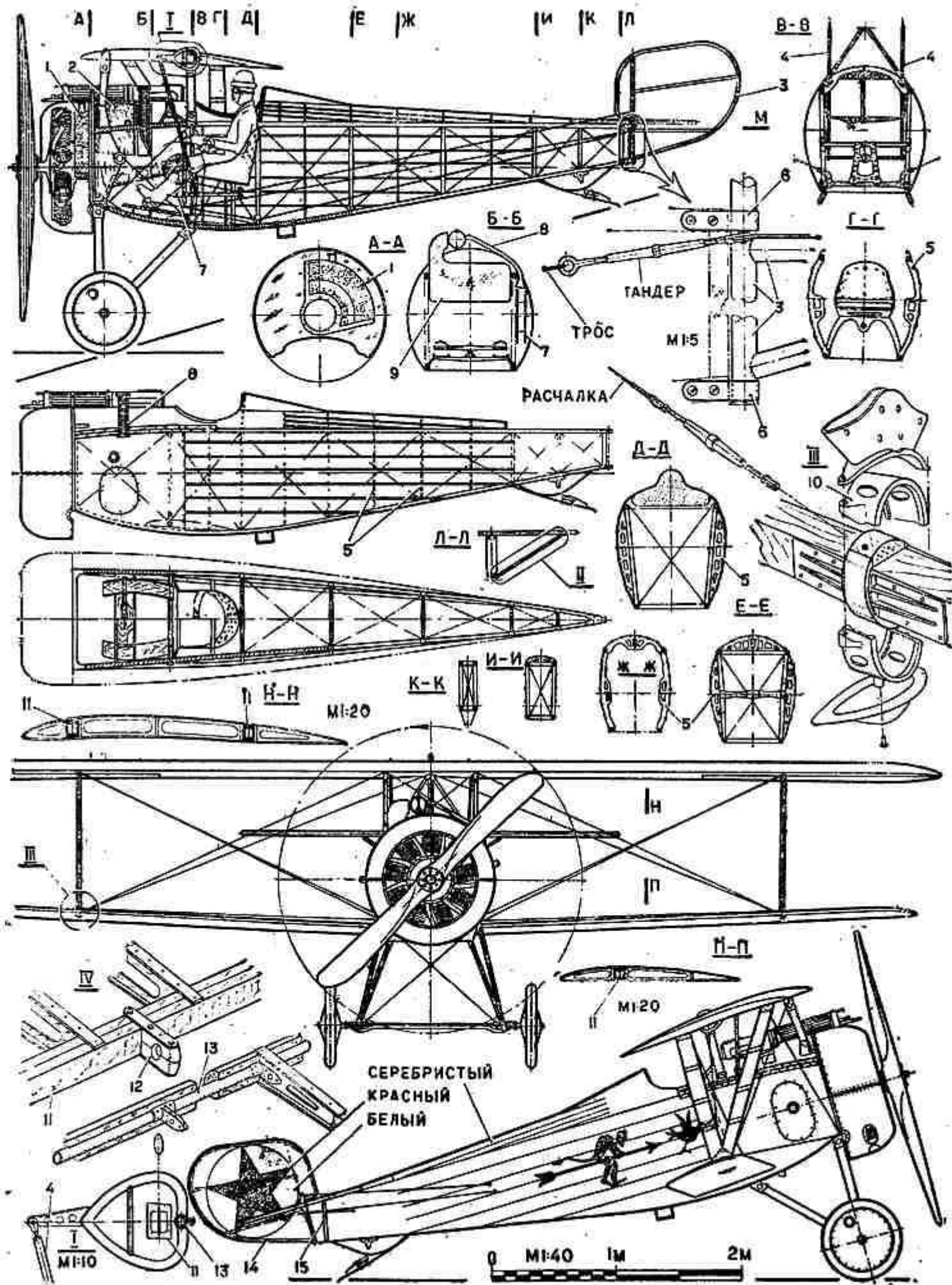
Son Corps fut ré inhumé le 4 juillet 1928 aux côtés de ses camarades dans le Memorial de l'escadrille La Fayette





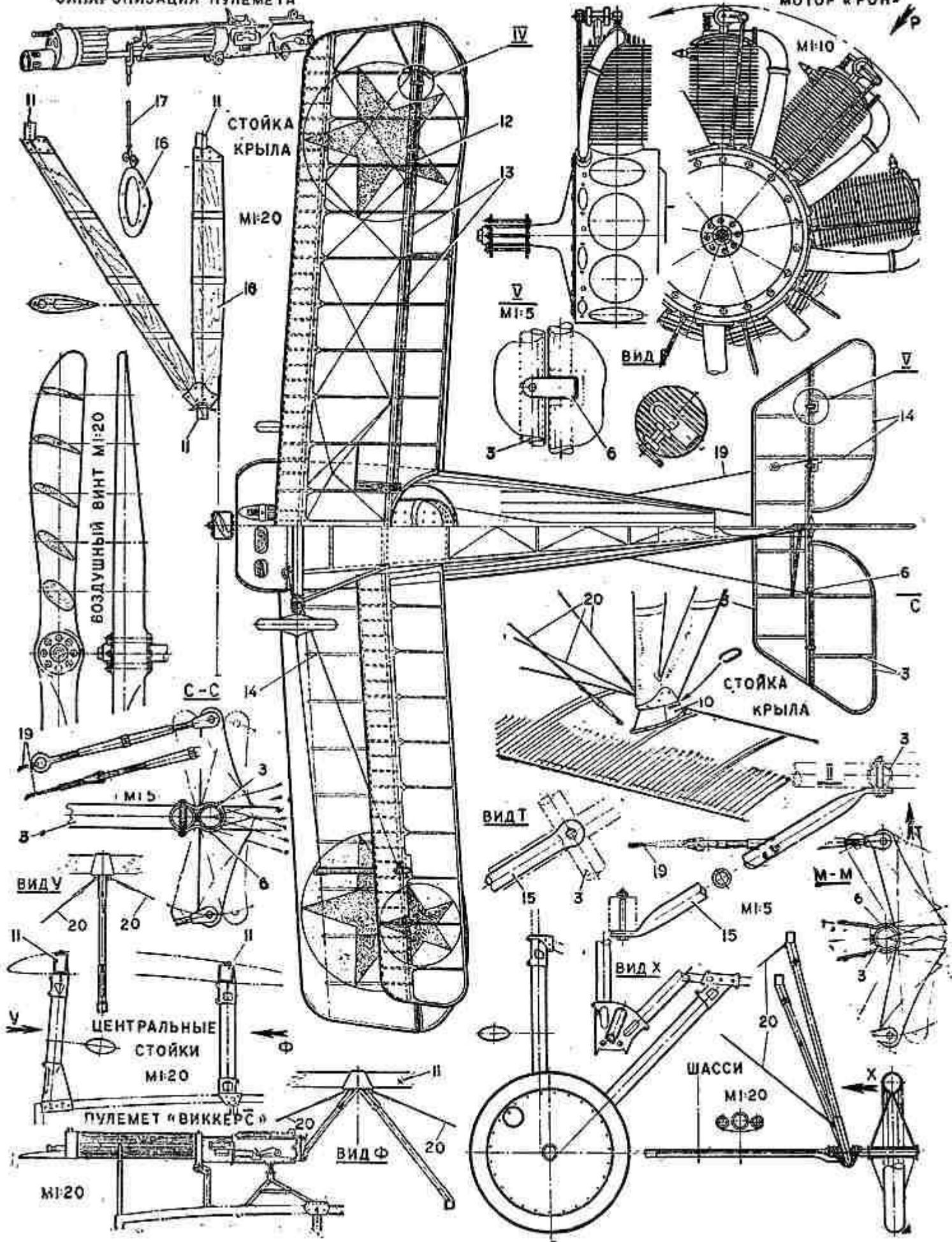
Imaginative drawings inspired by our emblem.





СИНХРОНИЗАЦИЯ ПУЛЕМЕТА

МОТОР «РОН»



NIEUPOERT 24 bis 1/1







NIEUPOERT 24 bis 1/35








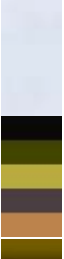




Wing Span:	8,21m	Wing Span:	2m40
Length:	5,85m	Length:	1m70
Height:	2,40m	Height:	0m48
Power:	Le Rhône 9Jb de 120 ch	Power:	Kavan bi-cylindre 50 ccm3
Weight:	(355kg)	Weight:	8,8 kg
Maxi. Speed:	95 mph (175 km/h)	Maxi. Speed:	-
Distance :	250 km	Distance :	-
Range:	-	Range:	-
Armament:	1 mitrailleuse Vickers de 7.7 mm synchronisée	Armament:	1 mitrailleuse Vickers



WW1 Nieuport Identification and Colours

 10	7.15m	8.10/ 6.75m	18.00m	80 Le Rhône	Complex cabane structure (sometimes had curved cross brace), long fuselage.	
 11	5.60m	7.52/ 7.40m	13.30m	80 Le Rhône	"Cheeks" behind open cowl. No headrest. Simpler Cabane than 10.	
 16	5.60m	7.52/ 7.40m	13.30m	110 Le Rhône	Similar to Nie.11 with headrest and larger opening on Cowl. Small number of late examples had Vickers on fuselage.	
 17	5.80m	8.16/ 7.80m	14.75m	110 Le Rhône	Molded plywood forward fuselage sides. Headrest. Usually has a full cowl though some early examples had a cowling.	
 17bis	5.80m	8.16/ 7.80m	14.75m	110/130 Clerget	Fuselage stringers and plywood fuselage. Shortest cowl and aerofoil intakes.	
 21	5.80m	8.16/ 7.80m	14.75m	80 Le Rhône	Often misidentified as an 11. Structurally 17, but with engine and cowling of 11 and no headrest. It has the 17 side fairings and not the 11's metal ones.	
 23	5.80m	8.16/ 7.80m	14.75m	110/120 Le Rhône	As Nie.17 but Vickers on starboard and cabane rigged. Undercarriage and cabane marginally longer than Nie.17.	

 24	5.87m	8.21/ 7.82m	14.75m	110-130 Le Rhône	Lengthened stringered fuselage, new ply tail, new airfoil section and rounded ailerons.	
 24bis	5.87m	8.21/ 7.82m	14.75m	120/130 Le Rhône	A Nie.24 with the Nie.17 empennage.	
 25	5.87m	8.21/ 7.82m	14.75m	150-200 Clerget	As per Nie.27 except: Broad U/C struts and cowl, and aerofoil shaped air intakes. Very rare.	
 27	5.87m	8.21/ 7.82m	14.75m	120/130 Le Rhône	Like 24 but sprung tailskid and -axle undercarriage pivotted from centre.	
 28	6.30m	8.16/ 7.77m	16.00m	160 Gnome	Biplane with long stringered fuselage, dihedral on top wing and wing tips fully rounded.	

HALL OF FAME OF THE AIR

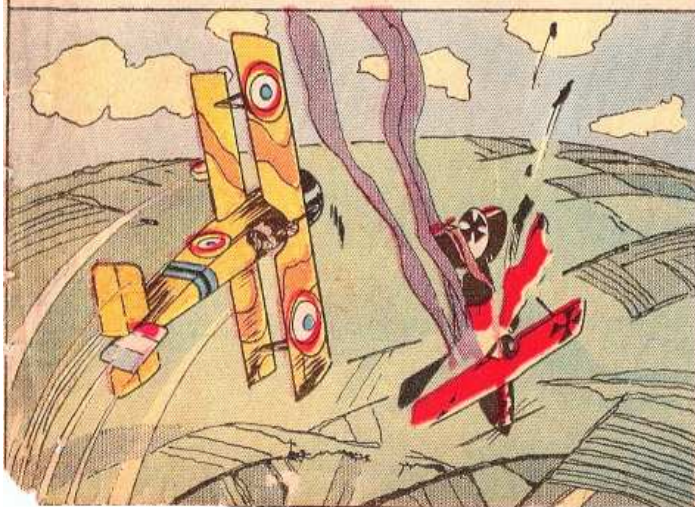


RAOUL LUFBERY,

AN AMERICAN WHO HAD ROAMED THE WORLD OVER- HE SAW HIS FIRST PLANE IN COCHIN-CHINA IN 1910. HE JOINED THE FRENCH PILOT AS HIS MECHANIC AND WAS WITH HIM IN FRANCE WHEN WAR BROKE OUT. HE THEN JOINED THE FOREIGN LEGION

AND LATER, WAS ONE OF THE FOUNDERS OF THE LAFAYETTE ESCADRILLE.

THE FIRST OF HIS 18 OFFICIAL VICTORIES WAS DOWNED ON JULY 30TH 1916.



© 1935 F. V. Rickenbacker
King Features Syndicate, Inc.
Great Britain rights reserved

ON MAY 19, 1918 HIS PLANE WAS SET ON FIRE AND RATHER THAN FACE THE BLAZING PLUNGE HE JUMPED TO HIS DEATH

G-23