

MARC POURPE 1887-1914

Aviateur lorientais

Thierry Le Roy

Lorsque j'ai commencé à m'intéresser à Marc Pourpe, il y a une dizaine d'années, je pensais que les grands moments de sa vie étaient connus et que je n'aurais qu'à creuser les aspects les moins étudiés. Le journaliste Jacques Mortane, qui fut son ami, lui a en effet consacré un livre entier en 1932 ainsi de nombreux articles. Pourtant, jamais je n'ai eu autant de difficultés à retrouver le véritable parcours d'un aviateur breton (sujet auquel je consacre mes recherches historiques depuis plusieurs décennies). Pourpe a lui-même brouillé de nombreuses pistes et Mortane, qui avait bien du mal à déchiffrer les lettres de son ami, a ajouté de nombreuses erreurs, en particulier dans les noms de personnes et de lieux. Depuis, d'auteurs l'ont recopié sans jamais s'interroger, ajoutant encore de la confusion dans un dossier qui n'en manquait déjà pas.

Une jeunesse mouvementée

Marc Pourpe est le fils d'un officier de Marine et de Marie Chassaigne, plus connue comme actrice de théâtre sous le nom de Liane de Pougy. Peu après sa naissance à Lorient, ses parents s'installent à Marseille mais l'enfant est rapidement délaissé par sa mère qui veut faire carrière à Paris. Après le divorce de ses parents puis la mort de son père en 1892, l'enfant est élevé par sa grand-mère paternelle à Suez (Égypte) où il passe une dizaine d'années. Ayant retrouvé sa mère, devenue célèbre, il voyage avec elle en Europe mais à aucun moment ne fréquente la célèbre *Harrow school* en Angleterre qui n'a aucune trace de son passage.

Par contre, il est quelques mois au collège *Chaptal* à Paris, jusqu'à ce qu'il rompe avec sa mère qui, étonnamment, rêve de faire de lui un notaire.

A 17 ans, il survit alors grâce à un cousin qui le nourrit et en vendant dans la rue des cartes postales que l'épouse celui-ci dessine. Après quelques mois, il apprend le métier de mécanicien automobile mais décide de s'orienter, comme beaucoup d'autres, vers l'aviation naissante. A la fin de 1908, il présente à la presse un projet d'aéroplane qu'il propose de fabriquer à la demande, mais sans succès. Ayant échoué dans ses différents projets, il revient alors vers Liane et devient clerc chez un avoué, relation d'affaires de celle-ci.

Aller-retour en Australie

Définitivement réformé du Service militaire en 1909, Marc Pourpe est enfin embauché comme mécanicien par l'entreprise *Ariel* (fabriquant en Europe du biplan *Wright*). Et peu après, en raison de sa connaissance de l'anglais, son patron Michel Clemenceau (fils du Tigre), lui propose d'accompagner le pilote britannique Colin Defries en Australie, pour monter l'appareil que celui-ci vient d'acheter et d'assurer ses réglages.

A Sydney (Australie), le 4 décembre 1909, Defries réalise quelques lignes droites aux commandes du *Wright* et le 9 décembre, il se soulève de quelques centimètres mais brise une des hélices. Defries ayant fait savoir sa décision d'abandonner le pilotage, Marc Pourpe, après quelques mésaventures, quitte l'Australie en juin 1910, sans avoir jamais volé, contrairement à ce qui a été souvent écrit.

Enfin pilote

Après quelques mois hors des radars¹, on retrouve Marc Pourpe l'hiver suivant à La Brague près d'Antibes (Alpes-Maritimes), non pas comme chef-pilote (ce que dit Mortane) mais comme élève d'une école de pilotage. Il passe ensuite le brevet de pilote à Juvisy le 28 juillet 1911 (n°560) sur un avion Blériot à moteur Gnôme 50 HP qu'il vient d'acheter à crédit.

Tellier à Saint-Omer (Pas-de-Calais). Mais le 11 avril 1912, il est sérieusement blessé dans l'écrasement de l'appareil qu'il est en train de tester.

Après cela, Pourpe revient à Paris et retrouve un ami marseillais, Georges Verminck, qui vient d'hériter de l'immense fortune de son grand-père (compagnie maritime, huiles, savon, verre etc...). Celui-ci achète des *Blériot* et constitue une équipe technique qui, en octobre 1912, quitte la France pour l'Australie où les deux amis pensent commercialiser ce modèle d'avions.



Marc Pourpe aux commandes de son *Blériot* en 1913

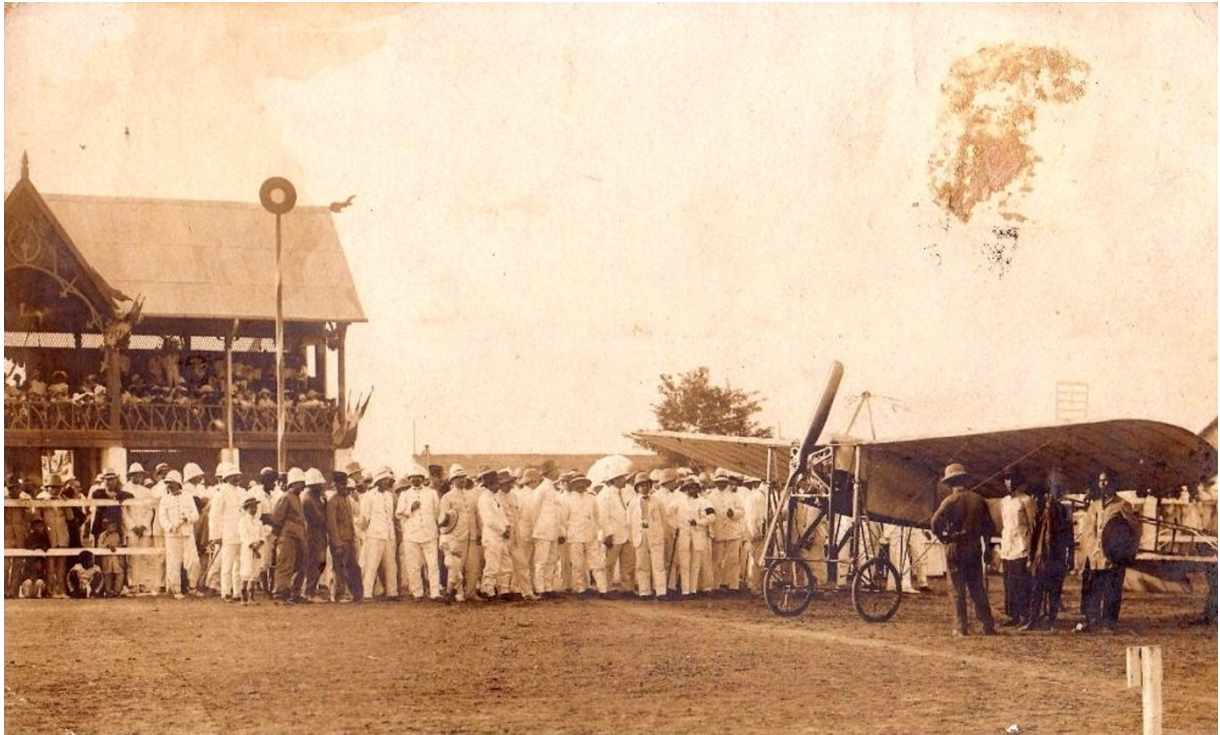
Pourpe vole d'abord à Arras (Pas-de-Calais) puis se rend à Boulogne-sur-Mer d'où, les 27 et 28 août 1911, il réalise vers Folkestone le premier aller-retour sur la Manche sans assistance navale.

Après encore quelques participations à des meetings publics, il devient, avec l'hiver, pilote de réception pour les avions

Pourtant, le voyage s'arrête en Indochine. Après que les deux hommes aient réalisé plusieurs vols remarquables, comme la liaison Phnom Penh-Saigon par Marc Pourpe, son ami se tue à My Tho le 8 avril 1913. Et tandis que l'équipe revient en France, Pourpe reste sur place avec l'un des *Blériot* et un nouveau mécanicien qu'il a lui-même

¹ L'histoire de l'avion (rapportée par Mortane) qu'il aurait fait construire et piloté est fausse. L'aventure du

monoplan *Réquillard* s'est déroulée à une date où Marc Pourpe n'était pas encore revenu en France.



Meeting à Phnom-Penh en 1913

formé : le franco-américain Raoul Lufbery. Ensemble, ils finissent la tournée prévue en Cochinchine (sud de la péninsule) puis embarquent pour le Tonkin (au nord) et enfin pour l'Annam (au centre) où Marc Pourpe est présenté à l'empereur.

Vol vers Khartoum

De retour en France, Pourpe, qui envisage maintenant de remonter le Nil, obtient du constructeur Léon Morane que celui-ci lui confie le *Morane-Saulnier* à moteur Gnôme 60 HP déjà utilisé par Roland Garros pour traverser la Méditerranée quelques semaines plus tôt.

Toujours avec Lufbery, ils se rendent au Caire où Pourpe obtient de Lord Kitchener, Gouverneur général, le soutien technique dont il a besoin, notamment pour le transport de l'huile et de l'essence.

Le 4 janvier 1914, tandis qu'un équipage britannique s'élance également d'Alexandrie à bord d'un hydravion *Short*, son monoplan décolle pour Khartoum (Soudan), emportant un sac de courriers.² Malgré une brume épaisse au-dessus du fleuve, le pilote parvient à ne pas s'égarer, mais après trois heures de vol, une panne l'oblige à se poser. Réapprovisionné, l'appareil peut repartir le 6 janvier pour Louxor. Le 7, il arrive à Wadi-Halfa. Le 9, il poursuit jusqu'à Abu-Hamed en coupant une courbe du Nil au-dessus du désert. Enfin, il rejoint Khartoum où il est accueilli par le Gouverneur Reginald Wingate et une foule immense de britanniques et de soudanais. Ce formidable raid de plus de 2000 km (dont la moitié en région désertique où le moindre incident aurait pu s'avérer fatal) lui vaut, au retour, la Médaille de vermeil de l'Aéroclub de France et une renommée internationale, en particulier dans les pays anglo-saxons.

² Ces enveloppes se vendent aujourd'hui plusieurs milliers d'Euros.



Marc Pourpe et son mécanicien Raoul Lufbery
devant le *Morane-Saulnier* au retour de Khartoum en 1914

La guerre

En juillet 1914, Marc Pourpe s'apprête à décoller pour un raid encore plus audacieux entre Paris et Saïgon en une vingtaine d'étapes, lorsque les tensions européennes l'obligent à renoncer.

Dans les premiers jours d'août, il est mobilisé dans l'aviation militaire³, puis versé à l'escadrille MS-23, toujours accompagné de son mécanicien Lufbery.⁴ Sur *Morane-Saulnier* 80 HP, il effectue des reconnaissances stratégiques pour l'état-major de la 2^e Armée ainsi que quelques bombardements. Mais le 2 décembre 1914 au retour d'une mission, le sapeur Pourpe et le lieutenant-observateur Vauglin s'écrasent avec leur appareil dans le parc du château de Daours (Somme).⁵

Après la guerre, à la demande de Liane de Pougy, le corps de Marc Pourpe est transféré au cimetière de Carnel à Lorient.

Sa tombe est aujourd'hui classée monument historique et entretenue par la municipalité.

Bibliographie :

LE ROY Thierry *Marc Pourpe - L'Aviateur de l'orient*, Bretagne aviation éditions, Cléguer, 2021, 209 p.



³ Il ne s'est pas engagé, comme souvent écrit. Depuis avril 1914, son brevet de pilote militaire le classait comme réserviste de l'aviation.

⁴ Après la mort de son patron, Lufbery devient pilote. En 1916, il est le premier Américain à obtenir le titre

d'as après cinq victoires aériennes. Il est mort en 1918 avec 17 victoires à son palmarès.

⁵ Ils ne sont pas morts à Villers-Bretonneux, même si la déclaration y a été faite.