



Sur les rails de la Généalogie

Le canard de la section Généalogie UAICF de DIJON

n°41

SOMMAIRE

Page 1

- * Gros plan sur
- * Sommaire
- * Edito

Page 2

- * Vie de la section de Dijon

Page 3

- * Les premiers aviateurs français d'outre-mer

Page 4

- * Lire
- * Sortir
- * Jouer

Dossiers

Pages 5 et 6

- *Chroniques de 1914-18 « Un des premiers pilotes de chasse noir, l'américain Eugène Bullard »

Pages 7 et 8

- * Il y a 250 ans mourait Jean-Philippe Rameau, grand musicien et compositeur Bourguignon

GROS PLAN SUR : L'AERONAUTIQUE MILITAIRE en 1914

C'est en 1793 qu'est créée la 1ère compagnie d'aérostiers. Suite à son concours dans la victoire de la bataille de Fleurus, en 1794, le ballon *l'Entreprenant* est crédité de service. Au cours de la guerre de 1870, Paris s'est retrouvée encerclée, ce sont des ballons à gaz avec nacelle qui ont permis le transport du courrier et des passagers. À la fin du XIX^e siècle apparaît l'aéronef à voilure rigide, qui transforme complètement l'esprit de la conquête de l'air. Le génie achète en septembre 1909 cinq appareils pour étudier leurs applications militaires : deux à Orville et Wilbur Wright, deux à Henry Farman, un à Louis Blériot. Début 1910, l'artillerie commande sept aéroplanes : deux Wright, trois Henry Farman, deux Antoinette. Le 9 juin 1910, est effectué le premier raid, par les officiers Albert Féquant et Charles Marconet, du camp de Châlons sur Marne à Vincennes, à bord d'un Farman, 160 kilomètres en 2 h 30. Prenant la mesure de l'intérêt de l'emploi militaire de l'aviation, l'État-major engage des aéroplanes au côté de dirigeables lors des grandes manœuvres de Picardie en 1910. Le brevet de pilote militaire est créé en 1911. La loi du 29 mars 1912 consacre l'« aéronautique militaire » comme arme aux côtés des quatre armes « de tradition » que sont l'infanterie, la cavalerie, l'artillerie et le génie militaire. Cinq premières escadrilles sont créées début 1912, constituées chacune de six avions d'un même modèle (bien avant la création officielle de l'armée de l'air qui date, elle, de 1933). Lors de l'entrée de la France en guerre, début août 1914, l'aéronautique militaire disposait d'un total de 148 avions (dont huit de l'aéronautique navale) équipant 25 escadrilles de six avions et trois escadrilles de cavalerie de quatre avions. L'aérostation disposait de son côté de huit compagnies armant huit ports d'attache pour dirigeables et quatre compagnies de place pour quinze dirigeables. Les premiers combats aériens de l'histoire de l'aviation interviennent très tôt dans la guerre: le tout premier combat aérien de l'histoire de l'aviation oppose le Farman piloté par le sergent Joseph Krantz (et son mécanicien) à un Aviatik allemand le 5 octobre 1914, et la victoire est obtenue par les deux Français. Le recrutement ne pose pas de problème majeur. De nombreux officiers de l'armée de terre demandent leur mutation comme pilotes. La cavalerie en particulier, est entravée par la stabilisation du front. Les réseaux de tranchées n'offrent plus l'espace de manœuvre qui lui est tactiquement nécessaire. Les officiers de cavalerie sont attirés par la dimension « chevaleresque » du combat aérien, conforme à leurs traditions. Les deux chevrons verts qui ornent aujourd'hui les épaulettes des pilotes en sont la trace. Le plus grand as de l'aviation française, et peut-être de la première Guerre mondiale fut René Fonck avec 75 victoires confirmées. Après l'hécatombe du Chemin des Dames pour les aviations alliées face à l'aviation allemande (108 tués, blessés ou disparus du 16 au 30 avril 1917 dans l'aviation française), le colonel Marie Charles Duval est nommé au Service aéronautique aux armées pour remédier à la situation. Sur les 182 as français, 37 sont morts au combat pendant la guerre et 27 ont été tués après la guerre dans des accidents d'avion. Ils représentent 3 % des pilotes de chasse formés en France, avec 1 756 victoires homologuées (sur un total revendiqué de 3 950). Sur les 17 300 pilotes et observateurs engagés dans le conflit, 5 533 furent tués soit 31 % de pertes.

Patricia PERROT

EDITO

Quand se termine le mois de juin, à la Saint-Jean, les jours sont les plus longs de l'année. En 1914 et jusqu'en 1918, les jours ont été longs toute l'année. Ce conflit sera le lieu d'essai idéal pour les marchands de canons et armes nouvelles préparées dans le secret de leurs usines chimiques. La marine se développe et s'équipe de tous nouveaux sous-marins. Les avions font leur apparition dans les armées en conflit, pilotés par d'anciens de la cavalerie ; la nouvelle loi de conscription va enrôler dans l'armée française les natifs d'outre-mer, les considérant enfin comme français à part entière par le versement de l'impôt du sang pour la patrie. Tout comme les coloniaux qui eux seront plus qu'encouragés à s'engager dans le conflit. Beaucoup s'illustreront courageusement comme en témoignent les monuments aux morts et les listes de médaillés de 14-18.

Patricia.PERROT

Vie de la section de Dijon :

Nos réunions se déroulent les lundi après-midi au local UAICF rue Léon Mauris. Les adhérents viennent régulièrement et assidûment y assister. Cela permet d'échanger sur les recherches des uns et des autres, de s'aider pour débloquer une situation de recherche sans issue mais aussi de donner des informations sur le logiciel Hérédis 14 qui équipe les ordinateurs de tous. Des exercices pratiques sont effectués afin de se familiariser avec le fonctionnement de certaines nouvelles fonctionnalités. La réunion se termine généralement en toute convivialité par un goûter pour lequel les uns et les autres amènent à tour de rôle le boire et le manger ! L'encadrement est assuré par Bénigne, Daniel avec le concours de Patricia.

Depuis la mise en place du nouveau logiciel, l'emploi du temps des réunions a été bouleversé, d'autant plus que nous attendions l'accord de la famille de Paul Pourcelot pour nous lancer plus avant dans la réalisation des panneaux pour le forum. Nous avons reçu cet accord de la part de son fils Léandre, après une prise de contact téléphonique lors de la réunion du lundi 16 Juin. Pendant la période estivale les réunions seront moins formelles vu le nombre de participants, chacun peut donc avancer sur le travail prévu sur les carnets de Paul Pourcelot et nous mettrons en commun à la rentrée de septembre les différents éléments afin de finaliser ce travail de notre section généalogie.

Mardi 4 Juin, Bénigne et Patricia ont rencontré Mme Annie Jeantet-Leclerc, journaliste à la Vie du Rail. Le but principal de la rencontre était d'organiser la communication autour du 7ème forum national de généalogie qui aura lieu les 14 et 15 novembre prochains à Dijon. Le second but étant d'informer les cheminots des activités de l'UAICF dans les régions par le biais de La Vie du Rail qui est encore beaucoup lue par les cheminots. Nous lui avons remis le document qui liste les sujets d'expositions par les différentes sections généalogie, les différentes conférences qui seront proposées et l'éventail de participants au forum. Nous avons donné les précisions nécessaires pour la rédaction d'articles : un premier devrait paraître en juillet avec une présentation du forum, pour information des cheminots, afin de permettre de noter le rendez-vous à venir ; un second plus élaboré serait publié fin septembre début octobre avec les précisions que nous aurons d'ici là et des illustrations photographiques pour illustrer le propos (à collecter auprès de nos adhérents) ; un troisième début novembre viendrait rappeler l'imminence du forum et les, différents sujets qui y seront traités. Nous avons également transmis à Mme Jeantet-Leclerc la liste des sections généalogie au sein de l'UAICF, afin d'informer ses lecteurs cheminots de la possibilité de s'y rendre afin de se renseigner voire d'adhérer. Notre conversation s'est étendue sur les activités de la section de Dijon et sur les spécificités de travail collectif sur les cheminots des différentes sections cheminotes, ce qui l'a beaucoup intéressée (travail sur les recensements de 1911 de Dijon Dôle Besançon, base de données multi entrées de CGCParis, plaques commémoratives). Nous nous sommes quittés après 1h30 de conversation et d'échanges fructueux.

Didier Callabre tiendra une conférence vendredi 14 Novembre à 16 h.

Nous avons reçu confirmation des modalités de présence des archives SNCF de Béziers, de l'exposition de documents originaux, d'une conférence de Mr Jean-Paul Berthet, responsable du Centre historique du Mans, sur « l'organisation des transports ferroviaires pendant la guerre 1914-1918 » par un mail de Mme Agnès d'Angio-Barros qui a remplacé Mr Henri Züber à la direction du SARDO le 1er Juillet dernier.

Nous adressons une demande à la ville de Dijon pour obtenir de leur part le prêt de grilles d'exposition en nombre suffisant pour le forum.

A la rentrée, forts de tous ces éléments, nous pourrons établir le programme définitif des conférences (seules deux sont déjà programmées suivant l'emploi du temps de leurs animateurs, d'autres sont disponibles sur les deux jours et pourront s'inscrire sans souci soit vendredi après-midi soit samedi en journée). Nous pourrons ainsi préparer le livret du déroulement du 7ème Forum. Nous aurons à fabriquer les panneaux d'exposition.

Et à finaliser les hébergements, repas afin de préciser nos réservations.

Nous comptons bien sûr, sur votre disponibilité, chers adhérents, pour votre participation active à l'organisation qui conditionne la réussite de cette manifestation UAICF nationale.

Bonnes vacances, rentrée lundi 8 septembre heure habituelle.

Patricia PERROT

LES PREMIERS AVIATEURS FRANÇAIS D'OUTRE MER

Pierre Réjon est né, comme son ami Guibert Jean-Marie, en 1895 à La Trinité (Martinique). Alors qu'il avait été admis comme élève ingénieur à l'École des Arts et Métiers à Paris et qu'il venait de fêter ses 19 ans, il s'est engagé le 22 août 1914 au 33^e régiment d'infanterie. En juillet 1917, il devient élève pilote, dans le sillage de l'Afro-Américain Eugène Bullard, (breveté en mai 1917) et de son compatriote martiniquais André Parsemain. Sans oublier, dans le camp d'en face, le Turc Ahmet Ali Celikten. Pierre Réjon est breveté à son tour le 26 septembre 1917 à Istres, devenant ainsi l'un des quatre premiers pilotes militaires afro descendants de l'histoire. Stagiaire à Avord, près de Bourges (Cher) en octobre novembre 1917, il devient pilote de chasse fin décembre 1917. Affecté à l'escadrille N 160, puis N 84, où il vole sur Nieuport, il rejoint l'escadrille des Coqs, la SPA 62 en juin 1918, où il vole sur un Spad VII qu'il avait baptisé, pour se donner du courage et pour que le chance reste de son côté, Zaza, du nom de sa petite soeur Isadie Réjon, qu'il adorait. Pierre Réjon a touché 11 avions allemands et en a abattu quatre en combat aérien. Voici la citation à l'ordre de l'armée le concernant du 20 septembre 1918 : « Pilote d'un courage à toute épreuve. Le 10 août, au cours d'une mission à basse altitude, à 12 km dans les lignes ennemies, a engagé un combat très dur contre des adversaires supérieurs en nombre et abattu un avion allemand ». Le sergent Pierre Réjon a été décoré de la médaille militaire et de la croix de guerre. Démobilisé, il se tua en en Guyane, à 25 ans, dans un accident d'avion.

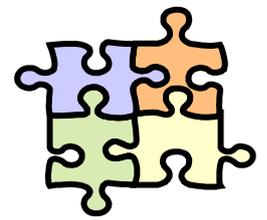
Guibert Marie Égyptienne Jean-Marie est né le 9 avril 1895 à La Trinité (Martinique) et Mort pour la France le 2 septembre 1918 dans un combat aérien. Il est le cinquième enfant de Mademoiselle Victoire Hiéron et de Monsieur Guibert, Alexandre, Eugène Jean-Marie. Petite corpulence (1,65 m, 56 kilos), Cheveux noirs et les yeux marrons. Dès la fin de sa scolarité au lycée de Fort-de-France, à 18 ans, il s'engage dans l'armée pour une durée de quatre ans, le 13 avril 1913, à Vincennes. Tout au long de sa courte carrière militaire, il fera preuve d'un grand courage, plusieurs fois reconnu. Du 14 mai au 1^{er} août 1914 : Algérie. 4 juillet 1915 : 1^{ère} citation par le colonel Tardy, commandant l'artillerie divisionnaire. Il est maréchal des logis à la 37^{ème} division. Après l'école militaire de l'artillerie de Fontainebleau, il est reconnu apte, le 19 janvier 1917, aux fonctions d'observateur en avion. Le 3 février 1917, il est nommé au grade de sous-lieutenant d'artillerie. Il est affecté au 1^{er} groupe d'Afrique du 22^{ème} régiment d'artillerie. 17 août 1917 : 2^{ème} citation. Le 11 septembre 1917, il n'hésite pas à rester en vol après la tombée de la nuit pour achever un réglage de contre-batterie. A l'atterrissage, son avion s'écrase et ses deux passagers se blessent. Ce nouvel acte de bravoure lui vaut, le 18 novembre 1917, une citation du Général Mazillier, commandant du 1^{er} corps d'armée colonial. Le 16 juin 1918, le Lieutenant-colonel de Lesquen le cite à nouveau à l'ordre de l'artillerie lourde du 9^{ème} corps d'armée. Le 28 juin 1918, en compagnie du lieutenant Pellerin, ils abattent un appareil ennemi. Le 02 septembre 1918, peu de temps avant la fin des hostilités, il est surpris par une dizaine d'avions ennemis. Deux options s'offrent à lui : fuir ou livrer bataille, avec la quasi certitude de céder sous le nombre. Il choisit résolument la seconde et le paye de sa vie. Il eut, cependant, le temps de se rapprocher des lignes françaises mais s'écrase à environ un kilomètre de Chavigny, près de Soissons. Sa mort sera cependant vengée car l'escadrille ennemie à laquelle il a livré combat a été abattue par ses camarades. Il fut inhumé le 04 septembre avec son compagnon d'infortune dans le cimetière de Vaumoise, dans le département de la Seine et Oise. Le 10 octobre 1918, le Général Mangin et le Maréchal Pétain lui adresse, à titre posthume, une dernière citation. Il sera décoré de la croix de guerre et chevalier de la légion d'honneur. Son corps sera rapatrié en Martinique en janvier 1922 par le navire « Navarre » où il a été inhumé au Carbet le 29 janvier 1922. Pour lui rendre hommage, le conseil municipal de la ville de Fort-de-France, en sa séance du août 1941, donnera son nom à une ruelle située entre les rues Lamartine et Antoine Siger près du marché aux viandes. Son nom apparaît sur les monuments aux morts des villes du Carbet et de Fort-de-France.

D'autres marins, originaires des Antilles ou de la Guyane, sont également titulaires d'un brevet de vol :
BONNEFOY Gaston, Jean , Baptiste, o 03/09/1894 Cayenne (Guyane), QM/SM canonnier, breveté observateur le 01/01/1918. **CALIXTE Sainte Luce**, o 09/02/1888 Le Carbet (Martinique), QM fusilier, breveté observateur le 25/06/1917. **FOSSOY Delor, Camille**, o 08/07/1892 Cayenne, QM canonnier, breveté observateur le 01/06/1917, breveté pilote le 16/06/1917 à Saint-Raphaël. **PARSEMAIN André, Avelin**, o 10/11/1892 Fort de France (Martinique), QM mécanicien, breveté pilote terrestre le 18/03/1917 à Chartres. **ROSENARD Hébert, Laurent**, o 10/08/1888 Le François (Martinique), EV1 breveté observateur de captif le 21/07/1917. **TEXIER-LAVALADE Joseph, Marie, Athanase**, o 01/05/1892 Saint Claude (Guadeloupe), QM mécanicien, breveté observateur le 01/07/1917. [lexique : QM = quartier-maître ; EV1 = enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe (équivalent au grade de lieutenant)]

Sources : <http://www.une-autre-histoire.org/pierre-rejon-biographie/>; pages14-18.mesdiscussions.net/.../originaire-antilles-afrique-sujet_; www.aero-mondo.fr/biographies/pierre-rejon; www.achac.com/file_dynamic/expo_armees_afro-antillais.pdf.



Lire, sortir, jouer!



LIRE : « *Bécassine pendant la Grande Guerre* », éditions Gautier-Languereau, Caumery et J.P. Pinchon : l'état d'esprit de l'époque, paru en 1915, dans *La semaine de Suzette*.

« *les Pieds Nickelés s'en vont en guerre* », éditeur la Librairie Vuibert, de Louis Forton : l'auteur est mobilisé en 1914 et prié de mettre ses crayons au service de la Patrie. Les Pieds Nickelés doivent arrêter leurs arnaques à la petite semaine ; toujours dans les pages de « l'Épatant », Filochard, Croquignol et Ribouldingue s'appliquent à casser du boche et à faire des misères aux soldats du Kaiser. Le scénario laisse libre cours à l'imagination de l'auteur : détournement de Zeppelin, vol de bretelles, c'est cocasse et ça fait rire. Réédition en version colorisée, préfacée par l'historien Jean Tulard.

« *Juillet 1914* », d'Emil Ludwig, petite bibliothèque Payot. Cet écrivain allemand né en 1884 écrit en 1920 ce livre qui est le roman du mois fatal qui a vu naître la guerre. Ce livre dénonce les manigances des têtes couronnées d'Europe et des politiciens qui ont envoyées leurs population dans cet Enfer. Ce livre sera interdit par Hitler en 1933.

« *Jean Jaurès. Discours et conférences* », collection Champs classiques Flammarion, choix de textes de Thomas Hirsch : pour revisiter la carrière de Jean Jaurès, de 1894 jeune député à juillet 1914 quand il tente de faire taire les armes avec ses mots lors de son ultime discours du 25 juillet, cinq jours avant son assassinat, une semaine avant la déclaration de guerre !

SORTIR: *Allez dans les musées découvrir les œuvres des peintres qui ont cherché à exprimer la souffrance des soldats, la violence et la démence de la guerre. Par exemple :*

Musée de l'Armée, Paris : « *Verdun* » de **Félix Vallotton, 1917**, dans ce tableau qui représente la bataille de Verdun, le peintre exprime la déshumanisation de la guerre par un paysage vide au sol couvert d'obus et la proie des incendies; la violence des combats est représentée par des faisceaux colorés qui traversent la toile.

Musée de la Ville de Paris : « *La Guerre* » de **Marcel Gromaire, 1925**, le peintre se sert de son expérience d'ancien combattant, blessé sur le front de la Somme en 1916. Le tableau représente une tranchée avec trois soldats qui patientent et deux autres qui observent les lignes ennemies. Pétrifiés dans l'attente de l'assaut, ils ne présentent aucun signe individuel, ils sont comme des hommes-robots qui mécaniquement répondent aux ordres.

Staatsgalerie, Stuttgart : « *Les joueurs de skat* » de **Otto Dix, 1920**, après la fin du conflit, le peintre réalise un cycle de peintures consacré aux mutilés de guerre. Dans le fond d'un café, trois anciens soldats jouent au skat, jeu de carte populaire en Allemagne. Ils semblent paisibles et cela accentue le malaise provoqué par la vue des prothèses, jambes de bois, mains articulées, mâchoires et appareils auditifs. On dirait des marionnettes grotesques que nous donne à voir Dix, antimilitariste, afin de dénoncer l'absurdité de la guerre et la croix de guerre du personnage de droite ne pourra jamais compenser ce que lui et ses compagnons d'infortune ont vécu sur le front et dans leurs chairs meurtries.

Sources : Géohistoire n° 13, février mars 2014

JOUER: Solutions du n°40 : faites le lien entre les prénom latins et les prénoms d'aujourd'hui : **1. Adalbertus** : D. Albert ou Adalbert. **2. Aegidius** : J. Gilles. **3. Déodat** : K. Déodat, Dié, Dieudonné. **4. Desiderata** : A. Désirée. **5. Théodoricus** : C. Thierry, Théodoric, Théodore. **6. Génovesa** : F. Geneviève. **7. Guido** : I. Guy. **8. Hiéronymus** : E. Jérôme. **9. Ludovica** : G. Louise. **10. Théobaldus** : Thiébaud, Thiébault, Thiébaut, Thibaud, Thiébault, Thibaut. **11. Ottilia** : H. Odile.

Nous contacter à généalogie UAICF Dijon, 12 rue de l'Arquebuse 21000 DIJON « uaicfdijon@laposte.net »
NOM Prénom.....
actif† retraité† ayant droit Adresse.....

DOSSIER

Sur les rails de la Généalogie

n°41

Le canard de la section Généalogie UAICF de DIJON

Chroniques de 1914 : Un des premiers pilotes de chasse noir, l'américain Eugène Bullard

Eugène Jacques (James) Bullard est né aux États-unis d'Amérique, le 9 Octobre 1894, en Géorgie, de William Bullard, un père esclave d'origine martiniquaise (surnommé Big Chief Ox) et de Joséphine Thomas, une mère d'origine indienne (tribu Creek). Son grand-père paternel est né sur la propriété d'un planteur du comté de Stewart, Wiley Bullard. C'est dans ce comté que ses parents se sont mariés en 1882; Eugène est le septième des dix enfants du couple. Il veut échapper aux discriminations raciales qui s'exerce envers les noirs dans son pays et quitte à l'âge de 8 ans le foyer familial dans l'intention d'aller en France. Il apprend l'équitation avec des gens du voyage pendant deux années d'errance, puis on le retrouve en 1911 garçon d'écurie puis jockey à Dawson chez la famille Zachariah Turner. En 1912, il embarque pour l'Écosse depuis la Virginie sur un bateau à vapeur allemand. Au Royaume-Uni de 1912 à 1914, il travaille à Liverpool, comme cible vivante dans un music-hall et prend des cours de boxe. Il combat à Londres, en Afrique du Nord et en 1913 est opposé à Georges Foret à Paris, à l'Élysée Montmartre. C'est à l'occasion de ce voyage qu'il décide de vivre à Paris. Lorsque la guerre débute, ne pouvant s'engager dans l'Armée Française, il devient légionnaire, le 19 octobre 1914, en rejoignant le 3ème régiment de marche du 1er Régiment Étranger. Envoyé dans la zone de combats, il intègre, comme ses compatriotes américains, l'armée régulière française. Il participe aux combats dans l'Artois, la Somme, en Champagne et à Verdun où il est grièvement blessé à la cuisse le 5 mars 1916. Décoré de la Croix de Guerre pour actes de bravoures, il est déclaré inapte au service dans l'infanterie. Il se rétablit et n'a qu'une idée, retourner au front, il est admis le 2 octobre 1916 comme mitrailleur dans l'aéronautique française. Il s'initie au pilotage sur divers avions : Caudron, Voisin et le Spad (son premier avion de combat aérien). Après un stage de mitrailleur à Cazaux, il est nommé élève-pilote, est formé à l'école de la base militaire de Dijon en décembre 1916, puis à Tours ; reçu pilote le 5 mai 1917, il est nommé caporal le 28 juin 1917 après son stage de perfectionnement à Châteauroux et c'est à Avord près de Bourges qu'il termine sa formation le 24 juillet 1917. Il est assigné à l'escadrille SPA93, le 27 août 1917, qui vole sur des SPAD S VII et Nieuport, dans l'armée de l'air française. Il effectue une vingtaine de missions aériennes et devient ainsi, avec le Turc Ahmet Ali Celikten, qui combat dans l'armée Allemande, l'un des deux premiers pilotes de chasse noirs de l'histoire. Il vole avec sa mascotte, son singe « Jimmie » et a le privilège de faire peindre sur le fuselage de son Spad (aux côtés d'un colvert en vol déjà peint) un cœur sanglant percé d'un poignard et sa devise « all blood runs red » (tout sang coule rouge). Surnommé « l'hirondelle noire de la mort », il est cité à l'ordre du régiment le 3 juillet 1917. En août 1917, lors de l'entrée des États-unis dans le conflit, les pilotes expatriés de l'escadrille La Fayette doivent passer un examen médical pour



intégrer l'United States Army Air Service. Mais, bien qu'ayant satisfait à l'examen médical, il est refusé car les afro-américains ne sont pas autorisés à voler dans l'US Service. Les lois raciales ont la peau dure. Après une bagarre avec un officier supérieur il est rayé des effectifs de l'armée de l'air française et transféré le 11 janvier 1918 au 170° RI, à l'arrière, où il sert jusqu'à l'armistice. Démobilisé, il ouvre à Paris une boîte de jazz et une salle de boxe. Dans l'entre-deux-guerres il sera musicien, se mariera, aura deux filles, Jacqueline et Lolita puis divorcera en 1931. Il se fera des amis célèbres dans le milieu du jazz : Joséphine Baker, Louis Armstrong,...

En 1939, dès le début de la seconde guerre mondiale, il propose ses services pour espionner les agents allemands qui fréquentent son club parisien car il parle allemand. Il devient membre actif du réseau d'espionnage et de résistance Cléopatra Terrier. A l'exode, il fuit avec ses filles vers le Sud de la France et est blessé à la colonne vertébrale, en défendant la ville d'Orléans. Après avoir été transféré en Espagne, il est évacué en juillet 1940. Il se rend compte de l'absence de notoriété dont il jouit aux États-unis; il doit exercer différents métiers pour subsister, handicapé par les suites de sa blessure. Son night-club de Paris a été détruit durant l'occupation nazie, il perçoit une indemnité du gouvernement français et acquiert un appartement à Harlem (New York). Partisan des droits civiques pour les minorités raciales, il assiste à un concert de Paul Robeson, artiste militant, le 4 septembre 1949, à Peekskill. Il y est pris à parti par des militants d'extrême droite et battu par deux agents de police. Malgré la diffusion des images de cette agression, aucune poursuite ne fut exercée contre les extrémistes. Bullard se sent comme un étranger dans son pays, ses filles sont mariées, il vit seul dans son appartement de Harlem au milieu de ses souvenirs : ses quinze médailles de guerre françaises et les photos des célébrités qu'il a fréquenté. Son dernier emploi, opérateur d'ascenseur au Rockefeller Center, anonyme, car en Amérique, la gloire de « Black Swallow of Death » est inconnue. En 1954, le gouvernement français l'invite à Paris, pour ranimer la flamme du soldat inconnu, sous l'arc de triomphe de l'Étoile, avec deux français. En 1959, il est fait Chevalier de la Légion d'honneur par le général de Gaulle qui le qualifie de véritable héros français.

Il décède le 12 octobre 1961, d'un cancer de l'estomac, à New York, dans la pauvreté. Il est enterré, dans son uniforme de légionnaire, avec tous les honneurs militaires, par des officiers français, dans la section des vétérans de la guerre française, au cimetière de Flushing, dans le Queens. Dès 1972, ses exploits feront l'objet d'un livre. Ce n'est que 33 ans plus tard qu'il sera reconnu comme pilote et héros par l'aviation américaine, quand le 23 août 1994, Eugène Bullard est promu à titre posthume au grade de sous lieutenant.

Rédigé et mis en forme par Patricia Perrot

□ *Ahmet Ali Çelikten né en 1883 à Izmir, mort en 1969 à New York, engagé dans le conflit en novembre 1916, il fut, avant l'Américain Eugène Bullard, et les Martiniquais André Parsemain et Pierre Réjon, le premier afro descendant à voler dans l'aviation militaire allemande. Il a été l'un des deux premiers pilotes de chasse noirs de l'histoire ayant combattu durant la Première Guerre mondiale. Son père, Ali Bey, venait de Somalie, sa mère, Zenciye Emine Hanim, était de Roumanie. Sa famille était venue du Somaliland à Bassorah. Il est à l'origine d'une vocation familiale, son épouse Hatice Hanim, sa sœur, sa nièce et ses deux fils ont été aussi pilotes. Il est entré à l'école navale en 1904 et à l'école navale de pilotage en 1914. En décembre 1917, alors capitaine, il fait un stage de pilote à l'école de perfectionnement de Berlin.*

Sources : Calaméo n°36, janvier février 2014, pages 38/39, journal du conseil général de Seine Saint Denis.

Bibliographie et renseignements :

« *The Black Swallow of Death : The Incredible Story of Eugène Jacques Bullard, The World's First Black Combat Aviator* », P.J. Carisella, James W. Ryan et Edward W. Brooke (Marlborough House, 1972). « *All Blood Runs Red : Life and Legends of Eugène Jacques Bullard* », Henry Scott Harris (Kindlé). « *Eugène Bullard* », Claude Ribbe, Cherche Midi, Paris, 2012. « *Flyboys* », film sur l'escadrille Lafayette. *National Muséum of the United States Air Force* » Dayton (Ohio) E.U. « *Musée de l'Air et de l'Espace : tout savoir sur les as de la Grande Guerre* » : www.museeaurespace.fr

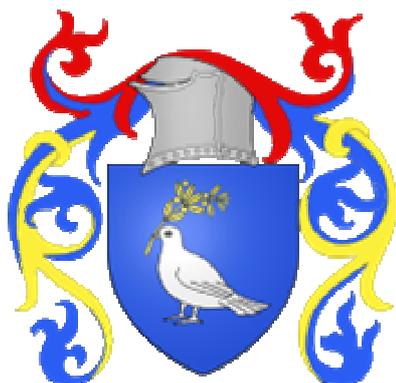
Il y a 250 ans mourait Jean-Philippe RAMEAU, grand musicien et compositeur Bourguignon

250 ans après la mort du compositeur, 2014 est l'année Rameau.

Né dans la cité des Ducs de Bourgogne le 25 septembre 1683, d'un père organiste dans les différentes églises de la ville de Dijon, au sein d'une nombreuse fratrie (11 enfants), Jean-Philippe Rameau suivra ses cours de musique avant d'entrer en étude chez les jésuites des Godrans. Il n'y reste pas longtemps : intelligent et vif, rien ne l'intéresse en dehors de la musique. Ce peu de goût pour l'étude portera préjudice à la clarté de son œuvre théorique, à cause d'une expression écrite déficiente.

A vingt ans, sa famille l'envoie en Italie pour l'éloigner d'une jeune veuve dont il est tombé amoureux. Il va jusqu'à Milan puis en 1702 revient en France, en Avignon puis à Clermont-Ferrand où il reste jusqu'en 1706. Après un séjour à Paris, il revient à Dijon où en 1713 il succède à son père comme organiste à Notre-Dame. Il voyage encore : Lyon, Montpellier, Clermont-Ferrand, avant de se fixer à Paris en 1722, quelques mois avant la parution de son « Traité de l'Harmonie ». Il a presque 40 ans et est toujours inconnu !

Le poète Alexis Piron, autre dijonnais célèbre, lui offre l'occasion de jouer sa musique sur scène, en février 1723, dans une comédie ballet « l'Endriague », donnée à la foire de Saint Germain. Rameau met alors en scène un grand nombre de spectacles populaires. Théoricien, il n'a pas encore produit pour le théâtre lyrique faute de trouver un librettiste. Il passe pour peu sociable, voire désagréable et ne supporte pas d'être dérangé en plein travail. C'est à nouveau Piron qui le présente, en 1727, au fermier général Alexandre le Riche de la Pouplinière, très influent. Dans ses salons, il rencontre Voltaire et Rousseau, ses futurs librettistes (avant que Rousseau ne devienne sa bête noire).



Écu de Jean-Philippe Rameau

« d'azur à une colombe d'argent tenant dans son bec un rameau d'olivier d'or. Cet écu timbré d'un casque de profil orné de ses lambrequins d'or, d'azur et d'argent »

Il compose suivant les principes qu'il défend depuis sa jeunesse : « la traduction des sentiments humains, y compris la passion, par la musique. La structure d'ensemble des ouvrages lyriques de Rameau n'est pas novatrice, elle suit la voie tracée par Lully. Ce sont des tragédies (Hippolyte et Aricie, Castor et Pollux), des pastorales héroïques (Nais, Nais), des opéras-ballets (Les Indes Galantes, Plâ-tée), des comédies ballets (la princesse de Navarre) ou des ballets (Anacréon) Tout comme son prédé-cesseur, il accorde une grande importance au récitatif et à sa qualité mélodique, sans négliger la danse et le chœur. Son apport essentiel au monde de l'opéra, c'est l'orchestre : richesse du tissu mu-sical, science d'une harmonie complexe, recherche de la couleur instrumentale qui font de l'orchestration l'aspect le plus remarquable de ses opéras.

Sa carrière est lancée. Son nouveau chef-d'œuvre, en 1735, « les Indes Galantes », symbolise le raffinement et l'insouciance de Louis XV et de sa Cour. En restant absent de la scène lyrique, de 1739 à 1745, Rameau est un « intermittent » !

La querelle des Bouffons ou guerre des Coins est une controverse parisienne qui a opposé au cours des années 1752-1754 les défenseurs de la musique française groupés derrière Jean-Philippe Rameau (coin du Roi) et les partisans d'une ouverture vers d'autres horizons musicaux, réunis au-tour du philosophe et musicologue Jean-Jacques Rousseau (coin de la Reine), partisans d'italianiser l'opéra français. Dans cette querelle des anciens et des modernes, Rameau sera vivement étrillé par Rousseau et ses amis et il aura beaucoup de difficultés à leur répondre, à cause de ses carences en expression écrite.

Nommé « compositeur de la Chambre du Roi », Rameau ne cessera plus de composer des opé-ras, jusqu'à sa mort en 1764.

Désigné par le Petit Larousse comme : « le plus grand musicien classique français avec Coupe-rin », Rameau a été popularisé par « l'hymne à la Nuit » dans le film « les Choristes » ou « Marie-Antoinette » de Sofia Coppola. Ce musicien était aussi respecté comme un grand théoricien de l'har-monie musicale.



L'année 2014 est émaillée d'évènements divers pour « fêter Ra-meau ». Après le concert du 30 Mai à l'Auditorium de Dijon, sous la direction d'Emmanuelle Haïm et Stéphane Degout, vien-dront les prestations de septembre avec « Castor et Pollux ». D'autres rendez-vous musicaux résonneront sous les Halles de Dijon jusque au cœur de l'été. Des visites de Dijon intra-muros, une exposition des Archives Municipales sur sa famille et le mi-lieu musical dijonnais ; Sans oublier le flashmob que concocte le trompettiste bourguignon Thierry Caëns, du théâtre, et « l'Œuvre du Mois » du musée des Beaux Arts en Novembre.

Une belle programmation pour 250 bougies à souffler !

Rédigé et mis en forme par Patricia Perrot

Jean-Philippe Rameau
Portrait par Joseph Aved (1702-1766)
Musée des Beaux-Arts de Dijon.

*Sources : Wikipédia, Bien Public, ville de Dijon.
Programme disponible sur : www.dijon.fr*