CENTENAIRE DE LA GUERRE DE 1914-1918

LA PRÉSENCE AMÉRICAINE À TOURS EN 1918 : L'AFFECTATION DE L'EXPLORATEUR HIRAM BINGHAM AU SIÈGE DE L'AIR SERVICE À TOURS

Didier DUBANT*

RÉSUMÉ :
Hiram Bingham (né le 19 novembre 1875 à Honolulu, Hawaii, et mort le 6 juin 1956 à Washington, États-Unis), archéologue américain, découvre au Pérou en 1911 la fameuse « *Cité Perdue* » du Machu Picchu. Hiram Bingham y mènera des campagnes complémentaires en 1914 et 1915 avec le support de la National Geographic Society. Mais ce n'est qu'en 1948, lorsque son ouvrage *Lost city of the Incas. The story of Machu Picchu and its builders* deviendra un succès de librairie, que Hiram Bingham sera connu du grand public comme l'homme ayant découvert la Cité Perdue des Incas, près du Machu Picchu. En 1917, devenu aviateur juste avant l'entrée en guerre des États-Unis, Hiram Bingham quitte Yale pour organiser en mai 1917 *The United States Schools of Military Aeronautics*. Dans les derniers jours du mois d'avril 1918, il est affecté à Tours, comme chef du personnel au sein du siège de l'Air Service du Corps expéditionnaire américain, installé à l'époque dans la caserne Beaumont. Il y reste jusqu'en août 1918, date à laquelle il prend le commandement du *3rd Aviation Instruction Center*, école implantée en France à l'ouest d'Issoudun dans le département de l'Indre, commandement qu'il quitte au moment des fêtes de Noël 1918 pour rejoindre Washington. Dans son ouvrage *An explorer in the Air Service* publié en 1920, Hiram Bingham donne une courte description des locaux du Siège de l'Air Service, qui se trouvaient à Tours dans la caserne Beaumont, et du *3rd Aviation Instruction Center* qui, à l'époque, se trouvait être la plus grande école d'aviation du monde.

* Docteur en histoire, membre de la Société Archéologique de Touraine.

Mémoires de l'Académie des Sciences, Arts et Belles-Lettres de Touraine, tome 26, 2013, p. 1-18.

ABSTRACT:
Hiram Bingham (born November, 19, 1875, Honolulu Hawaii – died june 6, 1956, Washington, DC, US), American archaeologist who in 1911 initiated the scientific study of an ancient Inca site Machu Pichu, Peru. Hiram Bingham returned to Machu Pichu in 1914 and 1915 with the support of the National Geographic society. His book *Lost City of the Incas. The study of Machu Pichu and Its Builders* became a bestseller upon its publication in 1948. In 1917 he became an aviator and organized «*The United States Schools of Military Aeronautics*». On the last day of April, 1918, Hiram Bingham was designated as Chief of Personnel of the Air Service AEF Headquarters in Tours, France, located at Beaumont Barracks. He continued until August 23, then commanded the Third Aviation Instruction Center near Issoudun, Indre, France until Christmas 1918 and then returned to Washington. In *An Explorer in the Air Service*, 1920, Hiram Bigham gives a short description of «*Beaumont barracks*» in Tours, and of «*the 3rd Aviation Instruction Center, perhaps better known as "Issoudun… is the largest flying center in the world"*».

HIRAM BINGHAM ET LA DÉCOUVERTE DU MACHU PICCHU

Hiram Bingham est né le 19 novembre 1875 à Honolulu, Hawaii. Son grand-père, également prénommé Hiram, fut le premier missionnaire protestant installé aux îles Hawaii et son père Hiram Jr. fut missionnaire aux îles Gilbert.

Hiram Bingham étudie tout d'abord à l'Université de Yale de 1894 à 1898, puis à l'Université de Californie à Berkeley de 1899 à 1900 et enfin à l'Université de Harvard de 1900 à 1905. Il est ensuite professeur d'histoire et de sciences politiques à l'Université de Harvard, puis à Princeton. Dans le cadre de ses activités d'enseignement à Princeton, Hiram Bingham se rend en novembre 1906 en Amérique du sud pour refaire à dos de mule, le chemin parcouru à travers les Andes au siècle précédent par le «Libertador», Simon Bolivar. À son retour, il publie en 1909 son expédition sous le titre *The Journal of an Expedition Across Venezuela and Colombia*.

Par la suite, en 1909, Hiram Bingham explore, dans les Andes centrales, la vieille route commerciale espagnole reliant Buenos-Aires en Argentine à Lima au Pérou. Il publie en 1911 le récit de son voyage sous le titre : *Across South America*. Suite à un repas d'anciens élèves, Hiram Bingham revient en 1911 au Pérou à la tête d'une véritable expédition scientifique patronnée par l'université de Yale. Selon Hiram Bingham lui-même, la Yale Peruvian Expedition avait trois objectifs : «*l'ascension de la plus haute montagne*

Fig. 1 : Vue générale de Machu Picchu, la Cité Perdue
(Cliché D. Dubant 2010).

Fig. 2 *(à gauche)* : Machu Picchu. Plaque évoquant les cinquante ans de la découverte de Machu Picchu par Hiram Bingham (Cliché D. Dubant 2010). **Fig. 3** *(à droite)* : Machu Picchu. L'une des portes du temple blanc (Cliché D. Dubant 2010).

d'Amérique, la collecte d'un grand nombre de données géologiques et zoologiques et la découverte de la dernière capitale des Incas », Vitcos. L'expédition, qui compte sept membres (Hiram Bingham lui-même, le professeur Isaiah Bowman (géologue-géographe), le professeur Harry Ward Foote de l'Université de Yale (un naturaliste), un camarade de promotion le Dr W.G. Erving (qui sera le médecin de l'expédition), Kai Hendrickson (le topographe), H. L. Tucker (un ingénieur) et Paul B. Lanius (comme assistant), visite et découvre de nombreux sites Incas qui jalonnent la vallée de l'Urubamba.

Le 24 juillet 1911, Hiram Bingham parvient sur le site du Machu Picchu et perçoit immédiatement son caractère exceptionnel (fig. 1). Dès 1912, sous les auspices de l'Université de Yale et de la National Geographic Society de Washington, une nouvelle expédition au Machu Picchu est organisée par Hiram Bingham, en vue d'explorer les ruines de manière approfondie. L'équipe comprend un ostéologue, le Dr George F. Eaton du Peabody Museum de l'Université de Yale, et Elwood C. Erdis, un ingénieur des travaux publics chargé de superviser le dégagement des ruines et les premières fouilles.

Des campagnes complémentaires sont effectuées sur le site en 1914 et 1915. Mais ce n'est qu'après la Première Guerre mondiale que Hiram Bingham publie pour les spécialistes une description très précise et minutieuse des ruines : *Machu Pichu, A Citadel of the Incas* (1930), puis en 1948 c'est la publication pour le grand public de l'ouvrage *Lost City of the Inca. The story of Machu Pichu and its builders*, qui deviendra un best-seller et fera mondialement connaître Hiram Bingham comme l'inventeur du Machu Picchu, c'est-à-dire celui à qui l'on doit la découverte du site (fig. 2 et fig. 3).

HIRAM BINGHAM ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Au moment où la Première Guerre mondiale éclate en Europe, Hiram Bingham commence à s'intéresser à la politique générale. En 1916, il rejoint la Garde Nationale du Connecticut comme Capitaine. En mars 1917, Hiram Bingham décide d'apprendre à piloter à Miami. Le 6 avril 1917, le Congrès américain vote la reconnaissance de l'état de guerre entre les États-Unis et l'Allemagne. De mai 1917 à avril 1918, Hiram Bingham se voit confier au Quartier Général de l'Aviation à Washington, au sein de l'*Air Personnel*

Division, la mission de créer, mettre en place et organiser les Écoles Militaires d'Aviation des États-Unis.

Hiram Bingham rejoint ensuite le Corps Expéditionnaire Américain sur le vieux continent. Dans son ouvrage *An explorer in the Air Service*, publié en 1920, il décrit dans un chapitre intitulé «*Au-delà des mers*» pourquoi et comment il traversa l'Atlantique et arriva en France : «*le 18 février 1918, il y eut un câble du Général Pershing qui contenait le paragraphe suivant : "demandons instamment qu'au moins douze agents administratifs expérimentés et officiers exécutifs soient envoyés en France au cours des six prochaines semaines pour aider à l'organisation et à la formation du personnel de l'Air Service en France, en Angleterre et en Italie"…*

Ma demande fut accueillie favorablement, et après que les douze noms aient été choisis et transmis en France pour approbation, un câble fut reçu ordonnant que les douze soient envoyés immédiatement. On m'a donné mon ordre de mission dans la dernière semaine de mars (1918) et dans la foulée j'effectuai la traversée à bord de l'Aquitania (le RMS Aquitania, un paquebot transatlantique britannique de la Cunard Line)[1].

Nous avons accosté à Liverpool le 11 avril (1918)*, après une traversée assez passionnante dans laquelle nous avons tiré quelque cinquante ou soixante coups dans ce qui était censé être des périscopes… À Liverpool, les enfants dans les rues avaient l'air assez bien nourris. Les dockers ne semblaient pas prendre trop au sérieux la guerre*[2].

Je débarquai au Havre le 14 (en réalité le 15 avril 1918). *La grande majorité d'entre nous consentit docilement à être pris en charge par un lieutenant très poli, qui nous attendait sur place, pour nous transférer via Paris vers Blois. À Paris, les bombardements quotidiens de la Grosse Bertha avaient lieu et causaient l'embouteillage des trains en direction du sud*[3].

Pour finir, toutefois, des ordres arrivèrent pour moi me demandant de rejoindre Tours, qui était à cette époque le siège du Quartier Général du "SOS" : le Service des Approvisionnements, connu également sous le nom de Service des Lignes de Communication ou de l'Arrière»[4].

---

1. BINGHAM, 1920, p. 71 et 72 – libre traduction D. Dubant.
2. BINGHAM, 1920, p. 73 – libre traduction D. Dubant.
3. BINGHAM, 1920, p. 74 – libre traduction D. Dubant.
4. BINGHAM, 1920, p. 77 – libre traduction D. Dubant.

HIRAM BINGHAM À TOURS

Toujours dans le même ouvrage, Hiram Bingham, dans un chapitre intitulé « *Le bureau du personnel à Tours* », évoque sa prise de fonction : « *le dernier jour d'avril 1918* (donc le 30 avril 1918), *j'ai été désigné comme Chef du Personnel de l'Air Service de l'AEF, poste dans lequel je suis resté jusqu'au 23 août de la même année*.

Le Quartier Général de l'Air Service à Tours était situé à la caserne Beaumont, qui avait été édifiée pour la cavalerie française, mais n'avait jamais été occupée, jusqu'à ce qu'elle soit louée par le Corps Expéditionnaire Américain »[5].

Hiram Bingham ajoute quelques pages plus loin : « *pour m'aider dans cette entreprise, il y avait dans le Bureau du Personnel à Tours quelque seize officiers et soixante-quinze hommes de troupe qui agissaient comme employés de bureau… Tous ont travaillé avec une inlassable énergie pour réaliser le programme prévu* ».

Parmi les difficultés, certaines étaient dues au manque de matériel de bureau approprié et à la pénurie de sténographes efficaces. Il est à peine nécessaire d'en parler, car cette situation n'était en aucune façon limitée à notre bureau, mais était à peu près similaire au sein de tout l'AEF. Ce fut un plaisir de voir comment chacun s'efforçait de surmonter tous les obstacles. Une mention plus particulière doit être faite concernant : le capitaine Cleveland Cobb, qui veillait avec minutie aux moindres détails dans la Section des Officiers, cela permettait d'atteindre un niveau d'efficacité élevé ; le capitaine Hamilton Hadley, dont la familiarité approfondie avec les règlements militaires et les questions de hiérarchie huilait les rouages de nos relations avec les autres branches du service ; le lieutenant Walter Tufts, dont la courtoisie et le tact dans ses rapports avec les visiteurs inquiets permettaient au bureau de fonctionner en toute tranquillité avec un minimum d'interruptions, ainsi que le *Master Signal Electrician* (le chef électricien) Walter Buchanan, dont la longue expérience dans le traitement des dossiers et des fichiers a rendu possible le bon fonctionnement de toute la mécanique dont un Bureau du Personnel dépend en grande partie pour son efficacité.

---

5. BINGHAM, 1920, p. 92 et 93 – libre traduction D. Dubant.

«Dans mon nouveau poste, j'ai eu l'occasion d'apprendre beaucoup sur le type de personnel présent dans nos escadrilles. Le personnel enrôlé à l'Air Service était d'un dévouement remarquable pour remplir ses missions.

Malgré de nombreuses difficultés, les hommes qui s'étaient enrôlés ont toujours accepté les affectations désagréables et effectué régulièrement des tâches sans tenir compte des horaires inhabituels, ce qui fut extrêmement louable. Beaucoup d'entre eux venaient de métiers bien payés et un grand nombre s'étaient enrôlés dans l'espoir de pouvoir voler.

Aussi la façon dont ils firent leur travail et acceptèrent toutes ces obligations fut fort appréciable… Je crois que les choses se seraient encore mieux passées si nous avions adopté une démarche selon laquelle les hommes qui s'étaient engagés au-dessus du grade de Caporal auraient pu être candidats pour des responsabilités au sein du personnel au sol… Il est regrettable que tant de postes d'adjudants, d'officiers de l'Approvisionnement, d'officiers du Génie aient été attribués à des hommes sans réelle expérience militaire. Réserver un grand nombre de ces postes à des candidats qui s'étaient enrôlés aurait fourni une motivation supplémentaire et stimulé la concurrence. Comme on pouvait s'y attendre, cependant, nos mécaniciens enrôlés montraient fréquemment une remarquable ingéniosité et inventivité. Certains efforts furent faits pour se procurer auprès du personnel enrôlé des descriptions et des dessins de leur invention»[6].

L'HISTOIRE DE L'ÉTAT-MAJOR DU CHEF DE L'*AIR SERVICE* À TOURS

L'un des dossiers de l'*History of American Expeditionary Forces Air Services* 1917-1919, compilation réalisée par Edgard Gorrell, comporte un chapitre intitulé «*L'histoire de l'État-Major de l'Air Service à Tours*» :

«*L'État-Major du Chef de l'Air Service de l'American Expeditionary Forces fut établi à Tours en février 1918, suite à une instruction du Commandant en Chef du 15 février* (1918). *Tours présentait l'avantage d'une position particulièrement centrale pour les activités d'approvisionnement de l'AEF et était proche de nombreux centres qui contribuaient au support des unités au front.*

6. BINGHAM, 1920, p. 97, 98, 100 et 101 – libre traduction D. Dubant.

Le déplacement des bureaux du CAS (*Chief of Air Service* – le Chef de l'Air Service) *depuis le Quartier Général* (qui se trouvait à l'époque à Chaumont en Haute-Marne) *vers Tours* (en Indre-et-Loire) *fut accompli le 17 février* (1918). *Deux jours plus tard les nouveaux bureaux étaient opérationnels dans la Caserne Marescot* (fig. 4), *sous l'autorité du Brigadier Général* (Général de Brigade) *Benjamen D. Foulois qui, à l'époque, était le chef de l'Air Service. La Caserne Marescot était un groupe de bâtiments français situés près de la Loire. C'est là que les bureaux exécutifs de l'Air Service s'installèrent assurant eux mêmes leur installation. L'état miteux et vieillot des installations qu'il trouvèrent sur place entama le moral tout autant que les lumières blafardes, le réseau électrique archaïque, les murs jaunis et les tapis poussiéreux qui n'avaient jamais été retirés des sols. De plus, au début, l'Air Service était considérablement à l'étroit à Marescot et les officiers ayant en charge la photographie, ne disposant que d'une pièce avec à l'intérieur un bureau, furent obligés de louer une pièce en centre ville.*

La période d'occupation à Marescot fut relativement courte, environ un mois, et le 12 mars 1918 l'État-Major de l'Air Service fut transférré à la

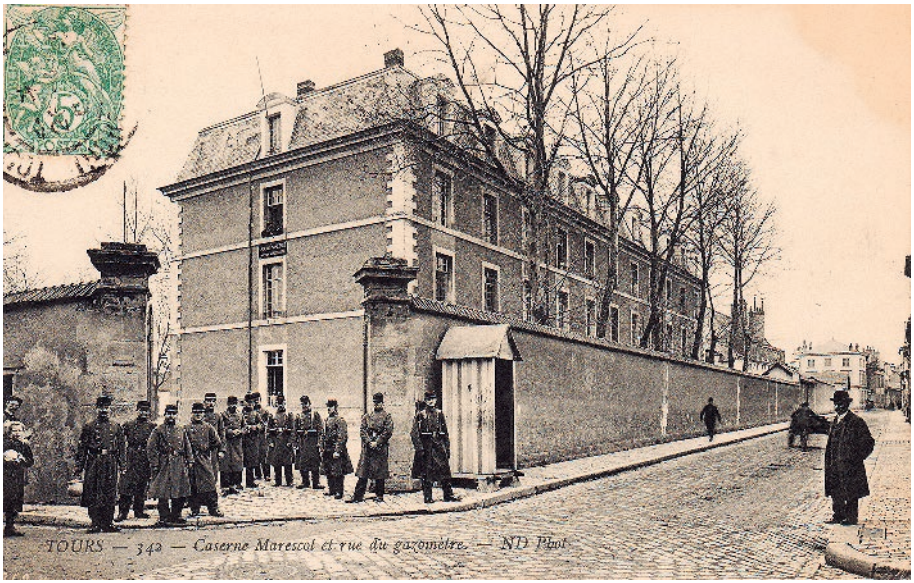

Fig. 4 : La caserne Marescot à Tours (Coll. D Dubant).

Caserne Beaumont, qui convenait mieux aux besoins des différentes sections dont les effectifs étaient en croissance constante. La Caserne Beaumont initialement prévue pour la Cavalerie française, était neuve, constituée d'une série de bâtiments récents, et offrait de nombreuses possibilités d'installations de bureaux pour les diverses sections et divisions. Elle avait été achevée par les Français en novembre 1917 et fut pendant quelques temps occupée par des unités de l'Air Service et des Cadets.

L'emplacement de Tours devint ainsi le centre administratif de l'État-Major de l'Air Service. Quelques bureaux furent répartis entre les casernements "B" et "C", deux des trois bâtiments en pierre qui se situaient au milieu de l'enceinte et le château qui se tenait dans un angle. Au printemps (1918) *quelques bureaux complémentaires furent créées en plus de ceux du CAS* (de ceux du chef de l'Air Service) *: une salle des câbles, une section entraînement, une section personnel, une section transport résultat de la réorganisation du 1er mai 1918, une section approvisionnement qui avait été créée en mai à Paris sous les ordres du Col. Dunwoody, une section ballon, une section information, une section radio et une section photographie.*

Le 24 mai 1918, le Brigadier Général (général de Brigade) *Mason M. Patrick fut nommé chef de l'Air Service, prenant ainsi la succession du Général de B. D. Foulois qui quitta Tours le 2 juin* (1918) *pour une affectation en zone avancée à Colombey-les-Belles* (Meurthe-et-Moselle). *Le Brigadier Général Patrick fut promu au rang de Major Général* (général de Division) *et assuma son commandement àvec ce nouveau grade à partir du 12 juillet 1918. Le Col. H.-C. Whitehead fut l'assistant du chef de l'Air Service à Tours, du jour de son arrivée du Quartier Général, le 17 février 1918, et ceci jusqu'au 18 octobre 1918, quand il quitta Tours pour l'État-Major Général, afin d'y assurer les nouvelles fonctions de chef du Personnel de l'Air Service. Au même moment, le chef de l'Air Service déplaca sont État-Major à Paris. Le Général Foulois retourna à Tours, revenant de la zone de l'avant, le 22 octobre 1918 et assuma la charge d'assistant du Chef de l'Air Service, fonction qu'il occupa au moins jusqu'au 31 janvier 1919.*

Le travail à Tours était différent de celui des autres bureaux, en cela qu'à compter du 24 mai 1918, date à partir de laquelle le Général Patrick assuma la charge de l'Air Service, tous les sujets relevant de la politique générale furent élaborés sur place et ensuite diffusés à l'ensemble de l'Air

Service AEF, sous la forme de notes de procédures portant des numéros d'ordre.

Après le départ du Chef de l'Air Service pour Paris, le 18 octobre 1918, la même procédure fut suivie à l'exception des décisions d'ordre politique et des consignes qui étaient prises et rédigées à Paris, puis envoyées à Tours pour diffusion. Le bureau de Tours suivait également tous les sujets d'ordre administratif, toutes les questions de programmation, toutes les décisions relatives aux sujets importants ou de nature générale qui ne relevaient pas d'une section ou d'un département de l'Air Service en particulier. La gestion des fichiers était assurée avec succès par ce bureau à l'aide d'un système de classement reposant sur les chiffres décimaux. La manière de communiquer entre les différentes sections et sous-sections à Tours s'effectuait verbalement ou par des notes de procédure rédigées, c'était la volonté du Chef de l'Air Service de ne pas utiliser de correspondance formelle entre les différentes sections présentes sur place.

Les effectifs du bureau du chef de l'Air Service à Tours étaient dirigés par l'assistant du chef de l'Air Service. Outre le chef de l'Air Service et de son assistant, il y avait usuellement environ trois officiers juniors, des soldats et des employés civils. Les soldats et les civils variaient en nombre, mais quelle que soit la période leur effectif n'a jamais exédé la vingtaine.

L'accroissement général de l'Air Service durant cette période entraina un accroissement graduel de l'effectif de l'État-Major. En addition des différentes constructions réalisées par la troupe sur place, un laboratoire photographique fut construit en mai-juin 1918 et opéra sous les ordres de la section photographique.

L'ancienne division construction de la section approvisionnement, nouvellement créée sous le dénomination Design & projects division (la division conception et projets), *avait elle aussi ses bureaux à Tours et rendait compte directement au CAS* (au chef de l'Air Service).

Le transfert de la Section Approvisionnement à Paris et son regroupement avec la section technique, sous les ordres du Col. Dunwoody, impliqua la création à Tours d'une branche du bureau de l'approvisionnement. Celle-ci était sous la responsabilité de l'assistant du chef de l'approvisionnement. La principale fonction de ce dernier était de servir d'officier de liaison pour le chef de l'approvisonnement afin de suivre les relations entre les entreprises, le bureau de Tours, le chef de l'Air Service, l'administration du personnel, le

service des approvisionnements et les différents chefs de section de l'Air Service. Toute la planification de l'approvisionnement de l'Air Service à partir des États-Unis était préparée par ce bureau. Tous les câbles de la Section Approvisionnement étaient rédigés et classés également par ce bureau. L'assistant du chef de l'approvisionnement, ainsi que les membres de son équipe validaient toutes les commandes établies par l'Air Service, à partir du moment où elles concernaient l'État-Major de Tours ou le Second Aviation Instruction Center. Le Dépôt d'approvisionnement n° 2, situé sur place (c'est-à-dire à Tours)*, était également sous la responsabilité de l'assistant du chef de l'approvionnement, de même que le bureau des remboursements, l'imprimerie et le bureau de transport* (une survivance de la section transport qui avait été incorporée à l'approvisionnement en juin 1918 et transférée à Paris le 2 juillet 1918)*, afin d'être plus en relation avec les activités, là-bas, de la Section approvisionnement).*

Toutes les autres Divisions de l'Air Service restèrent à la Caserne Beaumont jusqu'à la fin de l'année 1918, sauf la Gestion du Personnel dont l'antenne créée à Paris maintenait une permanence à l'État-Major (c'est-à-dire à Tours).

La Section Radio fut transférée dans le bureau de la Baraque 66 à Tours, en octobre (1918)*, pour raison d'amalgame des activités radio avec le Signal Corps et la division conception et projets qui, après la signature de l'armistice, avaient été transférées à Paris auprès du chef de l'Air Service, les relations avec les missions françaises et britanniques étant assurées en permanence par cet État-Major.*

Concernant les activités de la Section Personnel pendant cette période, le suivi en fut assuré par le Maj. Phelps Hewberry, qui fut l'assistant du chef du Personnel pendant le dernier été et le resta jusqu'à la fin.

Bien qu'il ait été reconnu que ce déplacement des bureaux de l'Air Service était une nécessité au vu des circonstances, celui-ci généra cependant beaucoup d'efforts inutiles et rallongea le temps d'acheminement entre les différentes sections de l'Air Service. Dans quelques cas, les correspondances qui demandaient une décision rapide devaient passer par Paris, Chaumont, puis Tours et revenir à Paris avant que toute décision définitive ne puisse être prise. Même des décisions plus ou moins routinières qui devaient être réglées rapidement, tels que des affectations d'officiers, des ordres de missions et des changements de statuts furent largement retardées à cause du changement de lieu.

L'activité de la Section Personnel concernant les dossiers individuels au sein de l'AEF était handicapée par ce parcours approximatif en triangle de 750 kilomètres entre Tours, Chaumont et Paris »[7].

LE GÉNÉRAL PERSHING À TOURS LE 29 JUILLET 1918

Le général Pershing dans ses souvenirs de guerre évoque une visite à Tours le 29 juillet 1918 : « *Le Chef d'État-Major, le Général Harbord et moi, nous entreprîmes cette tournée d'inspection pour voir de nos yeux et directement l'état des SOS. Il s'agissait également de procéder à des mutations dans le personnel et de perfectionner les méthodes de façon à être en mesure d'accomplir cette tâche énorme : recevoir, entretenir et transporter les troupes et les approvisionnements que comportait le programme élargi que nous avions entrepris d'exécuter* (effectifs totaux de l'AEF au 31 juillet : 54 224 officiers, 1 114 838 enrôlés).

Notre premier arrêt fut à Tours, le 29 (juillet 1918). *Tours était le siège des États-Majors des SOS. Il y avait là une importante garnison américaine : 2 400 officiers et 4 360 hommes. C'était devenu le centre d'une grande activité. Après avoir été salués par le préfet, le maire et le commandant français de la place, nous gagnâmes le QG du Général Kernan pour conférer avec les chefs des différents services.*

Le Brigadier Général Ireland, représentant le Service Médical, déclara que, malgré l'insuffisance de personnel, ses services fonctionnaient de façon satisfaisante et qu'il avait alors 59 000 lits dans les divers hôpitaux échelonnés entre les ports et le front. Pour le moment, il était en mesure de faire face à tous les besoins normaux ; mais, dans l'avenir, on aurait besoin d'un plus grand nombre de locaux pour y installer des hôpitaux. Bien que nous eussions, en divers points, beaucoup de nouvelles constructions en cours, j'avais déjà demandé au ministre de la Guerre de nous attribuer d'autres locaux.

Le Général Jadwin, chef des Services de Constructions, rendit compte de progrès satisfaisants, bien qu'il eût manqué de matériaux avant que nos propres scieries eussent atteint leur plein rendement.

---

7. GORREL, 1919, serie A, vol. 1, p. 155-157 – libre traduction Didier Dubant.

Le directeur de l'Intendance, le Brigadier Général Rogers, exposa brièvement que les quantités disponibles de vivres et de vêtements suffisaient aux besoins immédiats de l'armée. Ses services avaient accumulé dans divers magasins et ports de base 45 000 000 de rations, soit environ 90 000 tonnes, c'est-à-dire 40 jours de vivres pour l'armée.

Le Service des Transports automobiles, sous la direction du Brigadier Général Meriwether Walker, avait une activité en plein développement, mais trouvait difficilement des chauffeurs et des mécaniciens formés. Il n'y avait guère actuellement – arrivés en France – que la moitié environ des automobiles et camions indispensables aux services des approvisionnements.

Le directeur de l'Aviation, le Brigadier Général (général de Brigade) *Patrick, rendit compte que, bien que nos avions arrivassent en nombre croissant, nous étions encore très en dessous des prévisions et que nous continuions donc à dépendre des français. Nous n'avions sur le front que le tiers des escadrilles projetées. De l'avis de l'Air Service, nos moteurs Liberty avaient affirmé leur supériorité et on estimait alors qu'on pourrait sans tarder pourvoir à nos besoins et à ceux de nos alliés.*

Le Brigadier Général C. B. Wheeler, directeur de l'Artillerie (qui avait succédé au Brigadier Général Williams), *dit que les armes automatiques arrivaient régulièrement. Jusqu'à présent, on n'avait pas reçu de canons d'Amérique et nous serions vraisemblablement obligés de recourir à nos alliés pour notre programme élargi. On prévoyait cependant que les Français ne pourraient produire suffisamment de canons pour leur armée et la nôtre. Le programme poudre et explosifs répondait à nos besoins, mais le manque d'acier retardait la fabrication des munitions d'artillerie, qui avaient également été laissées aux Français.*

Un certain nombre de femmes anglaises appartenant au "Women's Auxiliary Army Corps" nous étaient prêtées par leur Gouvernement pour donner leur concours aux œuvres religieuses. Les 250 femmes établies à Tours occupaient des baraquements provisoires propres et confortables et elles eurent en se présentant une allure très militaire. Une cinquantaine d'entre elles étaient à ce moment malades dans leurs logements et je donnai des ordres pour qu'elles fussent soignées à notre hôpital. Nous eûmes avec nous en France jusqu'à 5 000 environ de ces dames anglaises. Elles nous rendirent de réels et précieux services et libérèrent ainsi pour d'autres travaux un nombre d'hommes équivalent.

L'hôpital de base de Tours était rempli d'hommes qui avaient été blessés dans les récents engagements. Ils recevaient les soins éclairés de médecins et d'infirmières particulièrmeent capables. Je causai avec nos malades, leur dis combien le pays appréciait leur valeur et les assurai qu'on n'épargnerait rien pour hâter leur guérison.

Le Centre d'Instruction des Observateurs d'Aviation nous donna une impression des plus favorables. Je dis quelques mots, sur l'importance de leur tâche, à la compagnie des mécaniciens, qui avait vraiment fort bon air…

À la fin de cette inspection, Boyd et moi, au cours d'une promenade, visitâmes par hasard la charmante vieille pension où j'avais, en 1908, passé deux mois heureux avec ma famille. Le beau jardin, les arbres aux épaisses frondaisons, la balançoire, les tas de sable des enfants : tout était resté comme jadis ; mais la maison avait changé de propriétaire ; plus personne qui me reconnut !

En allant reprendre mon train, je m'arrêtai aux baraquements de l'YMCA. Je trouvai là un grand nombre d'hommes qui, ayant achevé leur journée de travail, étaient venus pour lire et profiter des distractions que leurs compatriotes, par l'intermédiaire de l'YMCA, fournissaient si généreusement à nos troupes d'Outre-Océan »[8].

HIRAM BINGHAM EN BAS-BERRY

Après Tours, Hiram Bingham se voit confier de la fin août 1918 jusqu'à Noël 1918 le commandement, avec le grade de lieutenant-colonel, du *Third Aviation Instruction Center* de l'AEF (la troisième école d'aviation du Corps expéditionnaire américain). L'école se situe dans le département de l'Indre, à l'ouest de la ville d'Issoudun où elle a été implantée dès le mois d'août 1917 (le 24 septembre 1917, environ mille militaires américains stationnent au Camp Principal, et l'effectif des prisonniers de guerre engagés dans les travaux de construction est d'environ six cents hommes[9].

---

8. PERSHING, 1931, p. 165 à 168.

9. Source Gorrell 1919 – History of the American Expeditionary Forces Air Service 1917-1919, National Archives, Serie G, volume 9, p. 37-38.

Fig. 5 : Le terrain d'aviation de Tours en 1918 (cliché Archives municipales de Tours).

En Indre-et-Loire, l'école d'aviation française de Tours, implantée en 1915 à Parcay-Meslay, est transférée intégralement le 1er novembre 1917 aux américains qui y créent le *Second Aviation Instruction Center* de l'AEF (la deuxième École d'Aviation du Corps expéditionnaire américain) dont l'objectif initial devait être l'entraînement à l'observation (fig. 5). En réalité, le site est utilisé immédiatement comme école d'entraînement préliminaire pour les pilotes que le «*Third Aviation Instruction Center*» n'était pas encore prêt à recevoir[10].

Quant aux autres centres : le *First Aviation Instruction Center* correspondait aux mécaniciens américains répartis entre les différentes usines d'aviation françaises situées en région parisienne ; le *Fourth Aviation Instruction Center*, c'était Avord, une école du département du Cher partagée avec les Français ; le *Fifth Aviation School* concernait les mécaniciens regroupés à Bron dans le Rhône ; le *Sixth Aviation Instruction Center* se trouvait à Pau associé à une école française d'aviation et le *Seventh Aviation Instruction Center* à

10. Source Gorrell 1919 – *History of the American Expeditionary Forces Air Service 1917-1919*, National Archives, Serie A, volume 29, p. 129.

Clermont-Ferrand dans le Puy-de-Dôme, était l'école de formation au bombardement[11].

Le premier contact de Hiram Bingham avec ce qu'il dénommait en le francisant légèrement le *Third Aviation Instruction Centre* remontait au mois de mai 1918 et avait été assez favorable : « *ce fut ma bonne fortune de découvrir Issoudun pour la première fois d'une altitude d'environ dix mille pieds* (3048 mètres). *En mai* (1918)*, le Major Spatz, avait bien voulu m'y amener par les airs depuis Tours… Assis pour la première fois de ma vie sur le siège avant d'un petit Nieuport, j'ai beaucoup apprécié cette première vision de la campagne française depuis les airs* »[12].

Lorsque les combats cessent le 11 novembre 1918, à force de travail le *Third Aviation Instruction Center* est tout simplement devenu la plus grande école d'aviation du monde[13].

Le sacrifice américain à l'école fut en effet loin d'être négligeable : 170 Américains et une nurse perdirent en effet la vie de 1917 à 1919 sur les terrains du *Third Aviation Instruction Center*. La mémoire de ce sacrifice subsiste encore de nos jours à travers un obélisque édifié au moment du départ des Américains à côté des bâtiments du domaine de Volvault. Cet obélisque porte les noms des 171 personnes, ainsi que la double inscription suivante :

> *" IN MEMORY OF THOSE WHO HAVE GIVEN THEIR LIVES FOR THE CAUSE 1917-1918-1919 – THIRD AVIATION INSTRUCTION CENTER AMERICAN EXPEDITIONARY FORCES",*
> *« EN MÉMOIRE DE CEUX QUI ONT DONNÉ LEUR VIE – POUR LA LIBERTÉ 1917-1918-1919 – 3e ÉCOLE D'AVIATION – FORCES EXPÉDITIONNAIRES AMÉRICAINES ».*

Fin 1918, Hiram Bingham est affecté aux États-Unis. Dans *Plane News*, le journal interne de la Base, voici le message d'adieux qu'il adresse à ses hommes : « *Aux officiers et hommes du troisième AIC. Le travail magnifique*

---

11. Source Gorrell 1919 – History of the American Expeditionary Forces Air Service 1917-1919, National Archives, Serie M, volume 39, p. 28 et 29.

12. BINGHAM, 1920, p. 119 – libre traduction D. Dubant.

13. Source Gorrell 1919 – History of the American Expeditionary Forces Air Service 1917-1919, National Archives, Serie G, volume 9, p. 7.

et l'excellent esprit d'équipe qui ont caractérisé mon commandement furent le résultat de votre ardent désir que l'American Air Service réussisse au mieux. Les "gens à la maison" ont toujours eu la plus grande foi dans l'Aviation Américaine, en ayant comme fierté le fait que les premiers avions ont été, avec succès, construits et pilotés en Amérique. Ils désiraient, avant tout, surpasser l'Allemagne dans les airs. Nous avons des preuves que l'Allemagne commençait à l'admettre et que le fait qu'elle était disposée à accepter les conditions sévères de l'armistice était en partie dû à la reconnaissance du succès de nos aviateurs. Vous devez avoir la plus grande satisfaction d'avoir pris une part active dans la victoire. Alors que la guerre a été gagnée par le travail de tous ceux qui de tout cœur se sont donnés à la cause de leur pays et qui étaient prêts à mourir face à l'Allemagne, il ne fut pas donné à beaucoup d'hommes, en dehors des tranchées de première ligne, d'avoir une part plus active que celle que vous avez eue dans la victoire sur le Hun.

Je vous souhaite à tous un Joyeux Noël et une Bonne Année.

HIRAM BINGHAM, Lieut.-Col., Air Service »[14].

RETOUR AUX ÉTATS-UNIS

Après avoir traversé l'Océan Atlantique dans l'autre sens, Hiram Bingham rejoint le Quartier Général de l'Aviation à Washington, où il reste jusqu'en mars 1919. Il reprend ensuite une carrière politique. Devenu Gouverneur du Connecticut de 1922 à 1924, Hiram Bingham rejoint ensuite directement, en tant que Républicain, le Sénat suite à la vacance laissée par le décès du Sénateur Franck B. Brandegee. Réélu en 1926 à ce poste, il l'occupe jusqu'en 1933. On le surnommait « *le Sénateur volant* ».

Hiram Bingham décède à Washington DC, le 6 juin 1956, âgé de 80 ans. Depuis, sa dépouille mortelle repose au Cimetière National de Arlington. Sa pierre tombale porte l'inscription suivante : « *HIRAM BINGHAM LIEUTENANT COLONEL UNITED STATES ARMY 1875-1956 HIS WIFE SUZANNE CARROLL BINGHAM 1889-1962* ».

14. *Plane News* du 28 décembre 1918 – libre traduction D. Dubant.

BIBLIOGRAPHIE

Presse locale

Le journal d'Issoudun du jeudi 7 novembre 1918, page 2, et du jeudi 13 avril 1922, p. 4.

Le Journal du département de l'Indre du lundi 15 décembre 1919, p. 1.

Plane News, du 28 décembre 1918.

Internet

Hiram Bingham Minnesota State University, Mankato http://www.mnsu.edu/emuseum/information/biography/abcde/bingha-hiram.html

http://www.arlingtoncemetery.net/hbingham.htm

Études et travaux

BINGHAM (H.) (1909). *The Journal of an Expedition Across Venezuela and Colombia 1906-1907; an exploration of the route of Bolivar's celebrated march of 1819 and of the battle-fields of Boyacà and Carabobo*, New Haven Conn Yale Pub Association.

BINGHAM (H.) (1911). *Across South America: An account of a Journey from Buenos Aires to Lima*, Boston.

BINGHAM (H.) (1920). *An explorer in the Air Service* (un explorateur dans l'*Air Service*), à l'époque Lieutenant-Colonel de l'Air Service, USA New Haven. Yale University Press, Londres, I Humphrey Milford Oxford University Press, Copyright, 1920, par Yale University Press.

BINGHAM (H.) (1930). *Machu Pichu, A Citadel of the Incas*, National Geographic Society, Yale University Press.

BINGHAM (H.) (1948). *Lost City of the Inca. The story of Machu Picchu and its builders*, Duell, Sloan and Pearce.

GORRELL (E.) (1919). *History of the American Expeditionary Forces Air Service 1917-1919*, National Archives Serie A volume 29.

GORRELL (E.) (1919). *History of the American Expeditionary Forces Air Service 1917-1919*, National Archives Serie G volume 9.

PERSHING (Général J. J.) (1931). *Mes souvenirs de guerre* (traduction du Colonel Ch. Jacob), tome II, Paris, Librairie Plon.