

de Williams, 'Nous avons dû passer presque toute la journée à recueillir des prisonniers.'²⁰

Vers la fin de l'année, les hostilités sur le Front italien et sur le Front macédonien consistaient surtout en opérations aériennes. Les Forces aériennes alliées finirent par établir une certaine supériorité sur l'un et l'autre théâtre d'opérations. En Macédoine, en raison du nombre relativement restreint des appareils en service, la guerre aérienne avait plutôt l'allure d'une série de duels aériens. Parmi ceux qui prirent la vedette dans ces combats, signalons A.G. Goulding qui pilotait un Nieuport 17, obtenu des Français, plutôt qu'un des SE5a que l'on commençait alors à mettre en circulation. Le 5 janvier 1918, en effectuant une patrouille offensive à une altitude de 12 000 pieds au-dessus de Seres, et le soleil dans le dos, il rencontra un Albatros D-III. Il n'avait tiré qu'un seul coup quand sa mitrailleuse s'enraya. Heureusement pour lui, son adversaire, qui avait déjà amorcé une esquive, décida de déguerpir. Au cours d'une autre patrouille, plus tard le même mois, il aperçut un DFW Aviatik qui tentait de faire une reconnaissance du front du XVI^e Corps d'armée. Se portant de nouveau à l'attaque, le soleil dans le dos, Goulding eut, cette fois, le temps de vider deux chargeurs de 150 balles avant que sa mitrailleuse ne s'enraye. L'Aviatik, cependant, avait été forcé d'atterrir par un SE5a et il fut ensuite bombardé au sol. Goulding partagea le crédit de cette victoire et, plus tard, il reçut la MC pour cet exploit et pour 'la grande détermination et la bravoure dont il avait fait preuve en plusieurs circonstances.' En mars, Goulding, qui pilotait alors un SE5a, réussit, avec l'aide d'un autre appareil, à capturer intact un autre Aviatik dont l'observateur avait agité un mouchoir blanc pour indiquer qu'il se rendait. Les deux pilotes de chasse l'ayant forcé à atterrir dans un champ découvert vinrent se poser à côté de lui et capturèrent tous les membres de l'équipage.²¹

D'autres Canadiens arrivèrent en Macédoine durant l'hiver, mais généralement pour de brefs séjours. Signalons entre autres: le capitaine G.B. Brawley, de Toronto, les lieutenants H.M. Jennings, de Hagersville (Ont.), C.D.B. Green, d'Oakville (Ont.), J.P. Cavers, de Toronto, A.M. Pearson, du Manitoba, et trois autres qui ont mérité la DFC avant la fin des hostilités: le capitaine G.G. Bell, d'Ottawa, ainsi que les lieutenants Walter Ridley, de la Colombie-Britannique, et cet autre de Toronto, portant le nom pour le moins insolite de 'Arthur Eyquem de Montaigne Jarvis,' mais répondant généralement au sobriquet de 'Jock.' Ces derniers, avec Goulding, devinrent membres d'une nouvelle unité de la RAF, la 150^e Escadrille, formée le 1^{er} avril 1918, à même les sections 'A' des 17^e et 47^e Escadrilles. La 150^e Escadrille se vit confier les interventions de chasse, tandis que les escadrilles mères, dégagées de ces responsabilités, effectuaient des sorties pour le corps d'armée ainsi que des missions éloignées de reconnaissance et de bombardement. La nouvelle escadrille participa à de nombreuses opérations. Au cours des mois d'avril et mai, les pilotes furent souvent appelés à prendre en chasse des patrouilles ennemis et les rapports semblent indiquer qu'ils abattirent un bon nombre d'appareils. Le 28 mai, Goulding partagea sa septième victoire. Il avait attaqué un DFW, à une portée de 20 verges, et avait tiré environ deux cents balles de ses deux mitrailleuses, quand celles-ci s'enrayèrent; obligé de se dégager, c'est un autre pilote qui eut raison de l'aviateur allemand.²² Le 1^{er} juin, deux avions

ennemis tombèrent sous les balles de Bell et de Green qui avaient réussi à se défendre contre une douzaine d'assaillants. Bell raconte l'incident en ces termes:

Alors qu'ils escortaient un raid de bombardement contre CESTOVO, le capitaine Bell et le lieutenant Green, qui pilotaient des SE5a, furent attaqués par douze appareils ennemis au-dessus de CASANDULE. Un long combat s'ensuivit. Devant moi, un avion ennemi (Siemens Schuckert) fit un virage à la Immelman. Je tirai à bout portant. Il éclata en flammes. Deux avions ennemis plongèrent alors vers moi, de l'arrière. Après un brusque virage à droite, je vis le lieutenant Green plonger vers l'un d'eux qui, désemparé, se renversa et alla s'écraser au sol. Nous fûmes attaqués sans relâche, mais nous parvinmes à repousser les appareils ennemis jusqu'à ce que nos bombardiers atteignent nos lignes. Comme j'éprouvai une panne de moteur et que ma mitrailleuse s'enraya, nous regagnâmes nos formations en menant un combat défensif.²³

Le 12 juin, Green et trois autres pilotes, qui escortaient un raid de bombardement, furent attaqués par quatre appareils ennemis. Green tira une courte rafale sur un des avions qui alla s'écraser dans un champ, sur la rive ouest du fleuve Vardar. Il attaqua ensuite un deuxième avion et en endommagea le moteur. Peu après, cet avion s'écrasa au sol où on le vit brûler. Trois jours plus tard, Green, Goulding, Bell et un quatrième pilote, en mission de reconnaissance offensive, furent attaqués par huit Albatros D.V; Green en abattit un, près de Smokvica, tandis que Goulding obtint sa huitième victoire avec l'aide de Bell. Le 20 juin 1918, Green atteignit un autre appareil qui s'abattit en flammes près de Palmis et, le 23 juin, Bell en abattit un autre près de Kalateppe, avec l'aide de Brawley. Cinq jours plus tard, en escortant une mission de reconnaissance photographique au-dessus de Paljorka et de Furka, Green s'en prit à un appareil ennemi, le pourchassa de 9 000 à 1 000 pieds d'altitude et le vit s'écraser au sud-ouest de Furka. En tout, treize avions ennemis furent détruits ou mis hors de combat, tandis que les Britanniques n'en perdaient qu'un, avec son pilote, le lieutenant D.L. Graham dont l'appareil, atteint par la DCA, s'abattit en flammes. Graham, de même que Jennings, était demeuré à la 47^e Escadrille pour accomplir des missions moins spectaculaires, mais tout de même essentielles, telles que la reconnaissance, le bombardement et le repérage de l'artillerie. Jennings fut muté à la 150^e Escadrille, au mois d'août.²⁴

Escortés par les excellents appareils de combat de la 150^e Escadrille, les deux escadrilles de corps d'armée poursuivirent leurs missions de reconnaissance et de bombardement, presque sans opposition. Leurs bombardements devinrent beaucoup plus efficaces en août et en septembre, lorsque chacune d'elles fut dotée d'une section de DH9, un an après que le général Milne en eut fait la demande. Entre-temps, les pilotes de ces sections de protection inscrivaient constamment de nouvelles victoires à leur tableau de chasse (appareils ennemis abattus ou forcés d'atterrir) en effectuant des patrouilles offensives ou d'escorte. Le 26 juillet, Jarvis remporta deux victoires en moins de trois heures. Au retour d'une mission

* R.P.A. Crisp, de Hamilton (Ont.) et B.M. Murray, de Foxwarren (Man.), arrivèrent au cours de l'été de 1918. Le premier fut affecté à la 47^e Escadrille et l'autre, à la 17^e Escadrille.

d'escorte au-dessus de Kalinova, vers 1000 heures, il prit en chasse un avion qui venait d'engager le combat avec un de ses ailiers. Comme l'appareil ennemi s'éloignait rapidement, Jarvis 'tira une autre rafale dans sa direction' et l'avion allemand, ayant piqué du nez, alla s'écraser au sud-est de Cerniste. Ce même après-midi, au cours d'une patrouille au-dessus d'Orlyak, Jennings ouvrit le feu, presque à bout portant, sur un biplace DFW. L'appareil ennemi se mit à tourner en rond tandis que la toile, sur le dessus de son aile gauche, s'arrachait par lambeaux; il alla s'écraser au sud d'Elisan. Le pilote et l'observateur furent faits prisonniers.²⁵

Le 3 septembre, comme il escortait un avion de reconnaissance en mission photographique, près du lac Doiran, Cavers fut attaqué par six appareils ennemis. Il réussit un amerrissage en catastrophe sur le lac, mais il fut blessé mortellement par le feu ennemi, pendant qu'il s'éloignait des débris de son avion, pour gagner la rive à la nage. Ridley et les autres membres de sa section qui, à bord de leurs SE5a, venaient justement d'escorter des bombardiers, avaient été témoins des dernières péripéties du combat de Cavers. Aidés de deux Camels, qui se trouvaient dans les parages, ils prirent en chasse ceux qui venaient de tuer leur camarade. Quatre appareils ennemis furent détruits, dont l'un par Ridley, à l'issue d'un combat général qui débute à 13 000 pieds et se termina à quelques douzaines de pieds au-dessus du sol.²⁶

En Italie, les opérations aériennes se déroulèrent à peu près de la même façon, mais sur une plus grande échelle. Au début de janvier 1918, le QG de la VII^e Brigade émit de nouvelles directives à la 14^e Escadre au sujet des patrouilles offensives. Les escadrilles reçurent l'ordre de fournir, chaque jour, quatre patrouilles de quatre à six avions, dans chacun des trois secteurs désignés Ouest, Centre et Est. La patrouille du secteur Ouest devait couvrir la région allant d'Asiago au mont Grappa, aux heures de plus grande activité; le territoire de la patrouille de la région du Centre, devant le front britannique, s'étendait de Valdobbiane jusqu'à Pieve di Soligo et de Farra de Soligo à Conegliano; le territoire de la patrouille de l'Est allait d'un point situé entre Conegliano et Ceggia jusqu'à l'embouchure du Piave, au sud. En outre, une section de six appareils fut chargée des missions d'escorte qui pouvaient s'imposer. Les directives précisait que, dorénavant, les appareils affectés à l'artillerie ou aux opérations de photographie ou de reconnaissance, dans les régions de corps d'armée, ne bénéficieraient plus de protection immédiate et qu'il n'y aurait plus d'escadrilles de chasse affectées en permanence à certaines patrouilles, mais qu'elles se succéderaient en rotation, normalement de deux heures en deux heures.²⁷ En somme, selon ces dispositions, le RFC assumait une part de responsabilité dans l'organisation des patrouilles de chasse au-dessus d'une partie importante du Front italien, d'Asiago à l'Adriatique, en plus de son rôle normal d'appui aux formations terrestres britanniques. Le RFC en Italie, imbue de la doctrine de Trenchard en matière d'offensive, s'efforçait de mâter les forces aériennes adverses.

Une façon d'obliger l'ennemi à engager le combat consistait à bombarder ses aérodromes et ses installations statiques. Le RFC, désireux d'obtenir la supériorité aérienne, organisa une série de raids. Le Jour de l'An, par exemple, dix RE8 de la 42^e Escadrille, escortés par deux sections de cinq Camels chacune, provenant des 28^e et 66^e Escadrilles, bombardèrent le QG de la 14^e Armée allemande, à Vittorio.

Au cours de ce raid, Barker eut l'occasion de forcer un appareil ennemi à atterrir et d'en abattre un autre qui alla s'écraser sur le flanc d'une montagne, au nord-ouest de Vittorio. 'On vit les débris prendre feu et dégringoler vers le fond de la vallée.'²⁸ Le 5 janvier, un raid de bombardement contre l'aérodrome de Cordenone, situé à trois milles au nord-est de Pordenone, fut effectué par dix RE8 de la 34^e Escadrille, escortés par quinze Camels. Ces appareils devaient se rencontrer à Castelfranco, à 0930 heures, mais, comme le rapporte le journal de la 66^e Escadrille, les RE8 passèrent à une vitesse telle que les Camels ne purent les rattraper. Quoi qu'il en soit, ce groupe de chasse rencontra des appareils ennemis à une altitude de 14 000 pieds au-dessus de Sacile et la section de Barker en força deux à atterrir.²⁹

Pour le reste du mois, le brouillard et la pluie restreignirent les opérations aériennes, mais sans les faire cesser tout à fait. Le lieutenant D.W.R. Ross, de Bobcaygeon (Ont.), fut tué dans un engagement, le 11 janvier. Voici en quelques termes le capitaine Williams, qui était alors son chef de section, relate l'incident, cinquante ans plus tard:

C'est moi qui commandais lors de l'engagement où Ross perdit la vie. Nous escortions des appareils de reconnaissance qui avaient photographié plusieurs aérodromes au cours de l'après-midi. Nous disposions de six Camels, en deux sections de trois appareils. Le capitaine John Firth en commandait une, d'un côté, et moi, je commandais l'autre, de l'autre côté. Ross était l'un de mes ailiers. En arrivant à proximité du dernier aérodrome, nous remarquâmes un véritable essaim d'appareils boches qui se regroupaient au-dessus de nous. Jusque-là, ils ne nous avaient pas attaqués, mais bientôt, ils commencèrent à fondre sur nous, deux ou trois à la fois. Ross me signala qu'on l'attaquait. Comme il était beaucoup trop haut, je lui fis signe de descendre et de se rapprocher un peu. Je ne l'ai plus jamais revu. L'ennemi redoubla ses attaques. Je me souviens avoir eu à affronter le même appareil à trois reprises. J'aurais pu me dégager, mais cela aurait voulu dire abandonner les RE8 à leur sort. Je l'ai donc tenu à l'œil jusqu'à ce qu'il amorce un virage puis je le pris en chasse, tout en me tenant au-dessus du RE8 dont je devais assurer la protection. Vers la fin de l'engagement, nous n'étions plus que trois. Un appareil boche fonça sur nous, en piqué et à pleins gaz. Celui-là ne m'a pas échappé. En raison de sa vitesse, j'ai dû augmenter de cinquante pourcent les corrections de mon tir. J'ai eu la chance de l'atteindre et de l'abattre et cette victoire fut portée à mon crédit.²⁹

Il se produit inévitablement des pertes, à toute étape d'une guerre aérienne mais, vers la fin de l'hiver 1917-18, tout indiquait que le RFC était en voie d'acquérir la supériorité aérienne. Selon Williams, ce revirement s'est produit parce que le RFC avait de meilleurs appareils, des pilotes de chasse plus nombreux et plus expérimentés et une meilleure technique de vol en formation que ses

* Les membres de la section de Barker étaient: H.B. Hudson, C.M. McEwen, D.C. Wright et un non-Canadien. Dans le récit de son engagement, Barker raconte que sa section a été attaquée par douze appareils ennemis auxquels six autres vinrent bientôt se joindre. Ces dix-huit appareils ennemis attaquaient, en fait, dix RE8 et dix Camels. Dans l'autre section, il y avait deux Canadiens: H.B. Bell et A.B. Reade. Après cet engagement, leur chef de section manqua à l'appel et le gouvernail de direction de l'appareil de Reade avait été arraché par le tir d'un observateur ennemi.

adversaires. Les Italiens, selon lui, manquaient tout à fait de système dans la conduite de leurs patrouilles et le Hanriot, leur principal avion de chasse, n'était armé que d'une seule mitrailleuse et n'était pas aussi manœuvrable que l'Albatros. Les Autrichiens n'étaient pas à sous-estimer comme adversaires, mais le Camel avait déjà fait ses preuves contre l'Albatros, sur le Front occidental, avant de s'imposer en Italie. Le principal atout des appareils autrichiens était leur vitesse; ils franchissaient nos lignes à des endroits où l'aviation italienne avait la première responsabilité. Ils parvenaient ainsi à nous attaquer de l'arrière et il leur arrivait parfois de surprendre des patrouilles du RFC, à leur retour d'une mission. Les aviateurs d'expérience des escadrilles du RFC ne pouvaient s'empêcher de constater un contraste frappant entre la tension et l'acharnement soutenus des combats aériens en France et les tactiques de cache-cache des Autrichiens. Voici ce qu'en dit Williams: 'Ceux qui, après avoir participé aux opérations aériennes en France, allaient servir en Italie, avaient l'impression d'être en congé. La guerre qui s'y livrait était d'un tout autre genre. C'était plutôt une guerre de gentlemen. Les pilotes de reconnaissance auxquels nous avions affaire, dans le ciel d'Italie, ne semblaient pas aussi féroces que ceux que nous devions affronter sur le Front occidental et pour qui la guerre était une question de vie ou de mort. Ceux que l'on rencontrait en Italie n'étaient pas aussi agressifs.'³⁰

Les aviateurs autrichiens avaient apparemment leur façon à eux de concevoir la situation. Au cours du mois de janvier 1918, le RFC prétendit avoir détruit 29 avions ennemis et deux ballons d'observation et n'avoir perdu que quatre appareils. C'est à Barker et à son ailier Hudson que revient le mérite d'avoir détruit ces deux ballons. Le 24 janvier, ils répétaient, tous les deux, des tactiques de combat, en plein ciel, et faisaient l'essai de leurs mitrailleuses. Selon le rapport de Barker, 'Pendant que nous faisions des tirs d'essai, au-dessus des lignes, nous avons aperçu deux ballons dans un champ. Nous les avons attaqués et nous les avons vus prendre feu. Nous avons également pris à partie une colonne d'environ 25 voitures tirées par des chevaux, passant par là; elle se dispersa dans la plus grande confusion.'³¹

Bien que les conditions atmosphériques aient été moins favorables en février, le RFC continua à profiter de toutes les occasions qui se présentaient. Les Canadiens se montrèrent tout particulièrement actifs.† Le 2 février, toutes nos escadrilles de

* Le lieutenant-colonel Joubert, commandant la 14^e Escadre demanda par écrit à Barker pourquoi il avait livré cette attaque, contrairement aux ordres. Barker fit cette réponse étrangement évasive: 'Lorsque, avec Hudson, j'ai aperçu ces ballons, je dois le reconnaître à mon grand regret, j'ai oublié l'ordre interdisant les vols à faible altitude.' Correspondance du 25-26 janvier 1918, W.G. Barker, dossier biographique, SHist.

† Au nombre des aviateurs arrivés du Canada au cours des deux premiers mois de 1918, se trouvaient: J.E. Hallonquist, de Mission City (C.-B.), (blessé au combat et fait prisonnier le 29 octobre 1918), C.L. Amy, de Prince Albert (Sask.), J.B. Guthrie, d'Oakville (Ont.), (tué le 10 mai 1918), G.D. McLeod, de Westmount (Québec) (fait prisonnier le 8 juin 1918), et D.W. Pratt, de Toronto, affectés à la 28^e Escadrille; R.C. Cain, d'Ottawa, et H.L. Holland, de Toronto, à la 34^e Escadrille; A.D. McDonald de Cobalt (Ont.), à la 42^e Escadrille; M.R. James de Watford (Ont.), J.C. McKeever de Listowell (Ont.), et D.G. McLean de Bridgeburg (Ont.) (tué au combat le 4 février 1918), à la 45^e Escadrille; et A.L. Mercer de New Aberdeen (N.-É.), à la 66^e Escadrille.

chasse sortirent en force. À 1050 heures, Barker précédait Hudson, le lieutenant C.M. McEwen,* de Griswold (Man.), et le sous-lieutenant Woltho, pilote britannique qui participait souvent à leurs opérations, lors d'une mission officielle de patrouille offensive, lorsqu'ils interceptèrent un groupe de cinq Aviatiks, escortés de trois Albatros D-V. En quelques minutes à peine, McEwen abattit deux Aviatiks et Barker, un autre ainsi qu'un Albatros puis, 'ayant aperçu un attroupement au sol, autour des débris de ce dernier appareil, il plongea dans cette direction et y mit le feu.'³² Une heure plus tard, dans le même secteur, quatre Camels de la 45^e Escadrille surprisent un biplan Albatros, accompagné d'un chasseur d'escorte: 'La formation plongea, le soleil dans le dos, et le sous-lieutenant G.H. Bush atteignit l'éclaireur d'une bonne rafale tirée de très près. Après avoir fait une descente en piqué de 5 000 pieds, cet avion amorçait une grande spirale, quand le sous-lieutenant T.F. Williams le força à s'éloigner du côté ennemi des lignes. Le pilote ennemi, se voyant encerclé, indiqua qu'il se rendait en levant les mains au-dessus de la tête, puis il vint poser son appareil sur la route 2 de Montello.'³³

Le 4 du même mois, le sous-lieutenant H.B. Bell, de la 66^e Escadrille, abattit un Albatros D-III en flammes, près de l'aérodrome autrichien de San Giacomo di Veglia, et chacun des membres d'une formation de quatre Camels, de la 45^e Escadrille, escortant des RE8, réussit à abattre un Albatros. Ce fut un combat acharné qui dura une trentaine de minutes. 'Les pilotes ennemis firent preuve d'adresse et d'agressivité, mais leurs appareils furent nettement surclassés par nos Camels.' Le sous-lieutenant D.G. McLean, nouvellement arrivé à l'escadrille, 'prit en chasse un appareil ennemi en le poursuivant dans une descente en spirale, nous racontent ses camarades pilotes, et il réussit à l'atteindre et à l'abattre au-dessus du SUSEGANA, comme il allait se redresser.' McLean lui-même devait bientôt trouver la mort près de San Croce où son avion s'écrasa et prit feu. Le lendemain, Barker et Hudson s'envolèrent à la recherche d'un biplace ennemi que l'on avait rapporté en mission au-dessus des lignes italiennes. À 17 000 pieds, juste au nord d'Odense, ils rencontrèrent un Aviatik, escorté de deux Albatros D-V. Barker atteignit un Albatros dont il vit l'aile gauche se désintégrer dans l'air; il força ensuite l'Aviatik à se poser dans un champ, mais ce dernier capota en atterrissant. Entre-temps, Hudson avait forcé l'autre Albatros à descendre jusqu'à 200 pieds et, peu de temps après, on vit ce dernier s'écraser près de Portobuffole.³⁴

Le 12 février, Barker et Hudson profitèrent, une fois de plus, d'un exercice de vérification des mitrailleuses, pour abattre des appareils ennemis mais, cette fois, sans objection de la part du colonel Joubert.

En approchant du PIAVE, avant de vérifier ses mitrailleuses, le capitaine Barker remarqua qu'un épais brouillard, au ras du sol, offrait des conditions idéales pour se porter à l'attaque de ballons. Lui et le lieutenant Hudson franchirent le PIAVE à NERVESA et se dirigèrent vers CONEGLIANO puis, vers l'est sur FOSSAMERLO, où se trouvait une concentration de cinq ballons d'observation (trois petits entre deux gros), amarrés les uns près des autres et flottant dans l'air à quelques pieds au-dessus du sol. Le capitaine Barker et le lieutenant

* McEwen devint vice-maréchal de l'Air et commanda le 6^e Groupe de bombardement de la RAF, au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

Hudson s'attaquèrent aux deux plus gros: ils prirent feu et tous les cinq furent détruits. Il n'y eut aucune intervention du sol, sauf un tir intermittent et mal dirigé de balles traceuses provenant de deux nids de mitrailleuses lourdes, situées à proximité des ballons. Il faut reconnaître que le brouillard avait favorisé cette attaque.³⁵

Ces diverses opérations indiquent bien à quel point les escadrilles de chasse du RFC faisaient sentir leur présence. Il arrivait rarement à un avion autrichien de pouvoir observer les mouvements des Alliés ou le tir de leur artillerie, car les appareils de corps d'armée britanniques pouvaient exécuter leurs missions à peu près sans opposition. La situation était bien changée. Le 29 novembre, jour où la 34^e Escadrille entra en fonction, le lieutenant R.H. Luxton, de la Saskatchewan, nota ce qui suit dans son rapport d'observateur: 'Les formations aériennes de l'ennemi sont très actives. Nos patrouilles et nos escortes ont été l'objet d'attaques répétées, à une altitude de 9 000 pieds, tant de la rive ouest que de la rive est du Piave, et cela nous a presque complètement empêchés de prendre d'autres photos.' Le lendemain, la même scène se répéta. Luxton signala que, 'en dépit d'une escorte importante, notre avion de reconnaissance photographique a été continuellement harassé,' tandis que le lieutenant H.J.W. McConnell, d'Owen Sound (Ont.), qui pilotait un autre RE8, et l'observateur qui l'accompagnait ne purent prendre aucune autre photo, ayant dû consacrer tout leur temps à repousser des attaques. Dès ces premiers jours, nos équipages avaient pris l'habitude, par mesure de prudence, de contourner soigneusement les positions des Italiens, car ces alliés ne parvenaient pas à les distinguer des Autrichiens.³⁶

Les escadrilles de corps d'armée mirent quelque temps, naturellement, à se familiariser avec la topographie de la région et à concerter leur action avec l'artillerie britannique, française et italienne. Sur les six RE8 qui dirigeaient le feu des canons, le 7 décembre, cinq rapportèrent que les tirs avaient raté leur objectif. D'après le rapport de Luxton et d'un pilote de Toronto, le lieutenant W.M. Davidson, cet insuccès était partiellement imputable aux mauvaises conditions atmosphériques, mais plusieurs autres indices portent à croire que les communications entre les aviateurs et les artilleurs laissaient à désirer. Le lieutenant A.S. Dunn, par exemple, observateur, de Campbellford (Ont.), prétendit qu'un programme de tir qui devait être effectué par la 247^e Batterie de siège, n'avait pas eu lieu, cette unité n'ayant pas étalé les panneaux de signalisation réglementaires au sol, à l'endroit convenu. Vers le milieu du mois, cependant, les communications entre l'aviation et l'artillerie s'étaient déjà améliorées et les interventions de l'ennemi commencèrent à se faire plus rares. Le 17 décembre, douze appareils de la 34^e Escadrille réussirent à effectuer une mission sans être importunés. Le lieutenant C.L. King, de Sault-Sainte-Marie (Ont.), accompagné d'un observateur, participa à un tir bien réussi avec une batterie britannique. Pendant les deux heures que dura leur mission, ils ne virent que deux appareils ennemis qui se dirigeaient vers le Piave et qui, d'ailleurs, firent demi-tour. Le lieutenant C.G. Andrews, de Regina, et son observateur, le lieutenant J.G. Sharp, de Toronto, trouvèrent 'le front très calme - sans aucun mouvement perceptible'; pourtant, peu de temps après, ils furent obligés de retourner à leur base, leur carburateur ayant été atteint par le tir de la DCA.³⁷

Au début de l'année suivante, l'escadrille du corps d'armée avait eu le temps de se familiariser avec le front et d'établir de bonnes communications avec ses batteries. Pourtant, le 4 janvier, Andrews ne parvint pas à persuader la 247^e Batterie de siège de modifier la direction de son tir et la plupart de ses obus continuèrent à tomber en dehors de l'objectif. La plupart du temps, les tirs se déroulaient normalement et les Autrichiens redoublèrent d'efforts pour dissimuler l'emplacement de leurs batteries. Selon le lieutenant G.E. Creighton, de Dartmouth (N.-É.), 'les nombreux buissons et terrains mous' autour des emplacements des batteries rendaient l'observation très difficile, les zones d'éclatement étant de faibles dimensions ou tout à fait dissimulées. Au début de mars, cependant, les escadrilles du 14^e Corps d'armée effectuaient leurs missions avec autant de compétence que leurs homologues, sur le Front occidental. Le 13 mars, au cours d'une mission typique, le lieutenant H.L. Holland, de Toronto, et son observateur, rattachés à la 176^e Batterie de siège, effectuèrent un tir de réglage de plus de 200 obus sur les emplacements d'un certain nombre de canons autrichiens. Ils en détruisirent un et en endommagèrent deux mais, bien qu'ils eussent tenu l'air pendant plus de trois heures et demie, ils ne virent pas la moindre trace d'un appareil ennemi.³⁸

La suprématie aérienne que le RFC avait réussi à établir sur un vaste secteur du front n'eut cependant pas d'effet déterminant sur les opérations au sol, étant donné qu'aucun des deux partis belligérants n'avaient l'intention de déclencher d'offensive durant les mois d'hiver. Cela permit, tout au plus, de rendre la vie quelque peu plus facile aux troupes britanniques et alliées, et un peu plus pénible aux Autrichiens. En raison de cette inactivité du Front italien, d'une part et, d'autre part, d'indices croissants que les Allemands préparaient une offensive majeure sur le Front occidental, les gouvernements britanniques et français furent amenés à retirer certaines de leurs troupes d'Italie, sans consulter leurs alliés italiens. Pendant le mois de mars et au début d'avril, les Britanniques transférèrent leurs 41^e et 5^e divisions sur le Front occidental et le RFC retira plusieurs unités, y compris la 42^e Escadrille. L'autre escadrille de corps d'armée et les trois escadrilles de chasse furent regroupées pour former la 14^e Escadre, sous les ordres du lieutenant-colonel Joubert de la Ferté,³⁹ et elles furent portées à l'ordre de bataille, sous la désignation de 'troupes du Grand Quartier Général.'

Avant de décider de réduire leurs forces en Italie, les Français et les Britanniques avaient travaillé aux préparatifs d'une offensive de printemps, non pas en franchissant le Piave pour déboucher dans la plaine vénitienne, mais plutôt contre le secteur du Trentin. Il fallait, en effet, éliminer la menace autrichienne d'une invasion, à partir du Trentin, avant de pouvoir songer à déclencher une offensive dans la région du Piave. Il avait donc été convenu de transférer les Britanniques et les Français au plateau d'Asiago, pour y déclencher, sous le commandement italien, une attaque en direction de Trente. Vers la mi-mars, le XIV^e Corps d'armée britannique et le XII^e Corps d'armée français entreprirent de se déplacer vers leurs nouvelles positions et le RFC les suivit. La 66^e Escadrille alla s'établir à Casa Piazza; la 45^e Escadrille alla se joindre à la 28^e Escadrille à Grossa; la 34^e s'installa à Villaverla et le QG de la 14^e Escadre, à Sarcedo, dans la région arrière du XIV^e Corps d'armée. Chacune de ces formations se trouvait ainsi à moins de dix milles

de Vicence, dans une région d'où elle pouvait facilement se rendre, soit au nouveau front, soit à l'ancien.⁴⁰

En guise de compensation pour la perte de la 42^e Escadrille, la 14^e Escadrille reçut, à la mi-mars, une section de six biplaces Bristol F2b. Ce superbe appareil à toutes fins se prêtait admirablement aux opérations en terrain montagneux, comme celui au-dessus duquel le RFC allait dorénavant opérer. Cette section de Bristols fut, tout d'abord, rattachée à la 28^e Escadrille, mais le 30 mars, elle devint partie intégrante de la 34^e Escadrille, sous la désignation de section 'z.' Un tiers de ses membres étaient des Canadiens. Les lieutenants Amy, Guthrie et Pratt y avaient été mutés de la 28^e Escadrille et Sharp, de la 34^e Escadrille.⁴¹

Le secteur d'Asiago constituait une partie vitale de cette région montagneuse du Front italien. À douze milles environ, derrière les tranchées britanniques de première ligne, s'étendait la plaine de Lombardie, objectif de toute attaque autrichienne en provenance du Trentin. Le terrain s'élevait, à partir de la plaine, jusqu'à une chaîne de contreforts qui atteignaient près de 5 000 pieds de hauteur et où se trouvaient rangées les réserves britanniques. Devant ce dispositif, le terrain s'abaissait abruptement jusqu'à la vallée de l'Asiago et la ligne du front passait au pied de cette pente escarpée et densément boisée. À un demi-mille ou plus de là, c'était les tranchées autrichiennes, derrière lesquelles se dressait une seconde série de pics de 5 000 pieds de hauteur. Il ne pouvait donc être question de défense en profondeur, selon les principes classiques alors en vigueur sur le Front occidental. Si les Britanniques et les Français avaient dû se replier sur les positions de réserve, il leur aurait été impossible de compter sur l'appui de leur artillerie. Pour exécuter ses missions depuis les emplacements longeant la ligne des réserves, leur artillerie devait déjà faire des corrections considérables pour tenir compte des profondes dénivellations du terrain. Dans de telles conditions, le tir ne pouvait guère être précis et l'observation aérienne du tir devenait problématique car, en terrain montagneux, il est bien difficile d'observer la chute des obus.

Pour que les appareils de corps d'armée puissent s'acquitter efficacement de leurs fonctions, il fallait de toute nécessité, comme c'est de règle, que le RFC affirme sa supériorité dans ce nouveau secteur. La méthode reconnue pour forcer l'ennemi à engager le combat était d'attaquer ses appareils d'observation aérienne et de coopération avec les troupes au sol. C'est précisément ce que le RFC entreprit de faire. Ainsi, le 10 mars, le sous-lieutenant R.J. Dawes, de Montréal, réussit à abattre un DFW et, le 18 mars, le lieutenant G.A. Birks, également de Montréal, et nouvellement arrivé à la 66^e Escadrille, réclama le crédit d'avoir abattu un Rumpler; le 24, Stanger, un de ses ailiers, confirma que Birks avait abattu un Aviatik. Au début, les Autrichiens réagirent vigoureusement et on livra de nombreux combats durant lesquels Barker, Birks, McEwen et Stanger eurent souvent la vedette. Le 18 mars, Stanger et un autre pilote furent attaqués par quatre Albatros D-V rouges, au cours d'une patrouille au-dessus du secteur Est,* et on accorda à Stanger le mérite d'en avoir abattu un. Le 27 mars, T.F. Williams marquait la deux-centième victoire de la 45^e Escadrille.⁴²

* Il est possible que ces appareils aient fait partie du *Fliegerabteilung* du *Hauptmann* Godwin Brumowski; ses appareils, en effet, étaient peints en rouge, à l'instar du fameux 'Cirque' de Richthofen. Avant la fin des hostilités, Brumowski, l'as autrichien, avait accumulé un total de 40 victoires.

Le 10 avril, Barker passa à la 66^e Escadrille, au poste de chef de section, mais cette nouvelle affectation n'eut aucun effet sur sa carrière extraordinaire. Le 17 avril, il abattit un Albatros D-III, ce qui fut confirmé par ses camarades, Stanger et W.C. Hilborn, d'Alexandria, (C.-B.). Stanger en revendiqua même un autre. Pour cette seule journée, la RAF – cette nouvelle désignation venait d'être autorisée – prétendit avoir abattu onze appareils ennemis et il devenait de plus en plus évident que la fortune des armes avait changé de camp, de façon décisive.* En mai, la lutte dans les airs devint encore plus inégale, la RAF déclarant avoir abattu 64 appareils tout en ne subissant elle-même que des pertes minimes. Les registres de la 28^e Escadrille attribuent six de ces victoires à McEwen, quatre à Stanger, trois à Hudson et une à Hallonquist, Dawes et McLeod, respectivement. À la 66^e Escadrille, on en accorda huit à Barker, sept à Birks, trois à Hilborn et une respectivement à Bell et à MacDonald.⁴³ En dépit de la tendance générale à gonfler le nombre des victoires des pilotes, au cours des dernières phases de la Première Guerre mondiale,† il ne fait aucun doute que, sur le front de l'Asiago, les Autrichiens et leurs Alliés allemands, se soient trouvés dans un état de nette infériorité. Le 24 mai, par exemple, Barker, accompagné de Birks et d'un pilote britannique, le lieutenant G.F.M. Apps, en vint aux prises avec un couple d'Albatros D-V et un éclaireur Berg, 'juste au-dessus de la vallée, au pied du versant sud du mont COPPOLO':

Le capitaine Barker attaqua l'avion ennemi qui se trouvait à l'arrière et ce dernier alla s'abattre au sol, en vrille. Le lieutenant Birks attaqua le Berg et, après un très court engagement, cet appareil, ayant perdu ses ailes, s'abattit à son tour. Cela fut constaté par le capitaine Barker. C'est alors que ce dernier aperçut trois DV qui, venus du sud, plongeaient vers les lieutenants Birks et Apps, pourchassant les deux autres appareils ennemis dans la vallée. Le capitaine Barker réussit à se glisser sous la queue de l'un de ces appareils, sans avoir été remarqué, et, après avoir tiré une quarantaine de coups, l'appareil ennemi, désemparé, alla s'abattre contre des baraquements dans la vallée et éclata en flammes. Les lieutenants Apps et Birks furent témoins de cette scène. Le lieutenant Apps prit en chasse l'un des deux appareils restants de la formation initiale qui, à ce moment même, s'apprêtait à attaquer le lieutenant Birks par derrière. Comme l'appareil ennemi amorçait un virage en montant, le lieutenant Apps lui tira une longue rafale et le vit perdre contrôle et aller s'abattre dans la vallée. Le capitaine Barker a vu cet appareil désemparé piquer vers le sol et le lieutenant Birks l'a vu s'écraser. Le dernier survivant des trois appareils ennemis du type DV avait, à ses commandes, un pilote tout à fait remarquable. Le lieutenant Birks le pourchassait déjà depuis longtemps, quand le lieutenant Apps engagea le combat. Comme ni l'un ni l'autre ne parvenaient à avoir raison de son opposant, le capitaine Barker intervint à son tour, le prit en chasse et, après avoir tiré une courte rafale dans sa direction, le vit perdre contrôle et plonger à la verticale sur les mêmes baraquements où l'autre appareil

* Parmi les Canadiens arrivés en avril, signalons: J.M. Kelly, de Montréal, (prisonnier le 22 octobre 1918) et J.T.J. MacA'Nulty, d'Ottawa, tous deux détachés au QG de l'Escadre jusqu'en octobre, puis affectés à la 66^e Escadrille; L.A.A. Bernard, de Montréal (blessé au combat le 9 mai 1918), R.E. Ladouceur, Ontarien dont l'adresse est inconnue, et R.H. Lefebvre, de Montréal (tué au combat le 13 avril 1918) tous affectés à la 66^e Escadrille; A.E. Ryan de Brantford (Ont.) (blessé au combat le 29 juillet 1918), affecté à la 34^e Escadrille et N.H. Hamley, de Deer River (Alb.) (blessé au combat le 20 août 1918 et de nouveau le 1^{er} novembre 1918) affecté à la 28^e Escadrille.

† Voir le chapitre XVIII, p. 606

qu'il avait abattu auparavant était allé s'écraser en flammes. Les lieutenants Apps et Birks furent témoins de cette scène.⁴⁴

Des six appareils ennemis qui avaient participé à ce combat, les trois pilotes de la RAF n'en virent qu'un seul qui réussit à s'en tirer, 'en filant à faible altitude, dans la direction de FELTRE.' L'engagement avait duré quinze minutes tout au plus.

Les Camels entreprirent également plusieurs missions de bombardement, généralement contre des aérodromes ennemis, mais comme ces appareils ne pouvaient transporter que quatre bombes de 20 ou de 25 livres, ces raids avaient, tout au plus, une valeur de harcèlement. L'un d'entre eux, cependant, mérite d'être mentionné. Le 14 mars, Stanger et un camarade britannique avaient été envoyés au-dessus de l'Adriatique, avec mission d'y bombarder des cargos. Il semblerait qu'ils aient longé le Piave jusqu'à son embouchure et que, de là, ils aient parcouru la côte jusqu'à ce qu'ils aperçoivent deux caboteurs au large de Miramare, port qui se trouve immédiatement au nord de Trieste. Ils prétendirent, à leur retour, avoir porté des coups directs au second, parce qu'ils avaient vu une fumée noire s'élever et des débris voler dans les airs. Ils ont dû parcourir, aller et retour, à partir de leur aérodrome, quelque deux cents milles.⁴⁵

Les escadrilles de corps d'armée sur le Front occidental auraient sans doute envié l'immunité relative dont jouissait la 34^e Escadrille, qui parvenait souvent à effectuer de longues missions de reconnaissance, sans la moindre opposition. Le 2 mai, le lieutenant J.B. Guthrie, d'Oakville (Ont.), et son observateur, à bord d'un chasseur Bristol, à 14 500 pieds d'altitude, firent une tournée complète des installations ennemis, à l'arrière du front de l'Asiago, sans rencontrer la moindre résistance de la part de l'ennemi, bien que les conditions de visibilité aient été parfaites. Ils purent ainsi donner des renseignements très détaillés sur l'activité ennemie dans le Val d'Assa, ravin profond situé sur la gauche du secteur britannique, à Folgaria, où se trouvait un camp assez considérable et, à Mattarello, dans la vallée de l'Adige. Ils décrivirent la situation existant à la base ennemie de Trente, firent rapport du nombre d'appareils au sol, à l'aérodrome de Pergine, à l'est de Trente, et signalèrent des stockages de matériel, des pistes d'atterrissement ainsi que des mouvements de troupes en divers points de Val Sugana, qui est intersecté, entre autres, par la rivière Brenta, un chemin de fer et la route principale de Bassano. Au cours du trajet, ils prirent 40 photographies. L'ensemble de tous ces renseignements qui furent vérifiés par la suite, dès que les conditions météorologiques le permirent donna au commandement britannique une idée assez précise de la situation de l'ennemi.⁴⁶

Le travail de collaboration avec l'artillerie, dans le secteur de l'Asiago, ne s'est cependant pas effectué aussi facilement qu'on aurait pu l'espérer, malgré l'absence d'appareils ennemis. Les missions de tirs étaient souvent désorganisées pour les raisons les plus diverses, allant de la négligence des sans-filistes au mauvais état du matériel. La nature du théâtre d'opérations y était aussi pour quelque chose. Ainsi, le 7 juin, le lieutenant R.C. Cain localisa un canon de DCA qui tirait du Val d'Assa. (Émigré d'Angleterre au Canada avant la guerre, il avait été fonctionnaire fédéral,

* Au cours de la campagne d'Italie, Stanger mérita la MC et la DFC.

puis s'était engagé dans le RCHA, en 1914, avant de devenir pilote dans la 34^e Escadrille.) Il signala à sa batterie un appel dit 'NF' ('Canons ennemis en action à ...'), suivi des coordonnées exactes, mais les obus, tirés en réponse à son appel, tombèrent environ 250 verges trop loin. Ce manque de précision s'explique du fait que la batterie ennemie était établie juste derrière la ligne de crête et non pas dans le fond de la vallée. Dans de telles conditions, en effet, on peut tout aussi bien rater une cible de quelques verges que d'un huitième de mille. Bien souvent, aussi, les aviateurs, tout en connaissant l'emplacement des cibles, ne parvenaient pas à les repérer sur le terrain, parce que les Autrichiens avaient fort bien exploité le couvert naturel. Le 17 avril, Holland, après avoir passé 45 minutes à tourner en rond dans la zone de sa cible, abandonna ses recherches et partit en patrouille. Les aviateurs furent souvent déroutés par l'imprécision des cartes jusqu'à ce qu'on en fabrique à partir de photographies aériennes. C'est par pur entêtement que Cain réussit à trouver son objectif, le 23 avril: sa carte 'ne donnait qu'une indication approximative des routes dans cette région.'⁴⁷

Très souvent, les équipages aériens se déclaraient incapables de fournir les corrections requises par les batteries, n'ayant pu observer le point d'impact des obus. Le 3 mai, Cain, qui participait à un tir destructeur de la 302^e Batterie de siège, signala que les vingt coups tirés avaient raté. 'Cible très difficile à observer: on ne voit pas éclater la plupart des obus et, quand la fumée apparaît au-dessus des arbres, il est impossible de localiser les coups. La fumée mettait tellement de temps à s'élever au-dessus des arbres que cela ralentissait le réglage du tir et, lorsqu'elle apparaissait, elle était tellement dispersée qu'elle ne pouvait fournir de points de repère précis.' Non seulement le feuillage des arbres, mais aussi le brouillard, l'obscurité du sous-bois et l'ombre projetée par les nuages de passage compliquaient l'observation du tir. Le 10 mai, plusieurs obus, échappant tout à fait à la surveillance de King et de son observateur, vinrent s'engouffrer dans l'obscurité impénétrable d'un profond ravin. 'La batterie ennemie était installée près d'une falaise dont le pan nord était fort abrupt et, par conséquent, rapporta Cain, tous les obus qui tombaient au-delà de la cible, passaient inaperçus, ce qui retardait d'autant le réglage du tir.' Exactement un mois plus tard, après une expérience semblable, Cain résuma le problème en ces termes: 'Ce genre de tir devrait être exécuté d'une hauteur considérable: il faut presque être directement au-dessus de la vallée pour en apercevoir le fond. Dans le creux brumeux de cette vallée, l'éclatement d'un obus est aussi difficile à repérer que facile à imaginer.'⁴⁸

Malgré tout, la 34^e Escadrille réussit à diriger plusieurs barrages. Le 10 mai, lors d'un bombardement des tranchées autrichiennes, Andrews signala que le tir était très au point et que la majorité des obus qu'il avait pu observer étaient des coups directs. Le 1^{er} juin, Holland dirigea très efficacement un tir qui fut exécuté par une batterie avec une rapidité étonnante. Ayant repéré un convoi de dix véhicules, il émit un appel 'GF' (contre cibles fuyantes). La réplique ne se fit pas attendre: 'Neuf des véhicules motorisés prirent feu et furent complètement détruits. Ils étaient évidemment chargés d'explosifs; à toutes les 2 ou 3 secondes, on pouvait entendre une détonation.' Le 10 juin, le lieutenant K.B. Forster, de Red Deer (Alb.), et la 197^e Batterie de siège obtinrent un succès comparable: des tout premiers obus tirés contre une batterie ennemie, plusieurs furent des coups directs et

ce barrage de quelque 150 obus se poursuivit durant deux heures et demie avec une précision exemplaire. Il est permis de supposer que ce bombardement réussit à détruire la batterie ennemie.⁴⁹

Toute cette activité aérienne avait été conçue en prévision d'une offensive alliée. Vers la fin de mai, cependant, des indices de plus en plus nombreux portaient à croire que les Autrichiens étaient eux-mêmes sur le point de déclencher une attaque et le Commandement supérieur italien renonça, dès lors, à toute intervention. Cette dernière tentative de l'Empire austro-hongrois de forcer une victoire en Italie, avait été rendue possible par le retrait de ses divisions du Front oriental et avait été réclamée avec insistance par Ludendorff, étant donné que, depuis la fin d'avril, les Allemands passaient de moins en moins souvent à l'offensive, sur le Front occidental. Bien que conscients de leur infériorité en hommes, en canons et en avions, les Autrichiens espéraient enfoncer le front allié en attaquant simultanément les Britanniques et les Français dans le secteur Asiago-Mont Grappa et les Italiens, le long du Piave et, en particulier, dans l'île Papadopoli. Au début de juin, l'ennemi renouvela ses tentatives d'observation aérienne sur le front d'Asiago. À titre de contre-mesures, on mit en place, premièrement, une patrouille rapprochée entre Forni et Gallio, couvrant un secteur du front de 8 milles de long, que les pilotes avaient ordre de ne pas quitter, sauf pour prendre un appareil ennemi en chasse dans le voisinage immédiat, et deuxièmement, une 'zone de patrouille offensive,' à cinq milles à l'intérieur du territoire ennemi, entre Casotto et Cismon. Ces patrouilles firent échec à toute tentative de l'ennemi d'effectuer des reconnaissances aériennes.⁵⁰

À 0300 hres, le 15 juin, les Autrichiens déclenchèrent un bombardement sur toute l'étendue du front, depuis l'Adriatique jusqu'au plateau d'Asiago. En peu de temps, sur la droite des Alliés, un épais brouillard, doublé d'un écran de fumée contenant des gaz lacrymogènes, remplit la vallée du Piave, permettant ainsi à l'infanterie autrichienne de franchir le fleuve à divers points, sur des pontons et en bateaux. Sur la gauche, les Britanniques, vétérans du Front occidental, trouvèrent le bombardement moins redoutable que ceux qu'ils avaient connus en France et dans les Flandres. Le fait qu'une bonne partie de ces tirs n'avaient pas été réglés d'avance semble confirmer que la RAF avait réussi à empêcher l'observation aérienne du tir. À 0700 hres, les troupes autrichiennes commencèrent à se pratiquer des passages dans les barbelés des Britanniques et, au cours de la matinée, ils effectuèrent des avances modérées en plusieurs endroits. L'appui de la RAF fut considérablement réduit par la brume et des nuages bas. L'aviation de chasse fit néanmoins une sortie à 0435 heures et le lieutenant R.G. Reid, de Saint-Jean (T.-N.), (cousin de R.V. Reid, du RNAS, qui avait participé à la malencontreuse expédition en Roumanie), faisait partie de la patrouille de la 66^e Escadrille. Quelques minutes plus tard, les lieutenants W.M. MacDonald, de Vancouver, et H.D. McDiarmid, de Victoria, firent irruption des nuages pour bombarder des troupes en marche, au nord d'Asiago; puis, revenant à la charge, ils bombardèrent 'une concentration de troupes' dans le Val d'Assa où, par la suite, ils prétendirent avoir causé 'des dégâts considérables.' Un peu plus tard, d'autres cibles s'offrirent également à Barker, Birks et Bell, dans le Val d'Assa, mais à 0900 heures, il fallut suspendre les opérations en raison de la mauvaise visibilité.⁵¹

Étant donné les conditions atmosphériques, certains équipages de la 34^e Escadrille avaient accompli une excellente besogne. Le sous-lieutenant H.M. Minish, de Gilbert Plains (Man.), avait dirigé un tir contre trois batteries ennemis dans le Val d'Assa. Le lieutenant C.L. King et son observateur, le lieutenant K.O. Bracken, de Toronto, firent une sortie à 0520 heures. Ils lancèrent trois appels 'GF' pour signaler des véhicules motorisés ennemis, des appels 'NF' pour signaler l'emplacement de 21 batteries actives ennemis et ils larguèrent deux bombes de 20 livres sur une automobile. L'une d'elles, rapporte King, atteignit l'auto 'et on la vit projetée hors de la route.' Le lieutenant R.C. Cain et son observateur furent très actifs, eux aussi, et demeurèrent en vol de 0825 jusqu'à midi. Ils mitraillèrent l'infanterie ennemie, ainsi que des convois de chevaux et de véhicules; peu de temps après 1100 heures, ils découvrirent des canons de campagne qui étaient installés sur le flanc d'une montagne et qui tiraient à découvert. Ayant constaté que le feu de leurs mitrailleuses ne parvenait qu'à suspendre momentanément leur tir, ils demandèrent à l'artillerie d'intervenir. Les batteries ennemis cessèrent bientôt de tirer; 'plusieurs trous d'obus marquèrent l'emplacement même des canons et on peut supposer que plusieurs artilleurs ont été mis hors de combat.'⁵²

Entre-temps, la RAF était passée au front du Piave. On avait confié à toutes les unités des missions à faible altitude, dont T.F. Williams se souvient fort bien:

Chacun des Camels transportait quatre bombes Cooper de 20 livres et nous avions comme mission de bombarder et de mitrailler les troupes et les ponts de bateaux. Je revois encore les troupes massées à l'est de Montello, faisant feu sur les Autrichiens qui tentaient de franchir le pont. Nous volions si bas que nous pouvions distinguer l'expression sur leurs visages. Nous avons bombardé les ponts de bateaux, puis j'ai entraîné toute ma section dans des missions de harcèlement des troupes au sol. Ce jour-là, j'ai participé à quatre missions en rase-mottes. Nous avons bombardé et mitraillé de l'aube au crépuscule. Nous descendions à une si faible altitude que l'éclatement des bombes secouait nos appareils.⁵³

Un peu après midi, neuf Camels de la 45^e Escadrille de Williams attaquèrent la tête de pont ennemie, dans le secteur de Montello; à 1600 heures, plus de trente Camels de toutes les escadrilles de chasse se trouvaient impliqués, de même que certains des Bristols et des RE8 de la 34^e Escadrille. Barker dirigea une attaque massive de la 66^e Escadrille contre les ponts qui avaient été érigés dans le secteur de Montello. Il déclara plus tard:

À la faveur des hauteurs de Montello, qui dominait toute la plaine vénitienne, (les Autrichiens) étaient parvenus à jeter deux ponts sur le fleuve. Le chef de l'escadrille désigna comme cible le pont le plus en amont, et ses avions l'attaquèrent, les uns après les autres, d'une hauteur d'une cinquantaine de pieds. Le pont fut vite sectionné en deux endroits et ses pontons, emportés par le courant rapide, furent aussitôt projetés contre le pont suivant et l'emportèrent. Dès le début de cette attaque, nous avons mitraillé les troupes massées sur ces ponts. Nous vîmes plusieurs hommes à l'eau. Après cela, nous avons continué à mitrailler les troupes qui s'étaient réfugiées sur les petites îles ou dans des embarcations.⁵⁴

On attaqua aussi, avec succès, d'autres ponts que les Autrichiens avaient jetés sur le cours inférieur du Piave, ainsi que certaines concentrations de troupes dans l'île de Papadopoli. Pendant la nuit, les Autrichiens réussirent à réparer certains de ces ponts et même à en construire d'autres, mais la RAF eut tôt fait d'en démolir un bon nombre. Les attaques aériennes reprirent dans la journée du 16, encore une fois, avec grand succès. Cain, de la 34^e Escadrille, seul dans son appareil portant deux bombes de 112 livres, attaqua deux ponts, dans le secteur de Montello, où les Autrichiens avaient établi leur tête de pont la plus menaçante: 'La première éclata sur le pont construit au point H95.25, à 10 verges environ au nord-est de l'extrémité est du pont, parmi une forte concentration de voitures tirées par des chevaux. Certains attelages se ruèrent sur le pont où ils causèrent des embouteillages, tandis que d'autres se précipitèrent directement dans la rivière. L'autre bombe atteignit directement l'extrémité ouest du pont suivant. Ce pont était évidemment en réparation, ayant été endommagé par les raids précédents ... On pouvait voir un grand nombre de pontons échoués, ça et là, en aval.'⁵⁵ Cinq Camels de la 66^e Escadrille, sous les ordres de Barker, détruisirent un autre pont, en aval de Montello, et mitraillèrent les troupes massées dans la tête de pont. Néanmoins, au début de l'après-midi, Andrews, de la 34^e Escadrille, rapporta que sept des ponts jetés sur le cours inférieur du Piave, étaient encore intacts.⁵⁶

Le courant du fleuve se chargea de terminer l'œuvre de destruction entreprise par la RAF. Pendant la journée du 17, une pluie abondante vint mettre fin au bombardement mais, durant la nuit, la crue des eaux du Piave arracha à peu près tous les ponts demeurés intacts. Le 18, on effectua des missions de reconnaissance aérienne, sur tout le front du Piave, de Vidor, au-delà de Montello, jusqu'à l'Adriatique. D'après les renseignements que Cain et son observateur purent obtenir, sur le secteur du fleuve qui s'étend de Vidor à S. Dona di Piave, il ne restait que deux ponts intacts, tous deux près de cette dernière localité. Ils signalèrent l'existence de ponts reliant la rive occupée par les Autrichiens à l'île de Papadopoli, mais aucun pont reliant cette île à la rive italienne. King et Bracken, qui refirent ce même trajet, plus tard le même jour, confirmèrent ces constatations: tous les ponts, y compris ceux qui conduisaient à Papadopoli, avaient été emportés par le courant. Cependant, de S. Dona à la mer, ils trouvèrent onze ponts intacts.⁵⁷

Le Commandement autrichien voyant ses lignes de ravitaillement ainsi sectionnées, à la fois par la nature et par la main de l'homme et, d'autre part, ne parvenant pas à regrouper ses têtes de pont au-delà du fleuve, en une bande de terrain continue, décida de se replier. Ce repli fut effectué avec succès dans la nuit du 22 au 23 juin. L'aviation a rarement été appelée à jouer un rôle aussi important, dans une opération militaire d'envergure, au cours de la Première Guerre mondiale.⁵⁸

Les pertes subies par la RAF, pendant et immédiatement après ces opérations, furent relativement peu élevées, compte tenu du nombre de missions effectuées à faible altitude. Trois Canadiens seulement figurent parmi les pertes pour cette période: le lieutenant J.G. Russell, de St. Thomas (Ont.), et le sous-lieutenant C.P. Urich, de Winkler (Man.), de la 28^e Escadrille, furent tués au combat, tandis

que le sous-lieutenant E.M. Brown, de Princeton (T.-N.), membre de la section de chasseurs Bristol de la 34^e Escadrille, fut fait prisonnier de guerre.*

D'après les notes personnelles de Barker, c'est au cours du mois de juin que lui-même, Birks et McEwen laissèrent tomber le message suivant sur l'aérodrome de Godega:

Le major W.G. Barker, DSO, MC, et les officiers sous son commandement offrent leurs hommages au capitaine Bronmoski, de la 41^e Escadrille de reconnaissance, de Portobouffole, à Rither von Fiala de la 51^e Escadrille de poursuite, à Gajarine, et au capitaine Navratil de la 3^e Compagnie ainsi qu'aux pilotes sous son commandement, et comptent avoir le plaisir et l'honneur de les rencontrer dans les airs. Afin d'épargner au capitaine Bronmoski, à Rither von Viala et au capitaine Navratil, ainsi qu'à ses officiers, la peine de les chercher, le major Barker et ses officiers iront bombarder l'aérodrome de GODGO, tous les jours, à 1000 heures, pendant les deux semaines à venir, les conditions atmosphériques le permettant.

Le *Hauptmann* Godwin Brumowski était le grand as autrichien; l'*Oberleutnant* Benno Ritter von Fiala Fernbrugg et l'*Oberleutnant* Friedrich Navratil étaient, eux aussi, des pilotes de chasse de marque et avantageusement connus. Rien ne nous indique s'ils ont relevé le défi incroyable et téméraire de Barker.⁵⁹

Après l'échec de l'offensive autrichienne, le maréchal Foch incita le Commandement suprême italien à entreprendre, à son tour, des opérations offensives. Pour le Commandant suprême allié, il importait que l'on maintienne la pression contre l'Armée autrichienne, non seulement pour exploiter le revers qu'elle venait de subir, mais aussi pour coordonner les opérations en Italie et celles que l'on projetait contre les Allemands, sur le Front occidental, à la mi-juillet. Il semblait évident, en outre, que l'Empire des Habsbourg commençait déjà à se désintégrer et que les profondes divisions qui le minaient de l'intérieur avaient un effet néfaste sur l'armée, formée d'éléments, pour une bonne part, non autrichiens. Le *Generale* Armando Diaz, chef de l'état-major italien, sut toutefois résister aux invitations pressantes, actuelles et futures, de passer à l'offensive, au moins parce que le gouvernement n'était pas prêt à risquer d'éprouver de nouvelles pertes aussi lourdes que celles qu'avait subies l'Italie au cours de cette guerre. Ce n'est que le 1^{er} octobre, après les succès spectaculaires remportés par les Alliés sur le Front occidental au cours du mois de septembre, que l'Italie décida de passer à l'offensive.⁶⁰

Durant la longue période allant de la fin de juin au 24 octobre, le Front italien demeura statique, à l'exception des raids habituels contre les tranchées et des duels d'artillerie. La RAF, cependant, contrairement aux autres armes, et fidèle à sa

* Russell (tué au combat le 15 juin 1918) était arrivé le 28 mai et Urich (tué au combat le 24 juin 1918), le 22 juin, soit deux jours plus tôt. Au cours de ce mois, R.G. McLaren, d'Ormstown (Québec), avait été affecté à la 28^e Escadrille et D.J. Teeporten, de Vancouver, à la 66^e Escadrille. A.A. Harcourt-Vernon, de Toronto (capturé le 4 novembre 1918), A.G. Lincoln, de Calgary, W.W. McBain, d'Atwood (Ont.), et A.L. McLaren, de Montréal, avaient été affectés à la section des Bristols de la 34^e Escadrille.

mission offensive, poursuivit ses patrouilles avec la même agressivité, ce qui lui permit au moins de mener régulièrement et sans opposition ses missions quotidiennes de reconnaissance et ses opérations de coopération avec l'artillerie. Le 3 juillet, on créa la 139^e Escadrille de Bristol Fighters. Cette nouvelle unité de chasse était formée de la section 'Z' de la 34^e Escadrille et d'équipages aériens de renfort, récemment arrivés d'Angleterre et du Front occidental. Aux sept Canadiens qui faisaient déjà partie de la section 'Z' vinrent se joindre le capitaine G.W. Curtis, de Montréal, et le sous-lieutenant W.B. Ramsay, de Lumsden (Sask.).^{*} Barker, promu au grade de major le 14 juillet, reçut le commandement de la nouvelle escadrille. Il fut muté de la 66^e Escadrille avec son appareil Camel et continua à accumuler des victoires jusqu'à son passage à la 201^e Escadrille en France, à la fin de septembre.⁶¹

L'addition de la 139^e Escadrille fut bientôt compensée par le départ de la 45^e Escadrille pour la France, le 20 septembre. Ce changement découlait d'une réorganisation générale et d'une réduction du contingent britannique en Italie. Les brigades d'infanterie furent réduites de quatre à trois bataillons (mesure appliquée, sur le Front occidental, au début de 1918) et les neuf bataillons ainsi récupérés avaient été envoyés en France. La 48^e Division britannique et une division française demeuraient sur le front d'Asiago mais, en octobre, les deux autres divisions britanniques, ainsi qu'un corps d'armée italien, furent regroupés pour former la Dixième Armée, sous un commandant britannique, lord Cavan, et placés sur le front du Piave, à titre de formation de pointe de l'attaque en préparation.⁶²

Avant le déclenchement de l'offensive, la RAF infligea deux coups dévastateurs à l'Aviation autrichienne en s'attaquant à ses principales sources de pilotes de renfort, sur chacun des deux fronts. Le 4 octobre, tous les Camels disponibles des 28^e et 66^e Escadrilles, armés de bombes au phosphore et de bombes explosives, attaquèrent le Centre de perfectionnement de Campoformido, au sud-ouest d'Udine. L'attaque fut une surprise complète et plusieurs appareils, de même que certains hangars, furent détruits. Stanger et McEwen escortaient les assaillants et ces deux Canadiens reçurent le crédit d'avoir abattu trois Albatros D-III au-dessus de l'estuaire du Tagliamento. Ce raid eut un tel succès que, dès le lendemain, on se rendit bombarder l'École d'aviation d'Egna, au nord-est de Trente.[†] Vingt-deux pilotes y prirent part; entre autres: W.J. Courtenay et A.G. Kettles, tous deux de l'Ontario, R. Menzies (adresse inconnue), R.H. Foss, de Sherbrooke (Québec), et

* Parmi les Canadiens arrivés en Italie au cours de la période de juin à octobre, signalons: D.B. et R.H. Foss, deux frères de Sherbrooke (Québec), affectés à la 28^e Escadrille; W.N. Hanna, de Sarnia, Ont., A.E. Popham, de Victoria, L.J. Shepard de Port Stanley, (Ont.), et Harold Shone de Toronto, à la 34^e Escadrille; A.V. Green, de Vancouver, à la 45^e Escadrille; W.J. Courtenay, de St. Thomas (Ont.) (tué au combat le 7 octobre 1918), A.G. Kettles, de Bruce Mines (Ont.), et Robert Menzies (adresse inconnue), à la 66^e Escadrille.

† Dans *War in the Air*, vi, 288, de même que sur la carte faisant face à la p. 273, on indique Egna immédiatement au sud de Bolzano et au sud-est d'Udine, dans la plaine vénitienne. Dans son rapport, le colonel Joubert précise qu'elle se trouve 'au nord-est de Trente, à 50 kilomètres au-delà des lignes,' et que c'est 'une école de perfectionnement pour les pilotes destinés au front du TRENTIN.' Dans son rapport sur cette opération, le sous-lieutenant R.H. Foss affirme avoir poursuivi un LVG 'en descendant la vallée de l'ADIGE, à partir de l'aérodrome.' Voir Joubert au ministère de l'Air, 10 octobre 1918, Air 1/1985/204/273/97; Compte rendu du combat de Foss, 5 octobre 1918, Air 1/1854/204/213/15.

R.G. Reid (T.-N.). D'après le rapport que le colonel Joubert fit parvenir au ministère de l'Air, au moins trois hangars et plusieurs appareils au sol furent détruits par le feu, et les mécaniciens qui se précipitèrent pour éteindre les flammes furent repoussés à la mitrailleuse. Joubert signale en particulier l'exploit de Foss, qui fit plonger un LVG dans un canal de la région, avant de larguer ses bombes.⁶³

Avant la fin de la campagne d'Italie, les escadrilles de la RAF allaient devenir expertes en ce genre de mission à faible altitude. Le plan du *Generale Diaz* consistait fondamentalement à franchir d'assaut le Piave, tout en contenant la Sixième Armée autrichienne sur le front du Trentin. Le secteur vital était situé entre Montello et l'île Papadopoli. La Dixième Armée de lord Cavan devait franchir le fleuve à Papadopoli, aux côtés de la Huitième Armée italienne sur sa gauche. Les deux armées devaient effectuer une poussée conjointe vers le nord et le nord-est jusqu'à Vittorio Veneto et Sacile, afin de couper les lignes de communication entre les forces autrichiennes des montagnes et celles de la plaine vénitienne.⁶⁴

Le plan des opérations aériennes était la simplicité même: 'obtenir la maîtrise de l'air et la conserver durant toute l'opération.' Les ordres donnés à la 14^e Escadre de la RAF insistaient, pour ce qui est des appareils de chasse, sur 'les patrouilles et les randonnées libres,' en plus de leur rôle d'escorte des avions de bombardement. Les attaques au sol à faible altitude allaient devenir une pratique courante, non seulement pour les bombardiers, mais pour tous les genres d'appareils. Conformément aux nombreuses mesures de sécurité qui furent un trait distinctif de cette offensive, les escadrilles de la RAF ne quittèrent leur zone de concentration, à l'arrière du secteur d'Asiago, que la veille du déclenchement des opérations. Le 22 octobre, le QG de la 14^e Escadre se déplaça à Dosson, à trois milles au sud de Trévise, près du QG de lord Cavan, à Villa Marcello. Le même jour, la 28^e Escadrille alla s'établir à Limbrage, et la 34^e Escadrille, à San Luca, deux aérodromes de la région de Trévise. La 66^e Escadrille demeura à Casa Piazza, prête, au besoin, à appuyer la 48^e Division britannique sur l'Asiago.⁶⁵

La 139^e Escadrille, exceptionnellement, s'établit à Grossa, dès le 9 octobre, afin d'être en meilleure position pour mener des reconnaissances stratégiques, au cours de la période précédant l'attaque. Les chasseurs Bristol, en formation de 3 à 5 appareils, firent de nombreuses envolées de photographie aérienne, y compris des vols à faible altitude au-dessus de l'île de Papadopoli, les 17 et 20 octobre. Ces photographies découvrirent seize ponts intacts entre Papadopoli et la rive occupée par les Autrichiens. Le 22 octobre, cinq chasseurs Bristol firent une reconnaissance de l'axe d'avance proposé à la Dixième Armée, jusqu'à Sacile et Pordenone, en prenant de nombreuses photographies et en rapportant en détail toute activité ennemie. Une dernière mission photographique fut effectuée, le 23, pour recueillir des données sur la Livenza, cours d'eau qui constituait le prochain obstacle à franchir après le Piave. Ce travail précieux s'est déroulé sans opposition appréciable de la part des appareils ennemis.⁶⁶

La Dixième Armée devait passer le Piave en deux temps: il s'agissait, premièrement, de capturer Papadopoli, île basse et sablonneuse, longue d'environ quatre milles et couverte d'arbres et de buissons où l'ennemi s'était retranché puis, en second lieu, de traverser les divers chenaux peu nombreux, qui séparent l'île de la

rive est. Les photographies prises par la 139^e Escadrille et reproduites à 5 000 exemplaires pour être distribuées aux formations impliquées, faisaient bien ressortir les problèmes à surmonter; cela amena lord Cavan à opter pour un franchissement de nuit en vue de prendre pied sur l'île. Dans la nuit du 23 au 24 octobre, un bataillon territorial de l'*Honourable Artillery Company* (en dépit de sa désignation officielle, c'était bel et bien une unité d'infanterie) franchit, en chalands à fond plat, les quelques centaines de verges du chenal principal, à la grande surprise de la garnison hongroise, et occupa la moitié ouest de Papadopoli. Le 27, toute l'île avait été prise et la Dixième Armée, ainsi que les unités qui devaient en protéger les flancs, étaient prêtes pour l'assaut principal. Juste avant 0700 heures, les 7^e et 23^e Divisions britanniques se mirent en marche pour aller attaquer les travaux autrichiens sur la rive gauche et, à 0705 heures, R.C. Cain qui était devenu capitaine et avait été décoré de la DFC, décolla pour aller diriger le tir des canons britanniques contre les batteries ennemis. Une demi-heure plus tard, il était de retour: son observateur, le sous-lieutenant M. Nicol, d'Edmonton, avait été blessé par un tir de mitrailleuse au sol. Prenant à son bord le sous-lieutenant L.J. Shepard, de Port Stanley (Ont.), Cain était de nouveau dans les airs à 0810 heures. Tous deux émirent plusieurs messages 'NF' pour signaler des batteries autrichiennes dont le tir entraînaient l'avance de nos troupes, mais à 0955 heures, ils furent attaqués par deux Albatros D-III. Cain, blessé au pied, parvint à regagner sa base. Pour la première fois depuis quelques semaines, les appareils ennemis étaient à la fois nombreux et agressifs au-dessus du front. Deux autres Canadiens, King et son observateur, Bracken, qui avaient décollé très tôt, à 0620 heures, n'avaient donné aucun signe de vie depuis lors.⁶⁷

Un certain nombre d'appareils de la 34^e Escadrille, chargés de la coopération avec l'artillerie et des patrouilles de liaison, rapportèrent des renseignements préliminaires sur le déroulement de l'attaque. À 0840 heures, le lieutenant K.B. Forster, de Red River (Alb.), et le sous-lieutenant A.E. Popham, de Victoria, signalèrent au QG du Corps d'armée que les Autrichiens étaient installés en force dans un réseau de tranchées, derrière le Piave mais, une demi-heure plus tard, on annonçait que 'Nos troupes semblaient occuper solidement la rive nord du Piave.' Plus tard, ce matin-là, deux autres Canadiens, le lieutenant P.M. Hodder et le sous-lieutenant H.W. Minish, constatèrent que les troupes britanniques étaient sur le point d'atteindre leurs derniers objectifs pour la journée. Au QG, on s'inquiéta du fait que les Italiens n'avaient pas encore réussi à occuper leurs positions sur les flancs; mais, à 1240 heures, dans un message lancé du haut des airs au QG du Corps d'armée, Popham rapporta que de nombreuses troupes italiennes avaient franchi le fleuve, sur le flanc droit des Britanniques. Moins d'une demi-heure plus tard, on apprenait que, sur le flanc gauche, 'sur la rive nord du PIAVE, l'infanterie italienne et la cavalerie occupaient solidement toute une ligne de tranchées.' À ce moment, le RE8 fut attaqué par deux Albatros D-III et parvint à regagner sa base, mais en assez piètre état. À 1330 heures, des unités de la 23^e Division, ayant atteint leurs derniers objectifs à Borgo Malanotte, furent contre-

* King posa son appareil RE8 endommagé, en territoire ennemi. Tous deux, apparemment, réussirent à éviter la capture et rejoignirent leur unité le 4 novembre.

attaqués et, manquant de munitions, durent céder du terrain. Deux RE8, dont l'un était monté par Hodder et Minish, furent dépêchés à 1540 heures pour leur larguer des munitions et, peu de temps après, cette position fut reprise. La collaboration entre les unités assaillantes et les appareils de corps d'armée, au moyen de signaux disposés sur le sol, s'avéra si efficace et les rapports des observateurs aériens furent si précis que, une fois passée la première heure d'anxiété, les commandants furent assurés, durant toute la journée, d'une succession de rapports détaillés sur la progression des opérations.⁶⁸

Pendant que les aviateurs de la 34^e Escadrille vaquaient à leurs occupations, les pilotes de chasse, fidèles à la consigne, survolaient le champ de bataille à faible altitude. Ils cherchaient leurs cibles surtout dans la région sise immédiatement à l'arrière de la ligne des forces combattantes. À 0730 heures, une section de la 28^e Escadrille, dont faisaient partie Hallonquist et R.H. Foss, partit en mission et passa deux heures à harceler les troupes et les batteries à proximité du front. Plus tard dans la matinée, Hamley et R.G. McLaren descendirent jusqu'à 100 pieds pour bombarder un ballon d'observation; puis, l'ayant vu prendre feu, ils attaquèrent des véhicules qui se dirigeaient vers l'arrière.* Plusieurs patrouilles de la 66^e Escadrille eurent l'embarras du choix des cibles. H.D. McDiarmid fut l'un des nombreux pilotes à bombarder et à mettre en déroute une concentration de véhicules ennemis qui filaient vers l'arrière en vitesse; pour sa part, A.G. Kettles réclama le crédit d'avoir abattu un autre ballon d'observation. Au cours de l'après-midi, Hamley et un compagnon, d'une altitude de 50 pieds, bombardèrent un pont sur la rivière Monticano. Se trouvant séparé de son ailier, Hamley s'éleva à 3 000 pieds et, bien que seul, se porta à l'attaque de cinq Albatros D-V. Après en avoir abattu un, à la vue des troupes de l'infanterie britannique, il dut faire un atterrissage d'urgence, son moteur ayant été atteint et lui-même ayant été blessé à un doigt. Il s'écrasa sur l'île de Papadopoli et bien que son Camel eût été endommagé davantage par cet atterrissage, Hamley parvint à regagner son escadrille, sain et sauf. Pour l'issue du combat, le travail des chasseurs n'était pas aussi important que celui de la 34^e Escadrille, mais les Autrichiens y virent un mauvais présage.⁶⁹

Dans la journée du 28, la Dixième Armée ne reprit les hostilités que vers midi. Elle parvint, cependant, à agrandir la tête de pont de deux milles, de sorte que certains de ses éléments avaient atteint la ligne de la rivière Monticano, où les Autrichiens avaient construit des travaux défensifs, connus sous le nom de *Königstellung*. La 34^e Escadrille continua à émettre des rapports soignés et précis sur l'avance alliée, tandis que la 28^e Escadrille passa la journée à chasser les appareils ennemis de la zone de combat. Hallonquist et Foss, pour leur part,

* Tout le personnel de la 28^e Escadrille, équipages volants aussi bien qu'équipes d'entretien au sol, avait été gravement atteint d'influenza, la veille de l'offensive. Il ne restait, à la section 'A,' qu'un sergent de section, deux caporaux et deux mécaniciens pour assurer l'entretien de six Camels et de l'appareil Pup du commandant. Ses deux autres sections étaient encore moins bien partagées. Pour maintenir les avions en vol, le personnel disponible dut faire des journées de dix-huit heures et plus, durant toute l'offensive. 'Ces pauvres vieilles baignoles, écrira plus tard le sergent de section Frank Brook, ont passé des jours sans qu'on puisse leur faire une toilette.' Lettre de Brooke à Williams, 5 décembre 1918, Dossier biographique de T.F. Williams, SHist.

attaquèrent des troupes et des convois, sur la gauche de l'armée, près du front du XVIII^e Corps d'armée italien. Les missions à faible altitude furent réservées à la 66^e Escadrille, dont les pilotes sillonnèrent la tête de pont dans toutes les directions possibles. Au cours d'une patrouille qu'il fit très tôt le matin, McDiarmid attaqua des cibles aux environs d'Oderzo, sur la Monticano, en face du XI^e Corps d'armée italien, qui formait l'aile droite de l'armée. Vers la même heure, une patrouille qui comprenait Menzies et Kettles, mitrailla, à Codogne, des troupes en marche vers le sud, dans la direction de la 7^e Division britannique, tandis que le lieutenant D.J. Teepoorten, de Vancouver, attaqua une colonne de ravitaillement qui se dirigeait vers Vazzola, un des objectifs de la division pour ce jour-là. Peu de temps après le début de l'assaut terrestre, une patrouille qui comprenait le lieutenant J.T.J. McA'Nulty, d'Ottawa, vit des troupes qui se repliaient vers le nord, à partir de Codogne, et un détachement de fantassins à la croisée des routes de Visna. Ces deux groupes furent attaqués à basse altitude et subirent 'des pertes considérables.' Deux patrouilles comprenant Teepoorten, Menzies et Kettles, découvrirent des troupes qui s'étaient concentrées dans un bois, à l'ouest de S. Stino di Livenza, 'après avoir bien disposé leur équipement à découvert,' dans un champ voisin. Ces troupes qui s'apprêtaient à intervenir pour enrayer l'avance de l'aile droite, furent copieusement bombardées et mitraillées par les avions de chasse. Pour couronner le tout, Teepoorten détruisit un ballon d'observation.⁷⁰

Le 29 devait marquer le point culminant de l'offensive. Les Autrichiens se proposaient d'offrir une résistance sur la ligne Monticano-Conegliano et, à cette fin, y avaient acheminé les renforts voulus. La rivière elle-même se trouvait encaissée entre des digues d'une hauteur de vingt pieds qui dominaient ce pays de vignobles s'étendant vers le sud. Cependant, dès 0930 heures, l'infanterie britannique avait franchi la rivière et pratiqué une brèche dans la *Königstellung*. Selon des sources autrichiennes, la première pénétration se produisit lorsqu'un régiment de Tchèques qui se faisait mitrailler du haut des airs et qui, n'ayant jamais été exposé à ce genre d'attaque, fut pris de panique et se dispersa en désordre. Ces interventions se répétèrent en tellement d'endroits qu'il n'est pas possible d'identifier la patrouille en cause. Bien que, dans la journée du 29, les Britanniques n'aient pas poursuivi leur avance bien au-delà de la Monticano, la brèche qu'ils avaient pratiquée isola la Sixième Armée autrichienne de l'Armée de l'Isonzo. Au cours de l'après-midi, les aviateurs rapportèrent que les routes, à l'arrière du front, étaient encombrées de troupes et de véhicules en pleine retraite et que leurs attaques y avaient causé des pertes considérables. Ce jour-là, la RAF perdit trois appareils, dont deux étaient pilotés par des Canadiens. Peu de temps après midi, le capitaine Hallonquist venait de larguer quatre bombes sur une colonne de véhicules qui se dirigeaient vers le Veneto, au nord, lorsque son appareil fut atteint par 'un tir bien nourri de mitrailleuses au sol.' Il fut gravement blessé, lorsque son appareil se posa sur un camion.* Le lieutenant W.W. McBain, d'Atwood (Ont.),

* Hallonquist reçut d'excellents soins à l'Hôpital de Sacile, jusqu'à sa libération par les troupes britanniques, 'à la grande joie de tous ses camarades de la 28^e Escadrille.' Le 2 novembre, on lui décerna la médaille de bronze *Valore militare* et, plus tard, la DFC 'pour son adresse et sa bravoure tout à fait exceptionnelles' et 'pour avoir donné un si bel exemple aux autres pilotes.'

fut abattu près de Pordenone, ville par où défilaient des éléments de l'Armée de l'Isonzo. Bien que son Camel eût été complètement démolî, lors de son atterrissage forcé, il s'en tira sain et sauf et, peu de temps après, pour échapper à des fantassins qui tiraient avec acharnement dans sa direction, il réussit à trouver refuge dans la maison d'un fermier. Ses hôtes sympathiques lui fournirent des vêtements civils et l'hébergèrent jusqu'à l'entrée en masse des Alliés.⁷¹

Le 30, la Dixième Armée arriva à la Livenza, rivière large, rapide et profonde qui, dans d'autres circonstances aurait constitué un obstacle majeur. Mais, en l'occurrence, une bonne partie de l'Armée autrichienne étant en pleine déroute et l'Empire austro-hongrois lui-même étant en train de s'effondrer, la résistance fut plutôt symbolique. Une tête de pont fut établie à Sacile et, le 3 novembre, les troupes britanniques atteignirent le Tagliamento. Elles le franchirent le 4, jour même de l'entrée en vigueur de l'armistice qui venait d'être accordé aux Autrichiens vaincus.

En ces derniers jours, les pilotes de chasse de la RAF purent contempler à loisir l'horrible spectacle d'une armée en déroute. Les routes conduisant au Tagliamento et à l'Autriche étaient encombrées de troupes: certaines marchaient encore en rangs et au pas mais, pour d'autres, c'était la débandade. On y trouvait, pêle-mêle, des voitures d'état-major, des charrettes, des pièces d'artillerie tirées par des chevaux ou par des tracteurs et, enfin, tout le train d'une grande armée. Le bord des routes était jonché d'uniformes, d'armes, d'équipement et de bagages abandonnés. Plusieurs militaires n'étaient plus armés, mais même ceux qui l'étaient se trouvaient sans défense devant le sort cruel qui les atteindait. En survolant les routes, à hauteur des arbres, nos Camels continuèrent à les attaquer impitoyablement jusqu'à la fin. On considère généralement la dévastation causée par la RAF, lors de l'offensive d'Allenby, en Palestine, comme l'un des grands exploits aériens de la Première Guerre mondiale. Pourtant, bien qu'aussi dévastatrices, les attaques aériennes des Britanniques, durant la phase finale de la campagne d'Italie, sont demeurées presque inconnues.

L'inventaire des destructions effectuées par les escadrilles de chasse remplissent plusieurs pages de leurs registres. Qu'il suffise d'en citer quelques exemples tirés des archives de la 66^e Escadrille. Le 30, la patrouille de Teepoorten trouva la route conduisant à Pordenone 'encombrée de véhicules motorisés et de voitures hippomobiles, qui se dirigeaient vers l'est, mais la route était tellement congestionnée qu'il n'y avait guère de mouvement possible. Nous avons attaqué un bataillon d'infanterie qui ne pouvait pas avancer en raison des embouteillages causés par les véhicules.' Le lendemain, dix Camels, y compris les appareils pilotés par McDiarmid, Menzies, Kettles et Teepoorten survolèrent la grand-route reliant Sacile et Pordenone. On peut lire, dans le rapport de patrouille rédigé par Menzies: 'Nos bombardements ont semé la destruction le long de cette route et y ont causé des embouteillages monstrueux.' Le 1^{er} novembre, les Camels surprisent d'interminables colonnes ennemis en déroute qui, en cherchant à franchir le Tagliamento, causaient en effet des embouteillages énormes, surtout aux points de convergence des routes. McA'Nulty et Teepoorten bombardèrent 'un grand nombre de troupes et de véhicules qui se dirigeaient vers l'est, mais dont la progression se trouvait enrayée ... La plupart de nos bombes ont porté droit au but.' À

S. Vito al Tagliamento, McDiarmid et Kettles, ainsi que deux de leurs camarades, s'attaquèrent à des milliers de fantassins dont l'avance se trouvait entravée par un embouteillage d'obusiers remorqués par des tracteurs à vapeur. Le lendemain, dans le même secteur, Menzies et McA'Nulty mitraillèrent un bataillon qui 's'affairait à dynamiter des ponts et des routes et à brûler les villages sur son passage.⁷²

Les fantassins britanniques poursuivirent leur avance, dans le sillage des Camels. Dans l'histoire de la 23^e Division, on trouve cette description du genre de spectacles qui s'étalait à leur vue:

Le long de la route de Pordenone, large et droite, traversant une région découverte, nous avons pu nous rendre compte que, dorénavant, pour sauver une armée en déroute, il ne faudrait jamais plus compter sur une rivière, au même point qu'on l'avant fait jusqu'ici. Avant l'ère des combats aériens, une armée qui battait en retraite pouvait généralement obtenir quelque répit en franchissant une rivière et en défendant la rive opposée, le temps voulu pour se ressaisir. Dorénavant, la rivière la plus large et la plus profonde n'est plus un obstacle pour l'aviation. Les scènes de massacres, le long de la route de Pordenone, ont provoqué des sentiments d'horreur et de pitié chez les troupes britanniques victorieuses. À la vue du sort qui l'attendait, l'ennemi désorganisé, épuisé et affamé, qui obstruait massivement cette route depuis quelques jours, a sans doute été terrifié au point de ne plus ressentir l'amertume de la défaite. Mille après mille, la route était jonchée de cadavres, de débris de véhicules, de canons et de voitures démolies; on pouvait voir, dans un enchevêtrement macabre, les carcasses mutilées des chevaux, les cadavres de leurs conducteurs et ceux de fantassins mitraillés sur place.⁷³

Le major-général J.F. Gathorne-Hardy, qui avait été brigadier-général à l'état-major général du XIV^e Corps d'armée britannique, a donné, lui aussi, après la guerre, sa version de la campagne. Il a signalé que les 29 et 30 octobre, la RAF avait utilisé trente mille balles et trois tonnes et demi de bombes, sur la route reliant Conegliano à Pordenone. 'Ceux qui ont parcouru cette route après le combat se sentaient, pour ainsi dire, obligés de conclure que ce genre de guerre devrait être interdit à l'avenir.⁷⁴ Les tactiques qui avaient rendu de telles scènes possibles furent, il est vrai, vite oubliées et retirées du répertoire de la RAF durant l'après-guerre immédiat, mais on sait à quel point elles allaient être utilisées, une génération plus tard.

En Macédoine, la guerre atteignit son point culminant un mois plus tôt qu'en Italie. L'offensive finale avait été conçue par le général Franchet d'Espérey, qui était devenu commandant suprême en juin 1918. Ce dernier accorda le rôle principal aux Serbes et confia à ces vigoureux montagnards la tâche de faire une percée à travers les monts Moglena. Cette chaîne de montagnes était si élevée et semblait tellement infranchissable que les Bulgares ne s'étaient pas donné la peine de bien la fortifier et pourtant, il suffisait de la franchir pour intercepter les lignes de communication et provoquer l'effondrement du front. Les Français devaient attaquer sur les deux flancs de l'armée serbe, tandis que les Italiens, sur le flanc gauche, et les Grecs, sur le flanc droit, avaient comme tâche principale de maintenir assez de

pression sur l'ennemi pour l'empêcher de venir renforcer son centre. Les Britanniques devaient attaquer entre le Vardar et le lac Doiran.⁷⁵

L'attaque serbe débute aux petites heures du matin, le 15 septembre et, en moins de deux jours, le front ennemi avait été enfoncé sur une largeur de 25 milles et sur une profondeur de six milles. Les Britanniques attaquèrent le secteur du front qui, selon les pilotes de la RAF, offrait le plus de résistance; aussi, subirent-ils de lourdes pertes tout en n'obtenant que de faibles gains. Au cours de cette attaque, le 18 et le 19, les escadrilles de corps d'armée effectuèrent des patrouilles de contact et des attaques à faible altitude, tandis que les pilotes de chasse prirent part, une dernière fois, à des duels aériens contre des pilotes allemands. Ce fut, en effet, 'la dernière rencontre du genre, sur le front britannique en Macédoine.' Tout en dirigeant sa section de SE5a, le capitaine Gordon Bell aperçut douze Fokkers au-dessus de Cestovo. Le rapport de Bell est rédigé en ces termes: 'Le capitaine Bell attaqua de front le commandant de la formation ennemie et il s'ensuivit un duel aérien. L'appareil ennemi ayant fait un virage à la Immelman dans la région SE D3495, je tirai une courte rafale, puis la section centrale de l'appareil ennemi éclata en flammes.' Un pilote de la 47^e Escadrille fut témoin de l'écrasement du dernier appareil ennemi à être détruit sur ce front.⁷⁶

Entre-temps, à l'ouest du Vardar, les Serbes et les Français exploitaient rapidement leur percée. Le matin du 21 septembre, des avions de la RAF répandirent la nouvelle que l'ennemi avait commencé à retraiter sur toute l'étendue du front, y compris le secteur britannique. Il n'y avait plus un seul appareil allemand dans le ciel, les hangars de l'aérodrome de Hudova avaient disparu et les régions arrière étaient parsemées de dépôts de matériel que l'on faisait brûler. C'était à peu de chose près, la situation qui allait se reproduire sur le front du Piave, un peu plus d'un mois plus tard, bien que pas tout à fait sur la même échelle. Les appareils de la RAF, comme ils allaient le faire en Italie, ne négligèrent aucune occasion de harceler l'ennemi durant sa retraite. D'après les rapports soumis par la 16^e Escadre, pour fins d'archives, peu de temps après la fin des hostilités: 'les troupes et les véhicules de l'ennemi furent l'objet de poursuites, dès le début de son repli.'

Nos appareils ont bombardé sans relâche les routes en direction nord, à partir de Rabrovo, Kosturino, Stroumitza et Jenikoj, qui étaient totalement encombrées. Dès que nos appareils avaient largué leur chargement de bombes et épuisé leurs munitions, ils revenaient aussitôt refaire le plein à l'aérodrome. Chacun a ainsi fait la navette à deux ou trois reprises, en redoublant d'ardeur de façon à tirer le meilleur parti possible des cibles exceptionnelles qui s'offraient à nous. Au cours de cette période, nos appareils ont plongé jusqu'à 50 et même 20 pieds du sol, en mitraillant des convois et des corps de troupes. Les cibles les plus avantageuses étaient les convois en formations serrées et, à ce sujet, un témoignage de source indépendante, un télégramme reçu au GQG avancé et provenant du QG avancé du XVI^e Corps d'armée, atteste l'étendue des pertes et des dommages infligés.

Ce télégramme attribue directement aux interventions de la RAF 'la confusion indescriptible' dans laquelle s'est effectuée la retraite des Bulgares. Il était inévitable qu'il se produise des embouteillages dans les étroits défilés de ces routes de

montagne et il n'est pas étonnant que les avions de la RAF, à l'aide de bombes et de mitrailleuses, aient réussi, en quelques heures, à semer l'épouvante et la panique dans les rangs d'un ennemi courageux et déterminé qui, sans avoir été défait, se retirait d'un front contre lequel les Britanniques se butaient sans succès depuis plusieurs années. Tel fut le dénouement abrupt de la campagne de Macédoine. Le 30 septembre, les hostilités avaient cessé sur ce front.

Les offensives de Ludendorff 1918

Au printemps de 1918, les Allemands déployèrent leur dernier effort d'envergure pour gagner la guerre; ce fut aussi vraiment leur dernière chance. Cette conjoncture était aussi évidente pour les Alliés que pour le Haut commandement allemand. Pendant l'hiver de 1917-18, la Russie, déchirée par la révolution et par des dissensions intestines, était pratiquement sortie de la guerre. L'Allemagne était en mesure de déployer, dans l'Ouest, les divisions qu'elle pouvait distraire du Front oriental; la disponibilité de ces troupes devait lui assurer, sur les Alliés, un avantage qui ne pouvait être que passager. L'occasion offerte aux Allemands se dissiperait dès que tout le poids du déploiement des troupes américaines se manifesterait. Au cours de l'hiver, le Haut commandement allemand se prépara donc à fournir, au printemps, un ultime effort sur le Front occidental tandis que, simultanément, les Alliés s'attachèrent aux problèmes de défense contre un assaut qu'ils savaient inéluctable.

Le GQG britannique fit appel à la formule de défense en profondeur. Le principal artisan de ce dispositif défensif, pendant la Première Guerre mondiale, fut le colonel von Lossberg, chef de l'état-major de la Première Armée allemande. Consterné par le nombre de pertes imputables aux opérations de protection linéaire contre les attaques britanniques de 1916, il avait imaginé un réseau défensif qui tenait le gros des forces allemandes hors de la portée initiale de l'artillerie ennemie. De la sorte, les formations d'assaut ennemis non seulement essuieraient le feu croisé des mitrailleuses soigneusement postées en avant des points d'appui et celui d'un lourd barrage défensif, mais une fois les positions avancées franchies, elles devraient attaquer des réseaux de tranchées virtuellement épargnées par le feu de l'artillerie ou les gaz. Si elles s'infiltrent dans ces lignes, elles devraient soutenir les contre-attaques immédiates des forces allemandes disposées encore plus loin. Ludendorff se rallia avec empressement aux vues de von Lossberg, à son départ pour le Front occidental, et l'Armée allemande en fit sa doctrine. Les Britanniques s'étaient rendu compte, à Passchendaele, de l'efficacité et de l'économie de ces mesures allemandes. Cette expérience onéreuse, le refus obstiné de Whitehall d'augmenter les effectifs de la *British Expeditionary Force*, la nécessité d'envoyer des renforts aux Italiens après la déroute de Caporetto et, enfin, la prise en charge par la BEF de 28 autres milles du front français auraient nécessité le recours à la défense en profondeur, même si la perspective d'un assaut allemand d'envergure

n'avait pas été aussi manifeste.¹ Cependant, ce n'était pas facile de convertir la BEF à la défensive, après trois ans de guerre offensive. À cette époque, la ligne de combat définissait, en grande partie, l'extrême limite des poussées antérieures et non pas nécessairement les meilleures positions tactiques. En arrière du front, les ceintures protectrices de barbelé n'étaient pas étendues; il n'existe pratiquement aucune ligne de rechange et les réseaux de tranchées de réserve étaient délabrés. En maints endroits, les paysans français 'avaient effectivement entrepris de remblayer et de nettoyer en partie les lignes arrière afin de restituer la terre à la culture.'²

C'était une question d'hommes et de méthodes, tout autant que de matériel. Les nouvelles techniques défensives supposaient de la souplesse mentale et une forte dose d'optimisme et de confiance en soi, de la part des petits groupes d'assiégés; elles exigeaient beaucoup de la BEF, formée aux principes de la guerre statique et aux attaques de front classiques bien répétées. Faute de pratique, la qualité du tir avait fléchi dans les rangs de l'infanterie; une trop grande surveillance de la part du commandement supérieur avait miné la souplesse tactique et l'initiative des officiers régimentaires. Le choix des officiers s'était fait selon leurs aptitudes à préparer méticuleusement des séries d'attaques bien montées, interminables en apparence; c'était un exercice mal indiqué pour les initier aux situations précaires et aux possibilités de contre-attaques rapides qui constituaient l'essence même de la nouvelle tactique. Les commandants, trop souvent redévolables de leur grade à un défaut de souplesse qui leur permettait d'engager constamment des hommes dans des assauts désespérés, éprouvaient aussi beaucoup de difficulté à s'adapter aux principes plus subtils de la défense en profondeur.³

Cependant, sir Douglas Haig n'avait aucun choix. Il aurait à envisager une attaque allemande d'une ardeur inégalée et il devait s'y préparer. À la mi-décembre, il publia une 'Note de service sur les mesures défensives,' dans laquelle il insistait sur la nécessité de l'économie des forces et l'organisation en profondeur. Il conseillait aux commandants d'étudier soigneusement la traduction de deux textes allemands qu'il jugeait tout à fait judicieux: 'Les principes du commandement lors d'une bataille défensive en guerre de position' et 'Principes généraux relatifs à la construction de positions en campagnes.'⁴

Le RFC n'envisageait pas de changements radicaux de cette nature. Selon un mémoire publié en janvier 1918, 'L'emploi du *Royal Flying Corps* dans la défensive,' la première mission du RFC consistait à déceler, au moyen de reconnaissances, les étapes initiales de stockages logistiques puis, à les contrer en bombardant ces zones sans répit. Dès que s'amorce une offensive ennemie, le RFC a pour principale mission 'd'assurer l'efficacité de notre tir d'artillerie.' Outre cela, compte tenu des priorités, l'aviation devait (par ordre d'importance) s'en prendre aux renforts de l'ennemi postés à un mille ou deux en arrière de la ligne d'assaut, attaquer les points de descente des trains, les transports routiers, les positions d'artillerie et les réserves et, enfin, envoyer 'des avions à basse altitude, pour leur effet moral, et coopérer avec l'infanterie à l'attaque des troupes ennemis les plus avancées.' Tous ces rôles défensifs s'appuyaient sur le maintien de l'ascendant de l'aviation dans les airs. Ce mémoire fut sans doute rédigé par Trenchard, avant qu'il aille occuper, en Angleterre, son poste de chef de l'État-major

de l'Air, le 27 décembre 1917. Il contient une juste appréciation des possibilités du RFC, face à une offensive allemande, mais il ignore l'importance des effets d'ordre physique et moral des opérations d'appui au sol des éléments avancés, dans la guerre de mouvement. Le nouveau commandant du RFC, le major-général J.M. Salmon, endossa intégralement la façon de voir de son prédécesseur: 'Cela ne peut se réaliser qu'en attaquant et en abattant la force aérienne de l'ennemi. Les opérations du Royal Flying Corps doivent donc toujours être essentiellement offensives.'⁵

Chaque fois que les Allemands se lançaient à l'attaque, le RFC était mieux préparé que jamais à s'acquitter de ses responsabilités. Au cours de l'hiver, il s'était rapidement accru et le nombre de Canadiens qui en faisaient partie avait aussi augmenté. Entre le 1^{er} septembre 1917 et le 1^{er} mars 1918, le nombre total d'aviateurs canadiens passa de 223 à 319. Le 1^{er} janvier 1918, 57 escadrilles étaient en service actif auprès de la BEF et aux ordres du RFC. Chaque escadrille comptait, en moyenne, un peu moins de quatre Canadiens et demi.* Le 1^{er} mars, le nombre moyen de Canadiens par escadrille avait augmenté à un peu plus de 5. En d'autres termes, les Canadiens constituaient près d'un quart des aviateurs en service auprès de la BEF à cette époque.[†]

Après l'abandon des opérations actives à Cambrai, en décembre, l'activité aérienne se limita aux services courants d'hiver. Aussi souvent que le temps le permettait, les escadrilles de corps d'armée s'acquittèrent de leurs tâches monotones de patrouille de lignes, de reconnaissance et d'observation d'artillerie, tandis qu'au-dessus d'eux et au-delà de leurs positions, maintes fois à plusieurs milles en arrière des lignes allemandes, les patrouilles de chasse des escadrilles d'armée s'efforçaient de garder le ciel libre d'éclaireurs ennemis.[‡] George Owen Johnson (subséquemment maréchal de l'Air dans le CARC), alors lieutenant du RFC, et pilotant un SE5a servant sur le front de la Cinquième Armée, se rappela près d'un demi-siècle plus tard: 'Tout au cours de l'hiver de 1917-1918, nous étions cantonnés en face de Saint-Quentin, et occupés surtout aux patrouilles offensives à grande altitude (18 à 20 000 pieds, sans oxygène) 15 à 20 milles en arrière des lignes allemandes. C'était une tâche accablante, étant donné que plusieurs des patrouilles ne rencontraient pas d'avions ennemis.'⁶ Le vol à ces altitudes dans une cabine ouverte, à des températures de beaucoup inférieures à celle de la congélation, éprouvait à la limite l'endurance et la détermination des aviateurs.

* Deux escadrilles du RNAS, la 8^e et la 16^e, relevaient du RFC. Il y avait en tout 23 escadrilles de chasseurs monoplaces, 18 escadrilles de corps d'armée, 11 escadrilles de bombardement de jour et de nuit et 5 escadrilles de chasse et de reconnaissance.

† Cette estimation s'appuie sur un effectif de 24 pilotes dans les escadrilles de Sopwith Camels, 18 dans les autres escadrilles de chasseurs monoplaces et 30 pilotes et observateurs affectés à toutes les autres escadrilles.

‡ On attribue à un Canadien de la 70^e Escadrille, F.C. Gorringe, de Prince Albert (Sask.), la première victoire au combat en 1918. Il revendiqua la destruction de l'un des deux appareils ennemis que sa patrouille rencontra le matin du Premier de l'An. G.R. Howsam, de Port Perry (Ont.) (blessé au combat le 24 mars 1918) faisait aussi partie de sa patrouille. Le 1^{er} janvier 1918, les autres Canadiens de cette patrouille étaient: F.W. Doherty, de Montréal (prisonnier de guerre le 22 janvier 1918), A. Koch, d'Edmonton (blessé au combat le 27 mars 1918), F.G. Quigley, de Toronto (blessé au combat le 27 mars 1918) et W.E. Wood, de Vancouver.

Les escadrilles de corps d'armée, qui évoluaient à des altitudes beaucoup plus faibles, n'étaient pas exposées à des conditions climatiques aussi rigoureuses, mais elles essuyaient le tir de harcèlement des forces terrestres. Les opérations de la 16^e Escadrille, affectée au Corps d'armée canadien en fournissent un exemple. En janvier, douze jours seulement furent propices au vol, mais, pendant ce temps, elle effectua quatre-vingts sorties opérationnelles; souvent, la visibilité était si mauvaise qu'on distinguait à peine l'emplacement général des objectifs. Au cours du mois, l'escadrille s'acquitta de 56 missions de repérage, dont 41 furent déclarées un 'succès.' Le 13, le lieutenant F.A. Nicholson, de St. Stephen (N.-B.), et son observateur, le lieutenant R.H. Carter, de Truro (N.-É.), chargés de repérer une batterie ennemie pour l'artillerie, qualifièrent la canonnade d'insuccès parce qu'en trois heures on ne régla que le tir de 25 obus.* On repéra seulement quatre coups en-deçà de 25 verges d'une tranchée de canon, mais pendant le tir d'efficacité, on n'observa aucun coup direct. La visibilité était tellement mauvaise qu'à un certain moment, il fallut suspendre le tir pendant vingt minutes. Mais si le repérage, le tir et le temps laissaient tous à désirer, Nicholson et Carter trouvèrent quand même le moyen de rapporter des renseignements utiles sur le mouvement des trains, en arrière du front ennemi. Le 25, Nicholson régla le tir de la 9^e Batterie de siège canadienne. La visibilité s'était améliorée et, le repérage étant plus précis, le 'tir d'efficacité' réussit au moins trois coups au but. De nouveau, l'équipage fut en mesure de signaler l'état des trains ennemis et l'activité des avions dans le voisinage.⁷

En janvier, la seule victime que déplora la 16^e Escadrille fut un observateur blessé par le feu terrestre. Bien que les aviateurs eussent maintes fois signalé des avions ennemis dans leur voisinage, les éclaireurs allemands n'interrompirent leurs opérations que deux fois. La libre évolution des escadrilles de corps d'armée, telle la 16^e, qui manœuvrait ses RE8 balourds et à court de puissance au-dessus des lignes ennemis, était un indice de la supériorité aérienne des escadrilles de chasse britanniques, à ce tournant de la guerre.[†] Leurs méthodes figurent dans une lettre du chef d'une section antiaérienne de la Quatrième Armée, dans laquelle il félicite les pilotes de Camels de la 65^e Escadrille de la 11^e Escadre (Armée). Il observe que le 4 janvier avait été 'une journée très claire et qu'ils semblaient avoir été en patrouille tout le temps,' et, poursuit-il: 'Bien que parfois l'ennemi eût dirigé contre eux un feu anti-aérien très nourri, ils continuèrent de patrouiller constamment le front allemand à une altitude de 8 000 pieds; ils empêchèrent pratiquement tous les appareils ennemis de franchir la ligne, sauf ceux qui évoluaient aux environs de 20 000 pieds. Ils ... harcelèrent sans cesse les appareils de patrouille ennemis. En maintes occasions, j'observai les patrouilles de chasseurs ennemis de 5 à 9 appareils qui s'approchaient de nos lignes, mais presque chaque fois, ils

* Au Premier de l'An, les autres Canadiens affectés à la 16^e Escadrille étaient: B.E. Gilbert, de Paris (Ont.), A.C. Gilmour, de Saint-Jean (N.-B.) (tué au combat le 6 mars 1918), J.A. Hutchinson, de Fordwich (Ont.), R.O. McMurtry, de Montréal et D.J. Nickle, de Kingston (Ont.) (blessé au combat le 23 avril 1918).

† À l'autre extrémité du front, les pilotes de SE5a de la 84^e Escadrille se plaignaient constamment que les avions ennemis 'refusaient l'engagement.' Registre de la 84^e Escadrille, janvier 1918, Air 1/1795/204/155/2.

furent refoulés par les Sopwith Camels, avant d'arriver à portée de mes pièces d'artillerie.*⁸

Cependant, le prix de la suprématie était encore le sang; ce jour-là la 65^e Escadrille, qui avait si bien réussi à garder le ciel libre au-dessus de ses propres lignes, perdit deux de ses pilotes. Au milieu de la matinée, une section de quatre Camels s'élança en piqué sur une formation 'd'une douzaine' d'appareils allemands et, d'après son compte rendu, elle en aurait abattu six dans la mêlée qui suivit. Le sous-lieutenant R.E. Robb, de St. Thomas (Ont.), qui avait rallié l'escadrille seulement deux jours plus tôt et qui participait à sa première sortie opérationnelle, fut abattu en arrière des lignes allemandes; grièvement atteint, il mourut de ses blessures le lendemain. Le lieutenant E.C. Eaton, de Montréal, un autre membre de la patrouille, abattit deux des six avions allemands que revendiqua l'escadrille. Plus tard, au cours de la même matinée, l'escadrille perdit un autre pilote, non pas au combat mais, comme il arrivait si souvent, au cours d'un simple exercice d'instruction. Le capitaine George Baxby Syddall, de Toronto, qui faisait partie de l'escadrille depuis la mi-novembre, s'exerçait au vol en formation, quand une aile de son appareil se détacha; il périt dans l'écrasement. Les événements quotidiens, de même que les réussites et les infortunes rapportées par l'escadrille furent tout à fait typiques de ce qui arriva aux unités de chasse tout au long du Front occidental, au cours de l'hiver de 1918.*⁹

À la fin de janvier, les reconnaissances aériennes avaient décelé plusieurs nouveaux champs d'aviation, des dépôts d'approvisionnement, des voies d'évitement de chemin de fer et des emplacements d'hôpital, au-delà des lignes allemandes, en face des Troisième et Cinquième Armées britanniques. Sir Hubert Gough, dont la Cinquième Armée devait soutenir le choc de l'assaut, avait appris, entre-temps, que le général von Hutier, vainqueur de Riga, avait assumé le commandement de la Dix-huitième Armée allemande qui lui faisait face. Peu après, on signala que le général Otto von Below qui, selon le GQG britannique, était 'probablement le meilleur commandant d'armée chez les Allemands,' avait assumé le commandement d'une nouvelle Deuxième Armée amenée sur le front allemand entre les Dix-septième et Dix-huitième Armées. Cette nouvelle persuada Gough et Salmond que l'attaque allemande serait lancée le long de la Somme. En mars, Salmond donna l'ordre à ses escadrilles de reconnaissance et de chasse de la IX^e Brigade (hors cadre) de concentrer leurs effectifs sur le secteur opposé au flanc sud du front britannique. Il ajouta aussi huit appareils à l'escadrille de reconnaissance de la Cinquième Armée, de sorte qu'on y recevait presque tous les jours de comptes rendus sur l'activité fébrile des trains en face des fronts de la Troisième et de la Cinquième Armées.¹⁰

Le 6 mars 1918, on regroupa les escadrilles hors cadre pour former la IX^e Brigade comprenant la 9^e Escadre (jour) et la 54^e Escadre (nuit). La première était constituée des 25^e, 27^e, 62^e, 73^e, 79^e et 80^e Escadrilles; l'autre, des 58^e, 83^e, 101^e et 102^e Escadrilles. Toutefois, jusqu'au 26 mars, la 9^e Escadre resta sous les ordres directs du QG du RFC. Dans l'intervalle, Salmond concentra aussi dans ce secteur

* Les autres Canadiens de l'escadrille, à ce moment, étaient: A.A. Leitch, de High River (Alb.), E.F.W. Peacock, de Montréal et H.L. Symons, de Toronto.

les opérations des escadrilles de bombardement de la 1^{re} Brigade. Les interventions de bombardement du RFC visaient à entraver les concentrations des Allemands et à miner le moral de leurs troupes d'assaut qui s'acheminaient alors vers des cantonnements en zones arrière. Le programme britannique ne se prêtait guère aux réussites matérielles, ni au soutien du moral. Les bombardements nocturnes surtout en étaient encore à leurs débuts. Les résultats étaient incertains, même dans les meilleures conditions; le nombre d'avions et leur potentiel de bombardement étaient illiputiens, comparativement aux énormes stockages allemands; de toute façon, on confiait aux escadrilles de bombardement aérien de nuit un trop grand nombre d'objectifs, compte tenu de leurs ressources. La 102^e Escadrille,* par exemple, ne disposa que de cinq nuits pour effectuer ses bombardements, entre le 5 et le 21 mars; elle largua un total de 1 404 bombes de 25 livres chacune sur les champs d'aviation et les cantonnements situés en face de la Troisième Armée. Les Allemands ne ripostèrent guère à ces coups d'épingle; ils avaient pris le parti de freiner l'activité de leurs propres éléments aériens, pendant la durée du stockage, et de conserver leurs hommes et leurs appareils pour le moment décisif.¹¹

L'activité des chasseurs allemands devait reprendre quelques jours avant le début de la grande offensive. La réputation croissante des Canadiens, en tant qu'aviateurs de combat, fut rehaussée, même pendant l'accalmie, par les prouesses de plusieurs pilotes, jusque-là peu connus.[†] Le lieutenant F.R. McCall, de Calgary, en service auprès de la 13^e Escadrille, se signala quand on lui attribua quatre victoires pendant qu'il volait à bord d'un RE8 inoffensif.[‡] Frank Quigley, de la 70^e Escadrille

* Le 1^{er} janvier 1918, les Canadiens en service dans la 102^e Escadrille étaient: J.P. Alexander, de Toronto, H. Fall, de Montréal, F.I. Livingstone, de Winnipeg, A.B. Whiteside, d'Inverness (Québec) et G.L. Zeigler, de Hamilton (Ont.).

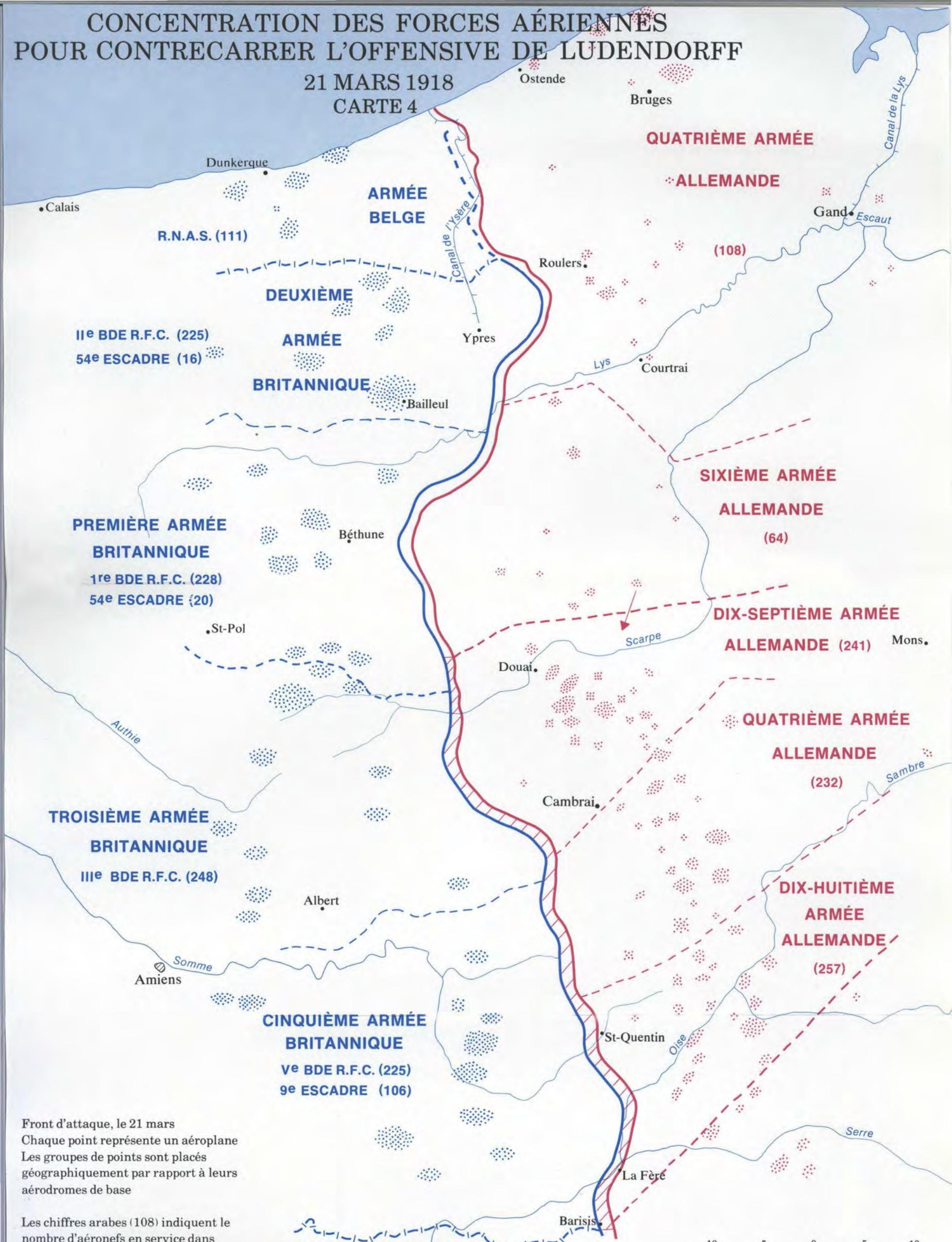
† À cette époque, W.G. Barker était en Italie et W.A. Bishop, en Angleterre où il faisait partie du personnel de l'École de tir aérien. Raymond Collishaw, nommé commandant de la 3^e Escadrille (Navale) de la 1^{re} Brigade, le 11 février 1918, était trop occupé pour voler régulièrement. Les aviateurs canadiens en service auprès de la 3^e Escadrille (N.), quand il assuma le commandement, étaient: O.P. Adam, de Westport (Ont.) (tué au combat le 1^{er} avril 1918), F.C. Armstrong, de Toronto (tué au combat le 25 mars 1918), L.D. et D.L. Bawlf, de Winnipeg (tué au combat le 21 avril 1918), W.H. Chisam, d'Edmonton, J.A. Glen, d'Enderby (C.-B.) (blessé au combat le 8 avril 1918), D.A. Haig, d'Agincourt (Ont.), H.M. Ireland, de Toronto, K.D. MacLeod, de Sainte-Anne de Bellevue (Québec), W.A. Moyle, de Paris (Ont.) (tué au combat le 22 mars 1918), L.A. Sands, de Moncton (N.-B.) (tué au combat le 22 mars 1918) et A.T. Whealy, de Toronto. Le pilote de biplace A.E. McKeever, de la 11^e Escadrille, l'as des grands marqueurs à qui on attribua trente victoires, retourna en Angleterre à titre d'instructeur, à la fin de janvier. Quand il quitta la 11^e Escadrille, le 26 janvier, les Canadiens qui y restaient étaient: A.R. Browne, de Collingwood (Ont.) (blessé au combat le 30 septembre 1917), F.H. Cantlon, de Toronto (tué au combat le 18 mars 1918), E.C. Gilroy, de Sarnia (Ont.), H.E. Hall, adresse inconnue, H.R. Kincaid, d'Ottawa (blessé au combat le 17 mai 1918), A.P. Maclean, de Toronto (tué au combat le 18 mars 1918), E.A. Magee, de Kennay (Man.) (prisonnier de guerre le 5 juin 1918), G.H.L. Ray, de Vancouver et A. Reeve, de Toronto (tué au combat le 27 mars 1918).

‡ Les autres Canadiens de la 13^e Escadrille étaient: F. Belway, de Richmond (Ont.), R.F. Browne, de Toronto (blessé au combat le 8 octobre 1918), A.G. De Young, de Dartmouth (N.-É.) (tué au combat le 12 janvier 1918), S. Grossberg, de Hamilton (Ont.) (blessé au combat en janvier 1918), R.R. Millar, de Winnipeg et K.W. Murray, de Vancouver (tué au combat le 1^{er} juillet 1918).

CONCENTRATION DES FORCES AÉRIENNES POUR CONTRECARRER L'OFFENSIVE DE LUDENDORFF

21 MARS 1918

CARTE 4



Front d'attaque, le 21 mars

Chaque point représente un aéronaute
Les groupes de points sont placés
géographiquement par rapport à leurs
aérodromes de base

Les chiffres arabes (108) indiquent le
nombre d'aéronefs en service dans
chaque secteur des forces armées

Les chiffres indiqués sont ceux des Appendices
XV et XVI et du plan contenu dans le volume
IV de *War in the Air* de H.A. Jones.

Remarques

Ne figurent pas sur cette carte le nombre
d'aéronefs des escadrilles suivantes:
17^e Escadrille aéronavale
12^e Escadrille d'instruction aéronavale
15^e Escadrille aéronavale (en formation)

6^e et 42^e Escadrilles (Q.G. du R.F.C.) affectées
à la 1^{re} Brigade aérienne, le 22 mars 1918.

Nombre total d'appareils britannique au front
Nombre total d'appareils allemands au front

Nombre total d'appareils figurant au front du C.E.B.
Nombre total d'appareils allemands adverses

Le nombre d'avions allemands indiqué ici est
approximatif et provient du Dossier 557339/24

10 5 0 5 10
MILES

des Archives du ministère de l'Air.
L'effectif réel d'une formation aérienne
allemande est estimé n'être que les 2/3
de son effectif théorique.

579
730
1179
1021

Au sud de la Somme, 471 aéronefs
allemands furent déployés contre les
formations aériennes françaises qui,
au 1^{er} avril 1918 comptaient environ
2063 appareils.

drille, revendiqua aussi quatre victoires en janvier. La plus grande partie de la carrière météorique du lieutenant torontois K.W. Junor de la 56^e Escadrille,* se déroula durant cette période. Junor rallia l'escadrille le 15 décembre 1917; on reconnut officiellement ses premiers succès, le 20 janvier, quand sa patrouille s'en prit à une formation d'Albatros 'V' Strutters, au nord-ouest de Wambaix. Il en abattit un en flammes et il en désempra un autre. Le 17 février, il dit avoir abattu un Albatros en flammes près de Mœuvres et, neuf jours plus tard, un LVG, à Awoingt; enfin, il désempra un autre Albatros près de Sains-les-Marquion. Le lieutenant Junor revendiqua quatre autres victoires avant d'être promu capitaine, le 22 avril, et de recevoir la MC. Le lendemain, il fut porté disparu au combat.

Au cours du même printemps, un autre Canadien entreprit sa carrière d'une façon toute différente. Donald Roderick MacLaren n'avait quitté qu'au printemps de 1917 le poste de traite de fourrures de son père, à Rivière-la-Paix, en Alberta; ce fut seulement en novembre de cette année qu'il rallia la 46^e Escadrille en France.† Il consacra un autre mois aux exercices d'escadrille avant d'obtenir la permission de participer aux vols opérationnels; pendant près de trois mois, du 15 décembre au 5 mars 1918, deux traits seulement distinguèrent le sous-lieutenant MacLaren de la plupart des autres pilotes de Sopwith Camels du Front occidental; son âge - à 25 ans, il était vieux pour être pilote de chasse - et le fait qu'il n'avait pas encore abattu un avion ennemi et qu'il n'avait pas été abattu lui-même.

Cependant, MacLaren avait évidemment beaucoup appris; le 6 mars, il entreprit une métamorphose spectaculaire et devint l'un des pilotes de combat les plus habiles et les plus redoutables de la guerre. Ce jour-là, il abattit 'un éclaireur à double empennage horizontal, à l'ouest de Douai.' Quatre jours plus tard, il revendiqua la destruction d'un Albatros, deuxième réussite d'une carrière de combat qui finit par lui valoir, en huit mois, 48 victoires, le DSO, la MC avec agrafe, la DFC et le commandement de l'escadrille qu'il avait ralliée au grade de sous-lieutenant; il parvint au quatrième rang des as canadiens de la guerre. De tous ses concitoyens, seuls Bishop, Collishaw et Barker, qui avaient participé aux vols opérationnels avant même que MacLaren n'eût effectué sa première envolée, obtinrent un meilleur score.¹²

Les aptitudes de MacLaren pour le tir de dérive ainsi que ses qualités de chef et de combattant s'adaptèrent à merveille à la nouvelle forme d'engagements aériens qui, à l'origine, étaient tout simplement un affrontement entre deux pilotes pour devenir ensuite un combat rangé entre des sections de trois à six appareils, puis, au

* Au nombre des Canadiens en service dans la 56^e Escadrille à cette époque, on relève les noms de: H.J. Burden, de Toronto, L.R. Charron, d'Ottawa, A.M. Clermont, de Toronto, W.E. Gilbert, de Cardinal (Ont.) (blessé au combat le 2 mai 1918), W.R. Irwin, de Ripley (Ont.) (blessé au combat le 15 septembre 1918), B. MacPherson, de Montréal, C.E. Morgan, d'Aultsville (Ont.), J.G. Moore, de Toronto, W. Porter, de Port Dover (Ont.) (tué au combat le 24 mars 1918), R.J.G. Stewart, de Hayfield (Man.) (blessé au combat et prisonnier de guerre le 3 janvier 1918) et L.J. Williams, de Vancouver.

† Au cours des trois premiers mois de 1918, outre MacLaren, les Canadiens de l'escadrille étaient: H.F. Dougall, de Winnipeg (prisonnier de guerre le 26 février 1918), G.D. Falkenberg, de Québec (dont le frère, en service dans la 84^e Escadrille, fut abattu et fait prisonnier le 12 mars 1918), R.K. McConnell, de Victoria, J.K. Shook, de Tioga (Ont.) (prisonnier de guerre le 2 octobre 1918), J.H. Smith, de Campbellford (Ont.) et W.A. Watson, de Verona (Ont.).

cours de l'hiver de 1917-18, une bataille entre plusieurs escadrilles. À l'occasion, même des escadres complètes s'engagèrent dans des combats qui occupaient des milles cubes d'espace aérien lorsque, des deux côtés, des formations d'escadrilles se voyaient entraînées dans la mêlée. En janvier 1918, on ajouta un autre avion à l'effectif de chaque escadrille de chasse du RFC, de sorte que leur commandant, dont les fonctions jusque-là avaient surtout été administratives, put conduire leur formation au combat. Au début de février, l'effectif des escadrilles de Camels augmenta encore de six appareils afin de satisfaire les besoins de groupes de combat plus puissants.¹³

Au début du printemps de 1918, on affecta couramment des escadrilles aux patrouilles et le RFC essaya des formations d'escadrilles multiples. On commença par en envoyer trois à la fois et à les disposer suivant des plans triangulaires latéraux et verticaux; ainsi, les Sopwith Camels volaient à 15 000 pieds d'altitude à l'avant-centre, les SE5a, à 16 000 ou 17 000 pieds à l'arrière droite et les Bristol Fighters, à 18 000 ou 19 000 pieds derrière les SE et à gauche des Camels. Toutefois, on s'en redit bientôt compte, l'ennemi hésitait à se mesurer à une force aussi redoutable. Dès que ces grandes formations franchissaient les lignes, les patrouilles de chasse allemandes mettaient le cap vers l'est et continuaient à voler dans cette direction aussi longtemps qu'on les poursuivait. Cependant, dès que les Britanniques revenaient vers l'ouest, les Allemands en faisaient autant, puis ils rôdaient autour des flancs de la formation et, de loin, ils ouvraient le feu sur elle et tentaient de s'en prendre aux retardataires.

On mit donc un autre plan à l'essai. Trois escadrilles, dont quelques-unes ou la totalité étaient munies de bombes, recevaient l'ordre de se diriger par des routes très différentes vers un champ d'aviation ennemi déterminé, à dix ou quinze milles à l'est des lignes. Elles devaient y larguer leurs bombes, adopter la formation de 'triangle étagé' et décrire une longue courbe de retour, de l'est vers l'ouest, afin de cerner tous les appareils ennemis entre elles et les lignes.

La première de ces incursions massives eut lieu le 9 mars 1918; 53 appareils attaquèrent les champs d'aviation ennemis de Busigny, de Bertry et d'Escautfort, trois aérodromes avoisinants, situés en face de la Cinquième Armée. Les 88 bombes qu'ils larguèrent firent peu de dégâts et les Allemands jugèrent à propos de ne pas réagir; les pilotes ne trouvèrent rien sur le trajet de retour de sorte que plusieurs d'entre eux finirent par faire la 'chasse aux courbes de niveau' en mitraillant, chemin faisant, des objectifs terrestres.¹⁴

Cependant, les Allemands commençaient à concentrer, dans cette localité, des éclaireurs monoplaces, en vue de l'offensive fixée au 21. Vu la nécessité de dissimuler les mouvements et de soutenir le moral, ils devaient éviter qu'une multitude d'appareils britanniques survolent impunément ce secteur. Ils atténueront les restrictions tactiques antérieurement imposées à leurs propres avions, à titre de mesure préparatoire à l'offensive, et les quelques incursions qui suivirent attirèrent un grand nombre de chasseurs allemands. La 62^e Escadrille qui, seulement deux mois auparavant, avait conduit ses Bristol Fighters en France en vue de missions de chasse et de reconnaissance, fut au nombre de celles qu'on chargea d'assurer la couverture aérienne entre le 11 et le 14 mars. Dans son compte rendu

de mission, le lieutenant Percy R. Hampton, de Toronto,* écrivit que 'cette escadrille a livré le combat de jour le plus acharné qu'on ait connu dans toutes les escadrilles,' affirmation qu'auraient bien pu contester les aviateurs qui avaient servi plus longtemps au front. Il poursuit:

Le premier jour, nous avons abattu six Allemands, le deuxième jour, six, le troisième jour, cinq et le quatrième jour huit ... et tous les engagements se situent à quinze ou vingt milles à l'intérieur du territoire boche. Le jour où nous avons abattu cinq Boches, j'en atteignis deux de la manière suivante: Je dirigeais notre formation supérieure de trois appareils et j'avais pour tâche d'empêcher les Boches de survoler nos camarades assaillis plus bas, et de piquer ensuite sur les avions ennemis; deux d'entre eux se hissèrent et effectuèrent un piqué de sorte que je dus me lancer à leur poursuite, moteur en marche et j'ouvris le feu. Je tirai deux cents balles sur le premier, avant de l'abattre, et j'en tirai cent sur le deuxième; je les descendis tous les deux à une minute d'intervalle, mais c'était naturellement un objectif très facile. Piquer sur un autre appareil, qui lui-même est en piqué, c'est un peu comme tirer sur un objectif fixe. C'est un spectacle saisissant que d'observer ses propres traceuses percer un autre appareil. Les pilotes boches peuvent les suivre, eux aussi. Je vis les deux pilotes se tourner vers moi à deux reprises, car l'intervalle qui nous séparait était mince.¹⁵

Le score revendiqué par Hampton pour le compte de son escadrille est nettement exagéré, quand on le compare aux pertes admises par l'ennemi. Le 11 mars, les Allemands perdirent deux avions au-dessus du front britannique, neuf, le 12 et six, le 13; le 14, ils n'en perdirent aucun, selon leur histoire officielle.¹⁶

Le jour de la Saint-Patrice, une exploration dont l'appât était une section de bombardiers de jour DH4, de la 5^e Escadrille (N),[†] fournit au capitaine F.E. Brown, de Québec, à la tête d'une section de SE5a, de la 84^e Escadrille, dont faisait partie G.O. Johnson, l'occasion d'abattre deux avions ennemis désemparés; un troisième membre de sa formation eut le crédit d'avoir abattu un autre avion qu'on vit tomber dans le village de Becquigny. Une deuxième section de l'escadrille revendiqua elle aussi la destruction de deux appareils ennemis – un par J.V. Sorsoleil, de Toronto[‡] – elle en aurait aussi désemparé deux autres, bien que les archives allemandes signalent la destruction de seulement deux avions au front ce jour-là.¹⁷

* En mars 1918, outre Hampton, la 62^e Escadrille comptait cinq Canadiens: H.B.P. Boyce, de North Battleford (Sask.) (prisonnier de guerre le 12 mars 1918), J.A.A. Ferguson, d'Unionville (Ont.) (prisonnier de guerre le 12 mars 1918), K.B. Forster, de Red Deer (Alb.), E.T. Morrow, de Toronto (blessé au combat le 22 août 1918) et W.K. Swayze, de Lindsay (Ont.) (prisonnier de guerre le 4 septembre 1918).

† On ne connaît qu'un seul Canadien qui ait servi dans l'escadrille à ce moment: C.B. de T. Drummond, de Montréal.

‡ Les pilotes de la 84^e Escadrille comprenaient aussi: N.G. Bray, d'Oshawa (Ont.), W.H. Brown et L. de S. Duke (blessés au combat le 23 avril 1918), tous deux de Victoria, C.F. Falkenberg, de Québec (blessé au combat le 10 mai 1918) et R. Manzer, d'Oshawa (Ont.) (prisonnier de guerre le 8 août 1918). De concert avec F.E. Brown (blessé au combat le 3 mai 1918), Johnson et Sorsoleil se partagèrent, à la fin de la guerre, huit décosations pour bravoure au combat, dont plusieurs furent méritées au cours de l'offensive de mars.

Le lendemain, le 18, les deux camps étaient de retour en nombre dans l'air; ils brûlaient du désir de se battre. Neuf des DH4 avaient reçu l'ordre d'attaquer un seul objectif – le champ d'aviation de Busigny – tandis que la 54^e et la 84^e Escadrilles fourniraient la protection immédiate; les Bristol Fighters, de la 62^e Escadrille, 9^e Escadre (hors cadre), devaient aussi patrouiller le secteur. Une formation plus considérable de monoplaces allemands les rencontra au-dessus de Busigny; forte de plus de cinquante appareils, elle comprenait les trente avions de la *Jagdgeschwader 1* tout entière de von Richthofen, conduite par le *Rittmeister* en personne. Il en résulta la plus grande mêlée aérienne qu'on ait vue, assez importante, assez confuse et assez lourde de conséquences pour s'appeler subséquemment la bataille aérienne de Le Cateau. C'est ainsi que la décrit Richthofen: 'Ce fut un formidable combat tournant. Il n'était plus possible de songer à maintenir les formations de l'escadre. Chacun fonçait sur l'adversaire le plus près. Il en résulta un fouillis de combats singuliers acharnés. Souvent, il était impossible de distinguer l'ami de l'ennemi. L'air était sillonné des traînées blanches de traceuses parmi lesquelles on voyait piquer au sol des avions en flammes ou désemparés.'¹⁸

La plupart des avions qu'on vit 'piquer au sol' étaient britanniques. Ils ne furent pas seulement écrasés par le nombre, mais ils se mesurèrent à l'élite de la force aérienne allemande. La 54^e Escadrille perdit cinq de ses Camels, dont un piloté par le lieutenant E.B. Lee, de Kearney (Ont.),* qui atterrit d'urgence du mauvais côté des lignes et devint prisonnier de guerre des Allemands. Les trois autres escadrilles perdirent chacune deux appareils, soit un total de onze avions britanniques, tandis que les Allemands n'en comptèrent que quatre. On suspendit momentanément les expériences, car le temps se gâtait et l'offensive allemande débutait.

Tout au cours de février et pendant la première quinzaine de mars, le GQG britannique n'était pas convaincu, semble-t-il, que l'attaque principale viendrait sur la Somme, en partie parce que les Allemands avaient construit des simulacres d'aéroport, de dépôts et de voies d'évitement sur d'autres fronts et, en partie parce qu'ils avaient dissimulé leurs intentions en lançant des attaques de diversion contre les Français et en accélérant l'allure de la guerre de tranchées sur le front de la Deuxième Armée. En outre, le GQG était obsédé par la menace d'une attaque d'importance au nord, où les manœuvres de la BEF auraient été dangereusement compromises faute d'espace, les ports vitaux de la Manche n'étant qu'à trente ou quarante milles à l'arrière. Au tout début de mars, les reconnaissances aériennes, les interrogatoires de prisonniers et l'analyse des communications par sans-fil concordaient pour établir la preuve d'une attaque sur le flanc droit britannique. Néanmoins, le GQG demeura insensible à tous ces témoignages; le 2 mars, il jugea que les Allemands ne projetaient rien d'autre, dans ce secteur, que de s'emparer du saillant de Cambrai.¹⁹

Une semaine plus tard, le GQG nia l'existence du moindre signe d'attaque au sud de Saint-Quentin. Ce fut seulement le 19 mars que le chef du Service des renseignements de Haig reconnut que le poids de l'offensive imminente allait s'abattre sur les Troisième et Cinquième Armées. La veille de l'attaque, le gros

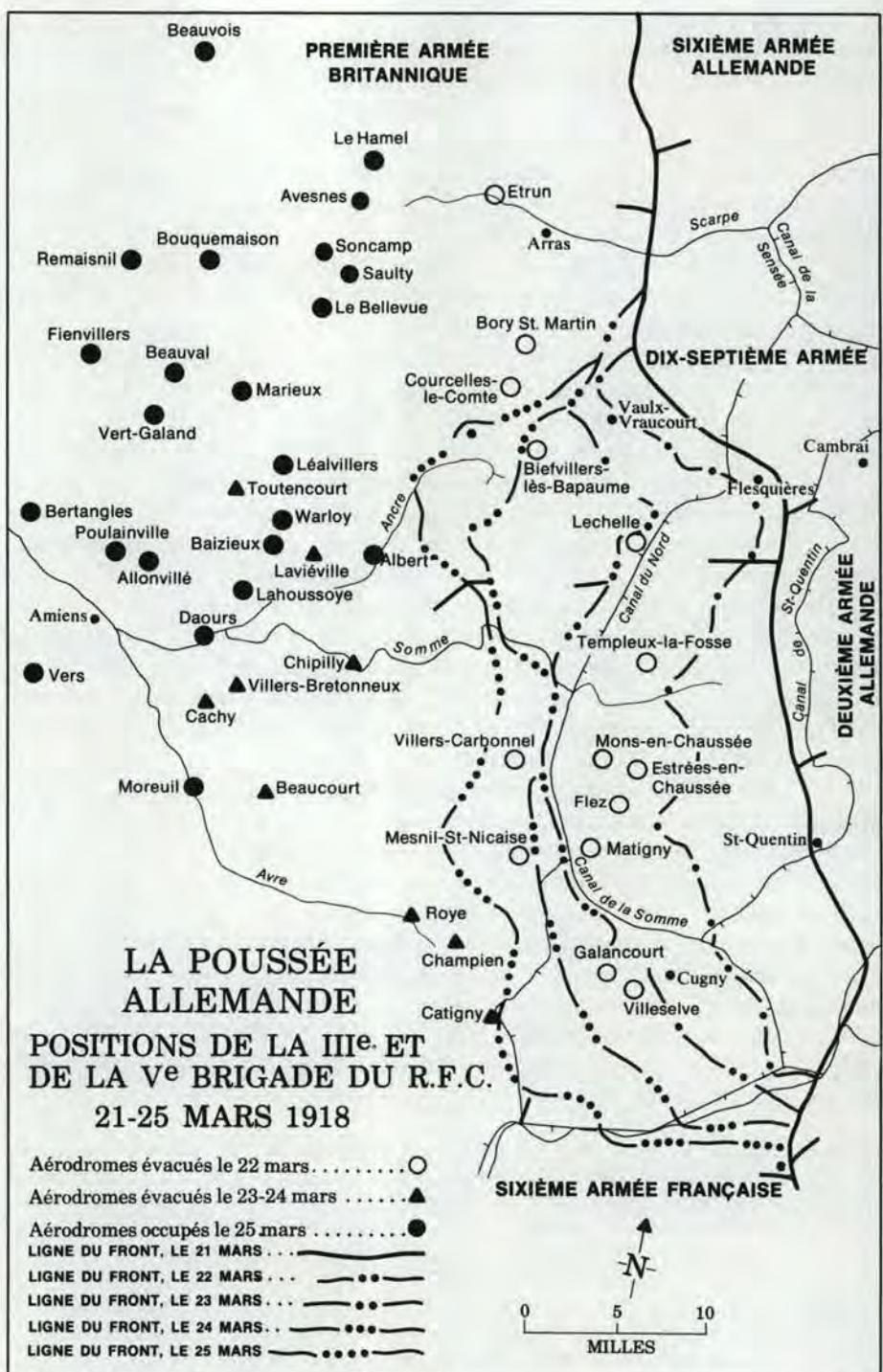
* Ce jour-là, deux autres Canadiens servaient dans la 54^e Escadrille: C.S. Bowen (blessé au combat le 22 avril 1918) et N.M. Drysdale (blessé au combat le 22 mars 1918), tous deux de Vancouver.

des forces de l'Armée britannique se trouvait donc encore au nord. Au sud, la Cinquième Armée de Gough, chargée d'un front de 42 milles, disposait de douze divisions d'infanterie, de trois divisions de cavalerie et de 1 566 pièces d'artillerie; la cavalerie et une division d'infanterie constituaient ses seules réserves. D'autre part, la Troisième Armée de sir Julian Byng tenait un front de 28 milles à l'aide de quatorze divisions et de 1 120 canons. En face d'eux, à l'intérieur et en arrière des lignes allemandes, l'ennemi avait massé 74 divisions et assez d'artillerie pour disposer quatre-vingt-dix canons au mille.²⁰

Grâce à la supériorité numérique du RFC sur toute la longueur du front britannique – 1 255 appareils contre 1 020 – et en raison de la souplesse et de la vitesse relatives de leur déploiement, car aucun appareil n'était à plus d'une heure et demie de vol de n'importe quel point de la ligne, la situation des secteurs des Troisième et Cinquième Armées n'était peut-être pas tout à fait aussi inquiétante dans l'air qu'au sol. Le secteur situé au sud d'Arras disposait de 31 escadrilles comptant 579 avions en état de servir, dont 261 étaient des chasseurs monoplaces. Les Allemands leur opposaient 730 avions: 326 éclaireurs monoplaces, 108 biplaces rapides appartenant aux *Schlachtstaffeln* – bien armés, quelques-uns étant munis de grenades et de bombes, spécialisés dans les opérations d'appui terrestre rapproché.* Au nord d'Arras où les Allemands n'allait pas attaquer, les Britanniques disposaient de 489 appareils et les Allemands, de 172; sur le front français, les Allemands n'avaient pas plus de 471 avions à opposer aux 2 590 appareils français. Depuis la Manche jusqu'à la frontière suisse, les Alliés dominaient numériquement l'adversaire dans une proportion de près de trois contre un, mais au point de décision, l'ennemi avait une supériorité locale de près de trente pour cent.²¹

Bien qu'à la suite de ses reconnaissances et de ses patrouilles de lignes le RFC eût signalé correctement les préparatifs à long terme des Allemands en vue de la grande offensive dans l'Ouest et prédit très exactement le lieu de l'attaque, il fut moins efficace quand il s'agit de fournir des renseignements exacts sur l'imminence de l'assaut. Le 19 et presque toute la journée du 20, le mauvais temps interdit d'effectuer des reconnaissances aériennes sur toute la longueur du front de la Cinquième Armée, mais au début de la soirée du 20 mars, les 8^e et 82^e Escadrilles purent survoler les lignes. Elles ne signalèrent 'aucun mouvement insolite' et on laissa aux troupes terrestres du front le soin d'obtenir des déserteurs et des prisonniers allemands capturés par les patrouilles, les renseignements précis touchant le moment de l'attaque.²²

* Selon un compte rendu allemand, 'Le 21 mars, parmi les formations existantes, on groupa un tiers de toutes les sections aériennes de campagne, toutes les escadrilles d'appui terrestre et plus de la moitié des effectifs de chasse et de bombardement avec les trois armées assaillantes. Une force aérienne comportant 49 sections de campagne, 27 escadrilles de bombardiers, 35 escadrilles de chasse et quatre escadres de bombardement (soit un total de 12 escadrilles de bombardiers) devait accompagner l'attaque des forces terrestres.' De l'avis de l'auteur, cette concentration aérienne aurait pu être décisive 'si, au lieu d'un tiers de toutes les sections aériennes de campagne et de la moitié de toutes les forces de chasseurs et de bombardiers, on avait dépêché, au tout début, en vue de la bataille décisive, les trois quarts de toutes les sections de campagne et toutes les escadrilles de chasse et de bombardement.' (H.) von Bülow, *Geschichte der Luftwaffe*, 2^e éd. (Diesterweg: Frankfurt am Main, 1937), 103, 110, SHist SGR 1 196, série 89.



L'impuissance des reconnaissances aériennes à déceler une activité significative en arrière du front ennemi, la veille du 20, témoigne de la qualité des plans, de la discipline et de l'organisation des Allemands. À 0440 heures le 21 mars, près de 6 500 bouches à feu ouvrirent *Die Grosse Schlacht in Frankreich* en inondant de gaz et d'obus brisants les fronts des Troisième et Cinquième Armées entre Chérisy et La Fère. 'Un formidable fracas assourdissant secoua l'abri solide ... L'air gémit de douleur, comme s'il allait s'élèver à un registre dépassant la perception humaine ... raconta un survivant. D'affreuses lueurs rouges jaillissant du sol à proximité signalaient le danger d'explosions rapprochées, mais leurs déflagrations s'égaraient dans une clameur infernale. Mille locomotives grondant et mugissant en franchissant un millier de ponts à longerons auraient peut-être fait le même fracas - ou passé inaperçues.'²³ Spécialement entraînées, les troupes de choc allemandes surgirent alors et s'élancèrent contre les victimes sidérées et commotionnées de ce barrage sans pareil; elles avancèrent dans une épaisse brume au sol qui enveloppait tout le champ de bataille, depuis l'Oise jusqu'à la Sensée.

La brume - qui en maints endroits était assez épaisse pour être qualifiée de brouillard - compliqua l'engagement au sol pour les deux camps. Les Britanniques constatèrent qu'elle neutralisait considérablement les trajectoires compliquées du feu croisé des mitrailleuses, dont dépendait leur zone de défense avancée. D'autre part, les Allemands se rendirent bientôt compte qu'elle compliquait davantage les problèmes ardu斯 de commandement et de contrôle, inhérents à leurs nouvelles tactiques d'offensives 'fluides,' à une époque où les communications comptaient encore surtout sur des méthodes acoustiques et visuelles. En outre, le brouillard réduisit l'avantage que les Allemands avaient tiré d'un dispositif soigné que leur assurait la supériorité aérienne locale. Leurs escadrilles d'appui terrestre, chargées 'd'importantes missions tactiques,' ne purent se déployer immédiatement. Selon la nouvelle tactique offensive, la première ligne clairsemée de troupes de choc devait déceler les points faibles du front britannique et poursuivre son avance, tandis que la seconde ligne assurerait la relève de la première et, avec l'appui aérien direct des sections de combat, elle neutraliserait les points forts et les foyers isolés de résistance qui resteraient. Toutefois, le brouillard retint les *Schlachtstaffeln* au sol toute la matinée. On ne peut que deviner ce qu'elles auraient pu faire si elles avaient décollé à l'aurore. Dans leurs commentaires sur les événements successifs de la journée, les historiens allemands attribuèrent une bonne partie du succès de leur armée, lors de la prise d'emplacements fortifiés et opiniâtrement défendus, tels que le village de Roupy, en face de Saint-Quentin, à un 'relâchement' initial des *Schlachtstaffeln*. Les Britanniques observèrent aussi que, dès qu'elles purent s'envoler, 'les patrouilles de contact allemandes à basse altitude, à l'appui de l'attaque, décelèrent trop rapidement nos nouveaux fronts; en outre, leur emploi de fusées de signalisation avait fait l'objet de répétitions soignées.' Le *Royal Munster Fusiliers*, par exemple, constata que 'les violentes attaques de l'infanterie contre le front, et les avions à basse altitude permirent à l'ennemi d'encercler et de capturer la ferme Malassise.'²⁴

Au cours de la matinée, le brouillard s'éclaircit et se dissipa quelque peu vers le nord du front, dans le secteur de la Troisième Armée. Néanmoins, les Britanniques ne réussirent guère mieux à arrêter la poussée initiale. Dans le secteur de

Lagnicourt, la visibilité s'était suffisamment améliorée à 0630 heures pour permettre à la 59^e Escadrille d'observer, à la faveur d'une reconnaissance matinale, le bombardement allemand, tout le long du front du IV^e Corps d'armée. Cette envolée particulière fut écourtée abruptement par un obus qui traversa le fuselage du RE8 et sectionna une partie de ses fils de commande; toutefois, des patrouilles subséquentes de la même escadrille, auxquelles participèrent les avions pilotés par les lieutenants L.R. Brereton, de Winnipeg et C.L. Hilborn, d'Alexandria (C.-B.),* purent fournir d'autres renseignements sur l'évolution de l'attaque au cours de la matinée. Ces deux Canadiens repoussèrent les assauts des avions ennemis; Hilborn et son observateur réussirent à prendre environ soixante photographies du champ de bataille principal, avant midi.²⁵

La pénétration initiale des Allemands, qui fut un succès spectaculaire, selon les critères d'offensive des deux années antérieures, fournit un autre indice non seulement de l'élan et de la précision de l'attaque, mais aussi, chez les Britanniques, de l'étendue de la confusion qui, parfois, confinait à la panique. À midi le 21, quatre autres avions de la 59^e Escadrille avaient survolé le front de leur corps d'armée, au-dessus du champ de bataille, et ils avaient lancé quelques appels de zone demandant du tir de contre-batterie, tous restés sans réponse. Émettant d'un ciel infesté d'avions éclaireurs ennemis, huit fois en vingt minutes, le lieutenant J.E. Hanning, de Fredericton (N.-B.), demanda en vain du tir de neutralisation sur différentes batteries ennemis. Peu après midi, il eut même recours à un appel 'LL' – 'exclusivement réservé aux objectifs de réelle importance'; il demanda une 'concentration de feu aussi puissante que la situation le permettait' – contre une multitude de fantassins estimée à deux bataillons, sur la route de Pronville-Quéant, mais cet appel fut aussi ignoré. Hanning et son pilote durent se contenter de tirer deux cents balles, d'une altitude de 900 pieds, sur la masse de troupes ennemis, de larguer leurs six bombes de 25 livres et de rentrer à la base en passant par le QG du IV^e Corps d'armée où ils larguèrent une dépêche lestée, précisant l'emplacement des concentrations allemandes. Plus tard, toutefois, une autre section de la 59^e Escadrille obtint une réponse valable à son appel 'LL' au sujet d'un 'grand nombre de troupes ennemis progressant à découvert,' à l'ouest de Lagnicourt.²⁶

Sur le front de la Cinquième Armée, le brouillard était tellement dense qu'il fut impossible de voler avant 1000 heures; à 1600 heures, les cinq escadrilles de corps d'armée, la 8^e, la 35^e, la 52^e, la 53^e et la 82^e, n'avaient donc pu effectuer chacune plus de trois patrouilles de coopération avec l'artillerie. Leurs champs d'aviation étant plus près de la ligne d'origine que ceux des escadrilles de corps d'armée, plusieurs d'entre elles reçurent l'ordre de reculer dans la matinée; par ailleurs, les problèmes administratifs inhérents à l'organisation de l'évacuation des aérodromes faisant désormais partie de la zone de combat, sur des routes déjà encombrées de troupes battant en retraite, entravèrent leur efficacité. Les pilotes de la 8^e Escadrille, installée seulement à quatre milles en arrière de l'ancienne ligne du

* Les autres Canadiens de la 59^e Escadrille, sur la brèche ce jour-là étaient: J.E. Hanning, de Fredericton (N.-B.), W.B. Powell, de St. Catharines (Ont.) et I.D. Smith, de Toronto. M. Sworder, d'Edmonds (C.-B.), avait perdu la vie le 18 mars 1918.

front et rappelée à 1100 heures, à Chipilly, douze milles à l'ouest de Péronne, constatèrent que, pendant qu'ils effectuaient leurs sorties opérationnelles en même temps que leurs déplacements, 'la bataille s'était évidemment rapprochée, les batteries tirant de la bordure de l'aérodrome; en rentrant de l'engagement, les blindés se ralliaient tout à côté de nous, les bombes sautaient dans notre voisinage.'²⁷

Sur le flanc sud de la Cinquième Armée, les avions Armstrong-Whitworth de la 82^e Escadrille ne purent s'envoler avant 1300 heures, alors que le capitaine G.I. Paterson, de Regina (pilote), et le lieutenant T.I. Findley, de Toronto (observateur),* constatèrent que les routes défoncées, au sud et à l'ouest d'Urvillers, 'étaient envahies de troupes ennemis,' que l'artillerie allemande était à l'œuvre, à découvert, le long des routes, et que d'autres pièces étaient accrochées aux avant-trains sur les routes avoisinantes; ils purent observer 'des batteries partout dans toute cette région du pays.' Pourtant, leurs demandes réitérées de tir sur des objectifs déterminés restaient sans réponse. Une deuxième patrouille, qui décolla quelque 45 minutes plus tard, eut à peu près le même sort, sauf que les pièces d'artillerie britanniques étaient certainement actives, car les aviateurs purent observer un feu nourri en provenance des batteries de campagne installées en arrière du canal de Saint-Quentin. Cependant, dans un cas au moins, 'notre propre artillerie tira court et écrasa nos défenses déjà affaiblies.' Deux envolées subséquentes eurent recours à des messages lestés, lancés en des endroits appropriés. Ce retour aux communications air-terre, antérieures à l'électronique, put fort bien avoir eu un effet sur l'engagement au sol. L'infanterie ennemie qui se reformait sur la hauteur, juste à l'ouest de Moy, signala que, peu après le survol d'un avion britannique isolé, 'le tir de l'artillerie britannique, dirigé sans plan jusqu'à maintenant, tombait déjà sur cette hauteur.' À la suite de cette concentration de feu, les Allemands battirent rapidement en retraite, même s'ils ne se retirèrent pas loin, ni très longtemps.²⁸

Toutefois, pendant les quelques premiers jours de l'offensive allemande, l'artillerie britannique ne mit pas beaucoup à contribution le potentiel destructeur à longue portée de ses pièces, contre les troupes à découvert. Le commandant de la 8^e Escadrille douta qu'on ait répondu aux appels de zone qui avaient été lancés; certes, sa propre escadrille constata que très peu d'entre eux réussirent. En conséquence, le 22 au matin, il dépêcha l'officier sans-filiste de son escadrille, avec tout le matériel radio de rechange qu'il put transporter, en vue de localiser les batteries du IV^e Corps d'armée et de rétablir les communications air-terre. Aucune des batteries que son spécialiste découvrit n'avait même installé son antenne. 'Dès le début de la retraite, toute notion de coopération avec les avions s'était dissipée, semble-t-il. Plusieurs batteries avaient tout simplement abandonné leur matériel de sans-fil, d'autres n'avaient conservé que les avions ... En pareilles circonstances, on ne mit guère à profit les appels de zone qui furent émis.'²⁹

* Paterson et Findley volaient ensemble, le 2 avril 1918, quand le premier fut tué et le second grièvement blessé. Findley reçut la MC pour sa participation à l'offensive de mars, puis il fut réformé en octobre.

Si, de la sorte, l'artillerie contribua un peu moins qu'elle aurait pu le faire à modérer ou à repousser l'avance allemande, l'arme aérienne fit de son mieux pour combler cette lacune. Les premiers plans du RFC prévoyaient l'attribution de chasseurs en cas d'attaque: les escadrilles de Camels étaient chargées d'importantes missions d'appui terrestre et de mitraillage à basse altitude, tandis que les SE5a devaient surtout assurer une couverture de chasseurs aux autres opérations aériennes. Cependant, il devint bientôt évident que les forces terrestres auraient besoin de tout le soutien qu'elles pourraient obtenir. Presque immédiatement, les SE5a reçurent l'ordre d'intensifier l'appui au sol, à toutes les occasions et dans tous les endroits possibles.³⁰

En conséquence, bien que la V^e Brigade eût fait part de 38 combats durant la journée, ses pertes se bornèrent à un Armstrong-Whitworth de la 8^e Escadrille et à cinq pilotes blessés, dont quatre furent victimes du tir au sol. La III^e Brigade, qui participa à 32 combats, perdit un Camel, et deux de ses pilotes de RE8 furent blessés; la IX^e Brigade ne subit aucune perte et la 1^{re} Brigade dit avoir détruit quatre avions ennemis sur le front de la Troisième Armée, sans subir elle-même de pertes. Sur un front de la même étendue, l'Aviation allemande perdit au total huit appareils touchés par des armes terrestres ou aéroportées. Quatre d'entre eux tombèrent peut-être sous les coups d'aviateurs canadiens: le lieutenant H.J. Burden, de Toronto - beau-frère de Bishop - de la 56^e Escadrille, remporta sa première victoire ce jour-là; le lieutenant V.W. Thompson de la 64^e Escadrille en revendiqua une et Donald MacLaren, de la 46^e, prétendit avoir abattu deux autres avions et un ballon.*³¹

Antérieurement, les bombardements à basse altitude et le harcèlement par les avions ne s'étaient pas révélés très pratiques contre les troupes retranchées. Toutefois, désormais, l'ennemi se trouvait en grande partie à découvert et les éclaireurs britanniques, rapides et agiles, soustraits à la nécessité de se défendre contre les attaques aériennes, étaient souvent en mesure d'exploiter l'effet de surprise tactique. Ils eurent surtout du succès contre l'artillerie et les colonnes d'approvisionnements, que leur équipement hippomobile exposait particulièrement aux attaques aériennes inopinées. Une unité se plaignit 'qu'elle subissait partout des dégâts accablants ... aux avant-trains, également ... qu'elle essuyait des pertes importantes en hommes et en chevaux.' Le harcèlement qu'effectuaient les Britanniques allait faire de ces doléances un leitmotiv courant pendant les quelques jours à venir. 'Les troupes épargnées dans les champs laissaient des hommes gisant sur la route; les voitures et les chevaux renversés étaient dans la confusion,' rappelle Sholto Douglas, dont la 84^e Escadrille utilisait des SE5a et qui comptait, à cette époque, huit pilotes canadiens. 'Les pilotes à qui s'offraient, pour la première

* En 1918, les Britanniques et les Allemands revendiquèrent et attribuèrent invariablement beaucoup plus de victoires qu'ils n'en gagnèrent en réalité. De fait, le 21, les Britanniques signalèrent un total de 25 avions ennemis écrasés ou 'complètement' déséparés. D'autre part, les Allemands soutinrent avoir descendu dix-neuf appareils britanniques sur la même longueur de front. Les chiffres exacts semblent être huit et deux. Résumés des missions de Brigades, 21-22 mars 1918, Air 1/838/204/5/285; Deutschland, Oberkommandos des Heeres, *Der Weltkrieg 1914 bis 1918*, Band XIV, Beilagen: *Die Kriegsführung an der Westfront in Jahre 1918* (Berlin: E.S. Mittler, 1944), Beilage 40.

fois de leur carrière, des objectifs terrestres parfaits – troupes en quatre files, en mouvement sur les routes, batteries et voitures de munitions cheminant à travers champs à découvert.' La seule défense efficace contre ces chasseurs à basse altitude était une concentration de mitrailleuses retranchées. De façon générale, le temps et les circonstances empêchèrent les Allemands de rassembler une telle protection au cours de leur grande poussée, de sorte que 'le tir en provenance du sol était intermittent et inoffensif. La retraite massive fut tragique pour les autres armes mais, pour l'aviation, elle prit une allure de fête.'³²

La formule des *Jagdflieger*, appliquée aux combats aériens, qui avait permis aux Britanniques d'évoluer sans entrave, dépendait, dans une certaine mesure, des attitudes de l'État-major général. La doctrine des Allemands sur l'utilisation de la puissance aérienne avait été profondément influencée par le succès de leurs opérations d'appui terrestre, au cours de la contre-offensive de Cambrai, le 30 novembre. En février, une note de service sur l'emploi des sections aériennes de combat' avait précisé que 'la participation systématique de formations aériennes massives (sections aériennes de combat) à des opérations contre des objectifs terrestres revêt une extrême importance.' Les escadrilles de chasse, 'dans la mesure où l'engagement aérien le permet ... doivent aussi participer au combat, piquer droit et ouvrir le feu de leurs deux mitrailleuses sur l'ennemi au sol.' En recevant d'aussi vagues directives, maints pilotes de chasse ont peut-être été réticents à suivre d'emblée l'une ou l'autre voie. Les forces allemandes de chasseurs ne jouèrent sûrement pas un rôle proportionné à leur puissance des premiers jours de l'offensive. La *Jasta 23* effectua 'au moins quatre sorties par jour' et il est probable que les autres escadrilles de chasse allemandes en firent autant, mais on insistait, semble-t-il, sur l'utilisation des sections aériennes de combat. Bien qu'on eût signalé 'd'énormes formations' d'éclaireurs ennemis occupés à patrouiller, à des altitudes variant entre 3 000 et 7 000 pieds, et la présence 'd'une multitude' d'avions disséminés au-dessus du front tout entier, au milieu de l'après-midi, les engagements aériens furent relativement rares. La force britannique toute entière était généralement occupée à l'appui terrestre rapproché, mais les chasseurs allemands hésitaient, semble-t-il, à combattre, à moins d'avoir à assurer le soutien direct de leurs propres sections aériennes de combat. Les archives d'escadrille et les résumés de missions des brigades révèlent que seuls les Spads de la 23^e Escadrille furent gravement gênés par l'aviation ennemie pendant leur harcèlement des troupes et des transports allemands le long de la ligne Vendhuile-Marcoing, qui définissait la limite entre la Troisième et la Cinquième Armées.* L'adjudant de Richthofen, Karl Bodenschatz, se rappelle que dans le secteur de l'escadre 'les aviateurs britanniques étaient remarquablement réservés. Les engagements d'escadrilles allemandes isolées suffisaient à protéger les éléments de reconnaissance au-dessus du champ de bataille.'³³

À un niveau tactique supérieur, cependant, le RFC répondit avec moins de succès à la première urgence. Dès 0930 heures, le QG du RFC avait demandé à la 9^e

* C'était dans le secteur où la couverture des chasseurs incombait à la *Jagdgeschwader 1* de Richthofen. G.P. Neumann, éd., *In der Luft unbesiegt* (München: J.F. Lehmanns, 1923), 228, SHist SGR 1 196, série 72.

Escadre de la 1^{re} Brigade, qui comptait au moins quarante Canadiens, d'attaquer les importantes jonctions de chemin de fer à Le Cateau, à Wassigny et à Busigny. Au cours de l'après-midi et tôt dans la soirée, les trois endroits furent bombardés: Wassigny par neuf DH4 de la 25^e Escadrille, sous le commandement du major C.S. Duffus, natif de Halifax.* Le Cateau et Busigny, par sept DH4 de la 27^e Escadrille.† Les avions larguèrent ensemble près de quatre mille livres de bombes à explosif brisant dans le voisinage des jonctions, mais étant donné que, dans chaque cas, elles furent lancées d'une altitude de 14 000 à 15 000 pieds (conformément aux directives du QG, du mois d'août 1917, visant à restreindre les pertes de précieux DH4; elles causèrent peu de dégâts. La même difficulté assaillit la 5^e Escadrille (N), 22^e Escadre (Armée) de la 5^e Brigade; pendant tout l'après-midi, elle tenta d'atteindre des ponts importants sur le canal de Saint-Quentin, aux environs de Honnecourt, de Vendhuille et de Le Catelet. Elle largua au total cent soixante-seize bombes de 25 livres et six bombes de 112 livres, sans détruire un seul pont. Avec les viseurs de bombardement primitifs de 1918, on n'atteignait ces objectifs d'une altitude de 15 000 pieds que par pur hasard; les exigences de la situation du 21 mars imposaient manifestement des attaques à faible altitude, même au prix de lourdes pertes. Cependant, personne, au quartier général, n'avait songé à rescinder cet ordre vieux de sept mois, et personne, au niveau tactique, n'était prêt à l'ignorer.³⁴

À la brunante le 21, l'ennemi avait réalisé des gains de plus d'un mille et demi de profondeur, en moyenne, sur toute la longueur du front de son attaque. Dans le voisinage d'Essigny, juste au sud de Saint-Quentin, il avait avancé de près de quatre milles à l'intérieur des défenses britanniques. Il poursuivit sa progression tout au cours de la nuit; de leur côté, les bombardiers de la 54^e Escadre (nuit), 1^{re} Brigade, attaquèrent un aérodrome et une jonction de chemin de fer, bien au nord du front. Six FE2b de la 83^e Escadrille, qui en étaient à leur première mission opérationnelle et dont les rôles de bord contenaient le nom d'au moins six Canadiens,[‡] bombardèrent l'embranchement de Don et perturbèrent le transport sur la route de Lille-La Bassée, au-delà du front de la Première Armée. Entre-temps les 'vieux routiers' de la 58^e Escadrille, dont quatre Torontois, les lieutenants J.F. White et M.C. Healey et les frères H.T. et W.A. Leslie,[§] s'en prirent au champ d'aviation allemand de Ramegnies Chin, à onze milles à l'ouest de Lille. Néanmoins, à l'aurore le 22, les Allemands avaient avancé de quatre milles à l'intérieur des lignes britanniques, en face de Saint-Quentin.³⁵

* Le personnel volant de la 25^e Escadrille, à cette époque, comprenait aussi: M.L. Doyle, de River Louison (N.-B.), E.W. Gordon, d'Ottawa (tué au combat le 31 juillet 1918), J.E. Pugh, de Stoney Plain (Alb.), E. Waterlow, de Regina (tué au combat le 16 juillet 1918) et A.J. Wright, de Barrie (Ont.).

† Le personnel volant comprenait: B.I. Johnstone, de Tara (Ont.) (blessé au combat le 24 mars 1918), J.A. McGinnis, de Battleford (Sask.), A.F. Millar, de Rapid City (Sask.) (tué au combat le 14 août 1918) et G.E. Wait, d'Ottawa.

‡ G.G. Bell, d'Ottawa, G.W. Higgs, de Kemptville (Ont.) (blessé au combat le 20 avril 1918), N.S. Jones, de Toronto, L.B. Palmer, d'Ottawa, G.E. Race, de Montréal, C.S. Stonehouse, de Wallaceburg (Ont.).

§ W.A. Leslie (blessé au combat le 5 octobre 1918) fut l'un des rares pilotes à accomplir au moins 75 missions de bombardement et de reconnaissance; on lui décerna la DFC, en octobre 1918.

La deuxième jour de l'offensive, une brume épaisse voila de nouveau le champ de bataille jusqu'à midi, de sorte que les avions des deux camps durent rester au sol. Le combat fut violent sur le front de la Troisième Armée et, cette fois, les Britanniques cédèrent du terrain en assez bon ordre; ainsi, dès qu'il fut de nouveau possible de voler, la III^e Brigade fut en mesure d'affecter ses escadrilles à leurs rôles propres et pré-déterminés. À 1330 heures, les escadrilles de corps d'armée furent chargées de patrouilles de lignes, du repérage du tir de l'artillerie et de la photographie, malgré la désorganisation qu'elles durent subir en se repliant vers leurs pistes de réserve. Quant aux unités de chasse, les Sopwith Camels de la 46^e Escadrille furent les seuls monoplaces affectés exclusivement, le 22, aux attaques au sol à basse altitude. La 70^e Escadrille (Camels), ainsi que la 56^e et la 64^e (SE5a), conjuguèrent leurs forces avec l'appui occasionnel de la 3^e Escadrille (N) de la 1^{re} Brigade, pour effectuer des patrouilles offensives et, de la sorte, elles accélérèrent considérablement le rythme des combats aériens. Le lieutenant Hank Burden 'se tint à 18 000 pieds pendant plus d'une heure; il ne décocha pas un seul coup sur un Boche. Il descendit avec une migraine à lui fendre le crâne.'³⁶ Quelques-uns de ses camarades, cependant, eurent une aventure toute différente dans le voisinage d'Havrincourt.

Du côté allemand, le secteur d'Havrincourt relevait de la responsabilité de la *Jagdgeschwader 1*, escadre de chasseurs de Richthofen. Lorsque douze Camels de la 70^e Escadrille, aux ordres du capitaine F.G. Quigley, de Toronto, accompagnés d'une section de SE5a de la 56^e Escadrille, rencontrèrent environ 45 triplans Fokker et Albatros D-V, au-dessus du bois d'Havrincourt, la mêlée d'envergure qui s'ensuivit valut à Quigley le crédit de deux victoires; on en attribua une au lieutenant W. Porter, de Port Dover (Ont.), et au sous-lieutenant A. Koch, d'Edmonton. La III^e Brigade* perdit deux avions, un appareil de corps d'armée de la 12^e Escadrille et un Camel de la 45^e, mais elle revendiqua 25 victoires 'décisives' ce jour-là. Donald MacLaren eut aussi le bénéfice de deux des victoires que revendiqua la III^e Brigade. Il les remporta toutes les deux contre des LVG, indice du rôle d'appui terrestre à basse altitude qui avait été confié à la 46^e Escadrille. Cependant, son unité n'effectua que trois patrouilles à basse altitude, ce jour-là, et aucune des sections ne comptait plus de six avions.³⁷

Les appareils allemands étaient beaucoup plus nombreux et beaucoup plus appartenants aux yeux des forces terrestres britanniques. Un officier sud-africain, en service au sein du *1st Royal Scots Fusiliers*, qui tenait alors le front dans la région de Wancourt, au centre des lignes de la Troisième Armée, le 22 et le 23 du mois, raconte que: 'Pendant les deux jours de notre mission de protection du front, l'ennemi eut la maîtrise de l'air, dans nos parages en tout cas; d'une activité extraordinaire, il fonçait sur nous à basse altitude par sections de quinze à vingt appareils à la fois; il nous mitrailleait au passage, il voltigeait au-dessus des batteries britanniques à l'arrière et larguait des fusées pour guider son artillerie.'³⁸

* Les Allemands perdirent peut-être seulement trois et certainement pas plus de six appareils sur le front de la Troisième Armée; deux d'entre eux furent abattus dans les lignes britanniques par l'artillerie antiaérienne. *Der Weltkrieg 1914 bis 1918*, XIV *Beilagen*, Beilage 40; journal de guerre du RFC, 22 mars 1918, Air 1/1186/204/5/2595.

La situation fut encore pire sur le front de la Cinquième Armée où une grande partie des troupes était alors en pleine retraite. En cet endroit, les opérations des Allemands avaient surtout pour but de capter des têtes de pont sur le canal de Crozat, plutôt que de gagner du terrain disponible; toutefois, au début de l'après-midi, les observateurs de la 82^e Escadrille relevèrent 'plusieurs emplacements de pièces de campagne abandonnés par les Britanniques ... beaucoup de transports se déplaçant au trot vers l'Ouest.' Ils constatèrent que les routes et les tranchées de communications aux environs d'Urvillers débordaient de troupes allemandes en progression. En apparence, des détachements britanniques isolés tenaient encore courageusement le coup, mais à 1630 heures, un Armstrong-Whitworth, que pilotait le sous-lieutenant H.S. Morton, de Victoria, bombarda l'infanterie allemande à Dury, un mille à l'ouest du point le plus occidental du canal de Crozat. Une heure et demie plus tard, le lieutenant T.E. Logan, de New Glasgow (N.-É.),* servant dans la 52^e Escadrille, survola Contescourt, à l'est de Saint-Quentin, à bord de son RE8; il constata que le village était encombré de transports allemands. Il largua 'avec beaucoup de succès' huit bombes d'une altitude de 300 pieds, puis retourna vers l'ouest en suivant, à cent pieds d'altitude, la route de Contescourt-Saint-Simon qu'il trouva, elle aussi, 'encombrée de transports et de fantassins' en marche. Son observateur les avait gratifiés de 250 balles avant que Logan ne fut blessé trois fois par le tir terrestre;† mais en dépit de ses blessures, il parvint à atterrir en arrière du front britannique. Son observateur put informer du progrès de l'avance allemande un officier d'état-major qui passait dans les parages.³⁹

Dans la soirée du 22, chaque élément de la 5^e Brigade, y compris le quartier général, avait dû retraiter. La désorganisation administrative inévitable entraîna dangereusement les opérations aériennes. Un commandant raconte que, les 22 et 23 mars, plusieurs escadrilles furent gravement paralysées par le manque de carburant, d'huile et de bombes: 'Il nous fallut approvisionner l'escadrille la plus rapprochée de la nôtre, car autrement, elle aurait dû abandonner ses opérations.' Étant très près du front initial, les escadrilles de corps d'armée furent fort malmenées; de ses quatre-vingts pilotes disponibles, la 15^e Escadre (corps d'armée) de la 5^e Brigade n'en utilisa que les deux tiers qui volèrent au cours de la journée, bien qu'elle disposât de 86 appareils en état de fonctionner.⁴⁰

La 22^e Escadre (Armée) était en meilleure posture; ses 106 pilotes,[‡] sauf quatre, volèrent au cours de la journée. Toutefois, la situation au sol fut tellement précaire qu'on affecta de nouveau escadrille à l'appui direct et, même si 'plusieurs combats se déroulèrent dans les airs,' ils furent presque fortuits. Le travail des Spads de la 23^e Escadrille a été typique; comprenant deux appareils pilotés par le

* Les autres aviateurs canadiens de la 52^e Escadrille, le 22 mars 1918, étaient: P.E. Biggar (blessé au combat le 1^{er} octobre 1916) et A.D. Pope (prisonnier de guerre le 28 mars 1918), tous deux d'Ottawa, et T.J. Wilson, d'Edmonton. H.P. Illsley, de Westmount (Québec) rallia l'escadrille deux jours plus tard.

† Le 22 fut une journée particulièrement néfaste pour les Canadiens; il y eut quatre victimes: N.M. Drysdale, de Vancouver (blessé au combat), G.B. Knight, adresse inconnue (blessé au combat et mort des suites de ses blessures le 7 avril 1918), T.E. Logan, de New Glasgow (N.-É.) (blessé au combat) et W.A. Moyle, de Paris (Ont.) (tué au combat).

‡ Y compris au moins 25 Canadiens.

lieutenant M.S. MacLean, de Winnipeg, et le sous-lieutenant R.J. Smith, de Kingston (Ont.),⁴¹ cette unité se consacra surtout au bombardement et au harcèlement du triangle Clastres-Saint-Simon-Grand Séraucourt, dans le secteur centre-sud du front de la Cinquième Armée. Elle largua au-delà de soixante bombes de 20 livres sur l'infanterie, l'artillerie, les chemins de fer et les transports routiers du secteur, puis les attaqua à la mitrailleuse d'une hauteur de 150 pieds. Son seul combat aérien de la journée fut couronné de succès; au retour d'une de ces sorties, deux appareils attaquèrent et abattirent un avion de reconnaissance ennemi en arrière du front britannique.⁴²

La plus grande partie du front de la Troisième Armée résista assez bien, mais les défenses de la Cinquième Armée s'incurvèrent de façon menaçante, au crépuscule le 22. L'aile gauche de l'armée fut refoulée à une allure progressivement accélérée jusqu'au sud du saillant de Flesquières, que les Allemands étaient en train de capturer. Cette nuit-là, quatre escadrilles de bombardement nocturne de la IX^e Brigade[†] larguèrent au-delà de 30 000 livres d'explosifs brisants et tirèrent plusieurs milliers de balles de mitrailleuses sur les cantonnements et les chemins de fer situés en arrière du front allemand, mais leur effet fut négligeable.⁴³ Le 23, les Allemands reprirent leur avance et réalisèrent leurs gains les plus importants, jusque-là, sur le front de la Cinquième Armée et sur le flanc sud de la Troisième Armée; à cette occasion, le brancardier britannique observa dans son journal:

Quand nous quittâmes la piste à travers champs pour atteindre la route à Ypres, nous nous trouvâmes submergés dans un fouillis de troupes s'acheminant toutes vers les arrières ... Partout régnait le désordre; des hommes de plusieurs unités différentes s'entremêlaient désespérément, quelques-uns sans équipement ni fusil ...

Tous les visages étaient marqués de signes de désespoir, je ne vis nulle part le moindre sourire et, à mon avis, à ce moment-là, la retraite avait certainement l'aspect d'une déroute. Chacun, semble-t-il, tentait de s'éloigner le plus loin possible du combat et, assez étonnamment, après notre contact avec cette foule, nous fûmes obsédés par le même sentiment.⁴⁴

Cette description s'appliquait probablement aussi à la plus grande partie de la Cinquième Armée. Cependant, le reste de la Troisième Armée se maintint plus ou moins en place et son équilibre général permit à la III^e Brigade de concentrer ses avions sur l'aile menacée et de les déployer selon les rôles prévus, alors qu'elle tentait désespérément de renforcer le flanc sud en s'assurant une réelle supériorité aérienne. Quand les escadrilles de chasse reprirent leurs propres missions, elles participèrent à 117 combats aériens, près de trois fois plus que la veille, et 37 d'entre eux furent qualifiés de victoires 'décisives.' Selon les comptes rendus, 21 avions allemands se seraient écrasés. On attribua à Donald MacLaren le mérite d'avoir abattu un avion et d'en avoir désembrisé deux; les sous-lieutenants J.H. Smith, de Campbellford (Ont.) et R.K. MacConnell, de Victoria, en revendiquèrent

* B.S. Johnston, de Courtright (Ont.), E.G.S. Mortimer, d'Ottawa (tué au combat le 3 avril 1918) et V.R. Pauline, de Victoria (tué au combat le 8 mai 1918) étaient au nombre des autres pilotes canadiens en service dans la 23^e Escadrille, le 22 mars. Smith fut blessé le 28 mars 1918.

† Les 101^e et 102^e Escadrilles furent détachées aux V^e et III^e Brigades respectivement, aux fins des opérations.

chacun un. D'autres pilotes confirmèrent que le capitaine E.R. Tempest, de Perdue (Sask.),* en service dans la 64^e Escadrille, avait abattu un Pfalz D-III; Frank Quigley et Alfred Koch, de la 70^e Escadrille, eurent aussi le mérite d'avoir abattu chacun un avion ennemi. Les bombardiers de jour DH4 de la 49^e Escadrille,† s'en prirent aux dépôts et aux points d'arrivée des trains, en arrière du front allemand. Dans la journée, l'escadre d'armée de la 111^e Brigade largua en tout cent quatre-vingt-quatorze bombes de 25 livres et tira sept mille cartouches de mitrailleuse sur des objectifs terrestres; de son côté, l'escadre de corps d'armée effectua cinq missions photographiques, onze missions de coopération avec l'artillerie et cinq patrouilles de contact. Quatre batteries ennemis furent l'objet 'd'attaques de destruction' et dix-sept autres furent neutralisées.⁴⁴

Dans l'ensemble, la brigade affecta aux missions 228 des 232 pilotes dont elle disposait; au moins 75 d'entre eux étaient des Canadiens. Au cours de la journée, elle reçut des renforts à l'arrivée de la 22^e (Bristol Fighters),‡ de la 43^e (Sopwith Camels)§ et de la 60^e Escadrille (SE5a);¶ toutes venaient du nord. Le 23, tout en restant aux ordres de la 1^{re} Brigade, la 40^e Escadrille (SE5a)° entreprit aussi d'accomplir exclusivement ses missions sur le front de la Troisième Armée. Même les escadrilles de corps d'armée de la 1^{re} Brigade furent entraînées dans la bataille. Un observateur anglais auprès de l'escadrille du Corps d'armée canadien raconte:

- * Tempest était alors chef de section dans la 64^e Escadrille, qui comptait aussi, au nombre de ses pilotes, le 23 mars 1918: W.C. Daniel, de Toronto (blessé au combat le 18 mai 1918), H.G. Ross, de Montréal et V.W. Thompson, d'Ottawa.
- † Les équipages de la 49^e Escadrille comprenaient: G.A. Leckie, de Vancouver, E.B.G. Morton, de Barrie (Ont.), A.V. Price, de Toronto, H.L. Rough, de Victoria et E.H. Tredcroft, de Kamloops (C.-B.).
- ‡ Les Canadiens en service dans la 22^e Escadrille, à ce moment-là, étaient: B.C. Budd et W.G. Bulmer, de Toronto, H.F. Davison, de Forfar (Ont.) (blessé au combat le 13 avril 1918), O. St. C. Harris, de Toronto, W.S. Hill-Tout, d'Abbotsford (C.-B.) (blessé au combat le 12 mars 1918), D.M. McGoun, de Westmount (Québec), H.F. Moore, de Winnipeg, G. Thomson, de Celista (C.-B.), G.N. Traunweiser, de Grand Forks (C.-B.) (tué au combat le 15 avril 1918) et F.M. Ward, de Victoria (tué au combat le 22 avril 1918).
- § Les pilotes canadiens de la 43^e Escadrille, à cette époque, étaient: A.C. Dean, de Chatham (Ont.) (prisonnier de guerre le 12 avril 1918), J.A. Grenier, de Québec, H.S. Lewis, d'Orangeville (Ont.) (prisonnier de guerre le 6 avril 1918, mort de ses blessures le 16 avril 1918), M.F. Peiler, de Montréal (prisonnier de guerre le 6 avril 1918), W.J. Prier, de Brantford (Ont.) (prisonnier de guerre le 28 mars 1918) et C.S. Sheldon, de Winnipeg (tué au combat le 27 juin 1917).
- ¶ Les Canadiens de la 60^e Escadrille étaient: J.N. Bartlett, de Winnipeg, K.P. Campbell, de Brandon (Man.) (blessé au combat le 27 juin 1918), W.J.A. Duncan et H.A.S. Molyneux, de Toronto, J.W. Trusler, de Cramblie (Ont.) et R.K. Whitney, d'Abbotsford (Québec) (blessé au combat le 11 août 1918).
- ° On ne connaît que deux Canadiens qui servirent au sein de la 40^e Escadrille, à cette époque: H. Carnegie, de Port Perry (Ont.) (blessé au combat le 10 avril 1918) et W.L. Harrison, de Toronto (blessé au combat le 12 avril 1918). Quand il fut blessé, Harrison avait servi moins de neuf mois dans l'escadrille; il aurait dit que, pendant ce temps, le personnel de l'escadrille avait complètement changé trois fois. De tous ceux qui s'y trouvaient quand il rallia l'escadrille, il ne restait que lui et l'officier du matériel. Communiqué de la *Canadian Associated Press*, n.d., dossier biographique de W.L. Harrison, SHist.

La 16^e Escadrille, moins un homme et un appareil, reçut l'ordre de décoller. Pour la première fois, je vis de la guerre ce qu'en montrent les livres illustrés. Au lieu du paysage lunaire sans vie des tranchées, des multitudes d'Allemands avancent à découvert. L'air est tellement rempli d'avions qu'à la comparaison, les sardines semblent se vautrer dans le luxe. Le plafond de nuages était bas, à 2 000 pieds environ, et dans cet espace restreint, des centaines d'appareils piquaient et se cobraient, se crachaient du feu et tiraient sur les troupes au sol.

Nickle, mon pilote torontois (de fait, le lieutenant D.J. Nickle venait de Kingston (Ont.)) piqua sur des troupes allemandes qui avançaient le long de la route, les mitraille avec acharnement depuis l'avion et, quand il tourna pour reprendre de l'altitude, je continuai de tirer. Des bombes noires antiavions éclataient de toutes parts et des boules de feu, projectiles incendiaires verts montant comme s'ils étaient liés par une ficelle, se dirigeaient vers nous au hasard. Les avions passaient dans tous les sens comme des éclairs; il était quasi impossible de distinguer l'ami de l'ennemi.

Nous larguâmes nos bombes sur une batterie allemande.⁴⁵

Sur le front de la Cinquième Armée, la situation devenait chaotique. La célérité et l'élan de l'avance allemande avaient entravé l'efficacité opérationnelle de la 5^e Brigade, tout comme celle de la plupart des autres éléments de l'armée; elle déployait des efforts désespérés pour endiguer la marée. Dans le résumé des opérations de la brigade, on avait coiffé de la mention laconique 'contre-attaque' les colonnes destinées à l'énumération des patrouilles offensives et des patrouilles de lignes des escadrilles d'armée et de corps d'armée, respectivement; il s'agissait de caractériser 136 des 195 missions de coopération avec l'artillerie, des patrouilles de contact et des reconnaissances. Le RFC mettait évidemment en relief les aspects de combat aérien qui soutinrent le plus efficacement les efforts des troupes terrestres pour contenir l'assaut. 'Pendant ce temps, il y avait parfois une douzaine ou plus d'avions allemands qui survolaient nos aérodromes à 10 000 ou 12 000 pieds, mais nous ne les attaquions pas, car ils ne faisaient aucun dégât là-haut et nous avions besoin de tous nos avions pour parer à l'urgence qui avait surgi au sol,' signala le commandant du Collège d'État-major de la RAF, après la guerre.⁴⁶

Bien que 'de nombreux combats se fussent livrés dans l'air' – on avait utilisé cette même phrase la veille – cette fois on ne consigna que trois engagements 'décisifs.' Les SE5a qui devaient assurer la protection à haute altitude évoluaient presque au niveau du sol et trouvaient eux-mêmes leurs objectifs. 'Pendant plusieurs jours, écrit l'historien de la 24^e Escadrille, notre unité évolua pratiquement de son propre chef; elle bombarda à basse altitude toute la journée et s'affaira surtout à la destruction de ponts sur la Somme, à Pargny et à Béthencourt.' Il rappelle ensuite que 'durant une partie de cette période (l'offensive de mars), toutes les communications furent interrompues ... Nous devions compter exclusivement sur nos propres reconnaissances pour déterminer la position de l'ennemi.'⁴⁷

Trois pilotes de la 24^e Escadrille, dont le lieutenant G.B. Foster, de Montréal, qui s'y était présenté à sa première affectation opérationnelle seulement deux semaines auparavant, surprisent sur la route, juste en dehors de Croix Molignaux, une colonne de troupes allemandes en train de déjeuner. Malgré l'obstruc-

tion que leur fit l'aviation ennemie, ils éparpillèrent la colonne du tir de leurs mitrailleuses et ils 'la gardèrent longtemps à l'œil.' Une formation de la 84^e Escadrille dont faisaient partie les Canadiens Sorsoleil, Falkenberg, W.H. Brown et Duke, tira quatre mille balles pendant sa seule patrouille du matin et infligea 'de lourdes pertes' à trois énormes colonnes d'infanterie ennemie dans le voisinage de Matigny où l'unité s'était installée seulement deux jours plus tôt. 'Son attaque d'une vingtaine de minutes les paralysa ... Elle fut bombardée sans interruption' par des pièces de campagne adverses, tandis que ses SE5a marmitaient les troupes ennemis d'une altitude de cent pieds.⁴⁸

Étant donné que les chasseurs britanniques s'appliquaient à retarder l'avance des Allemands sur terre, plutôt qu'à abattre les avions ennemis, les pilotes allemands faisaient, eux aussi, une bonne chasse: 'Le troisième jour de la bataille, écrivit le général von Hoeppner, les escadrilles allemandes d'attaque au sol découvrirent d'excellents objectifs, les Britanniques retristant en colonnes de route. Ainsi, leur attaque de l'après-midi sur la route romaine, droite comme une flèche (de Roupy à Ham), causa des embouteillages de plusieurs heures. Les attelages de chevaux s'affolèrent; les hommes cherchèrent à se mettre à couvert dans les tranchées à gauche ou à droite de la route ou, pris de panique, coururent de la route vers les champs à découvert.'⁴⁹ Dans la soirée du 22, l'artillerie de la 9^e Division (écosaise) aperçut des 'phalanges d'avions ennemis qui, se glissant au-dessus d'elle, aspergeaient les attelages de leurs balles et attaquaient notre infanterie.' Tout de même, son sort fut peut-être plus heureux que celui de la Brigade Lowland, de la même division, qui se trouva 'sérieusement harcelée par les bombes et la mitraille d'avions arborant les couleurs britanniques et volant à faible altitude,' dans la matinée du 24.⁵⁰ Il fallait s'attendre à des bavures sur un front aussi fluide, où l'organisation du commandement était lamentablement surtendue et où un si grand nombre de pilotes n'était aucunement familier avec la topographie du secteur ni avec les techniques d'appui terrestre rapproché.

Plus tard dans la soirée, le brouillard retint au sol les bombardiers nocturnes de la Cinquième Armée et protégea les objectifs qui leur faisaient face, mais au nord, les bombardiers de la Troisième Armée et de la 54^e Escadre (nocturne) de la IX^e Brigade étaient de nouveau sur la brèche. La 102^e Escadrille largua 663 bombes et tira près de 14 000 balles sur des cantonnements en arrière du front de la Dix-septième Armée allemande,* tandis que douze avions de la 58^e Escadrille attaquèrent les dépôts d'Iseghem et de Bisseghem; ils allumèrent des incendies visibles de l'aérodrome de Clairmarais, à une quarantaine de milles de distance. Pendant la moitié de la nuit, la 83^e Escadrille essaya d'atteindre le canon à longue portée que les Allemands avaient installé sur des rails de chemin de fer à Meurchin, en face du Corps d'armée canadien, puis elle bombarda et incendia un dépôt

* Il est difficile d'évaluer l'efficacité de ce genre d'attaque. Évidemment, les dégâts matériels furent peut-être minimes et ne valurent pas l'effort qu'on y consacra, mais leur effet sur le moral des troupes put avoir son importance. La même nuit, les bombardiers allemands s'en prirent aux lignes britanniques et l'artilleur Arthur Behrend constata que 'les avions allemands bourdonnèrent au-dessus de nos têtes toute la nuit et les bombes tombèrent dans toutes les directions. Ce fut la nuit la plus désastreuse et la plus tapageuse.' Arthur Behrend, *As From Kemmel Hill* (Londres: Eyre & Spottiswoode, 1963), 89.

de munitions sur la route de Carvin-Carnin. Les bombardiers sortirent chaque nuit et déployèrent tous leurs efforts pour désorganiser la logistique des Allemands, mais la nature et les circonstances entourant leurs opérations rendirent ces interventions relativement inefficaces.⁵¹

L'aurore du 24 n'apporta aucun adoucissement à la poussée des Allemands. Pendant que la Troisième Armée tenait plus ou moins le saillant de Flesquières, et que la Cinquième Armée était de plus en plus refoulée, il se produisit, le long de leur limite commune, une faille que Ludendorff ne tarda pas à exploiter. Le flanc de la Troisième Armée fut laissé en plan et l'ennemi commença à s'immiscer dans la brèche entre les deux armées, en resoula une au sud-ouest, et l'autre vers le nord-ouest, de sorte qu'apparurent, sur le front britannique, un triangle orienté vers Albert et, au sud, une poche profonde en face de Saint-Quentin.

Afin de conjurer le grave danger résultant de cette poussée, Salmond rappela à cet endroit les escadrilles de la 111^e Brigade et tous les avions dont on pouvait disposer plus au nord. 'Nous avons réussi à concentrer 100 avions sur la ligne menacée, confia-t-il à Trenchard. Ils reçurent l'ordre de voler à basse altitude et de prendre tous les risques,* rien ne devait entraver l'accomplissement de leurs missions. J'ai appris de la 1^{re} Brigade† que nos appareils se trouvaient en si grand nombre au-dessus de cet endroit qu'ils étaient extrêmement menacés de s'entre-heurter dans l'air.'⁵²

Si Salmond décrivit exactement, du point de vue du commandement, les opérations aériennes du 24, le journal de guerre de la 3^e Escadrille, qui utilisait ses Sopwith Camels à partir de Warloy,[‡] à quelques milles à l'est d'Albert, fournit un exemple de l'aspect de la bataille 'sur les lieux.' '0930 heures. Mission à basse altitude. 10 avions. Troupes et transports ennemis bombardés et mitraillés ... 1340 heures. Mission à basse altitude. 11 avions. Énormes dégâts par tous les pilotes sur des masses rapprochées d'ennemis pendant l'attaque contre VRAU (LX) VAUCOURT. Grand succès du bombardement et du mitraillage ... 1700 heures.

* Quelques pilotes obéirent aux ordres à la lettre. *War in the Air*, IV, 316 cite un clairon du 8th *Grenadier Regiment*, pris à découvert par les chasseurs britanniques: 'Mon commandant de compagnie, le lieutenant Nocke, dut s'aplatir au sol, car autrement les roues d'un avion l'auraient atteint dans le dos ... Non loin de moi, un avion apparut à un mètre environ au-dessus du sol; il se dirigeait tout droit sur moi et je ne savais de quel côté me jeter. Le pilote semblait décidé à me passer dessus. Au dernier moment, je parvins à me tirer de ce danger, quand l'appareil me dépassa comme un éclair et franchit la ligne de tir.' Cependant, il convient d'évaluer la réelle valeur des ordres de Salmond en regard des critiques de Raymond Collishaw; selon lui, 'les ordres donnés aux escadrilles de chasse de participer en attaquant les troupes allemandes furent rédigés en des termes très vagues; il était extrêmement difficile pour les pilotes de chasse de savoir à qui ils avaient affaire au sol ... on les chargea d'interventions ... à plus de 100 milles ... où ils pouvaient à peine distinguer l'ami de l'ennemi.' *Cross & Cockade Journal*, VIII (été 1967), 148-9.

† Salmond fut 'temporairement inaccessible' à la 111^e, à la 5^e et à la 11^e Brigade (hors cadre). Voir Salmond à Trenchard, 25 mars 1918, Air 1/475/15/312/201.

‡ À cette époque, six aviateurs canadiens formaient une sorte de réserve ontarienne dans l'escadrille: W.H. Boyd, de Campbellford, R.F. Browne, de Toronto (blessé au combat le 8 octobre 1918), V.H. McElroy, de Richmond (tué au combat le 2 septembre 1918), L.H. McIntyre, de Peterborough (tué au combat le 21 août 1918), T.F. Rigby, de North Bay (tué au combat le 27 mars 1918) et H.E. Stewart, de Seaford (blessé au combat le 27 mars 1918).

Mission à basse altitude. 6 avions. Autre opération heureuse sur des masses rapprochées d'ennemis.⁵³ Quant aux destinataires de ces interventions, ils observèrent 'comme des essaims de bourdons enragés, les avions britanniques virevoltaient autour des troupes allemandes, depuis la hauteur de Biefvillers jusqu'à Bihucourt,' tandis qu'un peu plus au sud 'de leurs bombes et du feu de leurs mitrailleuses, des avions ennemis à basse altitude retardaient l'avance, surtout sur la route de Le Transloy-Lesbœufs. Quiconque tentait de traverser la route était abattu.'⁵⁴

Toutes ces manœuvres visaient à arrêter la poussée vers Albert. Plus au sud, où le front de la Cinquième Armée cédait vers Amiens,* la 5^e Brigade, dont les effectifs volants comptaient plus de quarante Canadiens, cherchait par tous les moyens à empêcher les Allemands de traverser le canal de la Somme. Un aviateur de Winnipeg, M.S. MacLean, de la 23^e Escadrille, fut l'un de ceux qui bombardèrent et mitraillèrent les troupes ennemis des deux côtés du canal, à Béthencourt. R.J. Smith, de Kingston, 'largua 4 bombes sur le pont de Béthencourt. On en vit sauter une, juste au bout du pont, les autres ne furent pas observées,' tandis qu'un autre Spad de la même patrouille revendiqua un coup direct 'au milieu des fantassins traversant' le pont. De retour plus tard dans l'après-midi, Smith bombardera de nouveau le village et marmita l'artillerie et l'infanterie dans le voisinage, tandis que MacLean réussissait un coup direct sur le pont du canal, à Pargny, à un mille environ vers le nord. Sur toute la longueur du front, d'autres escadrilles s'affairèrent à des besognes semblables, de sorte que, même à l'extrême sud, où les renforts français se mêlaient aux Britanniques au sol, pendant que les Allemands s'ouvriraient un chemin au-delà de Cugny, ces derniers signalèrent la présence 'd'avions ennemis bourdonnant constamment autour d'eux.' Évidemment, ce sont là des descriptions subjectives de l'engagement; bien qu'elles en indiquent la nature, elles n'expliquent guère jusqu'à quel point le combat d'appui au sol s'intensifiait.⁵⁵

Quelques chiffres peuvent s'avérer utiles. Le 21 mars, le RFC déversa environ 28 000 balles sur les objectifs terrestres et il largua quinze tonnes et demie de bombes pendant le jour et la nuit. Le lendemain, il tira 41 000 balles et largua 21 tonnes de bombes; le 23, 44 000 balles et 33 tonnes de bombes. Mais le 24, on dépensa jusqu'à 82 000 balles, bien que le poids des bombes larguées n'augmentât que de trois tonnes et demie.^{†56}

Cet accroissement marqué de l'intensité des opérations d'appui terrestre de la part des Britanniques suscita une intensification parallèle des combats aériens, quand les états-majors allemands réagirent à l'augmentation en nombre et en efficacité de l'Aviation britannique intervenant dans le combat au sol. Leurs troupes d'assaut se plaignirent alors du harcèlement que leur infligeaient les Britanniques; le QG de la Deuxième Armée de von Below dit au commandant de ses

* 'La 5^e Armée s'effondra pratiquement ... Le plus triste spectacle depuis le début de la guerre. Des troupes et des transports de toutes sortes défilèrent tout le jour devant l'aérodrome,' rapporte Burden, de la 56^e Escadrille. 'A copy of the 1918 Diary of Captain Henry John Burden, DSO, DFC,' dossier biographique de Burden, SHist.

† Ces chiffres s'appliquent à l'ensemble du Front occidental, mais la très grande partie des combats eut lieu au sud d'Arras.

escadres de chasse que ses troupes étaient 'constamment harcelées par l'aviation ennemie' et demanda qu'on y mette un terme. La *Jagdgeschwadern* abandonna, dès lors, ses patrouilles à haute altitude et descendit pour relever le défi.⁵⁷

'Les combats se livrant à basse altitude, il restait peu de temps aux appareils ennemis pour manœuvrer, de sorte qu'il s'en écrasa un plus grand nombre qu'à l'ordinaire,' ainsi, le résumé quotidien des opérations de la III^e Brigade revendiqua la destruction de 21 avions ennemis pendant la journée. La V^e Brigade dit avoir abattu treize avions, et la IX^e onze; les opérations de la 1^{re} Brigade sur le front de la Troisième Armée en ajoutèrent deux autres, ce qui fit, au total, 47 appareils. Le RFC reconnut la perte de quinze avions, mais la plupart d'entre eux furent probablement atteints par le tir au sol. Au nombre des Canadiens abattus se trouvaient le capitaine R.H. Martin, de Viking (Alb.), de la 53^e Escadrille, et le sous-lieutenant Wilson Porter, de Port Dover (Ont.), de la 56^e Escadrille; ils furent tués tous les deux. Le lieutenant C.W. Cook, observateur de Martin, de Guysboro (N.-É.), fut fait prisonnier.* On reconnut à trois autres Canadiens le mérite d'avoir détruit des appareils ennemis: le lieutenant W.L. Harrison, de la 40^e Escadrille, et les sous-lieutenants W.S. Stephenson, de la 73^e Escadrille[†] et F.H. Taylor de la 41^e Escadrille,[‡] qui revendiquèrent chacun une victoire. Le lieutenant H.F. Moore, de Toronto, observateur à bord d'un Bristol Fighter de la 22^e Escadrille, eut le mérite d'avoir participé à la destruction d'un quatrième appareil.⁵⁸

Non seulement les tentatives des Allemands d'empêcher le déploiement massif des ressources du RFC pendant ses opérations d'appui terrestre furent-elles vaines, mais leurs efforts dans les airs furent aussi entravés par de graves problèmes de logistique et de commandement. À mesure que leurs armées avançaient, leurs unités aériennes avaient besoin de nouveaux aérodromes situés le plus près possible du front en mouvement, mais les endroits appropriés étaient rares dans les champs de bataille de la Somme, sillonnés de tranchées et crevés de trous d'obus. Étant donné que l'Aviation allemande avait adopté une attitude essentiellement défensive sur le Front occidental, ses stratégies avaient attaché plus d'importance au rendement des avions qu'à leur rayon d'action. Au printemps de 1918, les chasseurs allemands ordinaires avaient une autonomie de vol d'une heure et demie seulement (Albatros D-V et Pfalz D-III) tandis que celle de leurs équivalents britanniques (SE5a et Sopwith Camels) était de deux heures et demie. Par conséquent, les formations devaient s'entasser dans les endroits utilisables qui devenaient exposés aux attaques prolongées et concentrées du RFC. Plus les formations aériennes se trouvaient éloignées de leur quartier général, plus les com-

* Les autres Canadiens faisant partie des équipages volants de la 53^e Escadrille, le 24 mars 1918, étaient: W.M. Emery, d'Ottawa, W.R. McCoo, de Montréal (blessé au combat le 11 avril 1918), E.L. O'Leary, de Richibucto (N.-B.), J.J. Quinn et W.D. Stroud, tous deux d'Ottawa.

† Stephenson venait de Winnipeg. D'autres Canadiens servaient au sein de la 73^e Escadrille: W.H. Collins, de Chatham (Ont.), J.H. Drewry, de Victoria, E.J. Lussier, de Medicine Hat (Alb.) et J.J. McDonald, de Sydney (N.-É.) (blessé au combat en avril 1918, prisonnier de guerre le 15 septembre 1918).

‡ Taylor était torontois. Ses compatriotes servant dans la 41^e Escadrille, le 24 mars 1918, étaient: E.F.H. Davis, d'Orbey (Sask.), W.J. Gillespie, de Daysland (Alb.), A. Goby, d'Avonlea (Sask.) et S.A. Puffer, de Lacombe (Alb.).

munications se compliquaient. 'Les groupes et les escadres de chasse qui avaient réussi à avancer rapidement furent privés, pendant plusieurs jours, des directives du quartier général de l'armée, situé loin à l'arrière. En conséquence ... il leur fut impossible de coordonner leurs activités dans le temps et dans l'espace avec le déroulement des événements au sol. Il arriva donc en maintes occasions qu'au point décisif et au moment critique, les troupes furent privées de l'appui des chasseurs.'⁵⁹

À ce tournant du conflit, les Britanniques aussi manquèrent souvent d'un appui aérien suffisant. Néanmoins, pour des troupes sur la défensive qui combattent à couvert, et parfois à partir de positions préparées à l'avance, l'absence de soutien aérien n'est pas aussi grave que pour des troupes qui doivent constamment attaquer. Il était indispensable que l'aviation des assaillants qui se déplaçaient à découvert tienne l'ennemi en dehors de son espace aérien et force les défenseurs à plier l'échine. Cependant, les Allemands étaient en train de perdre la bataille de l'air: 'le 24 et le 25 mars, la ... situation de nos pilotes dans la zone de combat s'aggrava constamment ... Numériquement, l'ennemi avait déjà repris la supériorité.'⁶⁰ Cette perte de la domination aérienne devait avoir des répercussions importantes sur les combats terrestres.

Néanmoins, la progression allemande se poursuivit. Le 24, quand le mouvement en direction d'Albert atteignit virtuellement un point mort, la poussée se déplaça vers le sud. Le 25, les Allemands commencèrent à orienter le gros de leurs efforts vers l'axe de Saint-Quentin-Amiens, en appliquant une forte pression contre la jonction de la Cinquième Armée avec les éléments de la Troisième Armée française, qui la relevait à l'extrême sud, sur son flanc droit. À la nuit tombante le 25, après cinq jours de combat, les Allemands avaient gagné plus de quatre cents mille carrés de territoire, en tentant constamment de déceler les points faibles du front britannique et en modifiant la direction et l'élan de l'attaque, conformément aux circonstances; leur avance ne manifestait aucun indice de fléchissement.

Dans l'air, toutefois, ils avaient alors perdu leur avantage du début. Sur le front de la Cinquième Armée, après cinq jours mouvementés, on signala, le 25, que le rythme de l'activité chez les Allemands était 'normal.' À preuve de cette affirmation, la 15^e Escadre (corps d'armée), de la 5^e Brigade, put effectuer un total de 42 vols de reconnaissance pendant la journée, sans perdre un seul appareil. On ne signala que deux engagements décisifs dans toute la brigade. Les deux seuls avions allemands abattus en flammes le furent par W.H. Brown, ancien commis de banque de la Colombie-Britannique, servant dans la 84^e Escadrille; il reçut la MC en reconnaissance de ses exploits de la journée. La 111^e Brigade constata 'que l'activité ennemie était forte, mais qu'elle ne se comparait pas en intensité à celle des jours antérieurs de la bataille'; sur 32 engagements, onze furent qualifiés de décisifs. Quant à la 1^{re} Brigade, elle signala que 'l'activité aérienne ennemie était au ralenti ... très peu d'appareils ayant été vus sur le front de la Troisième Armée.'⁶¹

Toutes les patrouilles offensives à basse altitude tirèrent tout le parti possible de l'occasion que leur fournit le ralentissement de l'activité allemande. Vingt-six des 108 avions de la 22^e Escadre (Armée) étaient hors d'usage après leurs efforts herculéens des quatre jours précédents, mais on rassembla d'urgence tous les

appareils qui pouvaient encore voler; ils effectuèrent cent trente et une sorties. Étant moins menacés par l'aviation ennemie, les pilotes du RFC purent faire plus de ravages au sol. Une patrouille matinale de la 84^e Escadrille, dont faisaient partie Sorsoleil et Duke, découvrit une 'formation massive de Boches' sur la route de Péronne-Albert et lui décocha 2 000 balles d'une altitude de cent pieds 'avec de bons résultats'.⁶² Dans son journal, Duke consigne son propre récit de l'attaque qui ajoute de la couleur à la prose dépouillée de la relation officielle. 'Je descendis très bas pour observer des troupes qui marchaient sur la route de Péronne-Albert. Je découvris que c'était des Boches. Ils dirigèrent une pluie de balles vers moi; l'une d'elles transperça de part en part mon aileron gauche; d'autres atteignirent la poutrelle arrière de l'aile droite et percèrent plusieurs autres trous; mon appareil est complètement fini; je vais en avoir un neuf.' Cependant, il eut plus de chance au cours d'une patrouille, l'après-midi. 'Je partis à 1700 heures en patrouille de mitraillage à basse altitude, accompagné de Shutley, de Brown et de Falkenburg. Je larguai des bombes et mitraillai des troupes boches sur la route de Nestle-Curchy. J'eus beau jeu à les disperser sur les bords de la route'.⁶³

Au nord, les 1^{re} et 111^e Brigades, évoluant sur le front de la Troisième Armée, bénéficiaient aussi de conditions satisfaisantes. Deux Canadiens de la 70^e Escadrille furent exemplaires: Frank Quigley, qui avait déjà reçu la MC avec agrafe, et Alfred Koch. Ils devaient trouver dans la citation accompagnant le DSO et la MC, respectivement, des allusions à leurs opérations de cette journée. Quigley commença son travail en harcelant des transports allemands près de Le Sars, puis à sa deuxième sortie, 'il largua 2 bombes sur un convoi, d'une hauteur de 500 pieds; ensuite, il le mitrailla et le désorganisa. Subséquemment, toujours d'une altitude de 500 pieds, il ouvrit le feu sur l'infanterie ennemie qui avançait en rangs dispersés.' Koch eut encore plus de veine; il repéra et dispersa 'complètement' tout un bataillon d'infanterie qui marchait en colonne serrée sur la route conduisant à Irles; il bombarda une autre colonne en mouvement vers l'ouest, entre Bapaume et Avesnes-lès-Bapaume et, enfin, il harcela une troisième colonne 'qui s'éparpilla et ne reprit pas sa formation'.⁶⁴

Étant donné que tous les pilotes disponibles des 1^{re}, 111^e et IX^e Brigades faisaient de leur mieux pour imiter Quigley et Koch, et comme ils opéraient dans des conditions quasi-optimales, les effets cumulatifs (92 000 balles sur des objectifs terrestres) furent importants, malgré l'énorme machine de guerre que l'état-major de Ludendorff avait déployée le long de la Somme. En fait, les historiens allemands notèrent la capacité croissante que manifestait le RFC pour contenir l'offensive. Au plan tactique, le 14^e Régiment d'infanterie bavaroise, qui avançait sur Sapignies, constata que sa progression 'avait été rendue plus difficile par la présence de plusieurs formations aériennes britanniques.' Dans sa description de la situation aérienne, le 25 mars, l'histoire officielle allemande dit que 'des avions ennemis à basse altitude attaquaient sans relâche,' tandis que l'infanterie allemande 'demandait d'urgence qu'on la protège contre l'aviation ennemie' sur le front de sa Deuxième Armée.⁶⁵ Même les bombardiers de jour à grande altitude firent sentir leur présence au niveau tactique immédiat. Dans la matinée, comme le 100^e Régiment de Leibgrenadier prenait ses positions de rassemblement à Ithies: 'tout à coup, nous vîmes apparaître des avions ennemis à très haute altitude. Nous les

avons décelés trop tard et déjà des grappes de bombes, en s'écrasant au milieu des unités, infligèrent de lourdes pertes. En quelques secondes, 8 officiers et 125 hommes furent mis hors de combat et 28 chevaux furent terrassés ... De nombreux chevaux ayant été tués, il fallut laisser quelques véhicules à Ennemain. Il ne resta à la compagnie de mitrailleurs que cinq véhicules pour poursuivre son avance.⁶⁶ Au cours de l'après-midi, le 52^e Régiment d'infanterie de réserve, près de Thiepval, signala amèrement que 'les avions ennemis foisonnent. Nous en comptons 30 au-dessus de nos têtes tout à la fois, mais dès que se montrent les avions allemands attendus depuis longtemps ... ils disparaissent en un rien de temps. Quelques-uns seulement acceptent le combat et ils sont abattus.'⁶⁷

Le 26, le rôle important de la force aérienne pour amortir l'avance allemande s'accentua encore, tandis que le commandement et l'organisation logistique du RFC se stabilisèrent de nouveau. Le nombre de balles de mitrailleuse qu'on tira sur des objectifs terrestres fit plus que doubler pour atteindre 228 000. En outre, elles furent probablement tirées à meilleur escient, parce que les aviateurs britanniques avaient alors mis au point une technique particulière à ce genre de mission. Les Camels et les Bristol Fighters descendaient et restaient à basse altitude, harcelant les routes et les ponts principaux, ainsi que les petits détachements de troupes ennemis, qui constituaient l'avant-garde des forces d'assaut. Le commandant de la 22^e Escadre (Armée) dit à ses pilotes: 'Identifiez d'abord votre propre front, puis parcourez-le à 50 pieds d'altitude pour encourager les troupes. Ensuite ... tournez vers l'est, puis survolez la ligne boche à 50 pieds d'altitude et tirez dessus pour *les encourager*.' Les SE5a chargés de la double fonction d'assurer la couverture aérienne et de s'en prendre aux objectifs terrestres, se concentreront sur les transports, l'artillerie et les formations de troupes plus considérables, échelonnées légèrement en arrière des lignes.⁶⁸ Sholto Douglas décrit leur technique:

Le mode d'attaque que nous avons mis au point contre ces objectifs terrestres consistait en premier lieu à survoler l'ennemi, toujours en formation, à une altitude variant entre huit mille et dix mille pieds. À cette hauteur, nous étions pour les canons ennemis des objectifs faciles à atteindre, mais nous étions trop élevés pour que leurs mitrailleuses soient efficaces. Par contre, nous pouvions scruter de vastes étendues de terrain à la recherche d'objectifs terrestres appropriés. Dès qu'il en choisissait un, le chef se précipitait sur lui sans piquer trop droit; il s'agissait plutôt de s'en rapprocher à pleins gaz, à une certaine distance. Quand ils se trouvaient à notre portée, nous ouvrions le feu de nos mitrailleuses et, à deux cents pieds environ de l'objectif, nous larguions nos bombes.

Immédiatement après l'attaque, nous reprenions de l'altitude avec toute la vitesse possible et, d'ordinaire, nous exécutions en même temps un virage. Pendant le piqué, notre vitesse variait entre cent cinquante et cent quatre-vingts milles à l'heure et nous basculions ensuite à mille pieds environ. Nous répétions ce processus jusqu'à épuisement de nos bombes et de nos munitions. Nous avons acquis une telle expérience contre ces objectifs mobiles que nous pouvions larguer nos bombes avec une précision qui nous surprenait nous-mêmes, nous qui étions des pilotes de chasse et non pas de bombardement.⁶⁹

Les escadrilles de corps d'armée et les brigades du nord firent aussi leur part. L'infanterie allemande observa que, le 26, 'les avions de reconnaissance ennemis

furent extrêmement endiablés et déplaisants.' 'Ils accompagnaient nos troupes à une altitude effrontément faible et larguaient des bombes sur nos colonnes en marche. Nous allions bientôt nous rendre également compte qu'ils se tenaient en contact avec leur artillerie puisque, en arrivant à nos positions de rassemblement dans un vieux cantonnement britannique, dès que nous fûmes installés plus ou moins confortablement, un déluge d'obus et de mitraille s'abattit sur nous.'⁷⁰ La 10^e Escadre (Armée) de la 1^{re} Brigade, dont l'effectif comptait au moins 35 Canadiens, accompagnée de 30 appareils de la 11^e Brigade (les 1^{re}, 19^e et 20^e Escadrilles où se trouvaient une vingtaine d'autres aviateurs canadiens) attaqua encore des objectifs terrestres aux environs de Bapaume: 'Les troupes et les transports furent épargnés et il y eut plusieurs victimes. Les objectifs étaient excellents. Nous larguâmes des bombes sur les troupes en formation serrée ... d'une faible altitude. Nos coups directs dispersèrent les troupes dans tous les sens.'⁷¹

Il serait fastidieux de cataloguer toutes ces sorties, mais il convient de citer un exemple qui illustre la variété des tâches accomplies. Le sous-lieutenant Roy Kirkwood McConnell,^{*} de Victoria, s'était enrôlé à dix-neuf ans, en février de l'année précédente, alors qu'il était écolier; il avait volé à bord de Sopwith Camels, au sein de la 46^e Escadrille, depuis sa première affectation opérationnelle, à la mi-novembre. Au cours d'une mission, il largua deux bombes de 20 livres sur 'un groupe d'officiers en conférence,' puis il tira vingt balles sur eux; apparemment, il en tua deux, en blessa un autre avec ses bombes et ses balles, et il dispersa leurs chevaux. Il tira vingt autres balles sur un ballon d'observation allemand à l'œuvre, ce qui eut pour effet 'd'en déloger l'observateur.' En rentrant ensuite à sa base, il largua, à Ervillers, ses deux bombes restantes sur des troupes en marche qu'il mitrilla.⁷²

Dans la soirée du 26, on apprit la nomination, par accord mutuel, du chef du Grand État-major français, le général Ferdinand Foch, 'chargé de coordonner les manœuvres de toutes les armées alliées sur le Front occidental.' C'était une réforme de la structure du commandement allié qui s'imposait et qui s'était longtemps fait attendre; elle était devenue nécessaire surtout à cause de la poussée allemande contre la jonction de la Troisième Armée française avec la Cinquième Armée britannique. Bien qu'en principe elle augmentât la participation aérienne des Français au combat, son effet sur le RFC et sur la guerre de l'air fut de peu d'importance parce que, malgré leur effectif aérien nominal, ils constituaient une force à peu près négligeable au printemps de 1918. Entre le 26 mars et le 5 avril 1918 inclusivement, les Allemands ne perdirent que cinq avions sur toute la longueur du front français.⁷³

Une des premières directives de Foch, à titre de généralissime, porta sur la conduite stratégique de la guerre aérienne. Le principe essentiel qu'il y établit était le grand besoin d'une concentration appropriée. Jusqu'à la nomination de Foch, les Britanniques, à eux seuls, s'étaient chargés de près de cinquante objectifs spécifiques de bombardement. À ce moment, on en attribua un total de huit à chacune des deux forces aériennes; Foch souligne que 'la condition essentielle du succès est la concentration ... sur quelques embranchements de chemin de fer les plus importants de l'ennemi, dans la mesure où il était possible de les mettre

* McConnell reçut une DFC pour les cinq victoires qu'on lui attribua à la fin de la guerre.

hors d'usage avec certitude et de les maintenir dans cet état.* Le principe était judicieux, même si la technologie du temps rendait virtuellement impossible d'atteindre cet objectif.⁷⁴

Les instructions du général Foch sur les combats aériens et l'affectation tactique des avions dans la situation d'urgence en cours furent tout aussi spécifiques et non moins faciles à appliquer. Il précise que 'la première mission des avions de chasse est d'aider les troupes terrestres en attaquant sans cesse à la bombe et à la mitrailleuse les colonnes, les concentrations et les bivouacs. Il n'est pas opportun de provoquer les combats aériens, sauf dans la mesure où ils s'imposent dans l'accomplissement de cette mission.' À ce chapitre, le RFC n'avait rien à apprendre puisque, dans cette même soirée, le major-général Salmon signala à Trenchard, à Londres, que ses escadrilles avaient accompli 'un travail réellement magnifique.' Il poursuivit: 'Pendant une visite au GQG ce soir, j'entendis une dépêche téléphonique ... précisant que, sans aucun doute, la concentration d'avions dans le sud y avait paralysé provisoirement l'attaque. De même, Cox (Renseignements) confia à Davidson† qu'à son avis, la concentration d'avions à l'ouest de Bapaume avait eu le même effet.'⁷⁵

Ces évaluations contemporaines de la situation ont reçu, depuis, la confirmation de l'histoire officielle allemande qui, bien qu'elle se borne à narrer les opérations terrestres, reconnaît que le 26: 'Ce qui se manifesta tout particulièrement et probablement plus ouvertement fut le déplacement du rapport des forces dans l'air ... Les formations aériennes de l'ennemi pouvant atteindre 60 avions (comme le signale la Septième Armée ce jour-là) pilonnèrent l'infanterie avec un élan considérable et l'attaquèrent de leurs bombes et du feu de leurs mitrailleuses. Contre cet ennemi numériquement supérieur, les aviateurs allemands se trouvèrent en grande difficulté ... Il fut ... impossible de satisfaire les demandes des troupes voulant qu'on leur fournisse une couverture aérienne soutenue.'⁷⁶

Le 27 mars, les Allemands s'approchèrent à quinze milles d'Amiens; le RFC continua de presser ses attaques contre les forces terrestres. Ce fut ce jour-là que les Britanniques déployèrent leur appui direct maximum. Les III^e, V^e et IX^e Brigades reçurent 97 appareils de la I^e Brigade, et 30 de la II^e; sur toute la longueur du front britannique, le RFC tira 313 000 balles de mitrailleuse et largua cinquante tonnes de bombes sur l'ennemi. On prit pour chefs de patrouille des pilotes d'escadrilles basées sur place, à cause de leur connaissance du front, et même les chasseurs des I^e et II^e Brigades effectuèrent, en moyenne, quatre envolées chacun. Quelques avions de la 3^e Escadrille (N) de Raymond Collishaw firent jusqu'à six sorties ce jour-là.⁷⁷

Selon les commentaires des pilotes, l'effet cumulatif des opérations du RFC commença à se manifester; les objectifs n'étaient 'pas tout à fait aussi bons qu'hier, les routes principales n'étant pas fréquentées dans la même mesure.'

* Cette directive, datée du 1^{er} avril 1918, s'adressait au général Fayolle. *Military Operations, France and Belgium, 1918*, II, app. v, 506-8. Toutefois, dans *ibid*, 117, on signale qu'elle fut expédiée au GQG britannique, en même temps que la 'Directive générale N° 2, de Foch, en date du 26 mars 1918.'

† Le brigadier-général E.W. Cox était le chef du Service des renseignements auprès de Haig et le major-général J.H. Davidson, son chef des opérations.

Néanmoins, il fut question de 'pertes considérables' et la suprématie aérienne des Britanniques s'accentuait, car les patrouilles 'se fractionnaient' et allaient 'attaquer isolément les troupes et les transports ennemis.' Sur le front de leur Deuxième Armée, les Allemands observèrent que 'déjà aux toutes premières heures de la matinée, l'aviation ennemie fit un nombre considérable de victimes dans les lignes les plus avancées.' Au sud, près de Lassigny, l'infanterie rapporta que 'le feu de l'artillerie française a été nourri, mais surtout le corps d'armée fut gravement incommodé par l'aviation ennemie qui, de toute évidence, détient maintenant la supériorité dans l'air.'⁷⁸

Le RFC était mal en point – outre ses pertes réelles en hommes et en appareils, un cinquième des avions des escadres d'armée de la III^e et de la V^e Brigades étaient hors d'usage – mais l'aviation allemande l'était davantage. Bien que la V^e Brigade postée, encore une fois, juste en face des principales troupes d'assaut allemandes eût dit de l'activité ennemie qu'elle était 'au-dessus de la normale,' les I^{re} et III^e Brigades la trouvèrent seulement 'légère.'⁷⁹ En accablant l'ennemi d'une telle quantité de bombes et de balles, dans des conditions climatiques qui étaient loin d'être satisfaisantes, le RFC prouva que la force aérienne allemande avait été surpassée en nombre et qu'elle était maintenant en état d'infériorité.

L'esprit que Trenchard avait inculqué au RFC et qui lui avait permis d'acquérir cette suprématie de l'air se manifesta magnifiquement encore une fois, le 27 mars, dans la personne du sous-lieutenant Alan Arnott McLeod (un des aviateurs dont les premiers exploits figurent déjà dans un chapitre précédent)* et de son observateur, le lieutenant Arthur Hammond. Avec six autres FK8 Armstrong-Whitworths de la 2^e Escadrille, McLeod et Hammond décollèrent, ce matin-là, en vue de bombarder et de harceler des concentrations de troupes allemandes aux environs de Bray-sur-Somme, près d'Albert; toutefois, à cause de la visibilité limitée, ils perdirent bientôt leurs camarades et ils furent incapables de situer leurs objectifs. Gênés par des nuages bas, ils finirent par atterrir sur le champ d'aviation de la 43^e Escadrille. Après avoir réparé le patin de queue de leur avion qui, lourdement chargé, s'était avarié à l'atterrissement, McLeod et Hammond décollèrent de nouveau, décidés à atteindre leur objectif. En dépit du mauvais temps, ils réussirent à le trouver et ils se disposaient à bombarder une batterie d'artillerie, quand ils aperçurent un triplan Fokker au-dessous d'eux.

Le FK8, peu fait pour la chasse, était un appareil robuste et facile à manier. Accompagné d'un autre observateur, McLeod en avait déjà utilisé un, en janvier, pour abattre un éclaireur allemand; il s'en prit au triplan. Hammond le liquida promptement mais, presque aussitôt, sept autres chasseurs de la *Geschwader* de Richthofen piquèrent sur eux. Un autre s'abattit en flammes, mais alors, l'appareil britannique fut pris en enfilade par une rafale provenant d'un des Fokkers qui arriva d'en bas et de l'arrière. McLeod et Hammond furent tous les deux atteints et l'appareil, dont le réservoir à essence fut crevé, prit feu. Ils étaient alors à 2 000 pieds environ et, comme McLeod amorçait un piqué pour tenter d'atteindre le sol, la chute du plancher de la cabine postérieure força Hammond à grimper sur l'encadrement de l'habitacle, d'où il continua de tirer du mieux qu'il put. Les

* Page 496.

flammes enveloppèrent alors la cabine du pilote. McLeod se hissa sur l'aile inférieure gauche d'où il manœuvra les commandes et fit glisser l'avion de côté pour écarter les flammes loin de lui et de Hammond qui, à ce moment, avait été blessé plusieurs fois. Pendant que McLeod se débattait pour conserver la maîtrise de l'appareil, un troisième avion ennemi à leurs trousses continua de tirer sur eux et blessa McLeod et Hammond encore une fois. McLeod parvint à garder l'avion en main et redressa son piqué juste avant de toucher le sol dans le '*no man's land*'.⁸⁰

Encore chargé de huit bombes et de milliers de cartouches, le FK8 flambait alors violemment. Hammond, blessé à six reprises et grièvement brûlé, était virtuellement réduit à l'impuissance; pourtant, malgré ses cinq blessures, McLeod trouva le moyen de le tirer de l'épave et, en sautant, une bombe lui infligea une sixième blessure. Sous le feu nourri des mitrailleuses ennemis, il tira Hammond vers les lignes britanniques, puis blessé à nouveau, il s'affaissa à peu de distance des premières tranchées où des troupes sud-africaines les secoururent: 'Nous avons pansé leurs blessures, mais nous n'avons pu les évacuer en toute sécurité avant le crépuscule. Les deux étaient grièvement brûlés. Le capitaine Ward et moi les avons reconfortés du mieux que nous avons pu, jusqu'à ce qu'il fit suffisamment noir pour que nos brancardiers pussent les transporter à un poste de pansement. En essayant de remonter McLeod, je lui dis: "Tu seras en Angleterre dans quelques jours." Il répondit: "C'est bien ce qui m'embête; je voudrais tenter ma chance de revoir le gaillard qui m'a descendu." L'observateur était trop mal en point pour parler; les deux sentaient terriblement la chair rôtie.'⁸¹ Subséquemment, Hammond reçut une agrafe à sa MC et McLeod fut décoré de la Croix de Victoria. Il fut le deuxième aviateur canadien à la gagner.⁸²

Le 28, les Allemands poursuivirent leur avance sur une distance de dix-huit milles de front entre la Somme et Montdidier, où ils progressèrent de quelque six milles, au cours de la journée. Avant l'arrêt complet de l'offensive, le 5 avril, ils allaient franchir un maximum de six autres milles, juste au sud d'Amiens, à moins de huit milles du centre de la ville. Avant ce moment, il était déjà évident qu'ils ne pouvaient percer la ligne alliée, ni même prendre Amiens. 'Les lignes de l'ennemi s'alourdissaient et, en certains endroits, il attaquait lui-même, écrivit Ludendorff, alors que nos armées n'étaient plus assez fortes ... les munitions étaient insuffisantes et le ravitaillement s'était compliqué. Toutes les troupes, surtout celles qui étaient à cheval, avaient beaucoup souffert du bombardement des aviateurs ennemis.' Le compte rendu de Ludendorff est corroboré par l'histoire officielle allemande qui rapporte que, le 28, le général von Kuhl, chef de l'Etat-major du Groupe d'armées du prince héritier Rupprecht, avait signalé les difficultés de ravitaillement de la Deuxième Armée, le nombre considérable de victimes qu'avait produit l'attaque sur Albert et 'l'activité extrêmement désagréable de l'aviation ennemie qui avait été la cause de la moitié environ des pertes' (italique de l'auteur).⁸³

* McLeod rentra au Canada en septembre 1918. À la fin d'octobre, il contracta l'influenza et mourut à Winnipeg en novembre. Hammond et Reg Keys, l'observateur qui avait accompagné McLeod avant lui, émigrèrent au Canada après la guerre.

Il est à se demander si le RFC fit effectivement un nombre aussi considérable de victimes chez les Allemands. Cependant, comme Napoléon aimait à l'observer, à la guerre, le moral est au physique dans une proportion de trois à un, et l'important c'est que von Kuhl ait cru que c'était vrai. Cet état de choses incita peut-être le Grand État-major allemand à surestimer l'importance de la domination aérienne des Britanniques, opinion qui s'accréditait de plus en plus auprès des troupes qu'il commandait. À partir du 28 mars, les comptes rendus de combat des unités révèlent qu'elles trouvaient le ciel, au-dessus de leurs têtes, de plus en plus nettement dominé par le RFC. 'Selon des rapports arrivant régulièrement du 39^e Corps de réserve, cantonné dans le voisinage (de la *Geschwader* de Richthofen), des avions britanniques à basse altitude harcèlent dangereusement notre infanterie.' Le 30, la 243^e Division, avant-garde de l'attaque allemande, constata que ses 'colonnes serrées en marche attiraient de nombreuses unités aériennes ennemis qui attaquaient à la bombe et à la mitrailleuse,' dans le secteur de Moreuil. Autre témoignage: 'À la faveur d'un temps plus clément et d'une meilleure visibilité, de nombreux avions ennemis décrivaient sans cesse et sans obstruction des cercles au-dessus de nos positions,' tandis que 'des avions britanniques passaient tellement près des bois qu'on aurait cru qu'ils allaient raser la tête des arbres ... Les avions ennemis attaquaient de plus en plus hardiment.'⁸⁴

D'autre part, les comptes rendus de combats et les réminiscences des Britanniques font, de jour en jour, moins d'allusions à l'activité aérienne allemande; le 3 avril, l'attaque au sud d'Arras s'était complètement arrêtée tant sur terre que dans les airs. À l'occasion, de nombreux avions ennemis survolaient encore le champ de bataille, mais la plupart avaient repris leur formule des premiers jours du combat: leur vol en formations massives à grande altitude ne gênait guère l'Aviation britannique qui participait aux opérations terrestres. L'ennemi recherchait rarement le combat et quand il le faisait - le 3 avril par exemple, une trentaine d'appareils descendirent attaquer 27 Camels et SE5a des 65^e et 84^e Escadrilles - il fut rudement malmené. Dans le journal de la 84^e Escadrille,* une observation relative au 3 avril résume la situation générale, à la fin de la bataille. Il y est question d'un engagement à 1 500 pieds environ au-dessus du terrain d'atterrissement avancé des Allemands, à Rosières, située à plus de 25 milles à l'ouest de l'ancienne ligne de front, enfoncée deux semaines auparavant. Les pilotes de la 84^e Escadrille revendiquèrent la chute de cinq avions ennemis, sans perte de leur part, au cours 'd'un combat ininterrompu d'une heure. À la fin, notre patrouille et une patrouille de la 65^e Escadrille restèrent en possession du ciel.'⁸⁵

L'impression dominante que laissa l'offensive de mars, en ce qui touche la guerre aérienne, est que les Allemands n'utilisèrent pas leurs ressources avec l'adresse dont ils firent preuve au sol. Plus leurs opérations aériennes s'éloignaient de la scène des combats terrestres, moins elles étaient convenablement dirigées. Les *Schlachtstaffeln* et les sections de reconnaissance et d'observation de l'artillerie firent un excellent travail juste au-dessus du front, mais elles n'exploitèrent pas beaucoup les occasions propices au bombardement tactique intensif que leur offraient les

* À son contingent canadien vint s'ajouter Roy Manzer, d'Oshawa (Ont.), qui avait rallié l'escadrille le 19 mars 1918 et gagné une DFC avant d'être fait prisonnier le 8 août 1918.

longues routes françaises rectilignes et étroites, encombrées de colonnes britanniques en retraite.⁸⁶

Au plan tactique, le RFC fit montre de souplesse et de versatilité exceptionnelles; les escadrilles de corps d'armée se consacrèrent à leurs rôles habituels de reconnaissance et d'observation de l'artillerie et elles affectèrent des sections de combat aux opérations; d'autre part, les escadres d'armée qu'on chargea opportunément d'un rôle d'appui terrestre, dont elles n'avaient aucune habitude, s'acquittèrent non seulement avec brio de leurs missions, mais elles réussirent à acquérir une supériorité au combat et à la maintenir par la suite.* En outre, la concentration des avions du RFC au point décisif se faisait judicieusement malgré les problèmes de communications des premiers jours. Le 26 mars, par exemple, on affecta, dans le seul secteur de Bapaume, 37 des 69 escadrilles du Front occidental. Pourtant, comme chez les Allemands, le commandement du RFC et l'efficacité du contrôle s'affaiblirent lamentablement quant aux aspects du combat aérien plus éloigné des opérations terrestres. On ne semble pas avoir suffisamment profité, à ce moment-là, des opérations de bombardement de jour et de nuit. Le 25, par exemple, on affecta les DH4 de la 27^e Escadrille au 'bombardement (de manœuvre libre)'; le 26 et le 27, ils bombardèrent et mitraillèrent les troupes et les transports dans le voisinage de Bapaume et d'Albert. Ils auraient certainement dû larguer des bombes plus lourdes sur les embranchements de chemin de fer et les ponts principaux. Toutefois, ils bombardaiient désormais à partir d'altitudes aussi faibles que mille pieds.⁸⁷

Ludendorff était alors déterminé à réduire ses pertes au sud d'Arras, à lancer la Sixième Armée contre la jonction de la Première et de la Deuxième Armées britanniques et à frapper dans la direction des ports vitaux de la Manche. L'Etat-major du prince héritier Rupprecht avait proposé ce genre d'attaque, quand on avait d'abord envisagé la stratégie de 1918, mais on avait rejeté ce projet en faveur d'un assaut contre la partie la plus faible du front britannique. Le moral des Allemands s'était affaibli et leur efficacité, surtout dans l'air, était amoindrie par l'échec stratégique de l'attaque du sud, tandis que les Britanniques, même s'ils furent malmenés, avaient appris de dure façon à parer les nouvelles tactiques allemandes. En outre, Haig avait résisté opiniâtrement à la tentation d'affaiblir inconsidérément ses positions maîtresses au nord, malgré la nécessité de renforcer le front de la Somme.

À plus petite échelle, la bataille de la Lys fut virtuellement une réplique de l'offensive de mars. Même le temps s'en mêla; quand les Allemands lancèrent

* Le combat aérien était un art très spécialisé; il exigeait des dons physiques et mentaux remarquables de la part de ceux qui s'y adonnaient avec succès. Il ne suffisait pas d'être bon pilote; pour devenir d'excellents soldats de l'air, il fallait posséder de la confiance et des talents tactiques, que seule peut procurer une longue expérience des combats. Au plan opérationnel, il était donc indispensable d'avoir des chefs expérimentés et doués, tant pour obtenir des résultats que pour diriger et encourager les novices. Toutefois, pour ce qui est de chaque avion, la nature imprévisible du feu antiaérien et le manque fréquent d'adresse ou de jugement pour orienter l'issue des opérations d'appui terrestre tendaient à éliminer sans discernement le chef expérimenté et le novice; virtuellement, ces deux facteurs pouvaient détruire en quelques jours la valeur combative d'une force soigneusement édifiée au cours de plusieurs années.

leur premier assaut contre le flanc nord de la Première Armée, ils avancèrent dans un brouillard dense qui enveloppait le champ de bataille et réduisait la visibilité à quarante verges. La division portugaise, qui tenait une partie du front du XI^e Corps d'armée, flancha presque immédiatement et disparut du champ de bataille. Les Allemands, empressés d'exploiter cette trouée, pivotèrent au nord sur le flanc de la 40^e Division britannique en direction de la Lys, à Bac Saint-Maur. Le soir venu, les troupes allemandes qui avaient traversé la Lys et La Lawe se trouvaient dans les faubourgs d'Estaires; sur un front de dix milles, ils avaient dépassé les lignes britanniques de plus de quatre milles.⁸⁸

À la suite du chaos résultant de la rapidité et de l'élan de l'avance allemande, la 208^e Escadrille,* cantonnée à La Gorgue, sur les rives de la Lys, à quelque trois milles et demi du front d'origine, perdit vite contact avec tous ses supérieurs. On rapporta à faux que l'arrivée des Allemands sur le champ d'aviation était immédiate; les Camels de l'escadrille étant retenus au sol par le brouillard, on incendia dix-sept appareils dans un énorme bûcher, et l'unité se retira à Serny en empruntant ses transports terrestres. Le fait que la 208^e Escadrille, complètement rééquipée, abattait des avions ennemis en deçà de 48 heures, donne une idée de la capacité que possédait alors la *Royal Air Force*.⁸⁹

Le brouillard persista jusque vers 1400 heures, mais dès qu'il se dissipa, la RAF fit sentir sa présence en appliquant les techniques qui avaient si bien réussi à la bataille de la Somme. Vingt Camels de la 203^e Escadrille de Collishaw, cinq, de la 40^e et quinze, de la 210^e† commencèrent à bombarder et à mitrailler d'un tir soutenu et précis l'infanterie allemande, dans le voisinage de Bac Saint-Maur, d'Estaires et de Festubert. L'historien du 51^e Régiment de réserve de l'ennemi, en train de se grouper juste au nord d'Estaires, écrit: 'Très ponctuellement, les grosses formations réapparurent tous les trois quarts d'heure au-dessus des colonnes étalées et les inondèrent copieusement de bombes à explosifs brisants. Les attaques de bombardiers se poursuivirent régulièrement jusqu'à la nuit tombante ... Il n'y eut pas de riposte; notre artillerie antiaérienne était encore loin à l'arrière et les escadrilles de chasse étaient probablement occupées ailleurs. Les formations ennemis ne se montrèrent dans notre secteur que dans la soirée, alors que les pilotes britanniques, fatigués de leurs vols ininterrompus s'étaient retirés.'⁹⁰

Les aviateurs de la RAF trouvèrent que les chasseurs allemands n'étaient pas nombreux, mais à leur dire, ils auraient abattu cinq biplaces et n'auraient perdu qu'un seul de leurs appareils. À la vérité, tout au contraire des troupes terrestres allemandes qui se signalaient par leur habileté et leur détermination, la force

* Au nombre des pilotes de la 208^e Escadrille se trouvaient: W.E. Cowan, de Hamilton (Ont.) (prisonnier de guerre le 16 mai 1918), H.H.S. Fowler, de Bowmanville (Ont.), D.C. Hopewell, d'Ottawa (prisonnier de guerre le 7 avril 1918), M.C. Howell, adresse inconnue, A.R. Knight, de Collingwood (Ont.), R. McDonald, de James River Station (N.-É.) et E. Taylor, de Regina.

† Lorsque le RFC et le RNAS furent amalgamés pour former la RAF, le 1^{er} avril 1918, les escadrilles du RNAS ajoutèrent le chiffre 200 à leur ancien numéro. Ainsi la *Naval Ten* devint la 210^e Escadrille. Les Canadiens qui en faisaient partie comprenaient: W.M. Alexander, de Toronto, W.A. Carter, de Calgary (prisonnier de guerre le 1^{er} juin 1918), H.J. Emery, d'Edmonton, F.C. Gorringe, de Prince Albert (Sask.), E.N. Gregory, de Lindsay (Ont.), J.G. Manuel, d'Edmonton (tué au combat le 10 juin 1918) et M.T. McKelvey, de Holmfeld (Man.) (prisonnier de guerre le 11 avril 1918).

aérienne manifestait les effets de la bataille d'usure que les avions britanniques leur avaient imposée pendant les trois dernières années.* Sur la Somme, les Britanniques avaient gagné la bataille de l'air, mais ils avaient perdu deux fois plus d'avions que l'ennemi; sur la Lys, les chiffres furent inversés et le résultat fut encore plus décisif.⁹¹

Le 10 avril, quand les Allemands étendirent leur front d'attaque pour englober une partie du secteur de la Deuxième Armée britannique, le temps était encore brumeux le matin et le plafond se maintint à mille pieds pendant le reste de la journée. Dans ces conditions, les escadres de la Première et de la Deuxième Armées servirent exclusivement à l'appui terrestre rapproché. Même les DH4 de la 18^e Escadrille bombardèrent d'une altitude de quatre cents à six cents pieds, le long des routes d'Estaires-La Bassée et d'Estaires-Merville.[†] Le 11, les Allemands prirent Merville au nord et Nieppe au centre, refoulant ainsi la Première Armée à Messines sur le flanc sud, mais leurs gains furent beaucoup plus modestes que ceux de la première journée. Le repli ordonné des Forces britanniques fut tout différent de la retraite confuse de la Cinquième Armée, trois semaines auparavant. Quand le temps se para dans l'après-midi, les escadres de la 1^{re} Brigade purent larguer quatre cents bombes de 25 livres et tirer cinquante milles balles sur des objectifs terrestres. Fait encore plus significatif, elles furent renforcées ce jour-là par la 22^e Escadrille (Bristol Fighters), la 41^e, la 46^e et la 64^e (chasseurs monoplaces).⁹²

Le 12 fut le jour critique; énervé, semble-t-il, par la proximité du littoral de la Manche, Haig publia son fameux ordre dit 'dos au mur.' Heureusement pour les Britanniques, il faisait beau, de sorte qu'ils purent tirer parti de leur supériorité dans les airs. Les comptes rendus de reconnaissances aériennes ne laissèrent aucun doute sur les mouvements et les intentions des Allemands; les avions de l'artillerie, qui signalèrent d'importants objectifs d'occasion, obtinrent une vive riposte de la part des batteries britanniques. Trente-sept batteries d'artillerie ennemis furent l'objet d'un tir de destruction, avec le concours d'observations aériennes. Trente-six d'entre elles furent neutralisées; ce fut l'œuvre particulièrement remarquable d'un appareil Armstrong-Whitworth de la 2^e Escadrille, piloté par le sous-lieutenant H.I. Pole, immigrant anglais d'avant-guerre qui s'était enrôlé à Winnipeg. Au cours d'une envoiée de quatre heures et quart, Pole et son observateur repérèrent 23 des 39 obus de réglage d'obusiers en deçà de cinquante verges d'une batterie ennemie; au cours du tir d'efficacité subséquent, ils surveillèrent encore 160 obus décochés directement sur l'objectif ou très près de lui.

* Les Quatrième et Sixième Armées allemandes disposaient pour cette attaque de deux escadres de bombardiers, 28 sections de campagne, 17 escadrilles d'appui terrestre et 25 escadrilles de chasse, soit un total de 492 avions. Le 25 avril, lors de l'attaque contre le mont Kemmel, point culminant de l'offensive, leurs effectifs avaient perdu quatorze sections de campagne, une escadre d'appui terrestre et huit escadrilles de chasse; le nombre total d'avions disponibles était tombé à 310, soit une perte de 174 appareils. *Der Weltkrieg 1914 bis 1918*, xiv, 270, 294.

† Le 10 avril, la 18^e Escadrille comptait dans ses rangs au moins trois aviateurs canadiens: A.C. Atkey et R.C. Bennett (blessés au combat et prisonniers de guerre le 27 septembre 1918), tous deux de Toronto, et J.G. Gillanders, de Highgate (Ont.); D.W. Gordon, de Toronto avait été blessé la veille.

'Position bien couverte, dirent-ils dans leur compte rendu. Fosse du nord touchée pendant le réglage. Deux explosions durant le réglage. Une énorme explosion pendant le tir d'efficacité. Incendie allumé au début du réglage; brûlait encore quand l'appareil quitta la ligne.'⁹³

Ce jour-là, la RAF vola plus longtemps, largua plus de bombes et prit plus de photographies que tout autre jour depuis le début de la guerre. Un communiqué subséquent de la RAF résuma exactement l'envergure et la nature des opérations aériennes:

Pendant toute la journée, les pilotes des 1^{re} et 2^e Brigades furent occupés à bombarder et à mitrailler d'une faible altitude les groupes d'assaut ennemis entre Wytschaete et le canal de La Bassée. Les pilotes évoluèrent à toutes les altitudes entre 2 000 et 50 pieds. En même temps, les appareils de la 9^e Brigade volèrent à une hauteur appropriée pour combattre les appareils ennemis. Les avions de la 1^{re} Brigade larguèrent environ 800 bombes et tirèrent 15 000 balles. Ils effectuèrent aussi des reconnaissances à très faible altitude et rapportèrent des renseignements extrêmement utiles sur la position de nos propres troupes et celles de l'ennemi. Ils fournirent aussi des comptes rendus particulièrement précieux sur les lieux de concentration de troupes ennemis, ce qui permit à nos pièces d'artillerie de les prendre à partie et à nos avions à faible altitude d'aller les attaquer de leurs mitrailleuses et d'y larguer des bombes.⁹⁴

Les Canadiens de la RAF prirent une part considérable à toutes ces opérations. Au nombre de douze, les Sopwith Camels de la 73^e Escadrille, dirigés par le capitaine W.H. Hubbard, de Toronto, constatèrent que 'tous les villages entre Merville, Estaires et Locon étaient en feu.'* Le lieutenant E.T. Morrow, de Toronto, à bord d'un Bristol Fighter de la 62^e Escadrille,† fit mention de 'masses considérables de Boches et de transports sur la route de La Bassée-Estaires.' Les seize pilotes disponibles de la 201^e Escadrille, dont au moins cinq étaient des Canadiens,‡ donnèrent un exemple que suivirent de près plusieurs membres des autres escadrilles en cause; ils fournirent au total 89 heures de vol opérationnel au cours

* Six des douze aviateurs étaient canadiens. Outre Hubbard (blessé au combat le 26 décembre 1916), il y avait A.N. Baker, de Rodney (Ont.) (tué au combat le 25 avril 1918), W.H. Collins, J.H. Drewry, E.J. Lussier et W.S. Stephenson, de Winnipeg. Durant les sept mois qu'il passa au front, Stephenson se vit attribuer le crédit de huit victoires et demie, et non pas vingt, qu'on lui accorde souvent; dans la citation accompagnant sa MC (le 10 avril) et sa DFC (le 11 août), on insiste sur son action contre les cibles terrestres, plutôt que sur les combats aériens. Le 28 juillet 1918, il fut abattu par erreur par un pilote français et fait prisonnier par les Allemands. Après la guerre, il a fait carrière dans les affaires et, en 1940-45, comme espion, sous le nom chiffré de 'Intrepid.' En 1946, il fut créé chevalier pour ses services au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Dossier biographique de W.S. Stephenson, SHist.

† Les autres Canadiens de la 62^e Escadrille étaient: A.W. Blowes, de Mitchell (Ont.), L. Campbell, de King (Ont.) (tué au combat le 9 octobre 1918), E.G. Grant, d'Edmonton (blessé au combat le 3 mai 1918), P.R. Hampton (prisonnier de guerre le 3 mai 1918) et A.V. Sutton, tous deux de Toronto, W.K. Swayze, de Lindsay (Ont.) (prisonnier de guerre le 4 septembre 1918) et L.M. Thompson, de Balgonie (Sask.) (blessé au combat le 21 avril 1918).

‡ Il s'agit de J.H. Forman, de Kirkfield (Ont.) (blessé au combat le 28 juillet 1917, prisonnier de guerre le 4 septembre 1918), G.A. Magor, de Montréal (tué au combat le 22 avril 1918), S.W. Rosevear, de Port Arthur (Ont.) (tué au combat le 25 avril 1918), A.G.A. Spence, de Toronto (blessé au combat le 8 novembre 1917) et H. le R. Wallace, de Lethbridge (Alb.).

'd'une journée très ardue de travail.' L'expression est de S.W. Rosevear, de Port Arthur, l'un des trois chefs de section canadiens de l'escadrille. À ce qu'il dit dans son compte rendu, il surprit des fantassins allemands 'en marche sur une route; il les balaya trois fois de son tir et en laissa plusieurs étendus sur la chaussée. Les autres se précipitèrent dans des fossés et je leur en donnai encore un peu.' Une autre escadrille de Camels où se trouvait un assez bon nombre de Canadiens, la 203^e de Collishaw, largua 196 bombes et tira 23 000 cartouches, au cours de la journée.⁹⁵

Les avions ennemis étaient encore dans l'air;* cependant, Burden, de la 56^e Escadrille, qui survolait de haut le champ de bataille, à bord de son SE5a, constata que 'toute la région du nord-ouest d'Arras à Saint-Omer était en flammes. C'était pis que les premiers jours de la Somme, trois semaines auparavant ... mais je ne vis aucun Boche dans le ciel.'⁹⁶ R.G. Lye, de Toronto, qui avait rallié la 19^e Escadrille, le 17 mars, 'ne vit aucun Boche dans le ciel,' lui non plus, pendant une patrouille offensive menée tôt dans la matinée du 19 avril, jour où il fut blessé au combat. Son aventure illustre plusieurs des problèmes qui se posèrent au pilote de chasse de la Première Guerre mondiale et explique pourquoi la survie d'un novice était si courte. 'J'observai un Camel allié, dans le soleil. Je n'attachai aucune importance à cet appareil et je gardai ma place dans la formation. Moins d'une minute après, j'entendis une violente explosion dans ma cabine, premier indice qu'on tirait sur moi. Je me sentis paralysé de la tête aux pieds et je ne pus me tourner pour voir le Camel, ni même pour m'assurer que c'était ou ce n'était pas lui qui avait tiré sur moi.'⁹⁷

Blessé au cou par une balle, Lye termina sa 33^e et dernière journée de pilote de chasse opérationnelle dans un centre d'évacuation des blessés, après que des troupes terrestres l'eurent tiré de son appareil détruit.

Il ne fait aucun doute que les Allemands hésitaient de plus en plus à engager le combat au-dessus de la Lys. Selon l'adjudant de la *Jagdgeschwader* de Richthofen, laissée sur le front de la Somme, mais s'attendant d'être envoyé vers le nord: 'Les ordres et les contre-ordres se succédaient rapidement; tantôt nous partions, tantôt nous restions; cela a duré plusieurs jours ... et, le 15 avril, les équipages de l'escadre, se tenant à côté des appareils, étaient prêts à s'envoler vers le nord. Richthofen était en train d'enfiler ses bottes fourrées, quand arriva une estafette - tout était contremandé.'⁹⁸

À la vérité, après le 12 avril, bien que la Quatrième Armée allemande continuât à réaliser de modestes avances sur le flanc nord du front de la Lys, l'élan de l'offensive commençait à s'atténuer. Du 12 au 15 avril, le temps fut pluvieux et brumeux, mais ce ne fut pas là, semble-t-il, le seul facteur qui influa sur la décision de ne pas déplacer l'unité de Richthofen. Les Allemands prirent Bailleul le 15 avril, mais le 17, leur assaut contre le mont Kemmel échoua. À ce moment-là, le Haut commandement allemand ne se faisait plus d'illusions sur la percée dans le nord. Ses troupes s'emparèrent pourtant du mont Kemmel, le 25 avril, mais la deuxième offensive de Ludendorff n'alla pas plus loin.

* La RAF dit avoir 'descendu' 51 avions ennemis et 'en avoir désemparé complètement' 25 autres. Communiqué N° 2 de la RAF, SHist 75/414. En fait, les Allemands perdirent 16 appareils. *Der Weltkrieg 1914 bis 1918*, XIV *Beilagen*, Beilage 40.

Quatre jours auparavant, l'Aviation allemande avait subi une perte irréparable, au point de vue psychologique, beaucoup plus que physique: la mort de Manfred von Richthofen au combat. Le Baron Rouge comptait alors quatre-vingts victoires et, dans les deux camps, il passait pour le meilleur des chasseurs aériens. Depuis la fin de 1916, époque où on lui attribuait la destruction de quinze avions ennemis, il avait assumé le commandement d'une unité d'élite: la *Jagdstaffel* de Boelcke; ses succès répétés avaient contribué pour beaucoup à neutraliser l'avantage psychologique qu'avaient acquis les aviateurs britanniques par l'esprit d'agressivité au combat, si laborieusement inculqué par le général Trenchard. Il succomba apparemment au cours d'un engagement aérien avec un Canadien, chef de section de la 209^e Escadrille, le capitaine A. Roy Brown, de Carleton Place (Ont.).*

'Succomba apparemment' – parce que la destruction de cet avion fut vite revendiquée par les mitrailleurs antiavions australiens. Brown, modeste, ne prétendit jamais avoir fait autre chose que de plonger en piqué 'sur un triplan d'un rouge pur ... Je lui lançai une bonne rafale et il tomba. Les lieutenants Mellersh et May le virent s'écraser.' Cette citation provient d'une copie du livre de bord de Brown. Le compte rendu de combat de Brown est presque identique. Cependant, la RAF connaissait bien l'effet de propagande inhérent au fait qu'un autre pilote de chasse avait abattu le fameux Richthofen. Tomber victime du tir terrestre ne faisait pas ressortir l'habileté du pilote au vol et au combat, mais succomber aux mains d'un autre pilote, c'était être surpassé à son propre jeu. Ainsi, une annexe au résumé des opérations de la 5^e Brigade, en date du 22 avril, affirma publiquement, pour la première fois, que Brown avait abattu l'as allemand. Après la guerre, des récits populaires corroborèrent crûment et catégoriquement la revendication de la RAF; elle fut reconnue scientifiquement dans l'histoire officielle britannique mais, on le comprend facilement, l'histoire officielle australienne adopta un tout autre point de vue. Cependant, des recherches et des analyses plus récentes établissent au-delà de tout doute raisonnable que l'un ou l'autre des mitrailleurs au sol tira la balle qui abattit le Baron Rouge. Cette conclusion a reçu l'appui supplémentaire du témoignage du capitaine Oliver Le Boutillier, chef de section américain de la 209^e Escadrille, qui fut témoin de tout l'épisode, mais qui attendit cinquante ans pour faire connaître son avis bien mûri à l'historien Dale Titler.†⁹⁹

La prise du mont Kemmel par les Allemands ralentit l'allure générale des opérations sur cette partie du Front occidental, occupée surtout par les armées

* Les autres pilotes canadiens de la 209^e Escadrille, le 21 avril 1918, comprenaient: A.W. Aird, de Victoria (tué au combat le 23 mai 1918), C.G. Brock, de Winnipeg (blessé au combat le 5 septembre 1918), S.T. Edwards, de Carleton Place (Ont.), J.S.T. Fall, de Hillbank (C.-B.), W.J. Mackenzie, de Port Robinson (Ont.) (blessé au combat le 21 avril 1918), W.R. May, de Carberry (Man.) (blessé au combat le 8 août 1918) et M.S. Taylor, de Regina (tué au combat le 7 juillet 1918).

† L'ouvrage de Titler et celui de P.J. Carisella et J.W. Ryan ne sont pas particulièrement bien écrits; ils penchent tous les deux vers une interprétation romancée et imaginative des circonstances entourant l'événement. Cependant, dans chaque cas, la recherche sur les points essentiels semble avoir été soignée et leurs conclusions paraissent virtuellement irréfutables. Il n'est plus possible de soutenir que Roy Brown abattit Richthofen. Voir P.J. Carisella et J.W. Ryan, *Who Killed the Red Baron? The Final Answer* (Wakefield, Mass.: *Daedalus*, 1969); Dale M. Titler, *The Day the Red Baron Died* (New-York: Walker, 1970); F.R. McGuire, 'Who Killed von Richthofen?' *Cross & Cockade Journal*, IV (été 1963), 158-67; dossiers du SHist sur la mort de von Richthofen.

britanniques et la RAF. Ludendorff regroupa de nouveau ses troupes, puis lança en mai, juin et juillet, une suite d'attaques importantes contre les Français le long de l'Aisne, de la Matz et de la Marne, respectivement. Chacune de ces poussées s'arrêtèrent sans avoir réalisé de gains stratégiques significatifs; en outre, comme au cours des deux offensives précédentes, les Allemands y sacrifièrent un nombre énorme de troupes de première ligne.

Dans le ciel des Flandres, les deux protagonistes profitèrent de l'accalmie pour recouvrer leurs forces et former leurs nouveaux pilotes et observateurs aux dures réalités de la guerre aérienne. Pour les aviateurs britanniques, ces réalités consistaient encore à envisager la possibilité d'avoir à choisir un jour entre être brûlés vif dans la chute d'une torche construite en grande partie de bois et de tissus enduits, ou sauter sans parachute. Le lieutenant C.A. Crysler, de Welland (Ont.), qui avait rallié la 23^e Escadrille* le 30 mars, se trouva séparé de sa section au cours d'un engagement, qui eut lieu le 20 mai, juste au nord de Villers Bretonneux. Attaqué par trois triplans, il en abattit un - son propre Sopwith Dolphin étant en feu - en heurta un deuxième, de sorte que les deux triplans et le Dolphin s'abattirent en flammes. Le Torontois, Percy Hampton, de la 62^e Escadrille, eut plus de veine; il avait survécu à la chute de son Brisfit, deux semaines auparavant, et décrivit ce qui s'était passé d'un hôpital allemand:

Je me dirigeais vers le sud depuis la route d'Ypres-Menin et près d'Armentières; je piquai de 15 000 à 12 000 pieds environ pour attaquer quelques appareils ennemis. Ils étaient presque à ma portée, quand un obus Archie éclata sous moi; il creva le réservoir à essence antérieur et blessa mon observateur à la cuisse. L'essence prit feu, je débouclai ma ceinture et sortis presque pour sauter et m'éloigner des flammes, mais je rembarquai et je fis glisser fortement l'appareil de côté. Je ne pouvais plus respirer; mon manteau de cuir, mes bottes et mes gants commencèrent à brûler, puis mes propres munitions, environ onze cents cartouches, se mirent à sauter. Cinq appareils ennemis me suivaient en tirant sans répit; ils atteignirent bel et bien ma carrosserie sans me toucher. Leurs balles criblèrent le tableau de bord, en face de moi, et je m'évanouis à plusieurs mille pieds du sol, mais mon observateur empêcha un très grave écrasement. En touchant terre, mon appareil piqua sur le nez et je fus projeté à l'extérieur, de même que mon observateur.¹⁰⁰

Une semaine plus tard, il écrivit, dans une autre lettre: 'Je me suis maintenant remis du choc, mais mes brûlures ne sont pas encore guéries. Mon nez, presque aplati entre les yeux, et un peu de côté, est maintenant revenu en place ... Mes brûlures ne sont pas réellement graves, mon gros orteil droit et ma cheville gauche sont légèrement brûlés, comme mon pouce et mon bras droit, mais ce n'est rien d'inquiétant.'

Entre-temps, l'équilibre des forces continua à pencher en faveur de la RAF et les aviateurs allemands se trouvèrent aux prises avec de graves problèmes de logis-

* En avril, la 23^e Escadrille avait remis ses Spads auxquels on avait substitué de nouveaux Sopwith Dolphins. Outre Crysler, H.N. Compton, de Westholme (C.-B.), A.B. Fairclough, de Toronto et K.D. MacPherson, de St. Thomas (Ont.) (blessé au combat le 5 juillet 1918) faisaient partie de l'escadrille depuis mars.

tique qui, à ce moment-là, affligeaient toute l'économie allemande. Le blocus naval empêchait depuis longtemps toute importation maritime abondante de pétrole en Allemagne; la dislocation de ses approvisionnements des Balkans, à la suite de l'entrée en guerre de la Roumanie contre les puissances centrales en 1916, et de sa défaite en 1917, se faisait alors sentir directement. Le 9 décembre 1917, l'Allemagne avait conclu un armistice avec les Roumains, mais 'puisque la situation géographique de la Roumanie interdisait de lui imposer directement son autorité' et que 'les Roumains résistèrent obstinément aux ... lourdes demandes économiques de l'Allemagne et de ses alliés,' le traité de paix qui assurait à l'Allemagne une influence prépondérante sur la production et le développement du pétrole roumain ne fut signé que dans la première semaine de mai 1918. Les réserves diminuaient et la réorganisation de l'industrie roumaine qui assurerait encore une fois un débit de pétrole approprié exigerait du temps.¹⁰¹

Il se peut qu'on ait établi une sorte de dispositif non officiel de rationnement, dès mars 1918: 'Au début de juin, la quantité mensuelle de carburant (de l'Aviation allemande) fut réduite à 7 000 tonnes. En même temps, le Haut commandement donna l'ordre d'éviter toutes les envolées superflues, et surtout de restreindre les reconnaissances photographiques; il prescrivit l'usage exclusif du benzol (carburant succédané) au pays ... Les essais d'inspection devaient se limiter à des vérifications au hasard.'¹⁰² Les escadrilles de chasse furent rationnées à 14 000 litres (3 080 gallons) par mois. Les nouveaux chasseurs Fokker D-VII, qu'on fournit aux escadrilles du front à compter de mai, consommaient au-delà de dix gallons à l'heure; leur limite d'endurance en vol étant d'une heure et trois quarts, les escadrilles de chasse furent virtuellement restreintes à moins de dix envolées distinctes par jour, à partir de juin.* On retira des escadrilles les équipes rampantes spécialisées pour les réaffecter à d'autres armes et la chaîne de production d'avions s'arrêta, de sorte que certaines escadrilles allemandes durent attendre jusqu'à trois semaines pour obtenir des appareils de remplacement, parce que les avions supplémentaires de modèle voulu n'étaient pas disponibles. Toutes ces difficultés logistiques eurent leurs répercussions sur le moral des Allemands qui fut stimulé temporairement par l'arrivée du Fokker D-VII.¹⁰³

Adopté par les Allemands en tant que chasseur de fabrication régulière pour 1918, à la suite d'un concours libre tenu en janvier, auquel la plupart des grands as allemands avaient participé, cet appareil a souvent été décrit comme l'avion de chasse prédominant de la Première Guerre mondiale. Les Alliés en eurent une si bonne opinion que les clauses de l'armistice exigèrent spécifiquement la remise de tous les D-VII. On en fabriqua trois modèles, mais le plus efficace fut celui qui était muni d'un moteur BMW de 185 ch. Cet appareil avait une vitesse ascensionnelle et un plafond opérationnel plus élevés que le Sopwith Camel, le SE5a ou le Sopwith 5F1 Dolphin, que la RAF venait tout juste de mettre en service. Il n'était pas tout à fait aussi rapide que les avions britanniques mais, exceptionnellement manœuvrable

* Dans la pratique, selon W.R. Puglisi, la ration n'était pas répartie équitablement entre tous les pilotes d'une escadrille; on approvisionnait surtout les aviateurs qui avaient obtenu le plus de succès. Puglisi à Collishaw, 27 octobre 1966, papiers Raymond Collishaw, SHist 78/132, 2-A, chemise 14b. Ce détail laisse entendre que la plupart des pilotes de relève auraient eu très peu d'expérience de vol, même une fois rendus au front.

au-dessus de 10 000 pieds, il procurait à ses pilotes un avantage marqué dans les combats à grande altitude, toutes autres choses étant égales.* Toutefois, ces autres choses étaient rarement égales. Le nombre et le moral compensèrent amplement la supériorité technique du Fokker. Au moment où chaque escadrille de la RAF en vint aux prises avec les D-VII, il se passa seulement quelques mauvais jours avant que les pilotes britanniques réaffirment leur domination psychologique et retablissent la situation. L'historien de la 64^e Escadrille, qui volait à bord d'un SE5a en partance de Le Hameau,† rappelle que: 'Au cours de juin et de la première moitié de juillet, nous avons brûlé beaucoup de carburant à chercher des Boches, mais ils avaient disparu de notre front - apparemment, on les avait rappelés pour leur apprendre à manier les biplans Fokker. Ces appareils firent leur apparition pendant la deuxième moitié de juillet et il se livra de rudes combats. Une section fut pratiquement annihilée en une semaine: 3 disparus (2 morts), 1 mort de ses blessures, un blessé; ils avaient beaucoup de Fokkers, mais il resta un vide.'¹⁰⁴

Ce fut l'allure de la guerre aérienne au début de l'été, quand Haig disposa ses forces en vue du grand coup d'Amiens qui devait avoir sur les Allemands l'effet que Ludendorff avait escompté de ses offensives du printemps sur les Alliés.

* Pour ce qui est de la comparaison des performances, voir W.M. Lamberton, *Fighter Aircraft of the 1914-18 War* (Letchworth, Herts.: Harleyford, 1960).

† Les pilotes canadiens de la 64^e Escadrille à cette époque étaient: W.J. Cockburn et W.C. Daniel (blessé au combat le 18 mai 1918), tous deux de Toronto, F.L. Gall, de Montréal (tué au combat le 25 juillet 1918), B.N. Garrett, de Toronto (prisonnier de guerre le 14 juillet 1918), G.W. Graham, de Shuswap (C.-B.) (tué au combat le 1^{er} novembre 1918), W.R. Henderson, de St. Catharines (Ont.) (prisonnier de guerre le 25 juillet 1918), M.L. Howard, d'Evanbrook (C.-B.), H.G. Ross, de Montréal et E.R. Tempest, de Perdue (Sask.) (tous trois tués au combat le 25 juillet 1918).