

17

Amiens

Amiens a marqué un point tournant de la guerre, non seulement parce que ce fut le début de la campagne de la victoire alliée, mais aussi parce que la bataille même a constitué une innovation tactique et un modèle bien réglé pour le reste du conflit. Toutefois, malgré le succès initial, réalisé grâce aux efforts combinés de l'infanterie, de la cavalerie, des blindés et de l'aviation à l'échelle opérationnelle, Amiens a été une bataille mal réussie. La surprise a permis aux assaillants de percer les défenses allemandes et de s'emparer promptement des objectifs assignés, forçant ainsi l'infanterie et l'artillerie adverses à abandonner leurs positions préparées. Le premier jour, les troupes alliées purent avancer de six à huit milles sur un front étendu. En se déversant à l'est, les troupes allemandes désorganisées présentèrent une multitude d'objectifs pour les nuées d'avions de la RAF volant à basse altitude, en appui direct aux forces terrestres. Puis, après une première journée si fructueuse, l'attaque s'immobilisa, en partie à cause de la confusion qui existait dans l'esprit de certains commandants alliés quant à l'étendue et à la finalité de l'opération. Symptôme évident de cette faiblesse, au milieu de la bataille, on modifia le rôle des escadrilles de la RAF qui furent incapables d'empêcher les renforts allemands de monter en ligne.

Lorsqu'on arrêta les Allemands à la seconde bataille de la Marne, il devint manifeste que Ludendorff n'avait pas remporté la victoire décisive qu'il escomptait. Fait tout aussi significatif, il ne disposait guère de renforts pour remplacer le million d'hommes que ses armées décimées avaient perdus. Au début d'août, l'ennemi déployait 201 divisions d'infanterie sur le Front occidental dont 106, aux yeux du Bureau des renseignements britanniques, étaient inaptes au combat. En revanche, les 206 divisions alliées en campagne recevaient toujours des renforts au rythme de 250 000 hommes par mois à mesure que de nouvelles troupes américaines venaient se joindre au million de combattants en France. Le moral allemand s'effondrait; il était temps pour les Alliés de prendre l'offensive. Ce sont les contre-attaques françaises, dans la région de Compiègne, qui ouvrirent le bal; dès le début de juillet, sir Douglas Haig demanda à ses commandants d'armée de préparer les plans d'une offensive dans le nord.

Le 17 juillet, sir Henry Rawlinson, commandant la Quatrième Armée britannique soumit un plan d'attaque limitée qui visait à repousser les Allemands du

saillant qu'ils avaient occupé à la suite de l'offensive du printemps et à partir duquel leur artillerie menaçait Amiens, ainsi que la ligne de chemin de fer vitale reliant cette ville à Paris. Son plan s'articulait sur les premiers succès de l'attaque contre Cambrai l'année précédente, et sur une opération moins étendue déclenchée un peu plus tôt en juillet, lorsque les Australiens libérèrent le village de Hamel, situé directement à l'est d'Amiens. Dans ces deux interventions, on avait obtenu l'effet de surprise en remplaçant le classique bombardement préparatoire prolongé par la force de frappe de masses de blindés.

La Quatrième Armée avait pour objectif d'occuper les vieilles défenses extérieures d'Amiens, sises entre Méricourt et Hangest, puis de préparer de nouvelles positions. Pour assurer la sécurité, Rawlinson tenait à ce que cette opération soit réservée aux Britanniques, mais Haig décida d'en élargir l'envergure. Il rencontra Foch le 24 juillet et proposa une opération conjointe anglo-française qui comprendrait la Première Armée française, sur l'aile droite de Rawlinson. Foch accepta et la Première Armée du général Debeney fut placée sous les ordres de Haig pour cette offensive. L'attaque avait toujours pour but de dégager Amiens et sa liaison ferroviaire avec Paris, mais l'objectif était maintenant déplacé de sept à huit milles vers l'est et le sud-est de la vieille ligne de défense d'Amiens, du côté de Chaulnes et de Roye. Le 29 juillet, Haig émit ses ordres d'opération à l'intention des généraux Rawlinson et Debeney; il demandait qu'une fois la ligne de défense d'Amiens rapidement saisie et protégée, la Première Armée française, dont la droite reposerait sur l'Avre, pousse vers Roye, tandis que la Quatrième Armée française, dont la gauche donnait sur la Somme, poursuivrait son attaque vers Chaulnes, la route Amiens-Roye formant la limite entre les deux armées.

Haig rencontra Foch de nouveau le 3 août pour discuter les plans de l'offensive; celui-ci, convaincu que le moral allemand était en train de céder, insista pour qu'on exploite la prochaine attaque le plus à fond possible, suggérant de fixer le dernier objectif au sud et à l'est de Chaulnes. Haig lui répondit qu'il avait désigné, comme dernier objectif, le village de Ham, situé à 15 milles au-delà de Chaulnes, de l'autre côté de la Somme. Deux jours plus tard, Haig convoqua Rawlinson et Debeney en vue de confirmer les plans et de souligner l'envergure accrue de l'opération. Haig écrit:

J'ai pensé que les ordres de la Quatrième Armée visaient trop à capter l'objectif *final* sur la ligne des vieilles défenses d'Amiens et à y repousser les contre-attaques. À mon avis, ce n'est pas aller assez loin, si nous réussissons, au début, à surprendre l'ennemi. Ainsi, j'ai demandé à Rawlinson (c'était déjà inscrit dans mes ordres) *d'avancer aussi rapidement que possible*, de s'emparer de la vieille ligne fortifiée d'Amiens ... et de la mettre en état de défense, *mais de ne pas hésiter*; il faudra immédiatement lancer les réserves pour saisir la ligne Chaulnes-Roye. La direction générale de l'avance a été fixée sur Ham ... J'ai enjoint la cavalerie de suivre le combat de près et *de se préparer à dépasser n'importe où entre la Somme et la route Roye-Amiens*. J'ai placé sous les ordres du général Monash une brigade de cavalerie, une batterie de la R.H.A. et quelques chars légers ... pour effectuer la poursuite et recueillir les fruits, au cas où nous réussirions.¹

Trois autres divisions britanniques restaient en réserve, tout près derrière le front, en vue d'exploiter tout succès initial.

Malgré l'intervention personnelle de Haig, il ne semble pas que ses principaux commandants aient perçu pleinement la manière dont l'opération imminente avait été modifiée et élargie. Les années de guerre de tranchée n'avaient pas préparé les commandants et leurs états-majors à un passage rapide à des opérations mobiles; au reste, le fait qu'on ait introduit des changements de dernière heure dans les plans a sans doute causé une certaine confusion. De plus, l'objectif ultime de l'offensive était indiqué en termes si généraux que les commandants pouvaient facilement accorder une importance différente aux premières phases réglées de la bataille ou à l'exploitation prévue par la suite. Il est vrai que, lors de sa réunion avec Foch, Haig avait indiqué que Ham était l'objectif final, mais ses ordres à Rawlinson et à Debeney étaient beaucoup moins précis, déclarant simplement qu'après avoir pris la ligne de défense d'Amiens, 'l'objectif suivant consiste à pousser de l'avant dans la direction générale de la ligne Roye-Chaulnes, *avec le moins de délai possible*, repoussant l'ennemi avec détermination dans la direction générale de Ham, facilitant ainsi les opérations françaises sur le front de Noyon-Montdidier.' Cependant, Haig insiste sur l'avance et il considère que, désormais, 'il est probable que, dans le cas d'un succès initial, la bataille va prendre une ampleur considérable.'²

Néanmoins, au Quartier général de la Quatrième Armée de Rawlinson, ce n'est pas la phase d'exploitation, mais bien les premières étapes de la bataille qui revêtirent le plus d'importance. Le quartier général de la Quatrième Armée répéta les ordres de Haig, mais les élargissements successifs qu'ils comportèrent ne furent considérés que comme des 'modifications mineures'^{*} au plan original de Rawlinson. Au moins un de ses commandants de corps d'armée était du même avis. 'La bataille d'Amiens avait pour objectif, dans l'esprit du général Currie, commandant le Corps d'armée canadien, l'ancienne ligne de défense extérieure de cette ville, position située à huit milles à l'intérieur du front allemand, le matin du 8 août.'³ La différence d'opinion touchant les plans de la bataille à livrer devait produire un effet considérable sur son déroulement.

Pour l'attaque, le général Rawlinson déploya le Corps d'armée canadien sur la droite, entre la route Amiens-Roye et la ligne de chemin de fer Villers-Chaulnes; le Corps d'armée australien au centre, entre la voie ferrée et la Somme; et le III^e

* C'est ce que raconte le major-général sir Archibald Montgomery, chef d'état-major de Rawlinson, dans *Story of the Fourth Army in the Battles of the Hundred Days, August 8th to November 11th 1918* (Londres: Hodder & Stoughton, 1918), 7, 11. S'inspirant de Montgomery, en tant que source principale, l'historien britannique officiel, sir James Edmonds, reprend ce point de vue en disant que les plans définitifs ne différaient que 'légèrement de ceux que le général sir H. Rawlinson avait proposés à sir Douglas Haig le 5 juillet.' *Military Operations: France and Belgium, 1918* IV, 3. D'autre part, J.C. Slessor, qui était alors commandant d'escadre, dans *Air Power and Armies* (Londres: Oxford Univ. Press, 1936), 150, prétend que les changements laissaient entrevoir 'des résultats de la plus grande portée et visaient à une pénétration un peu moins profonde et importante que la grande poussée allemande sur le front de la Cinquième Armée, le mois de mars précédent.'

Corps d'armée britannique sur la gauche, entre la Somme et l'Ancre. Trois divisions canadiennes, deux australiennes et trois britanniques devaient déclencher l'assaut, appuyées par le feu massif de près de 1 400 canons de campagne, 684 pièces d'artillerie lourde, 324 chars lourds et 96 chars légers Whippet. Une autre division canadienne et deux australiennes se tenaient en réserve. Quatre bataillons de blindés lourds furent affectés à chaque Corps d'armée canadien et australien, un au III^e Corps d'armée et un en réserve. De plus, le Corps de cavalerie, appuyé par deux bataillons de chars légers Whippet, fut placé sous les ordres de Rawlinson pour soutenir l'assaut de l'infanterie, puis pousser de l'avant afin de couper les communications allemandes.⁴

Les Alliés pouvaient compter sur une marge de supériorité locale d'environ trois contre deux sur les Allemands. Toutefois, l'ennemi disposait de plus de 25 autres divisions en réserve dans le nord, certaines d'entre elles pouvant se déplacer rapidement, au besoin. Il importait donc grandement d'empêcher le mouvement de ces troupes pour assurer le succès de l'offensive. La sécurité constituait un élément vital et, durant la phase préparatoire, les Alliés devaient dissimuler avec soin l'organisation logistique. Il n'était pas facile de masquer les déplacements de près de 300 trains spéciaux qu'il fallut ajouter aux rames de ravitaillement ordinaire. Le déménagement du Corps d'armée canadien de sa position sur le front de la Première Armée britannique, à sa ligne d'assaut, au sein de la Quatrième Armée, fut particulièrement difficile; le quartier général de Rawlinson prit grand soin d'appliquer un plan de trucage méticuleux pour garantir la sécurité.⁵

Le 1^{er} août, le général Salmond soumit à Haig des propositions de participation de l'aviation à la bataille. Au cours de la phase préparatoire, la RAF aurait pour tâche d'aider à maintenir le secret des prochaines opérations; elle devrait donc empêcher la reconnaissance allemande des positions alliées et patrouiller les arrières du front de la Quatrième Armée en vue de signaler tout mouvement anormal que l'ennemi pourrait aussi observer. Toutefois, le mauvais temps qui sévit durant la première semaine d'août restreignit considérablement la reconnaissance aérienne allemande et même lorsqu'ils purent s'envoler, les pilotes et les observateurs allemands relevèrent peu d'indices de nature à éveiller leurs soupçons. Le 1^{er} août, ils signalèrent une circulation active derrière les lignes de la Quatrième Armée, mais ils considérèrent la situation comme normale. À la fin de l'après-midi du 7 août, le temps s'éclaircit; les avions de reconnaissance allemands décollèrent, mais la résistance de la RAF fut si intense qu'ils n'obtinrent guère de résultats. Les rapports des aviateurs allemands indiquèrent une grande activité aérienne aux aérodromes de Bertangles et de Bovelles, le 7 août, 'mais ils ne relevèrent aucune indication positive qu'une attaque d'envergure contre le front de la Deuxième Armée allemande était en préparation ou était immédiate.'⁶

On affecta 800 avions britanniques à l'appui de l'offensive terrestre. Le rassemblement de ces troupes exigea un redéploiement considérable et le général Salmond mit sur pied son propre plan de trucage; il augmenta la fréquence des patrouilles ailleurs sur le front des Première et Cinquième Armées, tandis qu'il restreignit toute activité des avions ou des communications dans le secteur de la

Quatrième Armée. La formation immédiatement impliquée, la V^e Brigade, affectée à la Quatrième Armée, fut considérablement renforcée pour l'attaque. La 5^e Escadrille,* qui avait secondé auparavant le Corps d'armée canadien, fut retirée avec cette formation de la Première Armée, pour rejoindre les cinq autres escadrilles de corps d'armée, à la 15^e Escadre, V^e Brigade. Trois autres escadrilles de Camels mutèrent à la 22^e Escadre (Armée) de la V^e Brigade, qui comptait déjà cinq escadrilles de chasse, une escadrille de reconnaissance de chasse, une escadrille de bombardement de jour et une, de nuit. Seize escadrilles de la IX^e Brigade, sept de la III^e Brigade et une de chacune des I^re et X^e Brigades, sous le commandement direct du QG de la RAF, devaient soutenir l'attaque. La IX^e Brigade, qui formait la réserve du GQG, fut ramenée du front de Reims, où elle appuyait les troupes françaises. À des fins de sécurité, on retarda le déplacement de l'escadrille jusqu'au moment de l'attaque et on inversa les marques de l'unité pour empêcher l'identification exacte des appareils.

À la veille du combat, l'appui aérien disponible comprenait:

V ^e BRIGADE	ESCADRILLE	AVION
15 ^e Escadre (Corps d'armée)	3 ^e Escadrille	RE8
Escadrilles de Corps d'armée	5 ^e Escadrille	RE8
	6 ^e Escadrille	RE8
	8 ^e Escadrille	AW
	9 ^e Escadrille	RE8
	35 ^e Escadrille	AW
22 ^e Escadre (Armée)	23 ^e Escadrille	Dolphin
Escadrilles de chasse	24 ^e Escadrille	SE5a
	41 ^e Escadrille	SE5a
	65 ^e Escadrille	Camel
	80 ^e Escadrille	Camel
	84 ^e Escadrille	SE5a
	201 ^e Escadrille	Camel
	209 ^e Escadrille	Camel
Reconnaissance de chasse	48 ^e Escadrille	Bristol Fighter
Bombardement de jour	205 ^e Escadrille	DH4
Bombardement de nuit	101 ^e Escadrille	FE2b

* L'escadrille comptait quatorze pilotes canadiens: G.I. Carr, adresse inconnue, E.P. Eveleigh, de Sussex (N.-B.), L.H. Eyres, de Brandon (Man.) (blessé au combat le 27 septembre 1918, prisonnier de guerre le 29 octobre 1918), W.T. Fothergill, adresse inconnue (tué au combat le 20 août 1918), C.F. Galbraith, du Manitoba (blessé au combat le 15 septembre 1918, prisonnier de guerre le 16 septembre 1918), N. Goudie, de Kamloops (C.-B.), C.F. Grant, de Bella Coola (C.-B.) (tué au combat le 10 août 1918), R.W. Jackson, d'Ilderton (Ont.), W.C. Lynch, de Port Robinson (Ont.), L. Oertling, adresse inconnue (tué au combat le 8 août 1918), G.W.H. Parlee, de Stewiacke (N.-É.) (tué au combat le 20 août 1918), A.C. Pollard, de Victoria, E. Shamper, de Kingston (Ont.) et W.H. Webber, adresse inconnue (disparu au combat le 10 août 1918).

IX^e BRIGADE (HORS CADRE)

Escadrilles de chasse	1 ^{re} Escadrille 32 ^e Escadrille 43 ^e Escadrille 54 ^e Escadrille 73 ^e Escadrille 151 ^e Escadrille	SE5a SE5a Camel Camel Camel Camel (chasseur de nuit)
Bombardement de jour	27 ^e Escadrille 49 ^e Escadrille 98 ^e Escadrille 107 ^e Escadrille	DH9 DH9 DH9 DH9
Bombardement de nuit	58 ^e Escadrille 83 ^e Escadrille 207 ^e Escadrille 215 ^e Escadrille 25 ^e Escadrille	FE2b FE2b Handley Page Handley Page DH4
Reconnaissance de chasse	62 ^e Escadrille	Bristol Fighter

III^e BRIGADE

Escadrilles de chasse	3 ^e Escadrille 56 ^e Escadrille 60 ^e Escadrille 87 ^e Escadrille	Camel SE5a SE5a Dolphin
Reconnaissance de chasse	11 ^e Escadrille	Bristol Fighter
Bombardement de jour	57 ^e Escadrille	DH4
Bombardement de nuit	102 ^e Escadrille	FE2b

I^{re} BRIGADE

Bombardement de jour	18 ^e Escadrille	DH4
----------------------	----------------------------	-----

X^e BRIGADE

Bombardement de jour	103 ^e Escadrille	DH9
----------------------	-----------------------------	-----

Les Français renforçèrent également leur arme aérienne pour l'offensive. La Division aérienne, affectée à la réserve générale, comme la IX^e Brigade, fut placée sous les ordres du général Debeney et ses appareils portèrent les effectifs aériens français à 1 025 avions.*⁸ L'aviation alliée atteignait un total de plus de 1 800 appareils de combat et dépassait largement en nombre ceux dont disposaient les Allemands. L'histoire britannique officielle mentionne que les armées allemandes comptaient 365 avions, dont seulement 140 chasseurs, face aux armées alliées.

* *War in the Air*, vi, 435, indique 1104.

LA BATAILLE D'AMIENS

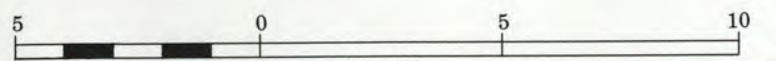
8 - 11 AOÛT 1918

Ligne du front le matin du 8 août
 Ligne du front le soir du 8 août

Ligne du front le 11 août
 Aérodromes allemands

Avance du Corps d'armée canadien (8-11 août)

Voies ferrées



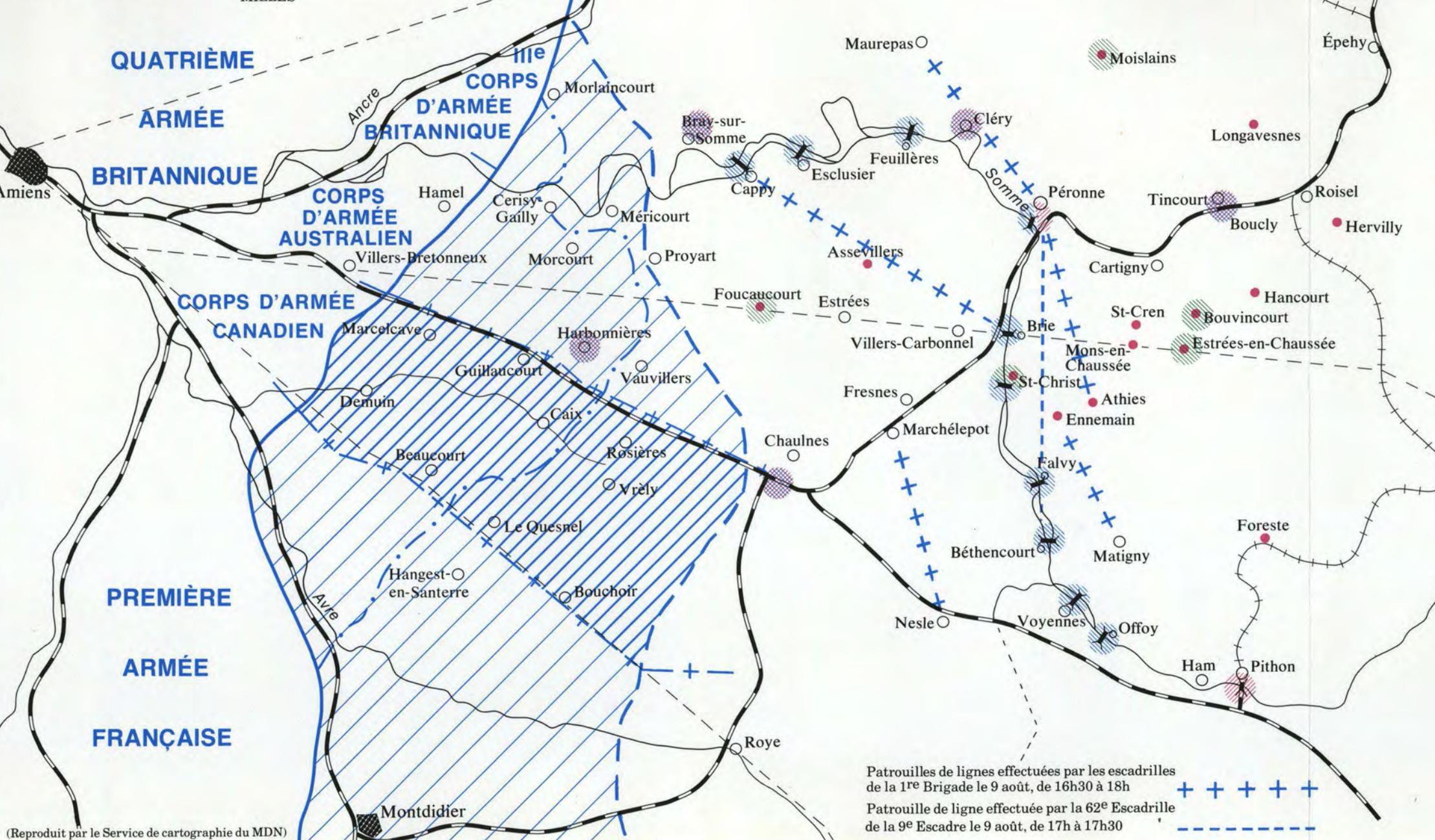
QUATRIÈME
ARMÉE
BRITANNIQUE

IIIe CORPS
D'ARMÉE BRITANNIQUE

CORPS
D'ARMÉE AUSTRALIEN

CORPS
D'ARMÉE CANADIEN

PREMIÈRE
ARMÉE
FRANÇAISE



OBJECTIFS RAPPROCHÉS BOMBARDÉS PAR LA ROYAL AIR FORCE LORS DE L'AVANCE DE LA QUATRIÈME ARMÉE DU 8 AU 11 AOÛT

TYPES D'OBJECTIF	COULEUR DE CODE	LIEU BOMBARDÉ	ESCADRILLES PARTICIPANTES JOUR	
			8 AOÛT	8/9 AOÛT

Aérodromes	St-Christ	98e		
	Bouvaincourt	205e		
	Foucaucourt	205e		
	Estrées	205e		
	Moislains	57e		
Ponts (pont-route) (pont-rail)	Péronne	27e:98e		
	Brie	107e:205e	83e	
	Béthencourt	49e	83e	
	Voyennes	27e		
	Offey	27e		
	Pithon	27e		
	St-Christ	205e		
	Cappy	102e		
	Esclusier	102e		
	Feuillères	102e		
	Falvy	83e:151e		
Village Gares ferroviaires Dépôts	Harbonnière	107e		
	Bray	49e		
	Chaulnes	205e		
	Étricourt	57e		

9 AOÛT		9/10 AOÛT	
Ponts (pont-route) (pont-rail)	Flavy	49e	83e
	Voyennes	27e	
	Béthencourt	27e	83e
	Esclusier	98e:107e	102e
	Feuillères	98e	
	Brie	107e:98e:205e	101e
	St-Christ	205e	101e
	Péronne	57e	102e
	Cappy	102e	
	Péronne	207e	

10 AOÛT		10/11 AOÛT	
Ponts	Brie	205e	101e
	St-Christ	205e	101e
	Flavy		101e
Gares ferroviaires	Péronne	27e:49e:57e:103e	83e:207e
	Équancourt	107e:98e	102e

Gares ferroviaires (embranchements)	Équancourt	107e	
	Cléry	98e	
	Cambray	27e	
	Péronne	49e:205e	
	Bapaume	57e	
	Tincourt	57e	

(Cartes et données établies par le cartographie du Service historique)

Les relations allemandes indiquent que leurs effectifs aériens étaient encore plus faibles. La veille de la bataille, seuls 106 appareils en état de servir étaient disponibles, les autres ayant été retirés pour se reposer après avoir combattu sans arrêt depuis mars. En apparence, les Alliés jouissaient d'une supériorité aérienne énorme. Toutefois, ils avaient déjà concentré leurs escadrilles, tandis que le gros de l'aviation allemande était encore cantonné dans la région de la Champagne. Les Sixième et Septième Armées allemandes étaient là, accompagnées de quelque 850 avions, y compris 430 chasseurs monoplaces qu'on pourrait détourner facilement et rapidement vers le champ de bataille d'Amiens.⁹

Une fois la bataille déclenchée, la RAF avait pour mission principale d'appuyer l'attaque terrestre. La bataille d'Amiens, plus que toutes celles qui l'ont précédée, a été caractérisée par la collaboration délibérée la plus étroite entre les forces terrestres et aériennes. En plus d'entraver la reconnaissance aérienne allemande, la RAF devait effectuer des patrouilles de contact avec l'infanterie, la cavalerie et les blindés, coordonner les coups de l'artillerie, fournir aux troupes d'assaut un degré sans précédent de soutien terrestre rapproché, neutraliser l'aviation ennemie et lui interdire l'accès du champ de bataille.

Le général Salmond présumait que le bombardement des champs d'atterrissement allemands diminuerait grandement l'efficacité de l'aviation ennemie. Les premières cibles de ses bombardiers furent donc les aérodromes ennemis de Saint-Christ, Ennemain, Bray Station et Moislains qu'ils attaquaient au lever du jour à basse altitude. Il fallait miser sur l'effet de surprise, car c'est seulement le soir que les réserves terrestres ennemis commençaient à rallier le combat. C'est alors que les bombardiers devaient orienter leurs efforts contre les centres éloignés à travers lesquels les réserves allemandes étaient censées passer. Les principaux objectifs étaient les gares de Péronne, de Chaulnes, de Marchelépot, de Villers-Carbonnel et d'Étricourt. La nuit tombée, les bombardiers de nuit entreraient en jeu et poursuivraient les attaques contre les centres ferroviaires, de même que contre les bivouacs et les mouvements routiers et ferroviaires. La route Amiens-Saint-Quentin devait recevoir une attention spéciale entre Foucaucourt et Mons-en-Chausée, Péronne et Cambrai. Dans l'entretemps, les escadrilles de chasse des IX^e et III^e Brigades reçurent l'ordre de rester actives en effectuant des patrouilles offensives à haute altitude, pour protéger les avions de la V^e Brigade volant à basse altitude et appuyant directement les troupes terrestres.¹⁰

Le brigadier-général L.E.O. Charlton, commandant de la V^e Brigade, affecta ses six escadrilles de corps d'armée aux troupes assaillantes des Corps d'armée canadien, australien, britannique (III^e), de la cavalerie et des blindés et une autre devait ravitailler en munitions les détachements de mitrailleuses des Corps d'armée australien et britannique (III^e). Les escadrilles devaient exécuter leurs tâches ordinaires de collaboration terrestre et de coordination avec l'artillerie et, de plus, les 5^e et 9^e Escadrilles furent assignées à l'épandage d'écrans de fumée à des points choisis sur les fronts australien et canadien. On inventa des marques spéciales pour les appareils de corps d'armée en vue de faciliter leur identification et on convint de signaux entre avions et blindés. Des escadrilles de chasse de la 22^e Escadre, V^e Brigade, elles aussi affectées à des formations d'assaut particulières, assuraient un appui terrestre supplémentaire. À des fins de contrôle, le front fut divisé en sec-

teurs nord, centre et sud, en conformité des limites des corps d'armée. Les 80^e et 48^e Escadrilles furent assignées au secteur nord, les 201^e, 84^e et 41^e, au secteur centre, et les 209^e, 23^e et 24^e, au secteur sud. La 65^e Escadrille fut affectée à la cavalerie et une section de la 48^e Escadrille devait assurer la reconnaissance du front à basse altitude. La 205^e Escadrille de bombardement de jour, de la V^e Brigade, se vit confier comme cible d'attaque, à l'aube, l'aérodrome allemand de Bovincourt.¹¹

Les dispositions de commandement de la bataille aérienne n'étaient pas des plus efficaces. Salmond et Charlton étaient directement impliqués, le dernier sous les ordres de la Quatrième Armée, le premier, en appui. Salmond assurait la direction opérationnelle de la IX^e Brigade, de même que celle des autres escadrilles de soutien venant des I^{re}, III^e et X^e Brigades. Le GQG l'autorisa également à traiter directement avec le général Rawlinson sur des questions relatives à la bataille. Malheureusement, il est impossible de retrouver la façon et l'endroit où les lignes de commandement se croisaient, ni de préciser comment elles fonctionnaient en pratique, parce que la plus grande partie du travail de l'état-major se faisait verbalement. À ce moment-là, les officiers d'état-major semblaient croire qu'ils connaissaient assez bien la marche à suivre pour ne pas avoir besoin de préparer des ordres écrits. La nomination d'un commandant général des forces aériennes a peut-être contribué à éclaircir la conception du rôle de la RAF dans la bataille. En réalité, l'objectif opérationnel principal de l'arme aérienne n'a jamais été nettement défini par écrit, d'où une certaine confusion. Comme le général Currie, Charlton présuma que l'attaque était limitée et il conçut son plan en conséquence, pour une bataille d'une seule journée.¹²

Pour Charlton, l'objectif stratégique de l'attaque ne consistait qu'à dégager Amiens et son réseau ferroviaire en s'emparant de la ligne de défense d'Amiens. À ses yeux, ses escadrilles avaient pour tâche 'non seulement d'aider directement l'infanterie à atteindre son objectif principal (la vieille ligne de défense d'Amiens), mais aussi de permettre à toutes les autres armes, la cavalerie, l'artillerie et les blindés, de seconder l'infanterie.' Situation ironique: pendant que Charlton restreignait l'étendue de l'attaque, Haig pressait ses commandants terrestres de préparer une poursuite vigoureuse au-delà de l'objectif initial, mission à l'appui de laquelle les forces aériennes étaient bien préparées. Ou bien Charlton ne fut pas informé de ces modifications au plan original, ou bien, comme ses collègues de la Quatrième Armée, il n'en saisit pas toute la signification. Ce qui fut également important, les ordres de l'armée ne mentionnaient qu'en passant les opérations aériennes et ces allusions ne définissaient pas nettement les objectifs particuliers que la RAF devait atteindre. En conséquence, les ordres assignaient aux escadrilles des tâches pour le 8 août, mais ils ne préciseraient pas leur utilisation pendant les jours suivants où l'on pouvait s'attendre à une bataille mobile soutenue.¹³

Des nuages bas et une pluie battante rendirent le ciel extrêmement dangereux dans la nuit du 7 au 8 août. Néanmoins, deux pilotes canadiens, de la 207^e Escadrille, les capitaines G.A. Flavelle, de Lindsay (Ont.), et W.J. Peace, de Hamilton,* réussirent, après plusieurs tentatives, à faire décoller leurs bombardiers

* La 207^e Escadrille comprenait d'autres Canadiens, notamment R.K. Brydon, de Toronto et J.H. Johnson, de Kenora (Ont.).

Handley Page. Volant à la boussole dans les ténèbres, à une altitude dangereusement basse, ils atteignirent la ligne où ils effectuèrent une patrouille épuisante de trois heures pour enterrer le bruit des blindés britanniques se rassemblant pour l'attaque, exploit qui valut à chacun d'eux la DFC.¹⁴ À 0330 heures, d'autres appareils avaient pris les airs. Cinquante minutes plus tard, on ouvrit un barrage d'artillerie étourdissant; l'infanterie d'assaut de la Quatrième Armée et les blindés franchirent leur ligne de départ. Les Allemands furent pris complètement par surprise.

Un brouillard épais au sol, que l'on connaissait bien, accentua l'effet des premières phases de cet assaut inopiné en masquant la progression des blindés et de l'infanterie. Cependant, il réduisit et même temps l'efficacité de l'appui aérien tout comme il l'avait fait pour les Allemands en mars. Les quatorze bombardiers de la 27^e Escadrille, escortés par les chasseurs Bristol, de la 62^e Escadrille, furent incapables de trouver leur objectif principal, l'aérodrome ennemi de Saint-Christ. Au lieu de cela, ils larguèrent leurs bombes de 25 livres dans la région de Péronne. La 98^e Escadrille, escortée par douze Camels, de la 43^e Escadrille, fut réacheminée vers Saint-Christ, lorsqu'on s'aperçut que sa cible originelle d'Ennemain était inoccupée; elle réussit à repérer l'aérodrome, mais les Allemands avaient alors eu le temps de disperser leurs machines et l'escadrille largua ses bombes sur les hangars et les pistes d'atterrissage, sans grand effet.¹⁵

Les 98^e et 43^e Escadrilles ne rencontrèrent pas d'opposition, mais la 57^e Escadrille, dans son attaque contre l'aérodrome de Moislains, ne fut pas aussi heureuse. Le sous-lieutenant H.S. Musgrave, de Canmore (Alb.) et le lieutenant J.F.D. Tanqueray, de la Colombie-Britannique, revendiquèrent chacun avoir abattu un avion ennemi; l'objectif fut bombardé avec succès à basse altitude, mais le lieutenant L.L. Brown, de Westmorland Point (N.-B.), fut abattu et, plus tard, déclaré prisonnier de guerre.* D'autres escadrilles obtinrent des résultats divers. La 49^e Escadrille près d'une centaine de bombes sur la gare de Bray; la 107^e Escadrille causa certains dégâts aux habitations et aux stockages dans le village de Harbonnières et réduisit au silence quelques canons antiavions qui tiraient sur ses appareils; la 205^e Escadrille atteignit ses objectifs à l'aérodrome de Bouvincourt et à la gare de Chaulnes. L'épais brouillard enveloppant nombre de cibles, non seulement restreignit l'efficacité des bombardements, mais aussi empêcha d'évaluer avec précision les dommages causés.¹⁶

Jusqu'à ce que le brouillard s'élève vers 0900 heures, les appareils de corps d'armée furent incapables d'observer le tir de neutralisation et d'effectuer efficacement leurs patrouilles de contact. Cependant, une fois que la visibilité se fut améliorée, les avions de patrouille de l'artillerie rendirent des services précieux. L'infanterie et les blindés, poussant l'assaut initial avec une grande célérité, dépassèrent rapidement la portée de leur artillerie d'appui. Les pièces devaient avancer à saute-moutons en vue de maintenir un soutien continu. On imagina un expédient qui permit aux patrouilles aériennes de rester en contact direct avec les

* La 57^e Escadrille comptait d'autres Canadiens: E.M. Coles, de Vancouver, J.B. Cunningham, d'Ottawa (tué au combat le 22 août 1918), L.K. Devitt, de Brougham (Ont.), W.H. Kilbourne, de Winnipeg (prisonnier de guerre le 16 août 1918), J.A. Mackay, d'Oakville (Ont.), F.G. Pym, d'Alberta, J.L. Standish, de Lacombe (Alb.) et O.M.I. Turnbull, de Galt (Ont.) (tué au combat le 21 septembre 1918).

pièces durant la progression. L'information inscrite sur des bandes de toile blanche placées sur le terrain et identifiant la batterie, le nombre de canons utilisés et la quantité de munitions disponibles, était transmise par des avions patrouilleurs larguant des messages aux commandants d'artillerie de l'arrière, qui étaient alors en mesure de coordonner le tir et le déplacement de leurs canons. Ce dispositif s'ajoutait au sans-fil pour aider à calculer la portée et à corriger les coups sur des cibles choisies à l'avance; on réussit ainsi à maintenir constamment un appui efficace. Lorsque les troupes d'assaut enfoncèrent la ligne de front ennemie, elles forcèrent en même temps les Allemands à abandonner leurs positions préparées de canons et à en adopter de nouvelles qui n'étaient visibles que du haut des airs. Les demandes de tir de neutralisation venant d'avions patrouilleurs s'avérèrent le meilleur moyen de s'en prendre à ces nouveaux emplacements de canons non repérés. En outre, les photographies aériennes promptement transmises aux commandants d'artillerie permirent au personnel de contre-bombardement de tracer les nouvelles missions des pièces.¹⁷

Malgré le brouillard, la 5^e Escadrille, travaillant de concert avec le Corps d'armée canadien, dépêcha quatre de ses RE8 à 0400 heures. Les pilotes, volant à très basse altitude, purent localiser des troupes ennemis qu'ils bombardèrent et mitraillèrent. Le feu terrestre était nourri et, au moment où les premières patrouilles furent relevées vers 0730 heures, le combat était devenu extrêmement confus. Les troupes alliées et allemandes se déplaçaient en rase campagne et des centaines d'avions sillonnaient les airs. Les patrouilles de contact éprouvaient beaucoup de difficulté à localiser les positions de leurs propres hommes, à cause du caractère fluide de la situation. Les troupes hésitaient à utiliser les fusées Very pour marquer leurs positions, parce qu'elles révélaient également leur emplacement à l'ennemi.* Ainsi, les avions de patrouille de contact ne découvraient souvent les troupes alliées qu'en procédant par élimination. Ils essayaient d'abord le tir des positions ennemis, puis ils reculaient en cercles jusqu'à ce qu'ils repèrent les troupes alliées. Afin d'accélérer leur temps de réaction les 5^e, 6^e et 9^e Escadrilles opéraient à partir d'un champ d'atterrissement avancé, occupant l'ancien terrain d'exercice où les avions allaient se ravitailler en munitions, en bombes et en essence. Les pistes avancées furent par la suite déplacées vers Caix, à mesure que le front s'avancait vers l'est.¹⁸

En plus de leur tâche principale de coordonner le tir de l'artillerie et d'effectuer des patrouilles de contact, les escadrilles de corps d'armée eurent aussi à épandre des écrans de fumée et à attaquer des cibles inopinées à l'aide de bombes de 25 liv. et de leurs fusils-mitrailleurs. Le capitaine N. Goudie, de Kamloops (C.-B.) et son observateur, monté à bord d'un RE8 de la 5^e Escadrille, aperçurent une centaine d'Allemands massés sur une route enfoncee, qui entraînaient l'avance alliée; ils les forcèrent à se rendre en les couvrant du feu continu de leurs fusils-mitrailleurs, et les gardèrent sous observation jusqu'à ce que l'infanterie pût les cueillir. Goudie

* Les avions alliés n'avaient pas de difficulté à localiser les positions ennemis, lorsque les unités allemandes utilisaient des fusées pour s'identifier auprès de leurs pilotes. QG de la RAF, 'Notes on Corps Squadrons Work on the First and Third Army Fronts during Recent Operations,' 14 septembre 1918, Air 1/725/972; 'No. 5 Squadron Work under Command of Major C.H. Gardner from July 18 to November 11th 1918,' Air 1/1313/204/13/96.

reçut la DFC, de même qu'un autre Canadien de cette escadrille, le capitaine C.F. Galbraith, du Manitoba, pour leurs interventions contre l'ennemi, pour la transmission de renseignements importants et pour la photographie à basse altitude.¹⁹

La 8^e Escadrille* devait assurer la coopération avions/blindés au cours de la bataille d'Amiens. Commandée par le major T.L. Leigh-Mallory, cette escadrille fut détachée au Corps des blindés, le 1^{er} juillet, et elle commença immédiatement une période d'entraînement intensif. Les sections furent affectées à des unités particulières de tanks, et les officiers de blindés firent des envolées de familiarisation tandis que pilotes et observateurs furent initiés aux secrets des blindés. Durant l'attaque contre Hamel, en juillet, la Section 'C' avait manœuvré avec les chars et les deux unités acquirent une expérience opérationnelle précieuse. Ils firent des essais de sans-fil, mais il ne fut pas possible d'établir des communications radio directes avec les blindés, avant le 8 août. On eut plutôt recours à un système de signaux directionnels. On balançait sur des tiges de fer des disques de diverses formes en dehors du fuselage; ils étaient censés être visibles à environ 4 000 pieds, mais dans la fumée et la chaleur des combats, les équipages de char n'étaient pas toujours en mesure de les voir. Il était extrêmement difficile d'apercevoir quoi que ce soit de l'intérieur d'un char de la Première Guerre mondiale, encore moins un avion qui n'était dans le champ de vision qu'au plus quelques secondes et dont le bruit était complètement enterré par celui du moteur de l'engin. Les avions pouvaient transmettre des renseignements par radio au quartier général de l'unité de chars et les aider à avancer en bombardant et en mitraillant les points de résistance ennemis.²⁰

Cependant, les pilotes et les observateurs éprouvaient beaucoup de difficultés à localiser les canons antichars allemands et, comme les pertes alliées en chars allaient le montrer le 8 août, la défense contre les canons antichars était d'une importance vitale. Le matin du 9 août, il ne restait que 145 chars (sur 415) en état de combattre; il y en eut jusqu'à huit mis hors de combat en série par des canons uniques, au cœur de la bataille. Le brigadier-général Charlton déclara plus tard, le 14 août, qu'il 'n'est pas exagéré de dire que, sans les canons antichars, la progression de notre ligne serait irrésistible.'²¹ Charlton ordonna que les avions de chasse et de corps d'armée accordent la plus haute priorité à l'action offensive contre les artilleurs antichars ennemis. Les écrans de fumée semblent avoir été le moyen le plus efficace de contrôler les canons antichars, comme les Allemands eux-mêmes l'ont reconnu: 'Les avions britanniques à basse altitude ont rendu de précieux services à leurs propres unités de blindés en épandant des écrans de fumée entre les unités de blindés montantes et les points de résistance allemands fortement défendus.'²²

Un équipement insuffisant, des nuages bas et la résistance allemande rendaient la liaison extrêmement difficile dans des conditions aussi mobiles. Les combats ont été des occasions d'essais profitables pour la coopération air-terre. Les fusées et les panneaux étaient utiles, mais le facteur le plus important demeurait l'habi-

* Voici les Canadiens qui faisaient partie de la 8^e Escadrille: J.E. Cave, de la Colombie-Britannique (tué au combat le 14 août 1918), A. Grundy, de Merritt, (C.-B.), J.R.R.G. McCallum, de Toronto (tué au combat le 23 août 1918), C.W. Prynne, de Calgary, W.F.R. Robinson, de Davidson (Sask.) (porté disparu le 24 septembre 1918) et F.A. Whittall, de Montréal.

leté et l'initiative des pilotes. Au milieu de la confusion de la bataille terrestre, ils devaient s'entretenir avec les troupes au sol, de la meilleure façon possible, en larguant des messages, en atterrissant dans des champs découverts et en ayant recours à d'autres moyens. Le matin du 8 août, le lieutenant W.C. Lambert, un Américain qui s'était enrôlé dans le RFC à Toronto, effectuait des missions d'appui rapproché au sein de la 24^e Escadrille; il repéra une colonne de transports motorisés britannique accompagnée d'un char léger qui s'avancait. Lambert se rappelle la scène:

À 200 pieds, je vole au-dessus d'une route pour voir ce qui s'y passait ... Je sais le reflet d'un objet métallique. Qu'est-ce? Tout semble trop tranquille. Je reprends le manche à balai et grimpe à 300 pieds. J'effectue un virage rapide de 180 degrés, retourne vers notre convoi et m'en approche à 50 pieds. Je secoue mes ailes et bouge mon gouvernail pour attirer l'attention. Le vent m'arrache presque le bras gauche lorsque j'essaie de leur faire signe de stopper, mais ils continuent d'avancer. Je dois arrêter le convoi jusqu'à ce que je trouve ce qui les attend! C'est alors que j'ai une idée ...

Je me dirige tout droit en travers de la route du véhicule de tête, mon train d'atterrissement presque au sol et tire une courte rafale à environ 50 pieds devant lui. Le truc réussit et le convoi s'immobilise ... Maintenant, il faut trouver ce qu'il y a dans cette haie. Je sors la tête à gauche, mes yeux fouillent les arbustes. Dans quelques secondes, j'aperçois un canon le plus étrange. Une machine qui ressemble à un très gros fusil ... J'avais entendu parler de leur canon antichars. Ce doit en être un, bien placé pour embusquer notre convoi ... cabrant à environ 300 pieds, je tourne et descends sur le canon en pressant le bouton des deux fusils-mitrailleurs. L'un des hommes a disparu et l'autre se prépare à partir lorsque ma rafale le fait changer d'idée. Mes balles arrosent leur pièce. Je reviens jeter un autre coup d'œil. Aucune activité. Le corps qui reste est étendu, tête baissée, dans une sorte de trou, derrière le canon.²³

On posta des éclaireurs sur des champs d'aviation avancés d'où ils pouvaient atteindre promptement le front. Lorsqu'un patrouilleur de corps d'armée repérait une cible possible, il volait au champ d'atterrissement avancé et conduisait les chasseurs vers la position ennemie. Les 6^e et 9^e Escadrilles ont eu recours à cette tactique à deux reprises, dont l'une permit à la cavalerie de s'emparer du bois Le Quesnel occupé pendant un certain temps par un fort détachement allemand. Les éclaireurs disponibles aux champs d'aviation avancés pouvaient aussi être dirigés vers les points de résistance ennemis, indiqués par les demandes de tir d'artillerie de la part des avions de corps d'armée.²⁴

Le principal danger que couraient les escadrilles de corps d'armée, au cours du combat, provenait du tir au sol qui fut à l'origine de la plupart des 31 pertes qu'essuyèrent les six escadrilles, du 8 au 11 août. Toutefois, on ne put écarter les attaques aériennes. Tard dans la matinée du 8, le lieutenant J.R.R.G. McCallum, de Toronto, appartenant à la 8^e Escadrille, fut attaqué au cours d'une patrouille de contact de blindés, par cinq éclaireurs ennemis, et son observateur fut grièvement blessé. McCallum fit un atterrissage forcé, mais donna dans un trou d'obus, abîmant complètement son appareil. Ils furent découverts par les Australiens qui les ramenèrent à l'abri. Trois Canadiens de la 5^e Escadrille furent tués: le lieute-

nant L. Oertling, adresse inconnue, le 8 août, et les sous-lieutenants C.F. Grant, de Bella Coola (C.-B.) et W.H. Webber, adresse inconnue, le 10 août.*²⁵

Les escadrilles de chasse de la 22^e Escadre avaient pour principales responsabilités de fournir l'appui terrestre rapproché à l'attaque. Dès que le brouillard matinal disparut, leurs chasseurs partirent par couples, à des intervalles d'une demi-heure, attaquer les cibles ennemis de leurs fusils-mitrailleurs et de leurs bombes de 25 livres. Dans la confusion causée par la surprise et la féroce de l'assaut initial, et forts de leur mission sans entrave consistant à frapper toutes cibles qui se présenteraient, les chasseurs s'en prirent à l'infanterie, à l'artillerie, au transport, aux stockages de munitions et aux trains ennemis presque au niveau du sol. 'Nos avions semblaient des êtres possédés ... commente un membre du Corps d'armée canadien. Le ciel en était rempli et jamais on ne vit d'appareils ennemis.' Continuellement dans les airs, sauf pour se ravitailler et se réarmer aux aérodromes avancés, les escadrilles de chasse purent exercer une pression énorme sur les Allemands et 'il est sûr que l'action des chasseurs en vol rasant a constitué un facteur propondérant du succès écrasant de l'attaque initiale.'²⁶

Les efforts de la 24^e Escadrille, montant des SE5a en appui du Corps d'armée canadien, sont probablement typiques. Le 8 août, le lieutenant W.C. Sterling, adresse inconnue, largua quatre bombes de 25 livres sur une locomotive quittant le village de Rosières. Il mitrailla ensuite le transport hippomobile dans le secteur 's'en prenant aux conducteurs et arrêtant les convois.' Le lieutenant C.M. Farrell, de Régina, largua ses bombes sur un stockage de munitions, à Faucaucourt, puis il attaqua un train et d'autres cibles dans la région de Marcelcave. La quatrième sortie de la journée de Farrell eut lieu au sein d'une patrouille de cinq avions, y compris celui du lieutenant E.P. Crossen, de Sunderland (Ont.). Neuf biplans Fokker les prirent à partie, près de Lihons. Dans la mêlée qui s'ensuivit, Crossen 'dut descendre après de nombreux engagements indécis,' tandis que Farrell fut abattu, mais participa de nouveau aux opérations le 10 août, et il reçut plus tard la DFC pour sa conduite le 8. Le sous-lieutenant F.E. Beauchamp, de Meyronne (Sask.) n'a pas eu la même veine; forcé de se poser ce jour-là, il fut fait prisonnier.²⁷

D'autres pilotes de chasse ont eu des aventures semblables. Le lieutenant J.L.M. White, d'Halifax, dirigeait une formation de la 65^e Escadrille qui fut attaquée par huit Fokkers. Les Camels obliquèrent vers l'ouest et prirent de l'altitude; mais, rencontrant une autre section de la 65^e Escadrille, White ramena cette force combinée contre les appareils ennemis. Il en abattit un sur-le-champ, puis se mit à la poursuite d'un autre en direction de l'ouest. Toute la formation prit l'appareil ennemi en queue et le força à se poser derrière les lignes britanniques.²⁸ En partie pour leurs efforts de la journée, White ajouta une agrafe à sa DFC et le capitaine A.A. Leitch, de High River (Alb.), ainsi que le lieutenant J. MacLennan, de Whitehorse, reçurent la DFC.†

* Ce furent les trois seules pertes de vie canadiennes dans les escadrilles de corps d'armée durant la bataille. Journal de la RAF, 8-11 août 1918, Air 1/1187/204/5/2595.

† Leitch avait déjà mérité la MC. MacLennan est le seul récipiendaire connu de la DFC au cours de la Première Guerre mondiale à participer aux opérations aériennes actives au sein du CARC, pendant la Deuxième Guerre mondiale.

Dans l'entre-temps, le combat animait également tout le secteur australien. Les pilotes de la 41^e Escadrille, dont douze étaient Canadiens, participèrent constamment à l'action. À midi, le capitaine F.O. Soden, du Nouveau-Brunswick,* abattit en flammes un biplan Fokker jaune clair qui venait de forcer un appareil de la RAF à descendre. L'autre escadrille de SE5a s'en prit aux ballons cerfs-volants de l'ennemi, bombarda ses troupes et son transport et participa à d'autres engagements d'appui rapproché. Le capitaine R. Manzer pilonna les troupes ennemis au nord-est de Proyart, puis se mit à les mitrailler, jusqu'à ce qu'il fût touché par le tir au sol et forcé d'atterrir près des tranchées allemandes. Il fut fait prisonnier. Les lieutenants C.F. Falkenberg, de Québec et A.C. Lobley, de Winnipeg, effectuèrent chacun trois missions de bombardement et de mitraillage contre les tranchées et le transport ennemis.[†] Malgré ces nombreuses activités et ces attaques en rase-mottes très dangereuses, les 41^e et 65^e Escadrilles ne perdirent que trois pilotes, le 8 août.³⁰

Sept Canadiens pilotaient des Camels au sein de la 201^e Escadrille dans le secteur australien. Le lieutenant N.O.M. Foggo, de Vernon (C.-B.) fut forcée d'atterrir au-dessus du territoire ennemi et fut fait prisonnier le 8. Le lieutenant M.S. Misener, de Toronto,[‡] s'en prit avec succès à une cible invitante – au sud de Harbonnières, trois trains dont l'un transportait possiblement le canon sur voie ferrée à longue portée que les Allemands avaient utilisé pour bombarder Amiens. Plus tard, Misener chassa des troupes ennemis qui s'attaquaient à un avion descendu en territoire neutre. Son appareil était tellement criblé de balles qu'il fut mis au rancart après l'atterrissement. Misener fut tué au combat le lendemain. Le 9, le lieutenant J.M. Mackay, de Vancouver, fut attaqué par l'arrière, au moment où il poursuivait un Fokker de près; son appareil criblé de balles, il dut atterrir au milieu du combat. Comme il se précipitait en lieu sûr, il rencontra un char britannique à bord duquel il monta. Toutefois, en apprenant que l'engin se rendait au combat, il eut la sagesse d'en sortir et de rallier ses lignes sous un tir violent de mitrailleuses.³⁰

La surprise et la féroce de l'assaut allié, le 8 août, réussirent à rompre la carapace des défenses ennemis. En moins de quelques heures, sept divisions allemandes étaient sérieusement décimées. Le premier objectif britannique, la ligne Demuin-Marcelcave-Cerisy-Morlancourt, fut atteint rapidement; tandis que les troupes de tête faisaient une pause, les réserves immédiates, accompagnées de la cavalerie et des blindés, traversèrent leurs rangs pour presser l'avance. Au crépuscule, on avait progressé de six à huit milles, on s'était emparé des défenses

* Voici les autres Canadiens de l'escadrille: W.G. Claxton (prisonnier de guerre le 17 août 1918) et F.W. Douglas (tué au combat le 12 août 1918), tous deux de Toronto, W.J. Gillespie, de Daysland (Alb.), A. Goby, d'Avonlea (Sask.), J.A. Gordon, de Wallaceburg (Ont.) (tué au combat le 12 août 1918), W.E. Huxtable, de Victoria, F.W.H. Martin, de Regina (tué au combat le 9 août 1918), F.R. McCall, de Calgary, W.E. Shields, de Lipton (Sask.), F.B.K. Sleightholm, de Toronto et H.C. Telfer, de Westmount (Québec) (prisonnier de guerre le 28 septembre 1918).

† Les autres Canadiens de la 84^e Escadrille étaient: H.C. Anderson, de Winnipeg, D. Carruthers, de Kingston (Ont.), J.A. Jackson, de Dunnville (Ont.) et R. Manzer, d'Oshawa (Ont.).

‡ Les autres Canadiens de la 201^e Escadrille étaient: W.A.W. Carter, de Fredericton, C.E. Hill, de Collingwood (Ont.), W.A. Johnston, de Barrie (Ont.) (prisonnier de guerre le 14 septembre 1918) et F.T.S. Sehl, de Victoria.

d'Amiens, sauf Le Quesnel au sud, qui tomba avant l'aube le lendemain. L'attaque avait constitué un exemple classique de coopération interarmes et l'aviation y avait joué un rôle significatif.

Sa réussite même offrait également la possibilité d'ouvrir un champ de bataille plus vaste où l'on pourrait exploiter à fond le désordre allemand. Depuis l'heure du midi, le 8, la situation de l'ennemi semblait précaire. Les Alliés dominaient dans le ciel et le gros des défenseurs allemands avaient été forcés de se rendre ou d'effectuer une retraite précipitée en lieu sûr, de l'autre côté de la Somme. Il semblait que si l'on pouvait conserver l'élan initial de l'assaut et bloquer les routes de repli au-delà de la Somme, on serait en mesure d'anéantir toutes les troupes allemandes situées à l'ouest de la rivière. La percée avait été un succès absolu; la poussée se dessinait.

L'historien australien officiel résume ainsi la situation à la fin de la première journée: 'toutes les pensées se tournèrent vers la marche accomplie, plutôt que vers la prochaine étape.'³¹ Une fois les objectifs de la première journée atteints, la confusion qui régnait au sein du commandement allié, à propos de l'étendue et de la fin ultime de l'opération, fit ralentir, puis immobiliser l'attaque. Le général Currie se rappela plus tard que personne ne s'attendait vraiment à ce que la vieille ligne de défense d'Amiens tombe le premier jour et, lorsque cela arriva, on ne sut trop quoi faire par la suite: 'Je sais également que les principaux officiers d'état-major vinrent en hâte au GQG me voir et me demander mon avis sur ce qu'il fallait faire. Ils indiquèrent très clairement que le succès avait dépassé les espérances et que personne ne semblait savoir exactement quoi faire. Je répondis dans notre idiome canadien: "Ca marche bien: continuons!"'³² Lorsque les engagements reprirent enfin le long du front, ils ne furent pas suffisamment coordonnés et n'eurent pas la vigueur ni l'élan de l'assaut initial.

Les prévisions des Anglais voulant qu'il faudrait à l'ennemi un délai de dix à douze heures pour renforcer sa première ligne se révélèrent trop optimistes. Ludendorff prétendra plus tard qu'"Aux premières heures de l'avant-midi du 8 août, je m'étais déjà fait une image complète de la situation." Il fit immédiatement monter des renforts et les restes des sept divisions décimées, qui avaient supporté le gros de l'attaque du matin, de même que les quatre autres encore en bon état relatif commencèrent à recevoir l'aide des Dix-huitième et Neuvième Armées voisines, ainsi que du Groupe d'armées du prince héritier Rupprecht, dans le nord. Les éléments de cinq divisions fraîches rallièrent le combat durant la journée et, le 9, des parties de six autres firent leur apparition.³³

Les commandants aériens de toutes les armées allemandes avaient déjà pris des dispositions pour renforcer immédiatement tout secteur qui subirait une attaque et, à midi, le premier jour du combat, 57 appareils étaient affectés à la coopération avec l'armée; les fronts voisins mirent 86 chasseurs, 19 appareils d'attaque terrestre et 16 bombardiers à la disposition de la Deuxième Armée. Durant l'après-midi, des escadres et des groupes complets commencèrent à arriver, notamment la *Jagdgeschwader* de Richthofen, maintenant sous les ordres du capitaine Herman Goering, qui était absent à ce moment-là et remplacé par le lieutenant Lothar von Richthofen, frère puiné de Manfred. L'escadre de Goering, formée de quatre escadrilles de chasse, se rendit aux aérodromes d'Ennemain et de Saint-Christ; elle

était prête au combat à 1630 heures. Le soir du 8 août, on avait assigné un total de 294 appareils supplémentaires, y compris 34 bombardiers de nuit, à l'appui de la Deuxième Armée allemande.³⁴ Sur ce total, 36 chasseurs ne mutèrent pas à la Deuxième Armée, mais évoluèrent au-dessus du champ de bataille, depuis leurs bases situées dans les régions voisines.

L'obstacle principal à la fermeture du secteur semblait être la Somme et l'interdiction de ses nombreux passages. Dans le secteur où la bataille se déroulait, onze ponts routiers et ferroviaires donnaient accès au front ou permettaient d'en sortir. À partir d'Amiens, la Somme serpente vers l'est et compte des ponts à Bray, à Cappy, à Éclusier et à Feuillères, avant d'oblier vers le sud par Péronne, Brie, Saint-Christ, Falvy, Bethencourt, Voyennes et Offey. Ils constituaient des cibles alléchantes pour les commandants alliés. Si le RAF pouvait détruire les ponts, l'ennemi serait pris au piège dans une poche fermée de deux côtés par la rivière, et une retraite locale pourrait se transformer en un désastre d'envergure pour les Allemands ébranlés. Les commandants alliés discutèrent de cette possibilité au cours d'un certain nombre de conversations téléphoniques le 8 et, vers midi, le général Salmon annula tous les plans de bombardement existants, ordonnant de diriger tous les efforts contre les ponts de la Somme. Les bombardiers et les chasseurs de la IX^e Brigade, appuyés par d'autres escadrilles de bombardiers disponibles, devaient attaquer 'jusqu'à ce que les ponts soient détruits'.³⁵

Les champs d'atterrissement, où le gros des effectifs aériens allemands étaient concentrés, Moislains, Ennemain et Foreste, se situaient tous dans un rayon de cinq milles des ponts de la Somme du sud; c'étaient les principales cibles de la 9^e Escadre. Durant l'après-midi, les ponts eux-mêmes devinrent les principaux points à protéger pour les chasseurs allemands. Il en est résulté une bataille aérienne particulièrement intense et les pertes de la RAF commencèrent à monter.³⁶

La première attaque contre le pont de Brie, sur lequel passe la route principale Amiens-Saint-Quentin, eut lieu au début de l'après-midi du 8, sous une pluie battante. Huit DH9, de la 107^e Escadrille et onze Camels, de la 54^e Escadrille, tentèrent de larguer leurs bombes sur le pont. Ils n'enregistrèrent aucun coup direct et chaque détachement perdit un avion sur la voie du retour. Plus tard dans l'après-midi, le capitaine W.H. Doré, d'Arichat (N.-É.),* mena une autre attaque contre Brie à la tête des mêmes unités; cette fois, on signala quelques dégâts près du milieu du pont. Dans la soirée, huit bombardiers de jour de la 205^e Escadrille effectuèrent une troisième attaque; ils larguèrent seize bombes de 112 livres à une altitude de 12 000 à 14 000 pieds; on revendiqua un coup direct, mais les nuages

* Doré était chef de section à la 107^e Escadrille. Voici le nom des autres Canadiens qui en faisaient partie: A.W.H. Arundell, de Winnipeg, F.M. Carter, d'Orillia (Ont.), S.L. Dunlop, d'Ottawa, J.H. Grahame, de Stony Mountain (Man.), A.B. Holden, de Victoria, F.C. King, d'Ottawa, F. Player, de Moose Jaw (Sask.) (tué au combat le 14 septembre 1918), J.V. Turner, de Brockville (Ont.) et P. Willis, de Calgary (porté disparu le 9 août 1918). À la 54^e Escadrille: H.R. Abey, de Kaslo (C.-B.) (prisonnier de guerre le 2 novembre 1918), A.H. Belliveau, de Fredericton (prisonnier de guerre le 27 août 1918), A.S. Compton, de Toronto, J.V. Dallin, de Peterborough (Ont.), H.B. Lockwood, de Long Branch (Ont.), E.J. Salter, de Mimico (Ont.), G.M. Saunders, de Toronto et R.E. Taylor, adresse inconnue (prisonnier de guerre le 8 août 1918). À la 205^e Escadrille: W.B. Elliott, de St. Catharines (Ont.) et F.O. MacDonald, de Penticton (C.-B.).

empêchèrent l'observation rapprochée et toute confirmation. Une autre section attaqua le pont de Saint-Christ à travers un trou dans les nuages mais, encore là, elle ne rapporta aucun résultat positif. Sept éclaireurs allemands s'en prirent à cette formation sur la voie du retour; toutefois, lorsque l'un d'entre eux s'abattit en flammes, les autres s'enfuirent. Quatre Camels, de la 54^e Escadrille, effectuèrent un dernier raid de jour contre Saint-Christ. Ils larguèrent vingt bombes de 25 livres d'une altitude de 7 000 pieds. Les chasseurs allemands interceptèrent toutes ces attaques et abattirent quatre Camels et un DH9.³⁷

Des bombardiers DH9, de la 98^e Escadrille, accompagnés de chasseurs Camel et SE5a, des 1^{re} et 43^e Escadrilles, menèrent trois raids contre les ponts routiers et ferroviaires de Péronne. Le sergent E.R. McDonald, de Matheson (Ont.) et son pilote revendiquèrent un coup direct à l'extrémité nord du pont de chemin de fer, au cours de la deuxième attaque, mais aucun bombardier ne signala avoir touché le but durant les autres raids. Les attaquants rencontrèrent de l'opposition en ces trois occasions. Une fois, McDonald déclencha une brève rafale contre un éclaireur Pfalz, puis son fusil-mitrailleur s'enraya. Il lança alors une fusée Very vers l'Allemand pour le tenir en échec pendant qu'il dégagait son arme, puis il l'abattit. Un autre observateur, le sous-lieutenant N.C. McDonald, de Bluevale (Ont.), se vit attribuer le mérite d'avoir abattu un biplace Halberstadt, tandis qu'un troisième officier, le capitaine G.H. Gillis, d'Halifax, revendiqua un triplan Fokker. Le capitaine F.G. Powell, de Toronto, fut abattu.^{*38}

On assigna les ponts du secteur sud à Bethencourt et à Voyennes, à la 9^e Escadre; les 49^e et 32^e Escadrilles attaquèrent Bethencourt deux fois au cours de l'après-midi. Pour la première attaque, dix DH9 et douze SE5a décollèrent peu après 1400 heures, mais les chasseurs ennemis séparèrent les formations, de sorte que six bombardiers, empêchés d'atteindre leur cible, larguèrent leurs bombes sur divers objectifs de la région. Deux DH9 furent abattus. Durant la deuxième attaque, sept bombardiers furent pris à partie par dix biplans Fokker au moment où ils piquaient sur le pont, de mille pieds d'altitude. Un autre DH9 fut abattu. À la tombée de la nuit, le pont de Bethencourt était toujours en place et on rapporta que l'ennemi construisait une passerelle à un kilomètre au nord.³⁹

Les DH9, de la 27^e Escadrille, et des Camels, de la 73^e Escadrille, reçurent l'ordre de détruire le pont de Voyennes. Au cours du premier raid, six bombardiers s'en prirent au pont à une altitude de moins de 500 pieds; mais ils ne revendiquèrent qu'un coup direct. Six autres DH9 donnèrent contre les ponts ferroviaires de Pithon et d'Offoy, également à basse altitude; un bombardier fut abattu. En même temps, dix chasseurs, dont six étaient montés par des pilotes canadiens, furent pris à partie par huit appareils ennemis; deux Camels disparurent, dont celui du lieutenant G.W. Gorman, d'Edmonton. À la fin de l'après-midi, des bombardiers DH9 tentèrent un autre effort contre le pont de Voyennes, mais des chasseurs ennemis les rejoignirent sur la voie du retour et les dispersèrent. Les pilotes de bombardiers ne purent descendre près de leur objectif; l'un d'entre eux fut chassé vers ses lignes et un autre fut abattu et les dix bombes

* Voici les autres Canadiens qui faisaient partie de la 98^e Escadrille: J.M. Brown, de Vancouver, H.J. Fox, de Toronto et I.V. Lawrence, de Kingston (Ont.).

de 112 livres que l'escadrille largua ne semblaient causer aucun dommage. Les huit Camels, de la 73^e Escadrille, dont cinq pilotés par des Canadiens, rencontrèrent peu d'opposition au-dessus de leur cible, mais le lieutenant E.J. Lussier, de Medicine Hat (Alb.)* et deux autres pilotes revendiquèrent un biplace ennemi près de Nesle. Leurs bombes légères manquèrent, elles aussi, le pont.⁴⁰

Le même après-midi, on annula l'ordre d'opération de la nuit du 8 au 9 août. Le nouvel ordre d'opération confirmait les instructions données par Salmond au téléphone disant qu'il était 'de la première importance de détruire les ponts de la Somme, derrière l'ennemi en retraite.' En conformité de cette directive, cinquante FE2b et Camels, des 83^e, 101^e, 102^e et 151^e Escadrilles, larguèrent près de six tonnes de bombes, tard dans la soirée, mais les ponts restèrent intacts et les renforts allemands continuèrent de traverser la rivière. La RAF avait perdu 45 appareils durant la journée et 52 autres machines durent être réformées à la suite de ces combats - soit un taux de déperdition de plus de 13 pour-cent. Une trentaine des avions détruits le furent au cours d'attaques contre les ponts et il est probable que la même proportion de ceux qu'il fallut mettre au rancart avaient été endommagés dans les mêmes circonstances.⁴¹

Lorsque les attaques contre les ponts reprirent le lendemain matin, les lourdes pertes de la première journée entraînèrent un changement tactique. Les bombardiers avaient été laissés sous la protection des chasseurs, parce que les escadrilles de chasse elles-mêmes allaient porter leur charge de bombes de 25 livres. L'ordre d'opération du 9 août disait que la veille 'les éclaireurs ennemis ont malmené nos bombardiers en piquant sur eux du milieu des nuages et en les empêchant d'accomplir efficacement leurs missions.' Il enjoignait aux escadrilles 'd'affecter des éclaireurs à la protection rapprochée des bombardiers en vue d'assurer que l'ennemi n'entrave pas leur action qui consiste à détruire les ponts. C'est la seule tâche de ces éclaireurs qui ne transporteront donc pas de bombes.'⁴²

Les escadrilles de bombardiers de la IX^e Escadre furent affectées à l'attaque des ponts du secteur sud de Falvy, de Béthencourt et de Voyennes ainsi qu'à celle des ponts du secteur nord entre Cappy et Brie. L'opération du secteur sud se présenta mal, lorsque l'escorte de chasseurs venant de la 73^e Escadrille, assignnée à la 27^e Escadrille, ne s'est pas montrée au moment du raid du matin. Les chasseurs enne-

* Lussier eut à son crédit sept avions ennemis au cours de l'opération, dont trois en un jour; il reçut la DFC. Voici le nom d'autres Canadiens qui faisaient partie de la 73^e Escadrille: E. Barker, de Newboro (Ont.), W.A. Brett, de Dugald (Man.) (tué au combat le 21 septembre 1918), G.C.L. Carr-Harris, de Kingston (Ont.), S.A. Dawson, de Saint-Jean (N.-B.) (tué au combat le 10 août 1918), J.H. Drewry, de Victoria, H.V. Fellowes, de Grimsby Beach (Ont.) (prisonnier de guerre le 1^{er} octobre 1918), W.H. Hubbard, de Toronto, O.T. Moran, de Winnipeg, D.B. Sinclair, de London (Ont.) (prisonnier de guerre le 2 septembre 1918). Au sein de la 27^e Escadrille, on relève les noms suivants: H.M. Broun, de Hamilton, A.V. Cosgrove, de Winnipeg (tué au combat le 25 septembre 1918), F.C. Crumley, de Toronto, W.J. Dalziel, de Wapella (Sask.), M.L. Doyle, de River Louison (N.-B.), H.W. Hewson, de Clarenceville (Québec), E.J. Jacques, de Battleford (Sask.) et A.F. Millar, de Rapid City (Man.) (tué au combat le 14 août 1918).

† Cependant, les escadrilles de chasse, à l'exception de celles qui furent affectées à cette mission, continuèrent leur bombardement des ponts. Résumé de la IX^e Brigade, les 8-9 août 1918, 9-10 août 1918, Air 1/977/204/5/1135.

mis dispersèrent les DH9 et seuls quelques-uns d'entre eux attaquèrent Voyennes, les autres larguant leurs bombes de 112 livres sur toute une variété de cibles. Les Camels d'escorte, eux aussi, ne semblent pas avoir rejoint la 49^e Escadrille et seuls quelques appareils réussirent à s'en prendre au pont de Falvy. Tous les DH9 rentrèrent, même si, à certains moments, ils vinrent aux prises avec des formations comptant jusqu'à vingt chasseurs allemands. Les bombardiers revendiquèrent plusieurs avions ennemis, un équipage de la 49^e Escadrille en réclamant cinq.⁴³

L'attaque des ponts du secteur nord entraîna de lourdes pertes. Six DH9, de la 98^e Escadrille, escortés par cinq Camels, de la 43^e Escadrille, allaient bombarder le pont de Feuillères à une altitude de 3 000 pieds lorsqu'ils furent attaqués, au-dessus de l'objectif, par une formation de Fokkers et d'éclaireurs Pfalz; E.R. Macdonald et son pilote furent au nombre des victimes. Les pertes les plus désastreuses eurent lieu au début de la matinée au-dessus du pont de Brie, lorsque la 107^e Escadrille perdit cinq appareils. La première section de quatre DH9, dirigée par le capitaine F.M. Carter, d'Orillia (Ont.), rencontra douze avions ennemis à environ deux milles à l'ouest de l'objectif. Carter lança une fusée Very rouge et un Camel de la 54^e Escadrille, en escorte, vint à sa rescousse au moment où Carter tournait ses mitrailleuses avant contre un Fokker qu'il abattit en flammes. La section perdit un de ses DH9. La deuxième section de quatre appareils fut également prise à partie en route vers Brie et, lorsque le chef de section, W.H. Doré, 'dans un merveilleux exemple de cran et d'audace,' s'en prit à une formation de douze Fokkers, il fut lui-même descendu. La troisième section de cinq DH9 était escortée de quatre Camels, mais elle perdit trois de ses bombardiers qui s'abattirent en flammes au-dessus des lignes ennemis; un autre s'écrasa du côté britannique et deux appareils d'escorte ne rentrèrent pas.⁴⁴

Le lieutenant S.L. Dunlop, d'Ottawa, observateur canadien, mérita la DFC à cette occasion. La citation relate que lui et son pilote, le lieutenant G. Beveridge, de Westmount (Québec), furent attaqués par sept ou huit avions ennemis, presque aussitôt après avoir franchi les lignes allemandes. Leur formation se dispersa, mais ils maintinrent leur cap. Un appareil allemand piqua sur leur arrière et Dunlop l'abattit en flammes. Puis, au-dessus de l'objectif, un autre éclaireur ennemi se présenta devant le DH9 et Beveridge le fit descendre désemparé; ils furent alors attaqués de nouveau de tous côtés par un grand nombre d'appareils ennemis; Dunlop réussit à en abattre un. Toutefois, Beveridge fut blessé, s'évanouit par suite de la perte de sang et s'effondra sur les commandes. L'avion piqua brusquement du nez, mais Dunlop arriva à temps, recula Beveridge et reprit la maîtrise de l'appareil. Tout en retenant Beveridge, il enclencha le levier de commande dans sa propre cabine et se dirigea vers l'ouest, réussissant encore à tirer sur les assaillants ennemis. Beveridge reprit connaissance au-dessus des lignes britanniques et, ensemble, ils effectuèrent sans accident un atterrissage forcé.⁴⁵

À 0700 heures, deux sections de bombardiers de jour de la 205^e Escadrille, ve Brigade, partirent aussi attaquer les ponts de Brie et de Saint-Christ, mais là aussi, les nuages et la mauvaise visibilité voilèrent les résultats. En même temps, deux sections de la 57^e Escadrille, III^e Brigade, allèrent s'en prendre aux ponts de Péronne; leur section d'escorte de chasseurs Bristol, de la 11^e Escadrille, attaquée

entre Bray et Péronne par huit Fokkers, se sépara de ses DH4. Le chef de section décida qu'il serait peu sage de tenter une attaque en rase-mottes contre les ponts; alors les avions lancèrent leurs bombes à 12 000 pieds au-dessus de voies d'éventuellement ferroviaires, toujours sous le feu des chasseurs ennemis. Un DH4 à bord duquel le lieutenant H.S. Musgrove, de Canmore (Alb.), faisait fonction d'observateur, fut porté disparu (Musgrove fut fait prisonnier de guerre), tandis que quatre autres bombardiers durent atterrir loin de leur base.⁴⁶

La 205^e Escadrille semble avoir été la seule unité de bombardiers de jour à effectuer un raid au début de l'après-midi du 9; deux sections de sept appareils chacune, se rendirent attaquer encore une fois les ponts de Brie et de Saint-Christ. En route vers ce dernier endroit, les DH4 rencontrèrent, au-dessus de Rosières, dix avions allemands qui gardèrent leur distance; les DH4 qui restèrent en formation serrée étaient difficiles à attraper. Les bombardiers, dont plusieurs subirent un tir intense au sol, revendiquèrent par la suite un coup direct sur l'extrémité ouest du pont de Brie. À 1800 heures, l'escadrille pilonna les ponts à 12 000 pieds d'altitude; encore là, on aperçut des chasseurs ennemis qui s'abstinrent d'attaquer. On revendiqua, sur le pont de Saint-Christ, deux coups directs qu'on ne put confirmer; la plus grande partie des dégâts s'est limitée aux alentours des ponts. L'adresse et l'endurance des dix-huit équipages de la 205^e Escadrille, dont faisait partie le capitaine W.B. Elliott, de Saint-Catharines (Ont.), et le lieutenant F.O. MacDonald, de Penticton (C.-B.), sont dignes de mention; ils passèrent plus de cinq heures dans les airs, le 9, et larguèrent cinq tonnes et demie de bombes sur les ponts, malheureusement sans infliger de dommages sérieux.⁴⁷

Une autre directive, émise au début de l'après-midi du 9, ordonna une grande attaque concentrée pour le début de la soirée. Tous les bombardiers disponibles de la IX^e Brigade reçurent l'ordre de se présenter, à 1700 heures précises, au-dessus des cibles qui leur étaient assignées. Vu que le système d'escorte du matin s'était révélé inefficace, on adopta des mesures plus élaborées; on demanda aux chasseurs de la IX^e Brigade d'escorter les bombardiers à la même altitude et de rester dans leur voisinage immédiat jusqu'à ce que la mission soit terminée. De plus, les chasseurs Bristol, de la 62^e Escadrille, furent assignés à la patrouille de la ligne Péronne-Bethencourt, lorsqu'ils auraient fini leurs reconnaissances régulières, et on confia à quatre escadrilles de la 1^{re} Brigade, les 19^e, 22^e, 40^e et 64^e, la mission de patrouiller les lignes parallèles des deux côtés des objectifs, formant ainsi un corridor à travers lequel passeraient les bombardiers et leur escorte. En tout, trente bombardiers escortés par cinquante chasseurs d'appui rapproché, et un groupe de soixante-quatorze appareils, surveillant leurs flancs, participèrent à l'attaque. Ils rencontrèrent peu d'opposition dans le nord mais, dans le sud, des éclaireurs ennemis, sous la couverture des nuages, au-dessous des escortes de flanc, s'en prirent aux bombardiers qu'ils forcèrent à abandonner le raid; les ponts ne subirent pas de dommages d'importance dans aucun des deux secteurs. Les cinq escadrilles nocturnes, en tout 106 appareils, ne furent pas plus heureuses, dans la nuit du 9 au 10 août. Des photographies prises le lendemain firent voir que tous les ponts situés entre Cappy et Bethencourt étaient intacts et que le pont ferroviaire de Péronne, qui avait été touché, restait ouvert à la circulation, tout cela en dépit du largage de dix-huit autres tonnes de bombes.⁴⁸

Les renforts allemands franchissant toujours les ponts, et les Alliés étant encore étourdis par leur succès initial, l'attaque terrestre s'arrêta. Le Corps d'armée canadien réussit à avancer de deux à trois mille verges le 9, mais fut incapable d'atteindre la ligne Chaulnes-Roye. Ce jour-là, les attaques organisées pièce à pièce, mal coordonnées par le quartier général de la Quatrième Armée, se mirent à flétrir. De plus, les Alliés approchaient de l'ancien champ de bataille de la Somme de 1916, qui était hérissé d'obstacles. À mesure que ralentissait l'offensive et que les Allemands renforçaient leurs défenses, la bataille dégénéra en attaques locales et en contre-attaques tout le long du front. Il en fut ainsi les 10 et 11 août, jusqu'à ce que, sur les instances de Rawlinson, Haig ordonna une halte sur la Somme et commença à chercher ailleurs des points faibles dans les défenses allemandes.⁴⁹

Pendant que le champ d'opération se stabilisait, les escadrilles de chasse de la 5^e Brigade restaient actives. Le 9, elles étaient dans les airs même avant le début de l'attaque terrestre mais, à cause de la confusion, leurs efforts n'étaient pas bien synchronisés avec ceux de l'infanterie. Un nombre grandissant d'avions ennemis, dont les pilotes continuaient d'attaquer à basse altitude, venaient aussi les harceler. Au lieu de voler en grandes formations comptant jusqu'à 30 avions, à des altitudes de 12 000 à 15 000 pieds, comme ils l'avaient fait auparavant, les Allemands sortaient maintenant par petits groupes de huit à dix appareils, à basse altitude, au-dessus du secteur avancé. Ils offraient ainsi une opposition efficace aux deux escadrilles d'appui rapproché de la RAF, forçant Salmon à affecter quelques chasseurs à des missions de protection et à réduire le nombre des appareils engagés dans les opérations à basse altitude. Il ordonna aux 23^e et 48^e Escadrilles, ainsi qu'à une section de chacune des autres escadrilles de chasse, de patrouiller à environ 4 000 pieds, afin de protéger les avions travaillant à basse altitude.⁵⁰

Il s'ensuivit une bataille d'usure dans les airs; des combats individuels et collectifs se déroulaient sans cesse au-dessus du champ de bataille. Le 9, la 41^e Escadrille prétendit avoir abattu cinq avions ennemis contre la perte d'un pilote, le lieutenant F.W.H. Martin, de Régina. Le lieutenant W.G. Claxton, de Toronto et le capitaine F.R. McCall, de Calgary, se montrèrent particulièrement efficaces. Le matin, Claxton détruisit un ballon près de Bray et, l'après-midi, il eut le crédit d'avoir abattu deux biplans Fokker. McCall effectuant une patrouille offensive au-dessus de Bray, entra dans une mêlée et abattit deux autres appareils ennemis, l'un à seulement 10 verges de distance.⁵¹

Au cours des quelques jours suivants, ces deux pilotes signalèrent une série étonnante de succès. Claxton revendiqua un biplan Fokker le 10 et un autre, le 11. Le 12, Claxton et McCall réclamèrent des victoires. Le 17 août, Claxton fut blessé et s'écrasa derrière les lignes ennemis, après s'en être pris, en compagnie de McCall, à un groupe d'Allemands estimé à 40 appareils. En trois mois de combat, Claxton avait à son crédit 37 avions ennemis, y compris les quatre qu'il avait abattu durant une envolée fort occupée.*⁵²

La 65^e Escadrille, qui avait perdu quatre pilotes le premier jour du combat, fut privée de quatre autres le 9, y compris le lieutenant H.E. Dempsey, de Souris

* Claxton reçut le DSO et la DFC avec agrafe. McCall comptait également 37 appareils à la fin de la guerre. Il mérita le DSO, la MC avec agrafe et la DFC.

(Man.). Le 12, l'escadrille fut retirée du front pour aller en repos après avoir reçu six DFC.* Le meilleur pilote de l'escadrille, le capitaine J.L.M. White, ancien officier d'un régiment de mitrailleuses du CEC, avait treize avions à son crédit à la fin de la guerre. Le 9, il fut séparé de la formation, à Meharicourt, par quatorze appareils allemands, mais il réussit à grimper au-dessus d'eux. Il plongea ensuite sur eux pendant qu'ils s'en prenaient à une formation de Sopwith Dolphins, de la 23^e Escadrille. Il en abattit un en flammes et en força un autre à se défilter; puis il dut s'éloigner, car il se trouva 'entouré d'un trop grand nombre d'avions ennemis'.⁵³

D'autres Canadiens eurent les mêmes expériences. À la 24^e Escadrille, Farrell et le lieutenant G.F. Foster, de Montréal, revendiquèrent chacun un avion ennemi, le 10 août. Le lieutenant C.F. Falkenberg, de Québec, mérita la DFC pour avoir dirigé sa patrouille, de la 84^e Escadrille, contre une formation de douze avions ennemis. Les SE5a plongèrent de 14 000 à 5 000 pieds, à contre soleil, au-dessus des biplans Fokker qui ne se doutaient de rien. Falkenberg choisit sa victime et la suivit, malgré la série de virages exécutés par le Fokker. Le pilote ennemi, voyant que sa tactique restait vaine, effectua une plongée abrupte, mais Falkenberg réussit à lui lancer une dernière rafale de ses deux pièces. Il raconta que 'l'aile supérieure droite de l'appareil ennemi s'affaissa et se blottit contre le fuselage.' Falkenberg s'installa ensuite à la queue d'un autre appareil ennemi et déchargea sur lui un tambour de fusil-mitrailleur Lewis, le chassant dans les nuages en une série de vrilles et de renversements. Le capitaine D. Carruthers, de Kingston (Ont.), faisant partie de cette patrouille, lança, au cours de la plongée initiale, une longue rafale vers un appareil ennemi qui se renversa et s'abattit au sol.⁵⁴

Les escadrilles de chasse de la III^e Brigade furent aussi occupées. Trois Canadiens, de la 3^e Escadrille, le capitaine H.L. Wallace, de Lethbridge (Alb.) ainsi que les lieutenants L.H. McIntyre, de Peterborough (Ont.) et W.H. Boyd, de Campbellford (Ont.),[†] eurent chacun un avion à leur crédit, le 10 août. En tout, les quatre escadrilles de chasse de la III^e Brigade prétendirent avoir abattu ou désembrisé, entre 1600 heures le 9 et 1600 heures le 10, 28 appareils ennemis, dont dix par des Canadiens.⁵⁵ Ils ne perdirent que six pilotes, dont deux Canadiens. Toutefois, il est certain que la brigade s'est trompée dans ses calculs et que le rapport entre les victoires et les pertes n'a pas offert l'écart que les chiffres indiquent.

La 56^e Escadrille connut une excellente journée, illustrée par les exploits du capitaine H.J. Burden, de Toronto. À 0900 heures, Burden décolla à la tête d'une patrouille comprenant les lieutenants C.B. Stenning et H.A.S. Molyneux, tous

* Y compris celles de A.A. Leitch, de l'Ontario, J.M. McLellan, de Whitehorse (prisonnier de guerre le 28 septembre 1918) et J.L.M. White, d'Halifax (qui ajoutera une agrafe à sa décoration avant la fin de la guerre). Voici le nom des autres Canadiens qui faisaient partie de l'escadrille: W.J. Brooks, de Toronto (prisonnier de guerre le 28 septembre 1918), R.O. Campbell, de Kincardine (Ont.) (tué au combat le 27 septembre 1918), M.L. Fitzgerald, de Hamilton, J.C. Malcolmson, de Toronto (prisonnier de guerre le 28 septembre 1918), R.C. Mitten, de Punnichy (Sask.) (prisonnier de guerre le 28 septembre 1918), E.F.W. Peacock, de Montréal, R.L. Scharff (prisonnier de guerre le 1^{er} septembre 1918) et P.L. Teasdale, adresses inconnues, W.R. Thornton, de Dresden (Ont.) (prisonnier de guerre le 26 septembre 1918) et G.D. Tod, adresse inconnue.

† Voici le nom des autres Canadiens qui faisaient partie de la 3^e Escadrille: C.G. Brock, de Winnipeg, V.H. McElroy, de Richmond (Ont.) et V.B. McIntosh, de Toronto.

deux de Toronto.* Une heure plus tard, à l'ouest de Bray, ils rencontrèrent six Allemands se dirigeant vers l'est. Lorsque la patrouille s'approcha de l'ennemi, Burden força deux appareils à descendre et les autres plongèrent en vrille au niveau du sol avant de s'échapper. Après avoir grimpé vers l'ouest à 12 000 pieds, la patrouille de Burden attaqua un autre groupe de vingt appareils ennemis en plongeant sur eux à contre soleil. Burden prit le chasseur le plus élevé en queue et, retenant son tir jusqu'à ce qu'il fût à moins de cinquante verges de lui, il lui déclencha une longue rafale qui le mit en pièces. Durant la patrouille de nuit, Burden rencontra une section d'éclaireurs ennemis; l'un d'eux alla s'écraser en vrille. Puis, montant au-dessus de ses adversaires, il s'en prit à un autre dans un duel de front. C'est l'Allemand qui perdit le combat et qui s'abattit dans un champ; ce fut la cinquième victime revendiquée par Burden ce jour-là.⁵⁶

Près de Marchelepot, un autre chef de section canadien de la 56^e Escadrille, le capitaine W.R. Irwin, de Ripley (Ont.) repéra au-dessous de lui une formation de quinze appareils ennemis. Il dirigea à l'attaque ses trois avions et ceux de deux autres patrouilles de la RAF. À la fin, Irwin s'installa à l'arrière d'un appareil ennemi et tira 100 coups à bout portant. L'avion allemand 'se renversa et tomba comme une feuille morte, glissant d'un côté à l'autre, évidemment désesparé.' Irwin s'en prit alors à un deuxième appareil qui, après une rafale d'environ cent cinquante coups, éclata en flammes et s'abattit dans les nuages, laissant une traînée de feu et de fumée. Lui-même en proie à une attaque, Irwin se réfugia en sûreté dans un nuage où il rechargea son fusil-mitrailleur Lewis, puis grimpa de nouveau seulement pour constater que le combat était terminé.⁵⁷ On lui accorda la DFC.

Le 10 et le 11 août, on modifia de nouveau les tactiques de bombardement. On ordonna à la plupart des bombardiers de jour d'attaquer les gares de chemin de fer de Péronne et d'Équancourt, cibles qu'on leur avait assignées au début.[†] Le 10, c'est Péronne qui fut l'objectif principal et, vers la fin de la matinée, deux formations de six bombardiers, chacune, venant des 27^e et 49^e Escadrille, furent escortées vers la ville par quarante chasseurs des 32^e et 62^e Escadrilles. Le rapport entre chasseurs et bombardiers donne une idée de la férocité des combats, les Allemands étant désespérément résolus à protéger leurs voies de ravitaillement et de renfort. La section de la 27^e Escadrille, sous les ordres du capitaine M.L. Doyle, de River Louison (N.-B.), comprenait les lieutenants E.J. Jacques, de Battleford (Sask.) et H.W. Hewson, de Clarenceville (Québec), cinq minutes avant l'arrivée à Péronne, rencontra huit Fokkers; il s'ensuivit une mêlée générale à laquelle participèrent sept SE5a, de la 56^e Escadrille. Les équipages de bombardiers revendiquèrent un avion ennemi et l'un des pilotes d'escorte de chasse, le capitaine J.H.L. Flynn, de Waterloo (Ont.), eut le crédit d'en avoir désesparé un autre. Cependant, un DH9 et quatre chasseurs tombèrent derrière les lignes ennemis, y

* Voici le nom des autres Canadiens qui faisaient partie de la 56^e Escadrille: W.O. Boger, de Winnipeg, A.M. Clermont, de Toronto, G.A. Elmslie, de Montréal, T.D. Hazen, de Sarnia (Ont.), V.H. Hervey, de Calgary et F.A. Sedore, de Sutton West (Ont.).

† On confia les ponts de la Somme aux DH4 de la 205^e Escadrille, qui effectua des raids, le matin et l'après-midi, contre Brie et Saint-Christ; ils revendiquèrent un coup direct sur chaque pont; mais aucun, de fait, ne fut endommagé.

compris de lieutenant W.E. Jackson, de Peterborough (Ont.). Malgré l'opposition, les bombardiers réussirent à larguer leurs vingt bombes de 112 livres sur les voies d'évitement et sur la ville, mais les nuages bas voilèrent les résultats; il en fut de même pour les 107^e et 98^e Escadrilles, qui attaquèrent la gare de chemin de fer d'Equancourt.⁵⁸

Péronne, centre ferroviaire important, fut l'objet d'attaques constantes. Au début de la soirée, ce fut au tour de la 103^e Escadrille, x^e Brigade, et de la 18^e Escadrille, 1^{re} Brigade, à lancer un raid. Au cours de l'attaque, le sous-lieutenant I.B. Corey, de Barnston (Québec),* revendiqua l'une des quatre victoires de la 103^e Escadrille. Plus tard, les 83^e et 207^e Escadrilles larguèrent plus de deux cents bombes de 112 livres et quatre-vingt-dix bombes de 25 livres, sur leur objectif, à des altitudes variant entre 1 000 et 6 000 pieds. Le lendemain, les DH4 de la 205^e Escadrille, menèrent trois raids contre Péronne. Les deux formations de huit et six avions participant à la première incursion subirent une attaque en approchant de leur cible. Elles revendiquèrent cinq appareils ennemis, dont l'un reçut une bombe qui emporta son aile gauche. Durant le raid de l'après-midi, auquel participèrent quatorze DH4, on abattit l'un des éclaireurs allemands qui s'aventura au milieu de la formation. Les appareils ennemis qui s'en prirent aux bombardiers, au cours de l'incursion du soir, furent repoussés par les Bristol Fighters d'escorte; les DH4 en auraient abattu un. Durant la journée du 11, on accentua les raids contre les centres ferroviaires, mais il était trop tard pour qu'ils influent sur la bataille. Ce jour-là, malgré l'insistance de Foch pour qu'on poursuive l'attaque, Haig ordonna une halte sur la Somme, en enjoignant plutôt à la Troisième Armée britannique de continuer l'offensive vers le nord.⁵⁹

En quatre jours de combat, le front allié avait avancé de dix à douze milles en certains endroits et la liaison ferroviaire d'Amiens avait été protégée contre les bombardements allemands. Les Britanniques, les Australiens et les Canadiens avaient subi vingt milles pertes, mais ils en avaient infligé presque quatre fois autant à l'ennemi, dont plus de dix-huit milles prisonniers, et ils avaient capturé 240 canons. À noter que le gros de ces gains eut lieu la première journée de la bataille.⁶⁰

L'arme aérienne fournit, elle aussi, sa principale contribution au début des opérations, durant les déplacements logistiques qui précédèrent l'assaut initial, le 8 août. Toutefois, après les succès incontestables des premières heures de l'attaque, les interventions de la RAF ont certes perdu de leur efficacité. À la vérité, observe l'un des chefs: 'Il est impossible d'affirmer, avec quelque certitude que ce soit, qu'après 1400 heures, le 8, le résultat du combat aurait été matériellement différent ou que la ligne ultime atteinte et retenue par nos troupes de tête le 11 aurait été matériellement en-deçà d'où elle était en réalité, si l'aviation n'avait pas largué une bombe ni tiré un coup contre les objectifs au sol.'⁶¹ Dans l'examen des raisons expliquant l'inefficacité relative des opérations aériennes, après un brillant début,

* Voici le nom des autres Canadiens qui faisaient partie de la 103^e Escadrille: A.A. Adams, de Moose Jaw (Sask.), D.M. Darroch, de Montréal, C.H. Heebner, de Toronto (prisonnier de guerre le 24 septembre 1918), J.B. Russell, d'Ottawa, P.S. Tenant, de Vernon (C.-B.) (prisonnier de guerre le 2 novembre 1918) et J.H. Whitham, de Fort William (Ont.).

il importe de tenir compte de la confusion qui régnait dans l'esprit des commandants à propos de la finalité ultime de l'offensive. Malheureusement, ils n'étaient pas sûrs si leur objectif était la ligne des anciennes défenses d'Amiens, Ham ou un point quelconque entre les deux; ils ne réussirent pas non plus à fixer en termes non équivoques l'objectif de la RAF. Tout comme bon nombre des officiers intimement mêlés à la préparation des plans de la bataille, le brigadier-général Charlton avait l'impression qu'il s'agissait d'une attaque restreinte. De plus, cette opération souleva de sérieuses questions sur l'efficacité de la filière du commandement existant dans la RAF. La nomination d'un commandant général des forces aériennes pour l'offensive et la détermination d'un objectif clairement défini pour la RAF étaient nécessaires et auraient permis une utilisation plus efficace de la puissance aérienne. Or, le but déclaré par Charlton consistant à aider les troupes terrestres à atteindre leur objectif tactique était trop restreint et ne laissait aucune place à la poursuite de la bataille. De même, il est vrai que l'objectif stratégique de Salmond comprenait la fermeture du champ de bataille à toute intervention ennemie et l'attaque contre les aérodromes et les centres ferroviaires par où les renforts rallieraient le front, mais il calcula mal la vitesse de réaction allemande et, en réalité, il abandonna ces deux desseins pour la destruction chimérique des ponts de la Somme.

La décision de détourner le gros des ressources aériennes disponibles vers les ponts de la Somme, en plein milieu de la bataille, est contestable. Malgré les 700 sorties et les 57 tonnes de bombes, les ponts n'ont pas été sérieusement endommagés et les renforts allemands ont continué de rallier le secteur de combat par route et par chemin de fer.⁶² Aucun document écrit n'indique comment et pourquoi exactement cette décision a été prise, mais les ponts constituaient les cibles les plus difficiles à atteindre. Un écart de quelques pouces et la bombe explosait sans danger dans la boue ou dans l'eau; même si, par hasard, le coup portait, les dégâts étaient généralement très vite réparés; les démolitions efficaces étaient à peu près impossibles.

Le général Salmond maintint par la suite que s'il eut disposé des bombardiers de l'*Independent Force* de Trenchard, il aurait pu rendre la déroute complète. Il existait, même à ce moment-là, une nette différence d'opinion quant à l'efficacité du bombardement des ponts. Le 29 juillet 1918, on adressait au major-général F.H. Sykes, chef de l'État-major de l'Air, pour qu'il le commente, un mémoire sur le choix des cibles de bombardement. Ce document accordait aux ponts une priorité élevée, parce que 'leur destruction partielle entraîne des arrêts de la circulation (ferroviaire) beaucoup plus longs que la rupture des rails en tout autre endroit.'⁶³ Dans sa réponse, Sykes, tout en se disant d'accord, fit remarquer que: 'D'après l'expérience, un pont constitue une cible si menue que, même à faible altitude, il est extrêmement difficile de l'atteindre et les coups, même directs, ne causeront pas, en général, une très longue interruption de la circulation. Pour détruire un pont, il faut monter une attaque considérable et la mener à basse altitude. Une telle opération sera forcément coûteuse, car tous les ponts importants sont très fortement défendus contre les attaques aériennes ennemis. Dans les circonstances actuelles, les raids systématiques contre les ponts imposeraient une ligne de conduite trop onéreuse à maintenir.'⁶⁴ Sykes rédigea ses commentaires le 13

août, à peu près en même temps que leur véracité était établie sur le champ de bataille.

Le coût de la bataille aérienne a été extrêmement élevé. Le premier jour, la RAF subit 86 pertes, dont 62 tués, disparus ou prisonniers, parmi lesquels quinze Canadiens. Le 9, il y eut 48 pertes, dont 34 tués ou disparus, parmi lesquels huit Canadiens. Durant les quatre jours de combats aériens qui eurent lieu du 8 au 11 août, les Canadiens subirent un total de 31 pertes, dont 26 tués ou prisonniers de guerre. Les pertes allemandes furent beaucoup moins lourdes: 48 membres d'équipage et 30 avions. À première vue, il semblerait que ce soit les Allemands qui aient gagné l'engagement, mais il faudrait nuancer ce jugement. L'Aviation allemande était en bien moins bonne posture que la RAF pour absorber de lourdes pertes. La relation allemande de la bataille observe qu'"en regard des pertes de l'Aviation allemande," on peut dire que celles de l'ennemi ont été très élevées. Bien sûr, 'du côté allemand, les pertes d'avions furent plus sérieuses, vu l'épuisement des sources de matériel.'⁶⁵

En général, l'Aviation allemande eut la sagesse de se battre selon ses propres termes; à Amiens, les circonstances l'ont forcée à combattre selon les termes alliés. L'attaque des ponts de la Somme avait soulevé le danger le plus sérieux pour les soixante-dix mille hommes de la Deuxième Armée allemande et leur matériel resté à l'ouest de la rivière. Une menace contre les ponts mettait en péril la vie de presque toutes ces troupes. Comme nous l'avons vu, la destruction des ponts dépassait la capacité des appareils de bombardement de 1918. La seule protection des armes terrestres aurait probablement suffi à garder les ponts en bon état; toutefois, ils étaient si importants que les Allemands n'osèrent pas courir de risques et ils firent tous les efforts pour les conserver intacts, à des fins de renfort ou d'évacuation. En réalité, le 11 août, dix-huit divisions de réserve étaient montées rejoindre les restes des six divisions originelles de la Deuxième Armée. Il semble improbable que la RAF eût pu faire quoi que ce soit d'autre pour attirer les aviateurs allemands en plus grand nombre au combat ou pour les retenir avec autant d'assiduité. Cependant, comme le fait remarquer l'historien britannique officiel 'le service aérien allemand a été traité si durement qu'il n'a jamais pu s'en remettre complètement.'⁶⁶

Les pertes allemandes réelles au cours de la bataille aérienne ne constituent pas la vraie mesure des coups que leur aviation a reçus. Elles n'indiquent pas les appareils ramenés à leurs bases (rapprochées des ponts au point qu'ils pouvaient souvent s'y laisser glisser en sortant des combats) si gravement endommagés qu'ils ne pouvaient reprendre l'air sans avoir subi des réparations complètes, s'ils n'étaient pas réformés. Les 48 aviateurs qu'ils ont perdus* comptaient une propor-

* Ces chiffres auraient été plus élevés si les pilotes de chasse allemands n'avaient pas utilisé de parachutes. Le 29 juin, le lieutenant Ernst Udet, de la *Jadgeschwader* de Richthofen réussit un saut opérationnel lorsqu'il s'élança sous le feu, d'une hauteur de 500 mètres, et reprit l'air le même après-midi. La veille, un autre pilote de l'escadrille d'Udet avait également sauté d'un avion en flammes. 'Soudain, le jour vint où aucun pilote ne s'envola sans parachute,' se rappelle un officier de liaison aérienne, quelques années plus tard. Deux autres pilotes de l'escadre sautèrent en juillet, l'un avec succès, l'autre, non. Le 10 août, l'escadre récupéra un sauteur sur deux - sur une période de six semaines, quatre sur six pilotes réussirent leur saut. Karl Bodenschatz, *Jagd in*

tion excessive de pilotes de l'escadre d'élite qui avait supporté le plus fort des combats. Lorsque la formation de Richthofen déménagea, le 11 août, elle était réduite aux effectifs qu'elle avait lorsqu'elle était entrée dans la bataille, trois jours auparavant; et, au contraire de ses adversaires, il était virtuellement impossible à l'Aviation allemande de remplacer ses pertes en hommes et en matériel.

Flanderns Himmel (Munchen: Knorr & Hirth, 1942), 110, 115-16, 125 et Hans Schroeder, *An Airman Remembers* (Londres: J. Hamilton, n.d.), 273. D'autres escadres de chasse eurent sans doute des réussites semblables et le nombre des sauts en parachute d'avions en flammes ou désemparés continua d'augmenter. Toutefois, les aviateurs britanniques n'ont jamais reçu de parachute durant la Première Guerre mondiale.

Le perfectionnement de l'arme aérienne

Malgré l'imperfection des plans et le travail d'état-major qui avait ramené la bataille d'Amiens à un succès relatif, Foch et Haig ne mirent pas de temps à évaluer les possibilités qui s'offraient à eux. Les Alliés avaient découvert une doctrine tactique efficace qui permettrait de rompre l'impasse de la guerre de tranchées, sans atteindre le niveau de pertes qui avait marqué les tentatives antérieures. L'arme blindée, l'artillerie et l'aviation, bien coordonnées en vue d'assurer leur appui mutuel et le soutien de l'infanterie, pourraient anéantir les réseaux de défenses de barbelés et de mitrailleuses qui avaient dominé le Front occidental pendant près de quatre ans. La plupart des grands problèmes de logistique et de production, qui embarrassaient l'Entente depuis si longtemps, étaient réglés. La promesse d'une fin aux batailles d'usure que laissait entrevoir Amiens avait contribué autant à relever le moral des Alliés qu'à râver celu des Allemands. Tard le soir du 21 août 1918, Foch avait dit à Haig 'qu'étant donné la situation de l'ennemi et l'ascendance morale que vous avez acquise sur lui, il serait difficile de justifier toute timidité de la part de votre Troisième Armée britannique.' Dans une note qu'il écrivit à ses commandants d'armée le lendemain, Haig proclama que 'Les risques qu'il aurait été criminel de prendre il y a un mois doivent être jugés aujourd'hui comme une obligation ... La situation est des plus favorables. Que chacun de nous pousse vers l'objectif avec énergie et sans hésitation.'¹

Ces exhortations s'adressaient plus directement aux hommes de la Quatrième Armée de Rawlinson, vainqueurs d'Amiens, et à la Troisième Armée de sir Julian Byng, qui venait de frapper entre Ayette et la rivière Ancre, dans une opération destinée à capturer la ligne de chemin de fer Albert-Arras. C'est là que les deux armées devaient déclencher un assaut beaucoup plus vaste le long du front de 33 milles allant de Neuville, juste au sud d'Arras, à Lihons, point de jonction avec les Français. Cette attaque fut lancée le 23 août et, au cours des huit jours suivants, la position allemande, articulée sur Roye, fut contournée par le nord. Les forces de Ludendorff furent repoussées derrière la rive est de la Somme, et perdirent quelque 34 000 prisonniers et 270 canons.

Avant de déclencher ces opérations, on avait effectué une modification importante au dispositif de la RAF. La 73^e Escadrille (Sopwith Camels), qui comptait au

moins neuf Canadiens parmi ses 24 pilotes,* fut détachée au Corps des blindés en vue de seconder le rôle spécialisé d'appui des chars de la 8^e Escadrille.[†] Devant Amiens, les chars avaient nettement établi leur capacité de dominer la plupart des éléments du champ de bataille. Immunisés contre le tir des armes portatives, ils avaient franchi les barbelés et les tranchées, en écrasant les points de résistance ennemis sous leurs grandes chenilles. À cause de leur lenteur et de leur champ de vision réduit, ils s'étaient montrés vulnérables aux canons antichars que les Allemands venaient de recevoir (le canon antiavions de 7,7 cm était parfois utilisé à la hâte en tant que canon antichars; ce fut le précurseur du redoutable '88' à double fin, de la Deuxième Guerre mondiale) et des canons de campagne rapidement détournés vers un rôle antichars. Par exemple, le 10 août, 'quelque 67 chars en tout participèrent au combat; 30 d'entre eux subirent des coups directs. À lui seul, un canon bien situé désempara huit blindés de suite.'[‡]

La réaction aux appels 'LL'[‡] envoyés par les avions d'observation de l'artillerie, travaillant de concert avec le Corps des blindés, était trop lente pour être très utile contre les canons antichars qui pouvaient n'ouvrir le feu qu'au moment où les blindés se présentaient à quelques centaines de verges. Dès lors, la proximité des blindés et des fantassins amis rendait périlleux le recours au tir de l'artillerie en vue de supprimer ces pièces; on trouvait que la meilleure façon de les neutraliser était de les faire attaquer directement par des avions en rase-mottes. Toutefois, la seule section que la 8^e Escadrille pouvait normalement détourner des missions de patrouille de contact et de repérage d'artillerie était numériquement trop faible pour jouer efficacement ce contre rôle antichars, et ses Armstrong-Whitworth FK8 n'étaient ni assez rapides, ni assez agiles pour ce travail d'appui rapproché à basse altitude extrême. Cependant, l'addition de 24 Camels à l'arme aérienne du Corps des blindés permit d'affecter au moins un appareil bien adapté à ce rôle à chaque deux mille verges de front, durant l'assaut des blindés. En étudiant soigneusement le terrain sur des cartes en courbes et sur des photographies aériennes, les pilotes de Camels purent dresser des plans où ils traçaient les emplacements probables de canons allemands.[§] On examinait ensuite fréquemment ces emplacements, au

* E. Barker, de Newboro (Ont.), W.A. Brett, de Dugald (Man.) (tué au combat le 27 septembre 1918), G.C.C. Carr-Harris, de Kingston (Ont.), J.H. Drewry, de Victoria, H.V. Fellowes, de Grimsby Beach (Ont.) (prisonnier de guerre le 1^{er} septembre 1918), W.H. Hubbard, de Toronto (blessé au combat le 26 décembre 1916), E.J. Lussier, de Medicine Hat (Alb.), O.T. Moran, de Winnipeg et D.B. Sinclair, de London (Ont.) (prisonnier de guerre le 2 septembre 1918).

† Les Canadiens faisant partie du personnel navigant comprenaient: J.R. Desy, adresse inconnue (tué au combat le 27 octobre 1918), A. Grundy, de Merritt (C.-B.), V.R. Hornersham, de Winnipeg, J.R.R.G. MacCallum, de Toronto (tué au combat le 23 août 1918), W.F.R. Robinson, de Round Hill (N.-É.) (porté disparu le 24 septembre 1918), W. Spriggs, de Port Williams (N.-É.), R.F. Talbot, de Montréal (tué au combat le 2 septembre 1918), S.B. Trites, de Salisbury (N.-B.) et F.A. Whittall, de Westmount (Québec).

‡ 'Toutes les batteries disponibles devaient ouvrir le feu (attaque soudaine sur un objectif très favorable).'

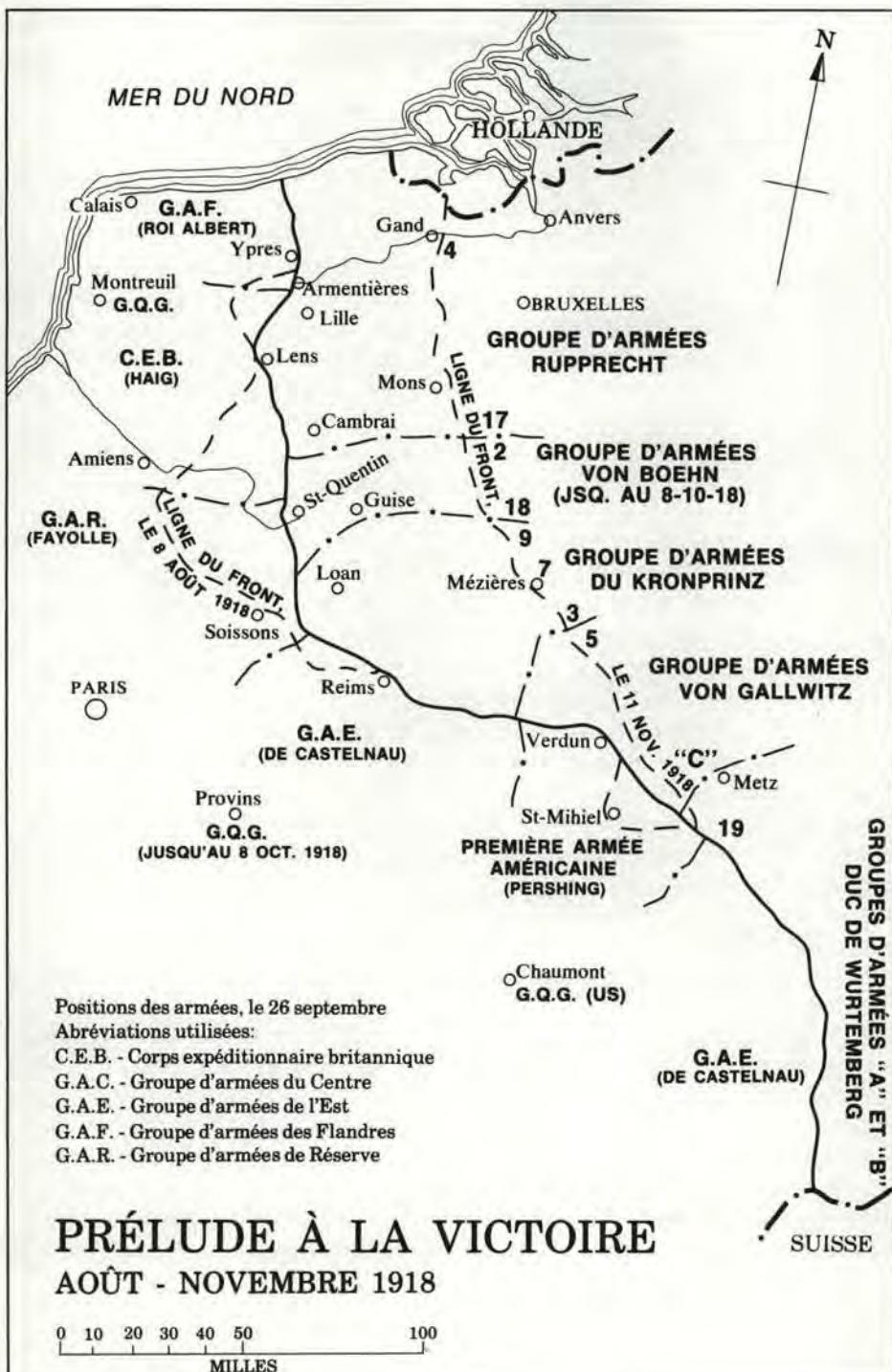
§ Ce processus d'identification d'emplacements possibles de canons fut rendu beaucoup plus facile après le 2 septembre, jour où l'on capture un document qui établissait les principes selon lesquels les Allemands déployaient leurs pièces antichars en défense. J.F.C. Fuller, *Tanks in the Great War, 1914-1918* (Londres: J. Murray, 1920), 247-8.

cours de l'assaut des blindés et tout signe d'activité déclenchaient un mitraillage en règle sur ce point.³

La reconnaissance de ces emplacements de canons antichars n'était pas laissée exclusivement au soin des chasseurs et d'une section de la 8^e Escadrille. Après Amiens, tous les avions de corps d'armée de la zone de bataille se firent dire 'que les missions auxquelles les appareils sont affectés dans le moment pourraient souvent céder le pas à l'action offensive immédiate contre les canons antichars.' Les équipages des escadrilles de corps d'armée devaient donc garder l'œil ouvert pour découvrir les pièces antichars et faciliter la direction rapide du tir contre ces cibles d'importance vitale. Un Bureau central d'information radio (connu sous le sigle CIB) fut mis sur pied en vue de coordonner le tir de l'artillerie et l'appui aérien à basse altitude, et de surveiller l'activité ennemie. Les patrouilles de corps d'armée servant à observer l'activité aérienne ou les cibles terrestres d'importance vitale de l'ennemi devaient transmettre, par télégraphie sans fil (morse), les emplacements des cibles au CIB qui retransmettait immédiatement l'information par téléphone sans fil (transmission vocale) à la batterie d'artillerie ou à l'escadrille de chasse voulues. Le premier observateur de la cible devait également lancer une fusée Very rouge en vue d'attirer tout autre avion britannique qui pourrait se trouver déjà dans le voisinage. En demandant à toutes les patrouilles d'artillerie et de contact de faire un appel régulier au CIB toutes les demi-heures, on réussit à maintenir un courant constant d'information. Si l'appel ne rentrait pas à temps, on présumait que l'appareil, pour une raison quelconque, n'était plus en activité et on dépêchait promptement un remplaçant.⁴

Depuis quelque temps, on considérait une liaison radio directe entre les blindés et les avions comme la meilleure solution au problème des communications. Toutefois, comme les événements de juillet et août l'avaient montré, l'emploi d'appareils contemporains de téléphone sans fil à une tâche opérationnelle de ce genre était irréalisable. Les essais avaient établi que les blindés pouvaient recevoir nettement des messages en morse depuis des avions volant à 2 500 pieds d'altitude, à une distance de 9 000 verges; pourtant, la dotation des armés alliées en appareils de TSF était complète à la fin de l'année. Aucun autre appareil n'était disponible pour cette nouvelle tâche. En conséquence, les communications entre les blindés et les avions restèrent ténues et irrégulières; elles se limitèrent à des messages écrits au niveau des brigades et des bataillons de blindés et à des points de ralliement pré-établis.⁵

La nouvelle approche consistait à assurer la coordination des diverses armes dans une série d'attaques fondées sur les notions opérationnelles et tactiques de fluidité et de renforcement des succès, plutôt que des échecs. Cette forme de guerre englobait tous les principes fondamentaux, le matériel et la technique de la 'blitzkrieg' qui étonna tellement le monde en 1939 et en 1940, d'abord en Pologne, puis en France. À la suite de l'expérience d'Amiens, les commandants alliés avaient alors trouvé des moyens - ce n'était pas trop tôt - de réunir toutes les armes. Néanmoins, les nouvelles techniques ne devaient pas subir une juste épreuve à leur premier essai. Le 21 août, à l'aube, on déclencha l'attaque, comme cela se produisait souvent sur le Front occidental, à travers un épais brouillard. Toute la RAF n'effectua que 25 missions de reconnaissance et 45 patrouilles de



contact et de contre-attaque durant la journée; sur le front de la Troisième Armée, aucun vol ne fut possible avant 1100 heures, alors que la première patrouille de contact de la 8^e Escadrille, pilotée par le lieutenant A. Grundy, de Merritt (C.-B.), signala que l'attaque se déroulait heureusement. Au cours d'une sortie contre les canons antichars, effectuée par la 8^e Escadrille, le lieutenant F.A. Whittall, de Westmount (Québec), réussit également à réduire au silence deux canons ennemis qui tiraient sur les blindés britanniques. Chassant un avion ennemi qui poursuivait un autre des appareils Armstrong-Whitworth, Whittall et son observateur attaquèrent et réduisirent au silence un troisième canon qui tirait sur deux chars Whippet. Néanmoins, ce sont les nouveaux venus de la 73^e Escadrille qui, pour prouver leur valeur, effectuèrent des patrouilles contre les canons antichars.⁶

L'attaque des blindés s'est restreinte au secteur qui sépare Bucquoy et Moyenneville, parce que le terrain situé au sud de ce front se prêtait mal à l'évolution des blindés. La première patrouille de la 73^e Escadrille, forte de cinq appareils et conduite par le capitaine W.H. Hubbard, de Toronto,* s'en prit à des emplacements de canons au bois de Loupart, près de Mory, et mitrailla des troupes à Favreuil, à Grevillers et à Mory. Une deuxième section de six machines, y compris les sous-lieutenants E. Barker, de Newboro (Ont.) et W.A. Brett, de Dugald (Man.), décolla avant que la première section n'ait atterri et largua toutes ses bombes sur Mory, puis mitrailla lourdement des colonnes sur la route d'Ervillers-Bapaume, qui se déroulait latéralement derrière le front allemand. Au début de l'après-midi, une troisième patrouille, dont faisait partie le lieutenant E.J. Lussier, de Medicine Hat (Alb.), atteignit de nouveau les emplacements du bois de Loupart de vingt bombes de 25 liv., en largua quatre autres sur Ervillers et s'en prit au transport motorisé ainsi qu'à des troupes dans le voisinage d'Achiet-le-Grand et de Sapignies. Chacune de ces trois sections (le sous-lieutenant G.C.C. Carr-Harris, de Kingston (Ont.), remplaçant Brett) livrèrent une deuxième attaque contre la même région générale, de sorte que le front de bataille des blindés resta à peu près constamment sous la surveillance et sous la menace de cette seule escadrille, depuis midi jusqu'à 1900 heures.⁷

L'appui aérien rapproché a été si efficace au cours de cette opération que seuls 37 des 190 blindés ayant pris part à l'assaut reçurent des coups directs. Ce taux incomparablement bas l'aurait été encore davantage si le brouillard matinal ne s'était pas levé graduellement du côté ouest, fournissant ainsi aux canons antichars une occasion rêvée de s'en prendre à leurs cibles pendant les quelques minutes qu'ils restaient eux-mêmes invisibles aux appareils d'appui rapproché britanniques.⁸

Les 3^e, 56^e et 60^e Escadrilles de chasse, affectées à des rôles supplémentaires d'attaque au sol, dépêchèrent leurs appareils par couples, à des intervalles d'une demi-heure, durant le temps où il était possible de voler. 'Elles livrèrent une série de bombardements et d'attaques terrestres à basse altitude ... au-dessus et autour

* L'ailier de Hubbard était R.N. Chandler, jeune londonien qui devait recevoir une DFC pour sa conduite au cours des trois derniers mois de la guerre. Chandler émigra au Canada durant les premières années de l'après-guerre et il s'enrôla dans le C.R.C. en 1940. Il prit sa retraite en 1946, au grade de commandant d'escadre.



de Bapaume. Le soir, elles bombardèrent et mitraillèrent le stockage de Sailly, sur la route de Bapaume-Péronne, attaquèrent des emplacements de canons ennemis dont vingt-trois furent détruits par Burden et Holleran,' écrit l'historien de la 56^e Escadrille.* Le journal de Burden ajoute: 'lors de ma dernière envolée, l'après-midi, j'ai complètement détruit une gare de chemin de fer, de même qu'un attelage de chevaux, une voiture et un bivouac, en larguant 4 bombes, et à 100 pieds d'altitude, j'ai arrosé tous les Boches que j'ai vus, de balles perforantes.'⁹

Les Camels de la 3^e Escadrille s'en prirent eux aussi ce soir-là au stockage d'approvisionnement de Sailly-Saillisel et le lieutenant V.H. McElroy, de Richmond (Ont.), raconta avoir largué deux bombes 'qui provoquèrent d'immenses explosions dans le stockage.' Plus tôt dans la journée, il avait harcelé de ses bombes et du tir de ses mitrailleuses des troupes à Favreuil, 'à très basse altitude,' et avait tiré sur un ballon captif au sud de Tilloy. Son appareil fut atteint à plusieurs reprises, mais dans un délai de quelques heures, il était de nouveau dans les airs, s'en prenant au stockage de Sailly. Le lieutenant C.G. Brock, de Winnipeg, ne fut pas si heureux. Au cours d'une attaque à basse altitude contre une colonne de transport

* Les autres pilotes canadiens de la 56^e Escadrille à cette époque étaient: G.F. Bayne, de Montréal, A.M. Clermont, de Toronto, G.A. Elmslie, de Montréal, T.D. Hazen, de Sarnia (Ont.) (tué au combat le 19 août 1918), V.H. Hervey, de Calgary (blessé au combat le 13 août 1918), W.R. Irwin, de Ripley (Ont.) (blessé au combat le 15 septembre 1918), G.O. MacKenzie, d'Embro (Ont.) (tué au combat le 27 septembre 1918), H.A.S. Molyneux, de Toronto et F.A. Sedore, de Sutton (Ont.) (blessé au combat le 24 septembre 1918).

où il causa 'bon nombre de victimes,' il fut blessé au genou - sa deuxième blessure - mais réussit à ramener son appareil à sa base. Encore moins chanceux fut le lieutenant L.H. McIntyre, de Peterborough (Ont.),^{*} qui 'fut aperçu pour la dernière fois plongeant à pic sur un ballon ennemi.'¹⁰

Les SE5a de la 60^e Escadrille, volant par deux, survolèrent la même région du front et effectuèrent quatorze patrouilles au cours de la journée. Une seule patrouille, dont faisait partie le lieutenant A.R. Oliver, de Galt (Ont.), fut 'empêchée de s'avancer loin au-dessus des lignes, car chaque fois qu'elle chercha à s'y aventurer, elle fut repoussée par 6 Fokkers biplans et un biplace.' Le sous-lieutenant A.N. Westergaard, de Macoun (Sask.), à sa deuxième sortie de la journée, en fut de nouveau réduit à 'bombarder des bâtiments' au lieu de s'en prendre à des cibles précises, jusqu'au moment où il découvrit qu'une fuite dans la canalisation allait priver son moteur d'essence. Rentrant en voletant à 1 000 pieds d'altitude, il eut la malchance d'être attaqué par un biplace allemand qui fit sauter la plupart de ses câbles de commande et les bords d'attaque des ailes gauches supérieure et inférieure, avant qu'il pût franchir les lignes; il posa son appareil gravement endommagé sur le plus proche aérodrome.¹¹

En même temps, les escadrilles de la IX^e Brigade (hors cadre) pénétraient profondément en territoire ennemi. Onze bombardiers de Havilland attaquèrent les ponts routiers et ferroviaires à Aubigny-au-Bac, à une vingtaine de milles derrière le front. La formation, conduite par le capitaine M.L. Doyle, de River Louison (N.-B.),[‡] essaya un tir antiavions nourri et précis au-dessus de l'objectif; on aperçut cinq Fokker triplans, mais ils n'essayèrent pas d'intervenir. Ce soir-là, une section de DH9, de la 107^e Escadrille, transportant chacun deux bombes de 112 liv. et l'avion du chef doté de la nouvelle échelle de dérive à haute altitude, bombardèrent la gare de Roisel à 13 000 pieds. Cette mission, conduite par le capitaine F.M. Carter, d'Orillia (Ont.), accompagné du lieutenant A.W.H. Arundell, de Montréal, au poste d'observateur,[§] fut prise à partie par huit triplans, mais l'ennemi fut chassé sans subir de pertes.¹²

Ces bombardements d'interdiction à haute altitude restèrent une caractéristique régulière des opérations de la RAF durant les deux mois et demi de campagne sur le Front occidental; toutefois, il semble que les dommages aient été légers et facilement réparés. Le choix des cibles par l'état-major s'était amélioré et, en général, il

* Les autres Canadiens servant dans la 3^e Escadrille, le 21 août, étaient: W.H. Boyd, de Campbellford (Ont.) et P.R. Davis, de Simcoe (Ont.).

† Les autres pilotes canadiens faisant partie de la 60^e Escadrille, le 21 août, étaient: J.N. Bartlett, de Winnipeg, C.S. Hall, de Seaforth (Ont.), B.S. Johnston, de Courtright (Ont.) et S.A. Thomson, de Vancouver, qui rallia l'escadrille ce jour-là et qui devait périr au combat le 5 septembre 1918.

‡ Les autres appareils ayant participé à ce raid étaient montés par: F.C. Crummy, de Toronto, W.J. Dalziel, de Wapella (Sask.), H.W. Hewson, de Clarenceville (Québec) et J.B. Hutcheson, de Kerrobert (Sask.). Les autres Canadiens faisant partie de l'escadrille, le 21 août, étaient: A.V. Cosgrove, de Winnipeg (porté disparu le 25 septembre 1918), P.V. Holder, de Lunenburg (N.-É.) et E.J. Jacques, de Battleford (Sask.). A.F. Millar, de Rapid City (Man.) avait été tué au combat une semaine auparavant.

§ Dans la formation de Carter, on comptait: J.H. Grahame, de Stony Mountain (Man.) et J.V. Turner, de Brockville (Ont.). D'autres Canadiens servant dans l'escadrille étaient: S.L. Dunlop et F.C. King, d'Ottawa et F. Player, de Moose Jaw (Sask.) (tué au combat le 4 septembre 1918).

convenait beaucoup mieux qu'auparavant au déroulement des opérations terrestres courantes; cependant, les efforts demeuraient encore trop dispersés et l'on continuait d'être incapable d'apprécier les difficultés techniques qu'il y avait à toucher de petites cibles telles que des ponts. Même si l'on avait la bonne fortune d'obtenir un coup direct, les dégâts causés par une seule bombe étaient vite réparés. Le bombardement de jour à haute altitude, au moins dans les zones tactiques et opérationnelles, a continué de retenir une bonne partie des ressources en hommes et en matériel, que la RAF aurait pu employer à meilleur escient aux attaques à basse altitude, à la reconnaissance et aux missions d'observation de l'artillerie.

Les bombardements et le mitraillage tactiques de nuit, à basse altitude, ont remporté plus de succès et ils gagnèrent en importance à mesure que la supériorité aérienne britannique décisive forçait les Allemands à se déplacer la nuit. Les FE2b de la 102^e Escadrille nous fournissent un excellent exemple de ces interventions; dans la nuit du 21 au 22 août, ils effectuèrent 38 sorties contre des troupes, des trains et des moyens de transport, face à la Troisième Armée. Un appareil piloté par le lieutenant J. Farley, de Toronto, largua six bombes de 25 liv. contre une colonne de transport hippomobile, sur la route d'Albert-Bapaume, en obtenant au moins un coup direct et en dispersant le reste de la formation. Il fallut probablement des heures pour remettre la colonne en marche; il n'était pas facile, dans l'obscurité, de rassembler les chevaux apeurés, les voitures renversées et les conducteurs démoralisés; les approvisionnements qu'ils transportaient n'ont probablement pas atteint leur destination avant l'aube. Un appareil, à bord duquel le sous-lieutenant E.J. Clark, de Montréal* était monté à titre d'observateur, connut encore plus de succès. Au cours de leur première randonnée, Clark et son pilote bombardèrent et endommagèrent sérieusement une colonne de transport motorisé et, au cours d'une deuxième sortie, ils aperçurent une vingtaine de voitures hippomobiles juste à la levée du jour:

Des bombes éclatèrent au milieu de ces transports et renversèrent 6 ou 8 attelages. Quelques-uns des derniers attelages cherchèrent refuge sur la route enfouie, juste à l'ouest du CANAL DU NORD. Il y avait là deux gros fardiers. Nous étions à 200 pieds et nous piquâmes droit sur la route encaissée, notre altimètre à zéro; nous avons obtenu un coup direct d'une bombe de 25 livres parmi les attelages et les fardiers. Nous avons aperçu des voitures et des chevaux morts sur toute la route, de même que plusieurs hommes. Nous avons tiré 250 balles d'armes portatives; 4 attelages s'échappèrent, 2 le long de la route de BAPAUME et 2 sur celle de CAMBRAI.¹³

Le reste de l'escadrille releva également des cibles satisfaisantes et, durant la nuit, on dépensa un total de sept bombes de 112 liv., deux cent cinquante bombes de 25 livres et près de cinq milles cartouches de fusil-mitrailleur. Pendant les deux der-

* Les autres Canadiens ayant fait partie de cette mission nocturne étaient: J.A. Le Royer, de Québec (blessé au combat le 5 juillet 1917), G.L. Shephard, de Kingston (Ont.) (blessé au combat le 4 octobre 1918) et C.S. Stayner, de Noël (N.-É.) (blessé au combat le 24 août 1918). Parmi les équipages de la 102^e Escadrille, on comptait: F. Collins, de Toronto et H. Fall, de Montréal.

niers mois et demi de la guerre, on mit à grand profit ce genre d'intervention, toutes les nuits, sauf les plus sombres.

Le 22 août, juste à l'aube, au moment où les forces terrestres reprirent l'offensive, quatre Sopwith Camels, de la 54^e Escadrille, sous la conduite du capitaine E.J. Salter, de Mimico (Ont.) et montés, entre autres, par les lieutenants A.H. Belliveau, de Fredericton et A.S. Compton, de Toronto,* rencontrèrent quatre appareils ennemis venant de Bapaume à l'ouest. Ils étaient manifestement aux mains d'apprentis-pilotes. Bien qu'ils eussent le soleil de face, les hommes de Salter aperçurent probablement l'ennemi les premiers et réussirent à se placer au-dessus et derrière eux. Ils plongèrent ensuite en ligne de file sur la plus haute des machines ennemis, un Albatros biplace, et chacun d'eux lui décocha à son tour une courte rafale. L'Albatros piqua du nez et alla s'écraser près de Grevillers.¹⁴

Un autre Canadien, le capitaine E.T. Morrow, de Toronto, faisait partie d'une section de la 62^e Escadrille (Bristol Fighter), IX^e Brigade, commandée par son camarade torontois, le lieutenant F.C. Crummy, au cours d'un raid contre Cambrai, qui lui valut la DFC. Les Brisfits, dirigés par Morrow, accompagné du sous-lieutenant L.M. Thompson, de Balgonie (Sask.),† à titre d'observateur, s'en prirent à 'un grand nombre d'éclaireurs ennemis'; Morrow et Thompson prétendirent en avoir détruit deux avant que Morrow ne soit blessé grièvement à la jambe et que leur appareil prenne feu. Morrow perdit connaissance et l'avion se mit à vriller, mais après quelques instants, Morrow reprit ses sens et réussit à maîtriser son appareil, tandis que Thompson combattait les flammes à l'aide d'un extincteur. Ils tombèrent à l'intérieur des lignes britanniques et Thompson dégagée son pilote de l'avion en flammes.¹⁵

Le 23 août, la 56^e Escadrille, 'utilisant toutes sortes de machines,' était de nouveau dans les airs, mitraillant l'ennemi en face de la Troisième Armée. 'Depuis le début de la poussée, on a tiré sur nos machines, on en a abattu et il n'en reste plus qu'une dizaine en état de servir,' déplore Burden dans son journal. Le lendemain, Burden remarque que 'Ces manœuvres à basse altitude ne conviennent pas aux SE qui rentrent désespérés ou qui se font abattre.' Le SE5a n'était pas aussi manœuvrable à basse altitude que le Sopwith Camel, mais Burden se serait moins découragé s'il s'était rendu compte de la gravité des blessures subies dans l'autre camp. Ce jour-là, Karl Bodenschatz, adjudant de la *Jagdgeschwader* de Richthofen, consigne dans son journal que 'la *Luftwaffe* allemande est étouffée à mort sous le poids de la puissance aérienne ennemie. Nous n'y pouvons plus grand-chose.' Ce matin-là la Quatrième Armée avait rejoint l'attaque terrestre, en étendant le front

* Les autres Canadiens qui faisaient partie de la 54^e Escadrille, le 22 août, étaient: H.R. Abey, de Kaslo (C.-B.) (blessé au combat et prisonnier de guerre le 2 novembre 1918), J.V. Dallin, de Peterborough (Ont.), M.A. Genest, de Trois-Rivières (Québec), H.B.T. Lockwood, de Long Branch (Ont.), G.M. Saunders, de Toronto et J.M. Stevenson, de Charlottetown.

† Voici le nom des Canadiens qui servaient dans la 62^e Escadrille, ce jour-là: A.W. Blowes, de Mitchell (Ont.), L. Campbell, de Hamilton (tué au combat le 9 octobre 1918), W.E. Hall, de Foxwarren (Man.) (prisonnier de guerre le 4 septembre 1918), P.S. Manley, de Thorold (Ont.) (prisonnier de guerre le 27 septembre 1918), C.H. Moss, de Moose Jaw (Sask.) (blessé au combat le 16 septembre 1918), G.K. Runciman, adresse inconnue (blessé au combat le 29 juin 1918), J.R. Stewart, de Hamilton (blessé au combat le 1^{er} septembre 1918) et W.K. Swayze, de Lindsay (Ont.) (prisonnier de guerre le 4 septembre 1918).

de bataille de Neuville à Lihons, au sud de la Somme. Sur le front de la Quatrième Armée, le gros du mitraillage à basse altitude incomba à la 203^e Escadrille, toujours commandée par Raymond Collishaw, qui avait alors 54 victoires à son crédit. Les techniques de combat de Collishaw étaient bien aiguisées, mais il détestait les hasards de l'appui terrestre rapproché, reconnaissant qu'une balle égarée pouvait aussi bien descendre un as aguerri que le dernier des novices. Son adresse et son expérience ne comptaient guère lorsqu'il s'en prenait à des cibles terrestres à cinquante pieds. Néanmoins, il était à la tête de son escadrille lorsqu'un de ses chefs de section, le lieutenant J.P. Hales, de Guelph (Ont.),^{*} fut abattu près de Villers-Bretonneux. Collishaw raconta qu'il avait vu le corps rebondir du Camel abattu; au sol, la scène se présentait différemment et l'auteur d'un journal de guerre ennemi se plaint que 'Les avions hostiles volent bas au-dessus de nos têtes. Aucun appareil allemand en vue, aucun tir de DCA.'¹⁶

Le matin du 24, le mauvais temps vint entraver presque complètement les opérations aériennes, ce qui contribua à ralentir sérieusement l'avance britannique. Toutefois, les vols reprirent au cours de l'après-midi, en dépit de la mauvaise visibilité; par exemple, la 60^e Escadrille réussit à mener huit missions de mitraillage par deux avions. Les nuages encore bas offraient une excellente couverture et de bonnes voies d'évasion; voilà pourquoi l'aviation allemande se montra cet après-midi là beaucoup plus qu'elle ne l'avait fait au cours des phases antérieures de la bataille. Cependant, le manque d'essence, de pièces et de mécaniciens firent que les aviateurs allemands ne recevaient pas suffisamment d'heures d'instruction dans les airs pour pouvoir se mesurer aux pilotes habiles de la RAF. Deux pilotes de la 60^e Escadrille furent 'attaqués par 8 Fokkers biplans' – mais ils réussirent à s'échapper sains et saufs, même si l'un des SE5a éprouva des difficultés mécaniques et dut se poser en catastrophe juste au sud-ouest d'Achiet-le-Grand. Le lieutenant Allan R. Oliver et son chef de section eurent une aventure semblable. Oliver qui, à l'époque, ne possédait que deux semaines de vol opérationnel, raconta qu'il 'avait été poursuivi par quatre Fokkers biplans – les pilotes durent être assez gauches, car ils étaient sur ma queue et au-dessus de moi, mais mon appareil n'a été troué que de deux balles.'¹⁷

Le temps s'éclaircit à la tombée de la nuit et les FE2b de la 102^e Escadrille restèrent dans les airs jusqu'à 0230 heures, le 25, alors qu'un brouillard s'éleva du sol et rendit toutes nouvelles envolées impossibles. Deux Canadiens de l'escadrille furent particulièrement chanceux. Entre minuit et 0130 heure, Farley mitrailla une colonne de transport hippomobile et bombarda un train, à la gare de Velu, à 1 000 pieds; il revendiqua au moins quatre coups directs, tandis que le capitaine J.A. Le Royer, de Québec, largua quatorze bombes de 25 livres sur une 'colonne d'infanterie longue de plus d'un quart de mille, à Beugny,' sur la route de Bapaume-Cambrai et la désorganisa complètement. Ce soir-là, un fantassin allemand écrivit: 'des vagues consécutives d'avions ennemis s'en sont prises aux

* Les autres Canadiens au sein de la 203^e Escadrille, le 23 août, étaient: F.G. Black, d'Orillia (Ont.) (blessé au combat le 21 septembre 1918), H.J.L. Botterell, d'Ottawa, P.B. Calder, d'Edmonton (Alb.), M.G. Cruise, de Port Dover (Ont.) (tué au combat le 20 septembre 1918), D.A. Haig, d'Aigincourt (Ont.) et A.T. Whealy, de Toronto.

terres basses et aux routes de la vallée de l'Ancre ... aucun appareil allemand n'est monté à leur rencontre et nous n'avons pas entendu la DCA; et même sous le clair de lune, ils ont jeté leurs bombes sans opposition.¹⁸ De fait, la seule victime de la 102^e Escadrille fut le lieutenant C.S. Stayner, de Noël (N.-É.), qui subit de graves brûlures lorsqu'une fusée au magnésium s'alluma dans sa cabine de pilotage.

Ces sorties de maraudage de nuit, comme une génération subséquente baptisera ce genre d'opération, étaient un jeu que des aviateurs pouvaient réussir à cette époque antérieure au radar, lorsque l'interception des chasseurs de nuit était surtout une question de chance. La seule escadrille de chasseurs de nuit de la RAF, la 151^e (Sopwith Camels), * avait été formée à la hâte, à la fin de juin, à même des escadrilles de la Défense métropolitaine, puis envoyée sur-le-champ en France pour ralentir l'augmentation rapide des bombardements de nuit commencés par les Allemands, au cours de l'été. Entre le 23 juillet 1918 et la fin de la guerre, elle ne subit aucune perte au combat et revendiqua 26 victoires, sans pourtant réussir à arrêter les bombardements. Par exemple, la nuit du 24 au 25 août, les Allemands remportèrent un succès remarquable lors d'une attaque livrée contre l'aérodrome de Bertangles, cinq milles au nord d'Amiens, par cinq appareils qui se présentèrent au ras du sol et à grande vitesse. Le premier obtint un coup chanceux en mettant le feu à un hangar renfermant six Bristol Fighters et en fournissant ainsi des cibles faciles à ses quatre successeurs. Ensemble, les cinq avions larguèrent 660 liv. de bombes, tuèrent et blessèrent 36 hommes, brûlèrent cinq Brisfits, en endommagèrent deux autres et détruisirent la plupart des transports lourds de la 48^e Escadrille, contre la perte d'une seule machine qui s'écrasa lors d'un atterrissage forcé du côté allemand des lignes. L'efficacité de l'organisation logistique de la RAF, à cette époque, était telle que, en moins de 48 heures, les restes de l'escadrille étaient rendus à Boisdinghen, à cent milles de là, et complètement rééquipés. Toutefois, comme l'observera plus tard un officier principal de l'Aviation britannique, 'L'effet moral produit sur l'escadrille demeura vif pendant quelque temps, surtout que Boisdinghen était située sur la ligne qu'empruntaient les machines allemandes pour se rendre sur la côte et les alertes aériennes retenaient sans cesse.'¹⁹

Au sol, les armées britanniques montaient lourdement et irrégulièrement vers la ligne Hindenburg, face à une résistance obstinée et, parfois féroce. Un historien régimentaire allemand écrit à propos des combats qui se sont déroulés dans le sud, à partir du 22 août:

Ce qui se passait ces jours-là dans la vallée profonde qui s'étend entre les hauteurs de Bray, de Suzanne et de Maricourt ne pouvait plus s'appeler une bataille. Les brigades ennemis poussaient de l'avant, sous la protection d'un puissant rideau de feu d'artillerie étourdissant complètement les combattants allemands qui devaient se défendre en même temps contre l'infanterie, les escadrons de blindés, la cavalerie et les avions. Qu'est-ce que cela donnait si, ça et là canons faisaient sauter un char, si nos mitrailleuses mettaient en pièces un détachement de cavalerie à l'attaque, si nos chasseurs abattaient plusieurs appareils adverses? L'ennemi remplissait les vides en un clin d'œil.²⁰

* M.S. Cook, d'Ottawa et A.A. Mitchell, de Victoria, furent les seuls Canadiens à servir dans la 151^e Escadrille.

En réalité, les Britanniques ne jouissaient pas de la supériorité numérique et ils devaient utiliser sans cesse les mêmes divisions. Le matériel et les munitions connaissaient une abondance relative, mais pas les hommes. La tension exercée sur les troupes assaillantes et sur les aviateurs était sérieuse. En 1916 et en 1917, des intervalles beaucoup plus longs séparaient les attaques successives, mais depuis lors, les survivants de chaque bataille, renforcés à la hâte et souvent pauvrement, étaient constamment relancés à l'assaut. Le moral se maintenait grâce au succès continu, à la capture du terrain, de canons et de prisonniers en nombre toujours croissant, à l'affaiblissement manifeste de la volonté de combattre chez les Allemands et peut-être surtout grâce à la compétence coordonnée des armes combinées, si visible aux troupes terrestres. La démonstration de la maîtrise de l'air non seulement facilitait grandement la tâche de l'infanterie, mais aussi faisait merveille pour l'encourager. Le 25, en un point du front, dix-huit avions britanniques, sans opposition de la part de l'ennemi, fournirent des rapports continus sur le déroulement d'une attaque et dirigèrent les canons britanniques de façon à couvrir 'toutes les voies d'approche et les carrefours du feu de l'artillerie.' Les avions de corps d'armée pouvaient ainsi évoluer grâce aux efforts d'aviateurs tels que le lieutenant E.J. Lussier, de Medicine Hat (Alb.), de la 73^e Escadrille, qui, en plus de ses tâches de contre-attaque terrestre, s'en prit à deux Fokkers biplans et en abattit un. Dans la soirée, il en descendit un autre qui était en train d'attaquer les appareils de reconnaissance. Son travail lui mérita la DFC.²¹

Le même jour, Favreuil, Sapignies, Behagnies et Mory se rendirent; le 26, la Première Armée vint se joindre à l'attaque. Son flanc nord protégé par les rivières Scarpe et Sensée en crue, le général sir Henry Horne poussa vers l'est et commença à contourner la position allemande sur la Somme, le Corps d'armée canadien servant de fer de lance. Bapaume tomba le 29 août et Péronne, le 1^{er} septembre, alors que trois armées progressaient sur un front de quarante milles. Les Britanniques se trouvaient à attaquer sur un terrain que l'ennemi avait solidement fortifié depuis des mois. Des barrages d'artillerie très lourds firent désormais partie intégrante de tous les mouvements d'infanterie et de blindés. Le tir des pièces était essentiel aux forces terrestres, mais il constituait un sérieux embarras aux escadrilles de corps d'armée. Les 5^e et 52^e Escadrilles,^{*} affectées au Corps d'armée canadien, devaient voler à deux cents pieds ou moins pour que leurs observateurs puissent entrevoir les cibles à travers des écrans de fumée épaisse, épandus par l'artillerie, en vue de dissimuler aux Allemands l'avance de l'infanterie et des blindés. L'un des pilotes de la 5^e Escadrille décrit bien les conséquences de cette obligation de voler à l'intérieur de l'arc de la trajectoire des obus:

Non seulement y avait-il le danger d'être atteint par l'un de nos propres obus, mais l'ennemi avait déjà installé des emplacements de mitrailleuses en béton, occupés par des mitrailleurs aériens spécialement entraînés, dont la seule tâche était d'empêcher les avions de franchir les lignes. Les RE8, lents et lourds, constituaient des cibles particulièrement

* Les membres d'équipage canadiens de la 52^e Escadrille, le 1^{er} septembre, étaient: F.C. Annesley, de Toronto, S.E. Buck, de Brantford (Ont.), A.K. Charlesworth, de Bashaw (Alb.), J.A. MacGregor, de Colbourne (Ont.) et A.E. Rintoul, de Dauphin (Man.).

faciles et l'historien de l'escadrille raconte que 'vers cette époque, un nombre considérable d'appareils ont été atteints par nos propres obus ... [et] quand ils tentaient de franchir les lignes ennemis, ils rencontraient un tel barrage de feu de mitrailleuses qu'ils semblaient incapables de rentrer à leur base.'²²

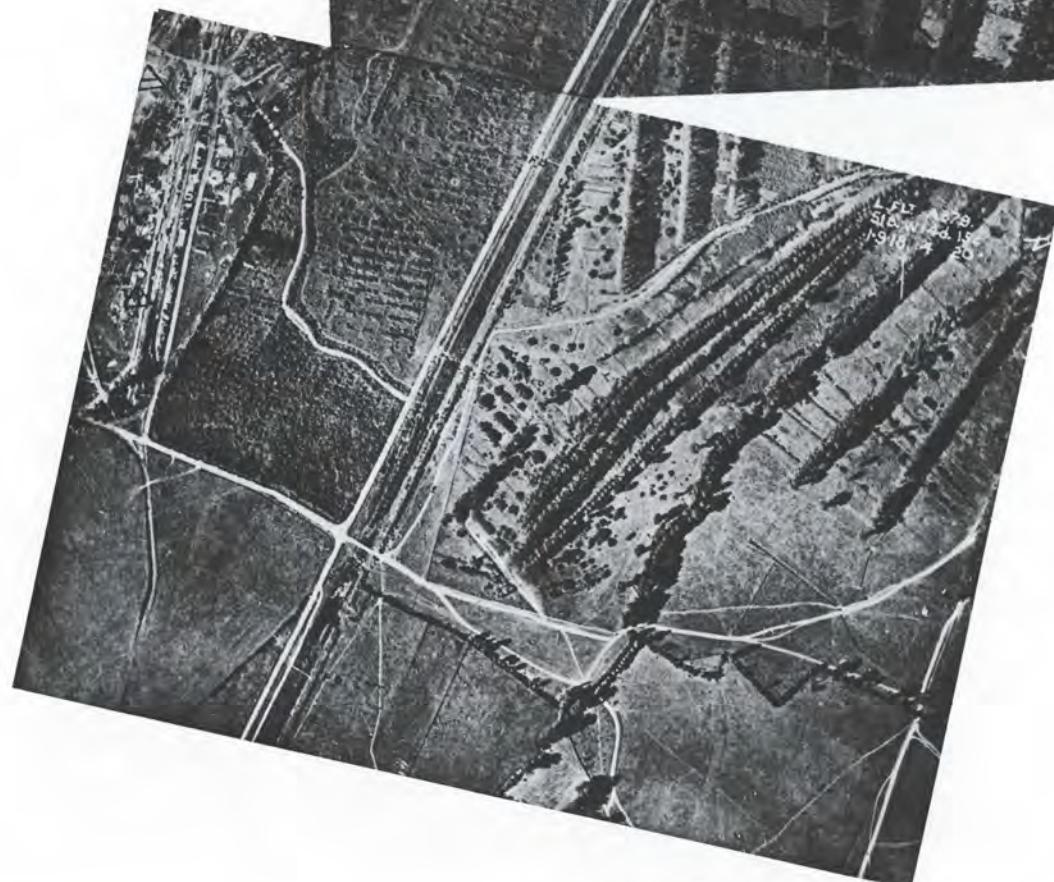
La moitié des douze membres d'équipage canadiens qui ont servi au sein de l'escadrille au cours des trois derniers mois de la guerre étaient hors de combat le 2 octobre.*

C'est dans ces conditions que les avions des deux escadrilles de corps d'armée suivirent la progression du Corps d'armée canadien. Les chasseurs les précédaient en livrant leurs attaques en rase-mottes. Ils venaient des 54^e, 208^e, 209^e (Sopwith Camels) et de la 64^e Escadrille (SE5a),† qui comptaient au moins trente Canadiens au cours des deux derniers mois et demi de la guerre. Ces quatre unités relevaient, à cette époque, du commandement opérationnel du major B.E. Smythies, commandant de la 64^e Escadrille et constituaient une formation spécialisée en appui terrestre rapproché. C'était la première fois qu'on accordait à un officier la liberté de diriger toutes les attaques d'appui rapproché sur un front donné. La seule condition préalable était 'que les attaques soient livrées à une altitude aussi basse que possible, jamais à plus de 1 000 pieds'.²³

Les quatre escadrilles de Smythies larguèrent plus de cinq cent cinquante bombes de 25 liv. et tirèrent 26 000 balles contre des cibles au sol le long d'un front de quelque 8 000 verges, sur une profondeur d'environ 1 000 verges, durant la première journée de son commandement. Le 27, ces unités, accompagnées de la 73^e Escadrille - chargée de détruire les canons antichars - malgré les nuages bas et la pluie, larguèrent 646 bombes et tirèrent 47 570 balles. Les effets furent considérables. Sur des cibles situées dans chaque mille verges carrées du front, elles lancèrent une moyenne de 150 bombes et près de 10 000 balles d'armes portatives, au cours de ces deux jours. Le général Salmond expliqua fièrement à un visiteur venu à son quartier général que: 'L'ennemi pouvait à peine faire un mouvement que l'un de nos vieux et lents appareils d'observation appelait nos avions de chasse qui étaient rendus chez l'ennemi, en un éclair.' Les prisonniers, ajouta-t-il, ont

* Les Canadiens membres de cette escadrille étaient: A.J. Bishop, adresse inconnue, C.C. Brooks, de Montréal, G.I. Carr, de Sunnydale (Alb.) (blessé au combat le 2 septembre 1918), E.P. Eveleigh, de Sussex (N.-B.) (blessé au combat le 15 septembre 1918), C.F. Galbraith, de Burnside (Man.) (mourut le 16 septembre 1918 de blessures subies le 13 septembre; décoré de la DFC à titre posthume), N. Goudie, de Kamloops (C.-B.), A. Johnson, de Montréal (blessé au combat le 1^{er} octobre 1918), W.C. Lynch, de Port Robinson (Ont.), G.W.H. Parlee, de Stewiacke (N.-É.), (tué au combat le 20 août 1918), A.C. Pollard, de Victoria, E. Shamper, de Kingston (N.-B.) et A.T. Sprangle, adresse inconnue.

† Voici le nom des Canadiens qui servaient dans la 208^e Escadrille: H.J. Botterell, d'Ottawa, R.E. Goodfellow, de Toronto, E.A. Kenny, d'Orillia (Ont.), C.H. Living, d'Ottawa (prisonnier de guerre le 2 septembre 1918), H.J. Philp, de Nestleton (Ont.), C.G. Swannell, de Nelson (C.-B.) et G.A. Wightman, de Westmount (Québec). Dans la 209^e Escadrille étaient les pilotes W.R. May, d'Edmonton (blessé au combat le 8 août 1918), l'un des chefs de section et R.L. Scharff (prisonnier de guerre le 1^{er} septembre 1918) et J.E. Walker (blessé au combat le 17 juin 1918, porté disparu le 17 septembre 1918), adresses inconnues. Un seul Canadien a été identifié au sein de la 64^e Escadrille: H.T. McKinnie, de Del Bonita (Alb.) (blessé au combat le 4 septembre 1918).



Dans la matinée du 1^{er} septembre 1918, un groupe de chasseurs Bristols de la section L (artillerie et photographie aérienne) de la 1^{re} Brigade, piloté par le chef de section, le capitaine B.E. Catchpole, M.C., D.F.C., de Hatzic (C.-B.), prit une série de clichés du Canal de la Sensée, de Corbenhem jusqu'à Arleux, ainsi que du Canal du Nord, plus au sud. En approchant de Marquion, les Bristols furent interceptés par une douzaine de Fokkers surgissant à l'ouest à mille pieds au-dessous d'eux. Un 'Brisfit' ne revint pas après que son équipage eut perdu contact avec le groupe lorsque celui-ci retourna vers les lignes britanniques.

Au cours de l'après-midi, le capitaine Catchpole revint sur les lieux avec un seul appareil puissamment encadré par des avions de chasse, et acheva la mosaïque de clichés en prenant les photographies reproduites ici. Le village de Marquion y apparaît tout en haut à droite ainsi que le tronçon du canal au sud-ouest du village atteint par le Corps expéditionnaire canadien au début de la matinée du 27 septembre. Les 14^e et 15^e bataillons du C.E.C. en position sur le flanc gauche des lignes canadiennes, attaquèrent au sud de la route qui enjambe le canal que l'on aperçoit en bas de la mosaïque, puis, appuyés par des tanks, ils obliquèrent vers le nord pour s'emparer de Marquion au début de l'après-midi.

À l'ouest de Marquion, on aperçoit nettement la partie inondée du canal et au sud la partie 'à sec' inachevée, enjambée par quelques passerelles dont certaines sont détruites et d'autres encore utilisables. Le pont métallique de la voie ferrée reliant Arras à Cambrai apparaît intact au-dessus de la partie inondée du canal, tout en haut de la mosaïque des clichés, bien que des cartes de l'état-major britannique de la région, rectifiées en date du 20 août 1918, signalent que ce pont est détruit.

rapporté que, face à ces avions en rase-mottes, 'il était à peu près impossible de reformer les troupes décimées.'²⁴

Sous ce parapluie impressionnant d'appui aérien, un nombre grandissant de troupes allemandes étaient décimées chaque jour. Le 27, les Canadiens s'emparèrent de Monchy-le-Preux et, le soir du 28, ils étaient installés à l'extrême ouest de Boiry-Notre-Dame et de Rémy, juste devant la ligne Hindenburg. Ce soir-là, les Australiens emportèrent Mont Saint-Quentin, au sud, mouvement qui menaçait les passages de la Somme et qui força l'ennemi à abandonner Bapaume. Ludendorff dut autoriser un repli général de ses Deuxième, Dix-huitième et Neuvième Armées vers des défenses préparées de la ligne Hindenburg. Juste au sud-est d'Arras où l'extrême nord de la ligne Hindenburg rencontrait l'extrême d'une autre position défensive, appelée la ligne Wotan, s'étendait la jonction Drocourt-Quéant, ensemble de barbelés, de tranchées et de points de résistance qui, s'il était rompu, offrirait la possibilité d'envelopper les lignes de défense du nord et du sud. À 0500 heures le 2 septembre 1918, le Corps d'armée canadien de la Première Armée et le XVII^e Corps d'armée, de la Troisième Armée, appuyés par de forts éléments du Corps des blindés, s'en prirent à la ligne de jonction.

La spécialisation croissante des rôles aériens voulait dire que bon nombre des mêmes aviateurs et des mêmes appareils étaient encore en vedette. Les 5^e et 52^e Escadrilles accompagnaient toujours le Corps d'armée canadien et la 13^e Escadrille,* le XVII^e Corps d'armée. La 8^e Escadrille collaborait avec les blindés, la 73^e Escadrille cherchait surtout à neutraliser les défenses antichars ennemis et les mêmes quatre escadrilles de chasse étaient de nouveau affectées à l'appui terrestre. La protection des chasseurs au-dessus du champ de bataille incomba aux SE5a de la 40^e Escadrille† et aux Bristol Fighters de la 22^e Escadrille,‡ tandis que les chasseurs des 11^e et 10^e Brigades devaient fournir une couverture plus éloignée et plus élevée.²⁵

On n'eut guère le temps d'effectuer une reconnaissance suffisante du terrain, mais les photographies aériennes avaient révélé clairement les positions ennemis. L'attaque au sol se déroula assez régulièrement. Au cours de la matinée, les escadrilles d'appui rapproché larguèrent 573 bombes et tirèrent 50 000 balles contre des cibles terrestres, revendiquant 'un grand nombre de coups directs ... sur des troupes, des transports et des pièces en batterie,' tandis que la 73^e Escadrille 'lança ses bombes et ses balles contre les canons antichars,' malgré les nuages bas et la mauvaise visibilité. Une patrouille typique a été celle du lieutenant A. Grundy, de la 8^e Escadrille, et de son observateur britannique; ils partirent tôt le matin en

* Voici le nom des Canadiens qui faisaient partie de la 13^e Escadrille: F. Belway, de Richmond (Ont.), L.S. Bowker, de Granby (Québec), C.A. Brown, de Montréal, R.F. Browne, de Toronto (blessé au combat le 8 octobre 1918), W.G. Campbell, de Saint-Jean (N.-B.), J.W.G. Clark, de Toronto, R.G. Michaelson, de Virden (Man.), J.P. McClelland, d'Arthur (Ont.), J.F. Robb, de Portage-La-Prairie (Man.), F.P.J. Travis, de Saint-Jean (N.-B.) (blessé au combat le 2 septembre 1918), W.W. Van Blaricom, de Neepawa (Man.) (blessé au combat le 15 janvier 1917) et H.W. Wynn, de Vancouver (tué au combat en octobre 1918).

† Voici le nom des pilotes Canadiens qui faisaient partie de la 40^e Escadrille, le 1^{er} septembre: G.C. Dixon, de Vancouver (blessé au combat le 16 septembre 1918) et A.R. Whitten, de Toronto.

‡ Le personnel navigant de la 22^e Escadrille comprenait: T.J. Birmingham, de Jameson (Sask.), B.C. Budd, de Toronto, L.N. Caple, de Vancouver et G.S. Routhier, de Walkerton (Ont.).

patrouille de contre-attaque, larguant six bombes de 25 liv. sur plusieurs canons antichars et leurs servants. 'Nous n'avons pas revu d'éclairs de canons, les hommes se sont dispersés,' relate leur rapport laconique. Une demi-heure plus tard, ils étaient en train de mitrailler d'autres canons antichars et d'autres formations d'infanterie ennemis, avant de rentrer signaler la dernière position d'un certain nombre de chars britanniques. À midi, les troupes terrestres avaient percé les défenses allemandes, mais les pertes étaient sérieuses sur terre et dans les airs. Les nuages avaient fourni un bon couvert aux avions et les éléments de chasse allemands étaient sortis en force. Durant la journée, ces durs engagements coûtaient 36 appareils aux seules 1^{re} et III^e Brigades de la RAF.²⁶

Durant la matinée, le gros des pertes fut attribuable à une formation de trente appareils de la *Jagdgeschwader 3* qui revendiqua 26 victoires au cours de deux rencontres confuses et prolongées ayant commencé près de Marquion, vers 0930 heures. En dépit de leurs nombreux problèmes logistiques grandissants, les Allemands adhérèrent à leur doctrine fondamentale en gardant leurs appareils bien dispersés au sol mais concentrés dans les airs, lorsqu'ils décidaient de se battre. À cette époque, leur unité tactique de base était l'escadre de chasse, tandis que celle des Britanniques était la section ou l'escadrille. Ainsi, durant toute cette mêlée et, bien sûr, à la plupart des autres occasions où leurs chasseurs choisissaient d'accepter le combat, au cours des dernières semaines de la guerre, l'ennemi jouit de la supériorité numérique. Une proportion croissante des aviateurs allemands étaient des pilotes de combat aguerris; seuls les meilleurs d'entre eux étaient envoyés au combat, car leurs effectifs et leur matériel décroissaient. D'autre part, l'effectif de la RAF, augmentant sans cesse, comptait beaucoup de novices dans ses rangs. Ces facteurs, ajoutés à l'excellence technique de ses plus récents chasseurs, le Fokker D-VII et le Pfalz D-XII,* permirent à l'ennemi de gagner cette bataille particulière, en ne perdant qu'une machine.²⁷ Néanmoins, c'était une rencontre que les Britanniques avaient le moyen de perdre.

Les effets de cette supériorité se firent sentir assez fortement sur les troupes terrestres alliées, même si elles avaient déjà atteint leurs objectifs immédiats. Tard ce matin-là, le commandant du *Royal Montreal Regiment* signala 'qu'à un moment donné, 30 aéroplanes allemands descendirent très bas le long du front canadien et harcelèrent les troupes assaillantes du feu de leurs mitrailleuses'.²⁸ Au cours de l'après-midi, un soldat qui ignorait tout de la bataille aérienne du matin raconta que: 'Nos chasseurs étaient repartis après avoir secondé l'attaque et quelques avions d'observation firent leur apparition; ils furent attaqués et dispersés par une grande formation allemande; quatre de nos aviateurs s'abattirent près du carrefour de Dury. Par la suite, l'ennemi acquit la maîtrise complète de l'air; il volait bas et mitraillait les routes et les zones avancées.'²⁹

Ce n'est que le soir qu'une patrouille de la 64^e Escadrille commença à restaurer l'équilibre lorsqu'elle surprit un bataillon d'infanterie ennemi en formation serrée, sur la route de Palluel-Oisy-le Verger. Les Camels descendirent à trois cents pieds

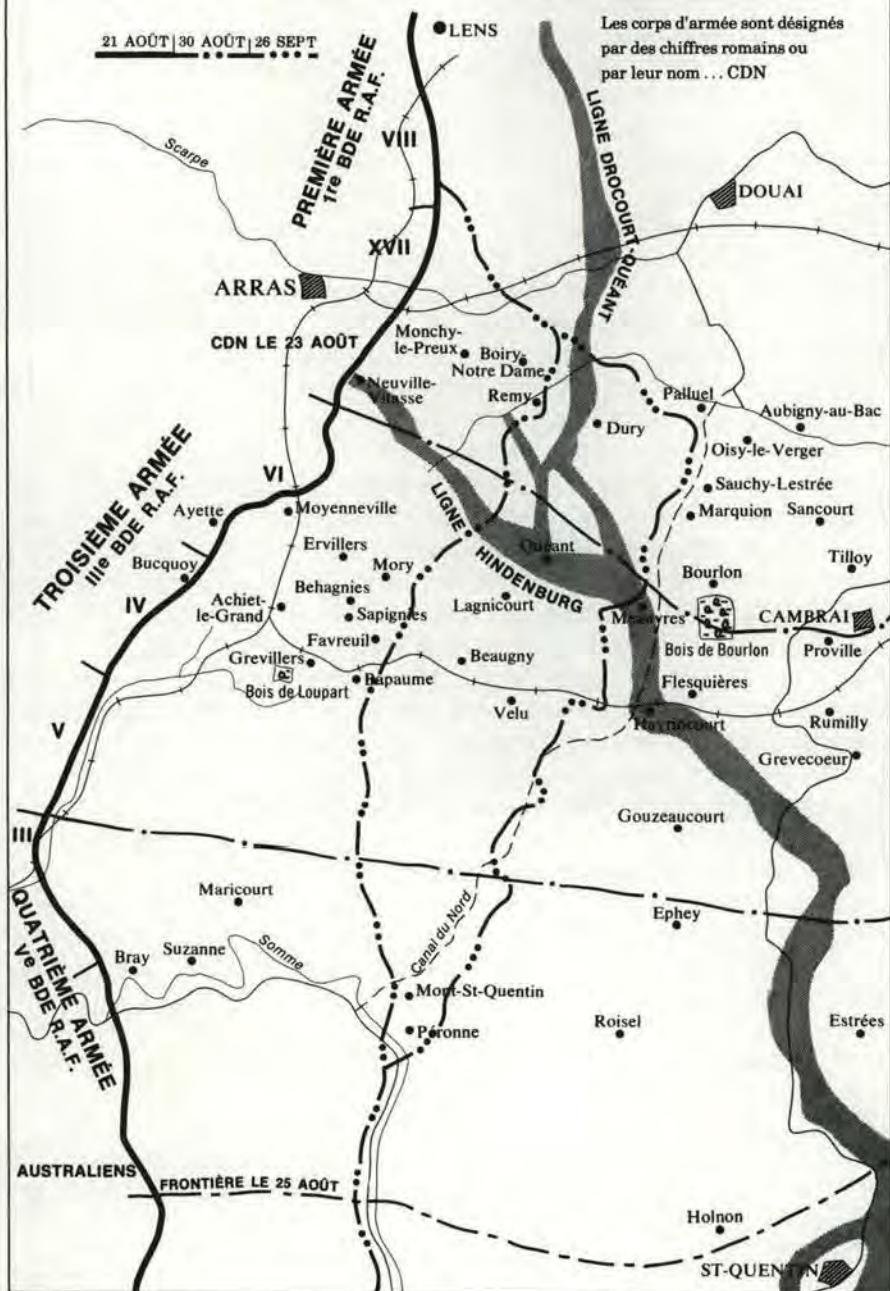
* Le 31 août, les Allemands avaient 828 Fokker D-VII et 168 Pfalz D-XII en service sur le Front occidental. Voir Peter M. Grosz, 'First at the Front - Fokker D-VII or Pfalz XII?', *Cross & Cockade Journal*, IV (hiver 1963), 352.

LES BATAILLES AU SUD DE LA SCARPE 21 AOÛT - 26 SEPTEMBRE 1918

MILLES 10 5 0 10 MILLES

21 AOÛT | 30 AOÛT | 26 SEPT

Les corps d'armée sont désignés par des chiffres romains ou par leur nom ... CDN



et lancèrent 28 bombes et quelque 350 balles de mitrailleuses, 'dispersant les troupes dans toutes les directions.' La quantité de munitions utilisée n'a pas été considérable, parce que les Britanniques devaient, nul doute, garder un œil inquiet ouvert pour guetter la réapparition possible des *Jagdgeschwadern*.³⁰

Tôt le lendemain matin, les deux brigades de tête de la 4^e Division canadienne reprirent leur avance, au moment où le Corps d'armée canadien se mit en train d'emporter les hauteurs dominant le Canal du Nord et d'établir des têtes de pont sur la rive opposée. Un appareil de la 5^e Escadrille fit une reconnaissance du front à trois cents pieds d'altitude et signala qu'il ne restait plus d'Allemands à l'ouest du canal. Le lieutenant W.F.R. Robinson, de Round Hill (N.-É.), appartenant à la 8^e Escadrille, menant une patrouille de contact de deux heures en compagnie des blindés, réussit à mitrailler l'ennemi d'une hauteur de cinquante pieds, sans rencontrer d'opposition aérienne. C.F. Galbraith et A.T. Sprangle, de la 5^e Escadrille, comme beaucoup de leurs compagnons, 'lancèrent un grand nombre d'appels de zone contre des batteries ennemis. Ils firent aussi des appels GF (cibles mobiles) contre l'infanterie et l'artillerie, avec assez de succès.'³¹

Le 4 septembre, cependant, les aviateurs allemands surprisent deux autres fois les Britanniques hors d'équilibre. Les bombardiers de jour de la IX^e Brigade reçurent l'ordre d'attaquer les gares de chemin de fer de Douai, de Denain et de Cambrai, escortés par la 32^e Escadrille (SE5a) et la 62^e Escadrille (Bristol Fighters). Ils rencontrèrent une grande formation de chasseurs ennemis et perdirent sept de leurs propres appareils – parmi les victimes se trouvaient le capitaine J.H.L.W. Flynn, de Waterloo (Ont.) et le sous-lieutenant F.C. Pacey, de Shelburne (Ont.), de la 32^e Escadrille et le lieutenant W.K. Swayze, de Lindsay (Ont.),* ainsi que le sous-lieutenant W.E. Hall, de Foxwarren (Man.), de la 62^e Escadrille – contre la destruction revendiquée de neuf appareils ennemis. En réalité, les Allemands ne perdirent qu'un ou deux avions. Plus tard ce jour-là, la 70^e Escadrille (Sopwith Camels) détachée temporairement de la II^e Brigade, rencontra une formation d'une trentaine de Fokkers au-dessus du front de la Première Armée et perdit huit appareils, dont trois montés par des Canadiens, le capitaine J.H. Forman, de Kirkfield (Ont.) et les lieutenants J.L. Gower, de Toronto et R. McPhee, de Vancouver-Sud,[†] qui furent tous faits prisonniers.³²

Le moral des équipages semble être resté élevé, mais il n'était pas possible de maintenir sans interruption l'élan du dernier mois, ni sur terre, ni dans les airs. Le 5 septembre 1918, un mémoire important du QG vint ralentir l'activité des escadrilles de chasse:

1 Les armées ont reçu l'ordre de presser l'ennemi à l'aide d'avant-gardes, en vue de pénétrer dans ses avant-postes et ses arrière-gardes et de vérifier son dispositif, sans

* Les pilotes canadiens restant dans la 32^e Escadrille, après le 4 septembre, étaient: A.V. Campbell, de Toronto, H.R. Carson, de Calgary, C.F. Cawley, de St. George (N.-B.) (prisonnier de guerre le 27 septembre 1918), R.E.L. MacBean, de Danville (Québec), E.C. Spicer, de Spencer Island (N.-É.) et C.W. Thomas, de Kingsville (Ont.).

† Voici le nom des autres Canadiens qui ont fait partie de la 70^e Escadrille: E.A. Copp, de Sackville (N.-B.), K.B. Watson, de Malton (Ont.) et J.S. Wilson, d'Edmonton (prisonnier de guerre le 29 septembre 1918).

entreprendre, pour le moment, des opérations délibérées de grande envergure. Autant que possible, il faut faire reposer nos troupes et conserver nos ressources.

- 2 L'OGC désire que les commandants de brigade en fassent autant dans le cas de la RAF qui, depuis bien des mois, travaille sous forte pression. Si l'ennemi adopte une ligne de conduite agressive dans les airs,* il faudra, bien entendu, poursuivre une offensive vigoureuse mais, s'il reste à distance derrière ses lignes, on cherchera moins activement à repérer et à détruire ses appareils, tout en restreignant les patrouilles offensives à contenir son artillerie et ses avions de reconnaissance et en permettant aux nôtres d'accomplir leur travail.
- 3 Pour appliquer les plans suivants, l'OGC désire que les commandants de brigade réduisent chaque jour au minimum le nombre des escadrilles de chasse évoluant au-dessus des lignes et exemptent définitivement chaque escadrille de ce travail pendant une journée ou plus à la fois, qu'elles réservent à l'exercice.³³

Il restait bien des choses à faire aux appareils de bombardement et de reconnaissance de chasse ainsi qu'aux avions de corps d'armée. L'activité de la 20^e Escadrille (Bristol Fighters) de la 11^e Brigade, durant les trois jours suivants, en est un exemple. Le jour où le mémoire précité parut, une patrouille offensive à haute altitude, sous la conduite du capitaine H.P. Lale, Anglais enrôlé à Calgary, accompagné du sous-lieutenant H.L. Edwards, de Smiths Falls (Ont.), à titre d'observateur, fut surprise par onze Fokkers biplans qui surgirent d'un nuage à mille pieds au-dessus d'eux. Lale se tourna contre l'ennemi et son observateur attaqua l'appareil de tête à l'aide de son fusil-mitrailleur Lewis. À la troisième rafale, l'avion ennemi 'éclata dans l'air et perdit des pièces en tombant.' Dans l'entre-temps, le reste des Brisfits furent pris à partie de l'arrière et, au cours de la mêlée, ils abatirent définitivement un autre Fokker qui laissa 'derrière lui une traînée de fumée'; un troisième appareil attaqué par l'observateur d'un avion piloté par le sous-lieutenant A.B.D. Campbell, de Macleod (Alb.), 'piqua à la verticale, puis en vrille. Impossible de le suivre jusqu'au sol.'³⁴

Le lendemain, Lale, à la tête d'une formation de neuf appareils, alla bombarder Roisel, puis continua sa course vers le nord jusqu'à ce qu'il rencontre un groupe de sept Fokkers, juste au sud-est de Cambrai. Les Brisfits abattirent de façon certaine un appareil ennemi, et peut-être un deuxième, puis remirent le cap vers le sud; ils aperçurent une formation de DH4, de Sopwith Dolphins et de SE5a, se dirigeant à quelque deux mille pieds au-dessous, vers Saint-Quentin. Comme ils les rejoignirent, les Brisfits aperçurent trente à quarante Fokkers qui piquaient sur les Dolphins. Un Allemand passa à moins de trente verges en avant de l'appareil du capitaine Lale; celui-ci le cribla 'd'une cinquantaine de balles et l'abattit en flammes.' Pendant ce temps, Edwards, dans la cabine arrière, déclenchaît son fusil-mitrailleur Lewis jumelé contre un autre appareil ennemi, à une quarantaine de verges, sur la gauche. 'Cet appareil ennemi commença à vriller, puis sembla

* Possibilité peu vraisemblable, compte tenu de la situation logistique de l'Aviation allemande. L'as allemand, Friedrich Noltenius écrit dans son journal, ce jour-là, que: 'Par suite de la pénurie d'essence, nous ne décollons plus qu'une fois par jour, le soir.' 'War Diary of Friedrich Noltenius,' *Cross & Cockade Journal*, VII (hiver 1966), 329.

être repris en main, mais éclata en flammes quelques secondes après.³⁵ Les mitrailleuses de la 20^e Escadrille eurent raison de trois autres avions allemands et le sous-lieutenant D.M. Calderwood, de Minto (Man.), accompagnant Campbell au poste d'observateur, en 'désenpara un autre.'^{*} Le 7, pour la troisième journée consécutive, Lale et Edwards remportèrent au moins une victoire. En patrouille au nord de Saint-Quentin, ils surprisent sept Fokkers, à quatre mille pieds au-dessous d'eux et Lale piqua sur eux et 'lança une bonne rafale' contre un avion qui s'écrasa par la suite; il ouvrit le feu sur un deuxième, mais la bande-chageur de sa mitrailleuse Vickers se brisa, ce qui permit à l'ennemi de s'échapper. Les autres appareils ennemis 's'enfuirent vers l'est, avant que le reste de la formation ne puisse les atteindre.'³⁶ Les Bristol Fighters semblaient éprouver moins de difficulté contre le Fokker D-VII que tous les autres chasseurs monoplaces britanniques et la 20^e Escadrille en particulier remporta des succès considérables au cours de septembre.³⁷

Les aviations britannique et allemande réduisirent leur activité jusqu'au milieu de septembre; les conditions atmosphériques étaient ordinaires et l'attaque américaine vers le sud, à Saint-Mihiel, soulagea grandement, pendant quelque temps, la pression exercée sur le front britannique. Seuls les trois premiers pilotes de chasse britanniques qui œuvraient encore sur le Front occidental – le Sud-Africain Beau-champ-Proctor, de la 84^e Escadrille, Raymond Collishaw, commandant la 203^e Escadrille et Donald MacLaren, alors chef de section dans la 46^e Escadrille† – purent enregistrer un certain nombre de victoires au cours de la deuxième moitié du mois. Collishaw revendiqua deux Fokkers D-VII au-dessus du bois de Bourlon, le 24, et deux autres, au-dessus de Lieu Saint-Amand, le 26, tandis que MacLaren reçut le crédit de son deuxième D-VII, le 15; il participa à deux autres abattages, le 16, descendit un autre avion, le 26 et fit son avant-dernière victime, le 29 septembre, pour un total de 47 victoires déclarées en 201 jours de service au sein d'une escadrille combattante.³⁸

Au cours de leurs attaques au sud de Lens, les Troisième et Quatrième Armées avaient alors capturé 53 000 prisonniers et 470 canons. Après dix jours de repos relatif, on lança, entre Gauzeaucourt et Holnon, un autre assaut destiné à ramener l'aile sud des armées britanniques victorieuses contre les défenses principales de la ligne Hindenburg. La visibilité était pauvre et on ne put guère voler au moment du déclenchement de l'attaque, le 18 septembre. Cependant, tout se déroula régulièrement et on s'empara de 11 750 autres prisonniers et de 100 autres canons, les 18 et 19 septembre.³⁹

Dans les airs, les Allemands apparurent de nouveau en force le 20 et une bagarre furieuse éclata au-dessus du front de la Quatrième Armée, entre vingt D-VII d'un côté et sept Brisfits de la 20^e Escadrille et sept SE5a de la 84^e Escadrille,

* Campbell fut fait prisonnier le 15 septembre 1918. Les autres Canadiens faisant partie de la 20^e Escadrille étaient: H.E. Johnston, de Winnipeg, S.A. Mowat, de Vancouver et W.M. Thomson, de Toronto.

† Les autres pilotes canadiens faisant partie de la 46^e Escadrille étaient: G.E. Dowler, de Calgary (tué au combat le 10 novembre 1918), R.K. McConnell, de Victoria, R.F. McRae, de Niagara Falls (Ont.), H.C. Saunders, de Kingston (Ont.) (tué au combat le 18 septembre 1918), L.L. Saunders, de Brantford (Ont.) (tué au combat le 4 octobre 1918), J.K. Shook, de Tioga (Ont.) (prisonnier de guerre le 2 octobre 1918) et E.R. Watt, d'Edmonton.

de l'autre. Cette rencontre dura une demi-heure et se déplaça de 14 000 à 1 500 pieds. Nos pilotes revendiquèrent la destruction de huit avions ennemis et perdirent deux machines. Un seul Canadien, D.M. Calderwood, était à bord des Brisfits, à cette occasion, et il fut parmi les tués; toutefois, une section de SE5a, sous les ordres du capitaine C.F. Falkenberg, de Québec, revendiqua la destruction de deux Fokkers.* À un moment du combat, rapporte Falkenberg, un certain nombre d'appareils ennemis qui jouissaient de l'avantage assuré de l'altitude 'eurent peur de descendre,' ce qui laisse croire que les participants allemands à ces combats étaient plus que jamais choisis parmi un petit noyau de pilotes vétérans, tandis qu'on éloignait les remplaçants le plus longtemps possible du combat.³⁸

À la suite de cette rencontre et d'engagements antérieurs, la III^e Brigade reçut, le 22 septembre, l'instruction suivante: 'les patrouilles offensives comprendront normalement deux escadrilles de chasse ou plus ... la patrouille comptera une escadrille de SE5 ou de Dolphins[†] au-dessus, et une escadrille de Camels ou plus au-dessous.' Cette modification de la doctrine tactique n'arrivait pas trop tôt. Cependant, le total croissant des pertes des Britanniques n'avait pas sensiblement réduit leur suprématie générale de l'air. La grande majorité des patrouilles de reconnaissance, de repérage d'artillerie et de bombardement accomplit sa besogne sans autre opposition que le tir au sol. À titre d'exemple, les lieutenants J.P. McClelland (pilote), d'Arthur (Ont.) et J.W.G. Clark (observateur),[‡] de Toronto, tous deux de la 13^e Escadrille, s'étaient acquis une réputation d'experts dans leur entreprise peu spectaculaire; le 20 septembre, ils dirigèrent un barrage d'artillerie très lourd qui dura quelque quatre heures. Les pièces qu'ils orientèrent 'détruisirent complètement' deux batteries ennemis et ils firent battre un certain nombre d'autres emplacements de canons sans opposition de la part de l'aviation ennemie, tandis que, le lendemain, ils dirigèrent un autre barrage de quatre heures en signalant que 'l'activité aérienne ennemie a été légère.'³⁹

La coopération avec l'artillerie, qui s'était développée presque totalement par réaction aux conditions de la guerre statique et dont on venait d'uniformiser les méthodes en 1917, connut des changements profonds au cours des combats plus fluides de 1918. Pendant une bonne partie de cette période, l'officier d'état-major de contre-batterie du Corps d'armée canadien était le lieutenant-colonel A.G.L. McNaughton. Son travail, suivi par celui du lieutenant-colonel H.D.G. Crerar, fut certes novateur et il témoigne de l'importance du rôle de la RAF. Un rapport d'après-guerre, portant la signature de Crerar, explique les méthodes du bureau contre-batterie et souligne la contribution essentielle de la puissance aérienne aux opérations mobiles. D'après ce document, le bureau de contre-batterie, qui s'occu-

* Les autres pilotes canadiens faisant partie de la 85^e Escadrille, le 20 septembre, étaient: D. Carruthers, de Kingston (Ont.) et J.A. Jackson, de Toronto.

† Les premiers Sopwith Dolphin 5F1 arrivèrent au sein des escadrilles du Front occidental, en janvier 1918, pour remplacer les Camels. Un peu plus rapide que le Camel, cet appareil n'était pas à la hauteur du Fokker D-VII en fait de rapidité, de vitesse ascensionnelle, ou de plafond.

‡ Clark, qui devait mériter la DFC en octobre, en était à sa deuxième période de service. Durant la Deuxième Guerre mondiale, il sera directeur des Relations publiques du CARC. D'autre part, McClelland venait de se présenter sur le Front occidental. Son arrivée le 12 août à la 13^e Escadrille fut le prélude de sa première affectation opérationnelle.

pait des appels - 'N' ('canons en batterie à ...'), 'NF' ('canons tirant en batterie à ...'), 'WPNF' ('nombreuses batteries en activité à ...') et 'GF' ('cible mobile à ...') - transmis des avions de reconnaissance et de repérage par la voie du poste de radio central voisin, 'gagnait en importance' en tant que centre de renseignements, une fois que la guerre mobile succéda à la guerre de position des trois dernières années.* Les photographies aériennes, les rapports écrits largués par les appareils de patrouille de contact, les messages radio de leurs propres avions d'artillerie et les télégrammes interceptés chez l'ennemi, les rapports de repérage par le son et des observateurs terrestres étaient tous acheminés vers le bureau de contre-batterie, de sorte que: 'Durant une bataille, il a fallu maintenir constamment en service au bureau de contre-batterie, un officier dont la seule responsabilité était de recevoir les renseignements et, au besoin, de les retransmettre au quartier général des formations qui pouvaient en profiter.'⁴⁰ Il est clair, d'après le rapport de Crerar que, parmi les diverses sources de renseignements communiquant avec le bureau de contre-batterie et avec le quartier général des formations, celles que les escadrilles de corps d'armée fournissaient étaient les plus valables et généralement les plus sûres en situation de guerre mobile.

Au cours des derniers mois du conflit, les Canadiens avaient également trouvé un moyen d'utiliser les escadrilles de bombardement tactique de jour, de l'escadre d'armée appropriée, sous la direction du bureau de contre-batterie:

D'importantes cibles telles que les grandes formations d'infanterie et d'artillerie ennemis en mouvement, les convois de transport motorisé qui voyageaient à une distance dépassant la portée efficace de l'artillerie ou qui, en raison de leur extrême importance exigeaient un bombardement très intense, étaient pris à partie par les escadrilles de bombardement d'armée en réponse à des appels 'LL' ('toutes les batteries disponibles doivent ouvrir le feu (attaque soudaine ou cible très favorable)') ou 'GF' transmis par le bureau de contre-batterie ... Une liaison étroite entre les escadrilles de bombardement et le bureau de contre-batterie durant la bataille est considérée comme étant de la plus haute importance.⁴¹

Cette méthode ne s'appliquait pas aux bombardiers de nuit, mais leurs rapports font voir qu'ils ont accompli de la bonne besogne, eux aussi. Dans la nuit du 20 au 21 septembre, huit FE2b, de la 83^e Escadrille, bombardèrent l'aérodrome de Bazuel, larguant six bombes de 230 liv., huit de 112 liv., deux de 40 liv. et cinquante-trois de 25 liv., d'une altitude de 4 000 pieds. La visibilité était mauvaise et ils ne causèrent guère de dommages, mais la seule opposition qu'ils rencontrèrent vint du tir antiavions au-dessus de Cambrai et de Le Cateau. Les autres appareils de l'escadrille effectuèrent des missions de reconnaissance, cette nuit-là, et l'un d'entre eux, monté par le major D.A. McRae, d'Aylesbury (Sask.), fut abattu par un projectile venant du sol qui transperça son réservoir à essence. Un

* 'L'appel "NF" ... constitue très souvent la seule source fiable de renseignements et la neutralisation efficace du tir des pièces d'artillerie ennemis à des moments critiques peut dépendre du travail des escadrilles de corps d'armée' écrit le lieut.-col. H.D.G. Crerar dans son rapport d'après-guerre sur 'l'Organisation et les méthodes du bureau de contre-batterie, Corps de l'artillerie canadienne,' 25 janvier 1919, SHist 72/13.

deuxième, piloté par le capitaine G.E. Race, de Montréal,* n'observa aucun mouvement de troupes ou de transports et rentra à sa base après une patrouille de trois heures, n'ayant rien fait de plus violent que de tirer quelques trois cents balles d'armes portatives sur des projecteurs et des mitrailleuses au sol.⁴²

La nuit suivante, un FE2b, de la 102^e Escadrille, monté par le lieutenant G.L. Shephard, de Kingston (Ont.), scruta les routes et les voies ferrées, dans le voisinage de Cambrai, pour y découvrir des mouvements de troupes ou de transports ennemis; il ne vit qu'un seul train, sur la ligne à l'est de Sancourt, qui filait vers Cambrai. Il largua deux bombes de 112 liv. et six de 25 liv., mais les 'projecteurs empêchèrent d'observer les résultats.' Un deuxième appareil, à bord duquel le sous-lieutenant E.J. Clark, de Montréal, était observateur, patrouilla le secteur situé entre Gauzeaucourt et Cambrai et signala que 'toutes les routes observées de près semblaient désertes,' mais au-dessus de Rumilly, pris à partie par des mitrailleuses au sol, il fut 'touché en plusieurs endroits.'⁴³

Les incursions massives de chasseurs allemands, déjà peu fréquentes, se firent plus rares à mesure que les Britanniques vaquaient à leurs tâches multiples, en appui de leurs forces terrestres. 'Je retournai en France en septembre,' raconte le capitaine R.T.C. Hoidge, qui fut affecté à le 1^{re} Escadrille,[†] IX^e Brigade, le 25 septembre; '... il n'y avait pas beaucoup de Boches dans le ciel; ils étaient plutôt rares.' Hoidge, un Torontois, avait passé dix mois à la 56^e Escadrille, aux jours désespérés de 1917; il était bien placé pour faire la comparaison. Son jugement est confirmé par l'expérience de Josef Raesch, pilote de la *Jasta 43*, descendu le 25 juillet en parachute, à l'intérieur des lignes allemandes. Après deux semaines de congé, Raesch retourna à son escadrille, mais on ne put lui fournir un appareil que le 3 septembre et, le 5, la ration de carburant de l'escadrille fut coupée à deux mille litres de benzine par mois. 'La situation empire tout le temps,' écrit-il. Les Britanniques l'emportent sur nous, non seulement en nombre, mais aussi en fait de tactique et d'organisation.'⁴⁴

Ludendorff étant repoussé tout le long du front contre ses lignes de défenses préparées, les Britanniques déclenchèrent des assauts simultanés sur les lignes Wotan et Hindenburg, le 27 septembre. La Deuxième Armée, de concert avec les Belges, attaqua depuis Saint-Eloi, au nord de Dixmude; les Première, Troisième et Quatrième Armées gagnèrent la ligne de Saint-Quentin-Cambrai. L'attaque du côté sud couvrait un front plus vaste et fit face à des obstacles plus solides, mais elle offrait aussi des possibilités plus décisives, car une avance d'une vingtaine de milles en un endroit amènerait les Britanniques à l'extrême ouest des Ardennes et diviserait pratiquement en deux les armées allemandes du Front occidental. Ce fut donc dans le secteur du Canal du Nord de la ligne Hindenburg que l'attaque fut poussée et repoussée avec le plus de détermination.

De longs passages du Canal du Nord, en construction à la déclaration de la guerre, étaient encore à sec. En réalité, il s'agissait plutôt d'un large fossé que d'un

* Les autres Canadiens faisant partie de la 21^e Escadrille, le 21 septembre, étaient: K. de W. Cleveland, de Kingston (N.-É.), N.S. Jones, de Toronto et C.S. Stonehouse, de Wallaceburg (Ont.).

† Les autres Canadiens déjà à l'escadrille à son arrivée, étaient: L.H. Phinney, de Winnipeg et F.M. Squires, de Toronto.

canal. Il mesurait de trente-six à cinquante pieds de largeur au fond et douze pieds de profondeur; les Allemands avaient renforcé ses possibilités défensives en coupant la rive est en un mur vertical de quelque neuf pieds, aux endroits qui se prêtaient le mieux à l'attaque. Les deux rives furent parsemées de points de résistance en béton et d'abris profonds; toute cette structure formait le centre d'une ligne de défense d'environ cinq milles de profondeur. Pour livrer l'assaut, la RAF fournit aux trois armées en cause plus d'un millier d'avions répartis dans les escadrilles des I^e, III^e, V^e et IX^e Brigades.⁴⁵

La bataille éclata le long d'un front de treize milles, situé entre Saunchy Lestrée et Gauzeaucourt; c'était encore le Corps d'armée canadien qui servait de fer de lance à l'attaque. La 8^e Escadrille, toujours affectée à l'appui des blindés, aux patrouilles de contact et à l'observation d'artillerie, secondait les Canadiens. Un appareil monté par le lieutenant S.B. Trites, de Salisbury (N.-B.), était dans les airs à 0600 heures, mais il dut rentrer à 0640, son réservoir d'essence étant percé d'une balle. On changea le réservoir et Trites était reparti en moins d'une demi-heure, avec mission de bombarder les tranchées ennemis, de noter les endroits où il n'était pas en proie au tir du sol et d'enregistrer l'intensité du barrage progressif de l'artillerie qui précédait l'assaut de l'infanterie. Il signala 'des prisonniers qui revenaient le long de la route en direction sud-ouest, mais aucune trace d'avions ennemis.' Avant le retour de Trites, le lieutenant W. Spriggs, de Port Williams (N.-É.), était rendu au-dessus du front, bombardant et mitraillant les troupes et les transports ennemis et signalant la position des blindés, les pertes, ainsi que la présence de l'infanterie britannique dans le bois de Bourlon, à 1100 heures.⁴⁶

La 73^e Escadrille, sous les ordres du capitaine W.H. Hubbard, de Toronto, qui ajouta une agrafe à sa DFC pour son travail de la journée, fit voir la façon complète dont elle avait maîtrisé son rôle de destruction des canons antichars. En novembre 1917, au cours de la première bataille de Cambrai, les blindés 'avaient subi de lourdes pertes' sous le feu des canons antichars, en batterie derrière la crête de Flesquières. Dix mois plus tard, les blindés attaquaient de nouveau sur le même terrain et les Sopwith Camels gardaient la crête sous une observation étroite et constante. Les pertes furent minimes. Hubbard seul, volant à une altitude d'à peine deux cents pieds, 's'en prit à un bon nombre de canons antichars qu'il réduisit au silence,' et on ne pourrait compter toutes les fois que les artilleurs allemands furent chassés de leurs pièces et empêchés de s'en servir jusqu'à ce que les blindés viennent les capturer. On peut juger de leur succès si l'on sait que, sur les seize blindés Modèle IV qui accompagnaient le Corps d'armée canadien, quinze réussirent à franchir le Canal du Nord, près de Mœuvres, et que seulement trois furent mis par la suite hors de combat au cours de la journée, l'un par une mine et deux autres par l'artillerie.⁴⁷

Sur le front de la Première Armée, cinq escadrilles étaient alors affectées exclusivement à l'appui terrestre, sous le commandement du major Smythies; la 40^e Escadrille était venue se joindre aux 54^e, 64^e et 209^e Escadrilles composant l'ancienne formation et la 203^e avait remplacé la 208^e Escadrille. Elles avaient pour principal objectif les passages des canaux de la Sensée et de l'Escaut; elles aperçurent 'bien des fois sur les ponts de grandes concentrations de troupes, de transports mécaniques et hippomobiles; elles les prirent sévèrement à partie de leurs

balles de fusils-mitrailleurs et de bombes de 25 liv. Elles obtinrent un bon nombre de coups directs et elles observèrent quantité de victimes.⁴⁸ Durant la journée, les cinq escadrilles larguèrent sept cents bombes et tirèrent 26 000 balles.

Plus au sud, seule la 201^e Escadrille fut affectée exclusivement à l'appui terrestre, au sein de la 111^e Brigade. On n'avait pas fixé d'objectifs tactiques particuliers, mais on leur avait dit de choisir des cibles d'occasion lorsqu'ils ne répondaient pas à des appels radio précis venant du Bureau central d'information. Le lieutenant W.A.W. Carter, de Fredericton,* trouva que: 'la fumée du barrage répandait un brouillard épais au-dessus des objectifs terrestres; alors il tourna et suivit la progression de nos fantassins et de nos blindés, aidant l'infanterie aux endroits où elle était retenue; il lança alors des rafales sur les emplacements de mitrailleuses et les tranchées, à très basse altitude. Il largua également des bombes sur les emplacements de mitrailleuses qui offraient une résistance particulièrement ferme à notre avance, puis il vit notre infanterie s'emparer de ce point. Il tira le reste de ses munitions dans les tranchées faisant face à nos blindés.'⁴⁹ Le lieutenant Carter essuya fréquemment le tir nourri des mitrailleuses et des armes portatives au sol et une balle finit par rompre sa canalisation d'essence. Il s'écrasa en plein milieu du barrage de l'artillerie britannique, mais s'échappa sain et sauf des débris de son Camel et partit en courant vers l'ouest jusqu'à ce qu'il bute sur un fantassin britannique blessé. Carter le transporta jusqu'à ce qu'il rencontre deux prisonniers allemands non escortés, à qui il enjoignit de ramener le blessé dans les lignes britanniques.⁵⁰

Le temps se couvrit durant la nuit, mais les escadrilles de bombardement de nuit étaient sorties plus tôt. Avant l'aube, la pluie et les nuages bas interdirent toute envolée et ce ne fut que dans l'après-midi du lendemain que la RAF put reprendre l'air. Les attaques en rase-mottes sur le front de la Première Armée furent réservées aux trois escadrilles de Sopwith Camels – les 54^e, 203^e et 209^e – car l'après-midi du 28, les escadrilles de SE5a furent détournées vers les patrouilles offensives, avec l'ordre d'accorder une attention spéciale aux ballons d'observation ennemis. Étant donné que l'Aviation allemande se tenait à l'écart, ces patrouilles se déroulaient sans encombre. Les Camels, d'autre part, s'en donnaient à cœur joie en attaquant les troupes et les transports, dans le voisinage des passages du canal, notamment 'une grande colonne' que les pilotes de la 209^e Escadrille repérèrent sur la route de Cambrai-Le Cateau. 'Les pilotes concentreront leur attaque sur cette colonne, à basse altitude, larguant trente-six bombes et tirant des milliers de balles de mitrailleuses, ce qui eut pour résultat de jeter la confusion parmi ces troupes.'⁵¹

Le mauvais temps revint interdire le ciel, le 29 – et même jusqu'au 1^{er} octobre – mais on n'avait plus guère besoin d'appui aérien. Le 28 septembre, le prince héritier Rupprecht nota que 'les troupes (allemandes) ne peuvent plus soutenir une attaque sérieuse,' et les chefs de parti du Reichstag apprirent que la guerre était perdue et 'que chaque période de vingt-quatre heures ne peut qu'empirer la

* Les autres Canadiens faisant partie de la 201^e Escadrille, le 27 septembre 1918, étaient: J.M. MacKay, de Vancouver, C.M.K. Morrison, de Wapella (Sask.), E.F. Nicholson, de Morganston (Ont.) et F.T.S. Sehl, de Victoria.

situation.' Ludendorff envoya un message disant qu'il fallait faire immédiatement une offre de paix. Même au moment où le chef de l'État-major du *Kaiser* admettait la défaite, le 61^e Régiment d'infanterie, en ligne juste au nord de Cambrai, remarque qu'il 'existe peu d'abris. Il importe de se tasser rapidement et d'être vu le moins possible, car de nombreux appareils ennemis tirent sur toutes les unités qui s'exposent.' Le 176^e Régiment d'infanterie, montant vers Eswars livrer une contre-attaque locale, relate que 'les bombardements ennemis nous ont causé la perte, en cours de route, de 25 des quelques hommes qui restaient au régiment.' Le lendemain, le 119^e Régiment de réserve, tentant de conserver Tilloy, observe amèrement que 'durant toute la journée, les avions ennemis cabriolaient au-dessus des positions sans rencontrer de résistance.'⁵²

La victoire serait une histoire monotone s'il ne fallait compter que sur les résumés des travaux produits chaque jour par les brigades de la RAF. Dans le vocabulaire restreint des rapports militaires, ces documents répètent, jour après jour, la même rengaine: les appareils de la RAF bombardent et mitraillent les forces terrestres ennemis, renversant les transports, immobilisant l'artillerie, dispersant l'infanterie et signalant la progression impitoyable de leur front. Pourtant, aux yeux de chaque aviateur, les signes de la victoire étaient très réjouissants. Le 1^{er} octobre, Carl Falkenburg, à la tête d'une patrouille de la 84^e Escadrille au-dessus du front de la Quatrième Armée, aperçut 'notre infanterie et nos blindés montant vers Estrées ainsi que plusieurs centaines d'ennemis courant en avant d'eux; il piqua donc, suivi de sa section, sur ces troupes ennemis, au moment où elles arrivaient à découvert, leur infligeant de lourdes pertes.' Les phrases mesurées du communiqué officiel de la RAF racontant le travail de Falkenburg contrastent avec la désorganisation et le chaos qui affligeaient alors les forces terrestres allemandes.⁵³

Le 5 octobre 1918, au sud, la ligne britannique approchait les banlieues de Montbrehain et de Ponchaux; la Troisième Armée était à Crèvecœur et à Proville, et la Première Armée dépassait Tilloy, de sorte que la ville de Cambrai était désormais menacée de deux côtés. La RAF signala que 'tous les aérodromes ennemis à l'ouest du chemin de fer de Saint-Quentin-Busigny-Le Cateau étaient évacués et les grands stockages de munitions de Fresnoy-le-Grand et de Brancourt-le-Grand étaient vides.'⁵⁴ Au nord, où l'attaque de la Deuxième Armée, en face d'Ypres, avait rencontré une plus faible résistance, les Britanniques s'étaient emparés de Dadizeele, occupaient la ligne d'embranchement de Gheluwe ainsi que de Comines et d'Armentières, le 3 octobre. Les allemands, qui s'étaient déjà retirés du saillant de Lys, emporté à si grand prix en avril, se retrouvaient désormais dans les premiers jalons d'un nouveau saillant beaucoup plus vaste, entre Ledeghem et d'Aubencheul, qui mesurait plus de quarante milles de largeur et qui s'approfondissait chaque jour.

Ils étaient aussi menacés, à l'échelle stratégique, à l'ouest de Verdun, où la Quatrième Armée française et la Première Armée américaine poussaient lentement vers le nord de chaque côté de la forêt de l'Argonne et étaient alors bien placées pour frapper contre la voie ferrée importante longeant le flanc sud-ouest des Ardennes, de Metz et de Thionville jusqu'à Mezières. Depuis le milieu de juillet, les armées allemandes du Front occidental avaient perdu près de 4 000 pièces d'artillerie, 25 000 mitrailleuses et plus d'un quart de million d'hommes

faits prisonniers, en plus des morts et des blessés. Le 8 octobre, les trois armées britanniques du sud reprirent l'offensive, pénétrant dans Cambrai le 9, atteignant Busigny le 10 et Le Cateau le 11.⁵⁵

Dans les airs, l'évolution tactique et technique se faisait rapidement, mais plutôt à la bonne franquette, ne rencontrant aucune opposition aérienne. Les SE5a de la 84^e Escadrille assumèrent des tâches de reconnaissance à basse altitude extrême, au cours d'une période de mauvais temps, au milieu du mois.

La ligne avançait très rapidement, les communications du front étaient mauvaises et le général Rawlinson n'était souvent pas sûr de la position de ses troupes avancées. Alors, la 84^e Escadrille effectuait une série d'attaques en rase-mottes contre l'armée en retraite, de sorte que les pilotes étaient devenus familiers avec la configuration du terrain sur lequel progressaient nos troupes. Vers le milieu d'octobre, survint une semaine de temps brumeux où ... la reconnaissance devint à peu près impossible. Quelqu'un eut l'idée de demander à la 84^e Escadrille d'essayer de localiser les positions avancées de nos troupes et celles de l'ennemi ... Voici la méthode qu'on utilisa: ... De Le Cateau, une demi-douzaine de routes rayonnaient vers l'est et franchissaient le front ennemi. En partant de Le Cateau, on pouvait voler le long de chaque route, à tour de rôle, vingt à trente pieds de distance, jusqu'à ce que l'un des pilotes aperçoive des troupes ennemis ou essuie le tir au sol. On retournait à Le Cateau, marquait sur la carte l'endroit où l'on avait aperçu les troupes ennemis, puis l'on repartait vers l'est le long d'une autre route. C'est ainsi qu'on explorait chaque route à son tour; grâce à ce manège, on obtint une demi-douzaine de points qui, une fois reliés ensemble, indiquaient à peu près le front ennemi.⁵⁶

D'après un historien allemand, les escadrilles d'appui rapproché de Camels découvrirent de nouvelles armes servant à harceler les Allemands en retraite: 'Les pilotes ennemis imaginaient de nouveaux modes de harcèlement. Les bombes et les mitrailleuses ne semblaient plus infliger assez de dégâts et ils inventèrent un nouvel instrument de destruction en joignant ensemble 20 à 30 grenades à main qui tombaient sur les troupes et provoquaient une terrible dévastation. J'ai été témoin d'une attaque menée par une formation aérienne ennemie contre une batterie en activité. Le commandant de la batterie reconnut immédiatement le danger et tenta de sauver ses pièces en les déplaçant, mais il était trop tard. Tous les servants et les chevaux furent anéantis.'⁵⁷

Même les escadrilles de corps d'armée commençaient à se montrer aventureuses dans leurs patrouilles d'artillerie; trouvant les tâches normales impossibles à remplir à cause de la brume et des nuages, à cinq cents pieds d'altitude, elles s'adonnaient à des rôles de mitraillage au sol. Après quelque temps, elles n'invoquaient même plus l'excuse de la mauvaise visibilité. Le 22 octobre, au cours d'une patrouille d'artillerie, un vieux RE8 bien lent, de la 16^e Escadrille, piloté par le capitaine H.L. Tracy, de Toronto, accompagné du capitaine J.E. Purslow, adresse inconnue, à titre d'observateur, aperçut un train de voyageurs de quarante voitures qui traversait Callenelle. En dépit d'un feu terrestre nourri, à une altitude de 1 500 pieds, ils mitraillèrent 'le train qui s'immobilisa. Ensuite, ils arrosèrent un détachement ennemi sur la route et lui infligèrent des pertes, tandis que le reste de l'infanterie adverse se précipitait à l'abri.' Ces interventions sor-

taient de l'ordinaire, mais n'étaient peut-être pas aussi inhabituelles que celle du lieutenant R.H. Schroeder, de New Westminster (C.-B.), au sein de la 4^e Escadrille; le 22 octobre, 'il volait en rase-mottes bien à l'avant de l'infanterie; forcé d'atterrir à Wasquelles (sic), qui venait d'être évacuée par l'ennemi deux heures auparavant, il fut le premier officier britannique à pénétrer dans Roubaix.'⁵⁸

Au cours de la deuxième moitié du mois, l'ennemi se repliait non seulement des secteurs subissant des attaques directes, mais aussi du vaste saillant qui s'était dessiné au centre et qui formait une zone de près de quarante milles carrés. L'infanterie allemande, dans la région de Catillon, face à la Quatrième Armée, à environ quatre milles au sud-est de Cambrai, remarque avec découragement que: 'Ces jours-là, les avions adverses participèrent avec une intensité particulière aux attaques contre l'infanterie allemande. Survolant le front à très basse altitude, ils tiraient sur les troupes allemandes cachées dans leurs positions et dans les trous d'obus, lançaient des bombes et même des grenades à main; ces attaques étaient particulièrement déprimantes, parce que nous n'apercevions aucun de nos appareils et nous ne pouvions plus compter sur leur aide ni sur leur appui.'⁵⁹ L'auteur, estafette du 413^e Régiment d'infanterie, fut lui-même en butte à l'attaque d'un avion britannique, peu après qu'il eut livré des ordres depuis le quartier général du régiment aux bataillons. 'Au début, j'ai cru que les coups qui pleuvaient autour de moi étaient des balles perdues, mais ayant aperçu l'avion ennemi retourner et tirer sur moi d'en face, je me rendis compte que ces balles perdues m'étaient destinées ... ce jeu dura pendant quelque temps. Quelle surabondance d'hommes et d'appareils l'ennemi doit-il posséder pour se permettre de chasser un seul homme du haut des airs.'⁶⁰

La 'surabondance' britannique en hommes et en appareils était désormais bien établie, mais les Allemands, avec leur Fokker D-VII, conservaient une suprématie technique qui compensait en partie leurs difficultés logistiques et leur manque grandissant de pilotes suffisamment formés. Souvent, les aviateurs britanniques donnaient plus qu'ils ne recevaient au combat. L'intervention de la 46^e Escadrille, le 26 septembre, en est un magnifique exemple: deux sections de Camels, dirigées par Donald MacLaren et comprenant A.M. Allan, de Toronto et R.F. McRae, de Niagara Falls (Ont.), rencontrèrent 22 Fokkers, près d'Havrincourt. MacLaren, au sein de la section inférieure, s'en prit immédiatement à la formation de Fokkers au-dessous et en abattit un. Surpassés en nombre et comptant quelques novices (Allan ne participait aux opérations que depuis le 5 septembre 1918), les appareils de la 46^e Escadrille l'emportèrent dans cet échange.⁶¹ Toutefois, d'ordinaire, ce sont les Allemands qui avaient le dessus et ce n'était pas seulement à cause du Fokker D-VII. En général, ils combattaient en grandes formations; étant donné que leurs apparitions étaient irrégulières, ils étaient en mesure d'obtenir un effet de surprise et une supériorité locale brève, mais décisive. Au mois d'août, la RAF avait perdu 215 appareils, soit le total mensuel le plus élevé de la guerre jusque-là. En septembre, ce nombre augmenta à 235; il tomba sensiblement à 164 en octobre, mais le rapport combats/pertes fut probablement au moins aussi élevé en septembre, car l'ennemi acceptait de moins en moins l'engagement.⁶²

Lorsqu'il choisissait de combattre, la supériorité technique ou numérique ne lui était guère utile contre les tactiques raffinées des pilotes de la RAF. Une fois, deux

Camels de la 65^e Escadrille, sous les ordres du capitaine J.L.M. White, d'Halifax, qui avait décroché une DFC plus tôt durant l'été, plongea sur une formation de quatorze éclaireurs ennemis; White en abattit deux, avant de s'échapper indemne avec son ailier. Au cours du mois, White effectua douze patrouilles offensives: le 14, l'une des sections rencontra onze D-VII au-dessus de Courtrai:

Il lança une rafale contre l'un d'entre eux à une distance de 20 pieds; l'appareil descendit en vrille, mais se redressa pour glisser vers l'est. Puis il en attaqua un autre qui suivait la queue d'un Camel et lui décocha une centaine de balles à mesure qu'il approchait, ses balles traceuses frappant le nez de l'appareil ennemi. Celui-ci tomba à la verticale, laissant échapper une épaisse fumée de son fuselage; il fut aperçu pour la dernière fois plongeant verticalement en flammes. Il s'en prit ensuite de l'arrière à un autre Fokker biplan; après lui avoir déclenché trois rafales, il vit l'appareil se renverser sur le dos, une partie du plan fixe replié sur lui. L'appareil ennemi se redressa et le capit. White l'arrosa d'une autre rafale pour l'envoyer au sol complètement désespoiré.⁶³

En novembre, White ajouta une agrafe à sa DFC et, en décembre, la Croix de guerre à ses autres décorations.

Cependant, les Britanniques ne disposaient toujours pas de l'avion dont les qualités égalaient celles du Fokker D-VII. Au mois d'octobre, cette machine commença à faire son apparition sur le Front occidental. Le Sopwith Snipe était un descendant direct du Sopwith Camel et du Dolphin. Il n'atteignait pas le plafond opérationnel ni la vitesse ascensionnelle du D-VII et il était légèrement plus lent en vol horizontal, mais il était aussi bien armé (mitrailleuses Vickers jumelées tirant à travers l'hélice), fournissait une plate-forme de tir aussi stable et pouvait accomplir des virages plus abrupts que le D-VII, avantage immense dans les mêlées enchevêtrées et entrelacées qui caractérisaient les engagements aériens de l'époque. Les 43^e, 208^e et 4^e (australiennes) Escadrilles furent les premières à être dotées du Snipe. Le 17 octobre 1918, un autre Snipe arriva en France, piloté par un homme qui valait à lui seul toute une escadrille.

Le major William George Barker, de Dauphin (Man.), était âgé de 23 ans, comptant deux victoires aériennes officiellement reconnues, pour chaque année de sa vie. Nous avons déjà raconté sa carrière dans des chapitres antérieurs du présent ouvrage. Après avoir servi à titre d'observateur et de pilote au sein du RFC, pendant un an et demi sur le Front occidental, en 1916 et en 1917, il avait commandé la 28^e Escadrille en Italie, durant presque une année, avant d'être ramené au R.-U. pour assumer le commandement d'une école de combat aérien, à Hounslow. Reconnaissant que la tactique de la guerre aérienne en France différait sensiblement de celle qu'il avait connue auparavant sur le Front occidental, et plus récemment en Italie, Barker demanda de suivre un cours de perfectionnement avant d'aller occuper son nouveau poste. On le détacha sans tarder à la 201^e Escadrille (Sopwith Camels) à La Targette, pendant dix jours.

Toutefois, durant son séjour au sein de la 201^e Escadrille, Barker n'aperçut aucun avion ennemi et lorsqu'il décolla, le 27 octobre, il prit la route du R.-U. pour aller assumer des fonctions non opérationnelles. Il lui sembla normal de jeter un dernier coup d'œil sur le front. Il grimpa à 21 000 pieds au-dessus de la forêt de

Mormal. Il aperçut un Rumpler biplace en mission de reconnaissance au-dessus des lignes; il se porta à l'attaque et déclencha un combat contre soixante Fokkers; cet exploit lui valut la Victoria Cross; il fut le troisième et dernier aviateur canadien à recevoir cette décoration, au cours de la Première Guerre mondiale.

Le tir de Barker disloqua le Rumpler dans les airs. Il se vit ensuite mitrailler par un Fokker biplan qui grimpait presque en ligne droite, à mille pieds sous lui. Blessé à la cuisse droite, Barker lança son Snipe en une vrille et se laissa tomber de deux mille pieds, pour se trouver au beau milieu de quinze autres D-VII. Il tira sur deux d'entre eux qui disparurent, puis il lança une rafale sur un troisième, à dix verges de distance, et y mit le feu. Les autres Fokkers bourdonnaient alors autour de lui, tirant de tous les angles; blessé à l'autre cuisse, il perdit connaissance et il entama une autre vrille, jusqu'à 15 000 pieds, avant de reprendre ses sens au milieu de la couche inférieure de la formation ennemie. Le Canadien s'installa derrière l'un de ces appareils et ouvrit le feu, tandis qu'un autre Fokker le prenait en queue. L'appareil de devant éclata en flammes, mais celui de l'arrière cribla son Snipe de coups; Barker fut de nouveau atteint d'une balle qui lui fracassa le coude gauche. De nouveau, il perdit connaissance et de nouveau il entama une vrille en semant son poursuivant immédiat. À 12 000 pieds, Barker revint à la vie pour se retrouver cette fois au milieu d'une troisième couche de chasseurs ennemis se précipitant sur lui de toutes les directions. Le fuselage de son Snipe criblé de balles et son moteur crachant de la fumée, Barker repéra un autre D-VII et piqua droit vers lui en déclenchant son tir. Le Fokker tomba en pièces et le Snipe subit d'autres avaries au moment où Barker s'élançait à travers ses opposants; des fragments de l'avion allemand déchirèrent les restes troués de sa cabine. Et pourtant le Snipe volait toujours et Barker, momentanément libéré, plongea à l'ouest vers les lignes britanniques, échappant chemin faisant à une quatrième formation ennemie. Il franchit les lignes à la hauteur des arbres et alla finalement s'écraser dans le réseau de barbelés qui protégeait l'emplacement d'un ballon britannique. Il venait d'ajouter quatre appareils à sa série de victoires. L'un des nombreux témoins de cet épisode spectaculaire - il le qualifia 'd'incident stimulant' - fut A.G.L. McNaughton, alors commandant du Corps canadien d'artillerie lourde qui en suivit le déroulement de son quartier général avancé, situé entre Bellevue et Valenciennes. La rencontre eut lieu sous les yeux de plusieurs milliers de soldats britanniques et canadiens, tapis dans leurs tranchées. 'Les cris rauques, ou plutôt les hurlements prolongés qui accueillirent le triomphe du chasseur britannique, se répercutèrent de l'autre côté des lignes; jamais, ils n'ont été égalés,' écrira McNaughton par la suite. Dix jours plus tard, de son lit d'hôpital à Rouen, Barker exultait: 'Parbleu! j'ai été un peu fou, mais quand même je leur ai donné une leçon. La seule chose qui me redonne courage c'est de me retourner et les voir descendre en flammes.'⁶⁴

Pendant que Barker se remettait de ses blessures à l'hôpital, la guerre tirait à sa fin. Pourtant, il allait se livrer d'autres combats sanglants; le 30 octobre, les Britanniques admirent avoir perdu 41 avions, tout en revendiquant la destruction d'un nombre record de 67 appareils allemands. Ces lourds engagements découlait des efforts que les escadrilles de bombardement de jour tentaient en vue d'empêcher le réseau ferroviaire d'alimenter le groupe des armées allemandes du nord et de constituer le principal moyen de retirer ces troupes du nord de la France et de la

Belgique. Les DH9a de la 205^e Escadrille se virent confier l'objectif de Namur.* Les 28, 29 et 30 octobre, ils atteignirent leurs cibles qu'ils bombardèrent sans éprouver de pertes. Néanmoins, les escadrilles de DH9 étaient moins rapides et leur plafond opérationnel n'était que de 13 000 pieds. On les affecta à l'attaque de jonctions un peu plus rapprochées à La Louvière, à Charleroi et à Mariembourg. Le 28 et 29, des concentrations de chasseurs ennemis les repoussèrent; le 30, seuls dix des treize appareils de la 107^e Escadrille réussirent à atteindre Mariembourg.⁶⁵

En cette occasion, le chef des bombardiers, le capitaine F.M. Carter, d'Orillia (Ont.), accompagné du lieutenant A.W.H. Arundell, de Montréal, au poste d'observateur, rapporta avoir obtenu deux coups directs sur l'embranchement de Mariembourg, à l'aide de ses bombes de 112 liv. et il revendiqua avoir abattu un chasseur ennemi sur la voie du retour. Son commandant en second, ayant à ses côtés le sous-lieutenant F.C. King, d'Ottawa, au poste d'observateur, prétendit, lui aussi, avoir obtenu deux coups directs; un troisième appareil, à bord duquel le sous-lieutenant H. Wittup, de Calgary, servait d'observateur, signala également quelques succès. L'un des avions qui ne réussit pas à atteindre l'objectif assigné était piloté par le sous-lieutenant J.H. Grahame, de Stony Mountain (Man.); il avait éprouvé des difficultés mécaniques à l'aller, mais il avait largué ses bombes sur l'embranchement de chemin de fer de Landrecies. Des Sopwith Snipes, de la 43^e Escadrille, escortaient les bombardiers de la 107^e Escadrille; ses pilotes revendiquèrent cinq victoires au cours de cette opération, dont l'une par le lieutenant G.R. Howsam, de Port Perry (Ont.).† Le même jour, les DH9 de la 98^e Escadrille, 1^{re} Brigade, au cours d'une mission rapprochée contre Mons, furent interceptés par 'une grande formation d'éclaireurs ennemis, surtout des Fokkers biplans'; les Sopwith Dolphins de la 19^e Escadrille, servant d'escorte, durent combattre désespérément pour les protéger. Les Britanniques perdirent cinq Dolphins et quatre DH9, contre neuf chasseurs allemands dont on revendiqua la destruction; deux autres furent désemparés. Le lieutenant W.F. Hendershot, de Kingsville (Ont.), prétendit en avoir descendu un et désemparé un autre, tandis que le lieutenant C.M. Moore‡ déclara avoir abattu un D-VII en flammes.⁶⁶

La ferme réaction des Allemands à ces incursions porta la RAF à déclencher une attaque d'envergure. Enfin, la guerre d'usure de Trenchard commençait à rapporter des avantages considérables, même si ces derniers allaient au crédit de son successeur, le général Salmond; pourtant, ce n'était pas le temps de relâcher la pression. Au cours de la matinée, une reconnaissance, menée par les pilotes d'escadrilles australiennes de la X^e Brigade, avait révélé que bon nombre des chas-

* Voici les Canadiens qui faisaient partie de la 205^e Escadrille, à cette époque: W.B. Esplen, de Pense (Sask.), F.O. McDonald, de Penticton (C.-B.) et K.G. Laird, de Winnipeg.

† Voici les autres Canadiens qui faisaient partie de la 107^e Escadrille: L. Ashton, de Mairkirk (Ont.), I.H. Christie, de Toronto, S.L. Dunlop, de Calgary et A.B. Holden, de Victoria. De la 43^e Escadrille: J.P. Bernigand, de Montréal, G.F. Geiger, de Brockville (Ont.), W.G. Holden, d'Indian Head (Sask.), R.L. Houlding, de Brantford (Ont.), L.N. Mitchell, de Liverpool (N.-É.), J.K. Pickard, de Ridgeway (Ont.) et W.H. Temple, de Toronto.

‡ Moore, né à Québec, vivait aux Bermudes avant la déclaration de la guerre. Les autres Canadiens servant dans la 19^e Escadrille, le 30 octobre, étaient: W.H. Barlow, de Montréal (blessé au combat le 29 mai 1918), F.H. Hall, de Saint-Jean (N.-B.), J.S. Hewson, d'Amherst (N.-É.), L.H. Ray, de Toronto, W.C. Seymour, de Niagara Falls (Ont.) et N.A. Weir, d'Elbow (Sask.).

seurs ennemis partaient de Rebaix, juste au nord d'Ath. Toutes les escadrilles de la brigade furent donc affectées, au début de l'après-midi, à une attaque à basse altitude contre cet aérodrome. Soixante-deux avions britanniques, descendant à vingt pieds, bombardèrent et détruisirent deux hangars et leur contenu, deux appareils stationnés à découvert et ils s'en prirent systématiquement à diverses cibles terrestres à la surface ou à proximité de la piste d'atterrissage. 'Ils dispersèrent les chevaux dans toutes les directions, attaquèrent le transport motorisé à la mitrailleuse, endommagèrent des trains et des automobiles et firent des victimes parmi le personnel'; ce furent les 2^e (australienne), 54^e et 103^e Escadrilles qui effectuèrent le bombardement et le mitraillage, tandis que les 4^e (australienne) et 88^e Escadrille fournissaient la couverture supérieure.⁶⁷

Toute la force assaillante dut combattre à l'aller et au retour de Rebaix. Au cours de l'envolée, deux DH9 et un Snipe disparurent, tandis que nos aviateurs revendiquèrent avoir détruit neuf appareils ennemis, dont l'un par le lieutenant K.B. Conn, d'Almonte (Ont.), au sein de la 88^e Escadrille, et en avoir désembré deux autres, dont l'un fut attribué au lieutenant J. Deslauriers, de Montréal.* Dans l'ensemble, le 30 octobre, fut la journée la plus intense de combats aériens de toute la guerre; si les bombardements qui les ont déclenchés n'ont guère causé de dommage, les dégâts infligés aux chasseurs allemands au cours des engagements qui s'ensuivirent, furent irréparables. Il y aura encore de brèves échauffourées, mais le mauvais temps et le fléchissement progressif de la résistance allemande au sol entraînèrent un ralentissement général de la guerre aérienne.

Le 1^{er} novembre, le Corps d'armée canadien attaqua Valenciennes; ce fut son dernier assaut important de la guerre. Tôt ce matin-là, lorsque l'infanterie se mit en marche sans bombardement préliminaire, l'artillerie allemande ne tarda pas à ouvrir un feu nourri contre elle, 'mais son tir diminua rapidement sous le contre-bombardement des canons canadiens.' À cette occasion, le Bureau canadien de contre-batterie reçut également des données opérationnelles de la part des bombardiers de jour de la 10^e Escadre (Armée), 1^{re} Brigade, 'qui attaqua des cibles appropriées contre lesquelles il était impossible de lancer un volume de tir d'artillerie suffisant.' Ce furent les DH9, de la 98^e Escadrille, commandée par le major Percy Clark Sherran,[‡] de Crapaud (Î.-P.-É.), qui bombardèrent les principaux

* Les Canadiens servant dans la 54^e Escadrille étaient: H.R. Abey, de Kaslo (C.-B.) (blessé au combat et fait prisonnier de guerre le 2 novembre 1918), J.V. Dallin, de Peterborough (Ont.), M.A. Genest, de Trois-Rivières (Québec), H.T.B. Lockwood, de Long Branch (Ont.), G.M. Saunders, de Toronto, J.M. Stevenson, de Charlottetown et S.B. Taylor, de Chester (N.-É.). Dans la 88^e Escadrille étaient: C.E. Lacoste, de Montréal, F.A. Lewis, de Toronto, J.L. Marshall, de Vancouver, C.E. Mitchell, de Victoria et J. Thibaudeau, de Montréal.

† 'Dans certains cas ... l'ennemi reculait sa ligne principale de 10 000 verges en une seule nuit, et ... parfois si loin qu'il était hors de portée de nos canons.' G. Knight, 'Canadian Corps War Records; No. 5 Squadron's Work under Command of Major C.H. Gardner, from July 1918 to November 11th 1918,' 12 janvier 1919, APC RG 9 III, vol. 4611, chemise 11, dossier 5.

‡ Sherran avait rallié le RFC le 30 juillet 1916, avait mérité la MC avec agrafe en juin 1917 et avait assumé le commandement de l'escadrille le 28 août. Après la guerre, il demeura dans la RAF et atteignit le grade de commandant d'escadre; il perdit la vie lors de la Course aérienne de la coupe royale en 1937. Les autres Canadiens servant dans la 98^e Escadrille, le 1^{er} novembre, étaient: G.H. Gillis, d'Halifax (blessé au combat le 23 octobre 1918) et N.C. MacDonald, de Tugaske (Sask.).

embranchements de chemin de fer au sud-ouest de Mons, au cours de la journée. Les escadrilles de chasse de la 1^{re} Brigade trouvèrent également 'd'excellentes cibles.' Sur la route de Valenciennes-Mons, la 64^e Escadrille mitrailla des colonnes de transport; le sous-lieutenant G.W. Graham,* de Shuswap (C.-B.), perdit la vie au cours de ce combat. Pendant ce temps, la 209^e Escadrille† malmenait les troupes et les transports, juste au nord de Jenlain où des troupes allemandes, 'qui étaient apparemment occupées à relâcher des gaz,' furent dispersées.⁶⁸

Au cours des dix derniers jours de la guerre, des scènes de ce genre étaient familières; la RAF mitraillait l'ennemi en fuite sans être dérangée par les avions adverses. L'annaliste de la 8^e Escadrille rapporte que: 'La retraite allemande devenait désormais générale et si rapide que les blindés étaient incapables de garder contact avec les arrière-gardes ennemis. L'escadrille ne jouait donc plus qu'un rôle d'unité de patrouille de harcèlement. En volant bas le long des routes et en plongeant sur les transports, sur les colonnes d'infanterie et sur l'artillerie en marche, elle causa un grand désordre parmi les lignes de communications ennemis et infligea de lourdes pertes.'⁶⁹ La 5^e Escadrille trouva que 'c'était la période la plus facile qu'elle avait connue. Nos éclaireurs semblaient maintenir la supériorité aérienne, les pièces anti-avions ennemis intervenaient rarement et aucune défense n'avait l'air d'être organisée contre nos avions.' Le lieutenant N. Butt, de Vancouver, observant la retraite allemande, à bord de son RE8, de la 5^e Escadrille, au moment où les Canadiens montaient vers Mons, le 9 novembre, signala 'qu'aucun tir d'obus n'a lieu sur le front ... Aucune troupe ennemie à l'ouest de Mons. Des drapeaux civils français et belges flottent sur toutes les villes aussi loin à l'est que Jemappes.'⁷⁰

Les succès des Alliés et la disparition de leur propre aviation semaient l'horreur parmi les Allemands en retraite. Un Américain qui avait fait partie de la dernière opération de son unité, la 46^e Escadrille, le 10 novembre, se rappelle la scène, 43 ans plus tard:

Nous sommes partis en mission d'escadrille mitrailler les tranchées; je puis dire que le mitraillage des tranchées était à peu près la tâche la plus sanglante que nous puissions accomplir. Nous avons découvert une longue route droite, remplie de voitures d'approvisionnement allemandes en retraite. Nous avons aperçu des canons tirés par des chevaux, des camions à moteur, de l'équipement d'infanterie et d'autres armes de toutes sortes: Nous avons formé un grand cercle et largué nos bombes de 25 livres. Lorsque nous avons quitté cette route, elle offrait une scène indescriptible de bouleversements: des chevaux morts, des voitures et des soldats partout sur la chaussée. Au moment où je descendais pour la dernière fois vider ce qui me restait de munitions, les deux avions en face de moi entrèrent en collision. L'un d'eux était monté par un gars du nom de Dowler, ancien maître d'école de Calgary. Nous nous étions enrôlés le même jour au Canada, mais il arriva à l'escadrille après moi. C'était un vrai bon pilote.⁷¹

* Le vrai nom de Graham était Hoffman; il s'était enrôlé sous le nom de fille de sa mère pour dissimuler son ascendance allemande. Les autres Canadiens servant dans la 64^e Escadrille, à l'époque, étaient: J.W. Bell, de Charlottetown (blessé au combat le 11 mars 1918) et B.J. Forester, de Vernon (C.-B.).

† Les Canadiens servant dans la 209^e Escadrille étaient: G.T. Porter, de Montréal, J.B. Saer, de Toronto et J. Shaw, de St. Catharines (Ont.).

Le sous-lieutenant George Emerson Dowler et le pilote de l'appareil avec lequel il entra en collision, le 10 novembre, semblent avoir été les deux derniers aviateurs de la RAF à périr au combat durant la Première Guerre mondiale. Le même jour, le lieutenant F.H. Taylor, de Toronto, au sein de la 84^e Escadrille, se vit attribuer le crédit d'avoir abattu un appareil ennemi, remportant la dernière victoire de la guerre à être mentionnée dans les communiqués de la RAF.* À 1100 heures le lendemain matin, au moment où les armées de terre cessèrent leur tir, l'histoire de la première guerre aérienne prenait fin, elle aussi.⁷²

Dans son avant-dernière dépêche, en date du 21 décembre 1918, sir Douglas Haig rend un hommage officiel au 'travail de nos aviateurs qui ont apporté une collaboration étroite à toutes les formations de combat de l'Armée,' au cours de la dernière année de la guerre.

On pourra se faire une idée de l'ampleur des opérations entreprises si l'on sait que, depuis le début de janvier 1918, à la fin de novembre, nous avons largué près de 5 500 tonnes de bombes, détruit 2 953 appareils ennemis, en plus d'en avoir désemparé 1 178 autres, descendu en flammes 241 ballons d'observation allemands, et photographié un secteur de plus de 4 000 milles carrés, non pas une, mais de multiples fois.

Le soutien que nos avions à basse altitude ont apporté à l'infanterie au cours des combats de mars et d'avril a été repris au cours des offensives allemandes de l'Aisne et de la Marne ... Durant nos propres attaques, les troupes et les transports ennemis ont été constamment et lourdement pris à partie avec d'excellents résultats.

Jour et nuit, nos escadrilles de bombardement ont attaqué continuellement les embranchements de chemin de fer et les centres d'activité de l'ennemi; nos avions de reconnaissance nous ont fourni des renseignements précieux sur les positions rapprochées et éloignées, tandis que les appareils de coopération avec l'artillerie ont été infatigables dans leur surveillance des batteries allemandes et dans l'observation du tir de nos propres pièces.⁷³

L'appréciation de Haig est la reconnaissance officielle juste et nécessaire du travail courageux de nos aviateurs, mais en dépit de ses statistiques, elle ne constitue guère une évaluation exacte des capacités de l'arme aérienne à la guerre. Les hommes qui ont joué tant de rôles dans le ciel étaient, sans aucun doute, également braves et résolus, mais certains éléments de la RAF étaient nettement plus importants que d'autres, pour ce qui est à la fois de l'effort de guerre et de l'avenir de l'aviation militaire. On aurait pu apprendre bien des leçons dans les annales du RFC, du RNAS et de la RAF de la Première Guerre mondiale; il a fallu les réapprendre, à grand prix, au cours de la Deuxième.

* On attribua aux Canadiens quatre des seize dernières victoires aériennes mentionnées dans le communiqué de la RAF. Les autres furent accordées à H.B. Oldham, d'Yarker (Ont.), au sein de la 29^e Escadrille et deux à W.S. Jenkins, de Montréal (blessé au combat le 29 juillet 1918), au sein de la 210^e Escadrille. Et pourtant, une autre victoire non consignée dans le Communiqué N° 32 a été la destruction d'un LVG, abattu le 10 novembre par quatre pilotes de Camels de la 213^e Escadrille, décollés de Bergues, près de Dunkerque. Trois d'entre eux étaient des Canadiens: H.H. Gilbert, de London (Ont.), G.C. Mackay, de Mimico (Ont.) (blessé au combat le 15 septembre 1918) et A.B. Rosevear, adresse inconnue. Voir H.H. Gilbert, 'Memories of the War,' *Cross & Cockade Journal*, XVIII (été 1977), 132-41.

À la fin de la guerre sur le Front occidental, on avait examiné et exploité toutes les possibilités de la puissance aérienne, notamment la reconnaissance, l'observation du tir d'artillerie, le recours aux chasseurs pour obtenir la supériorité aérienne, l'appui terrestre, les bombardements tactiques et stratégiques et la pénétration. Toutefois, on n'avait pas toujours su apprécier à leur valeur les diverses qualités que l'avion offrait dans ces rôles. Dès le début, il était manifeste que l'aéroplane n'avait pas son égal à titre d'instrument de reconnaissance. Dans cette guerre statique, alors qu'on avait peu de chances de contourner l'ennemi sur un théâtre vital d'opérations, l'assaut frontal massif, exigeant d'énormes concentrations logistiques, était ouvertement exposé à la reconnaissance aérienne. La photographie aérienne rendait possible d'étudier les lignes de défenses et les positions arrière ennemis, dans le détail et à loisir. Deux ou trois appareils rapides, volant à haute altitude au-dessus des défenses et des arrières de l'ennemi pouvaient rapporter une série de photographies qui, analysées par un expert, révélaient en quelques heures presque tout ce que l'on pouvait savoir sur ses préparatifs et ses ressources immédiates.

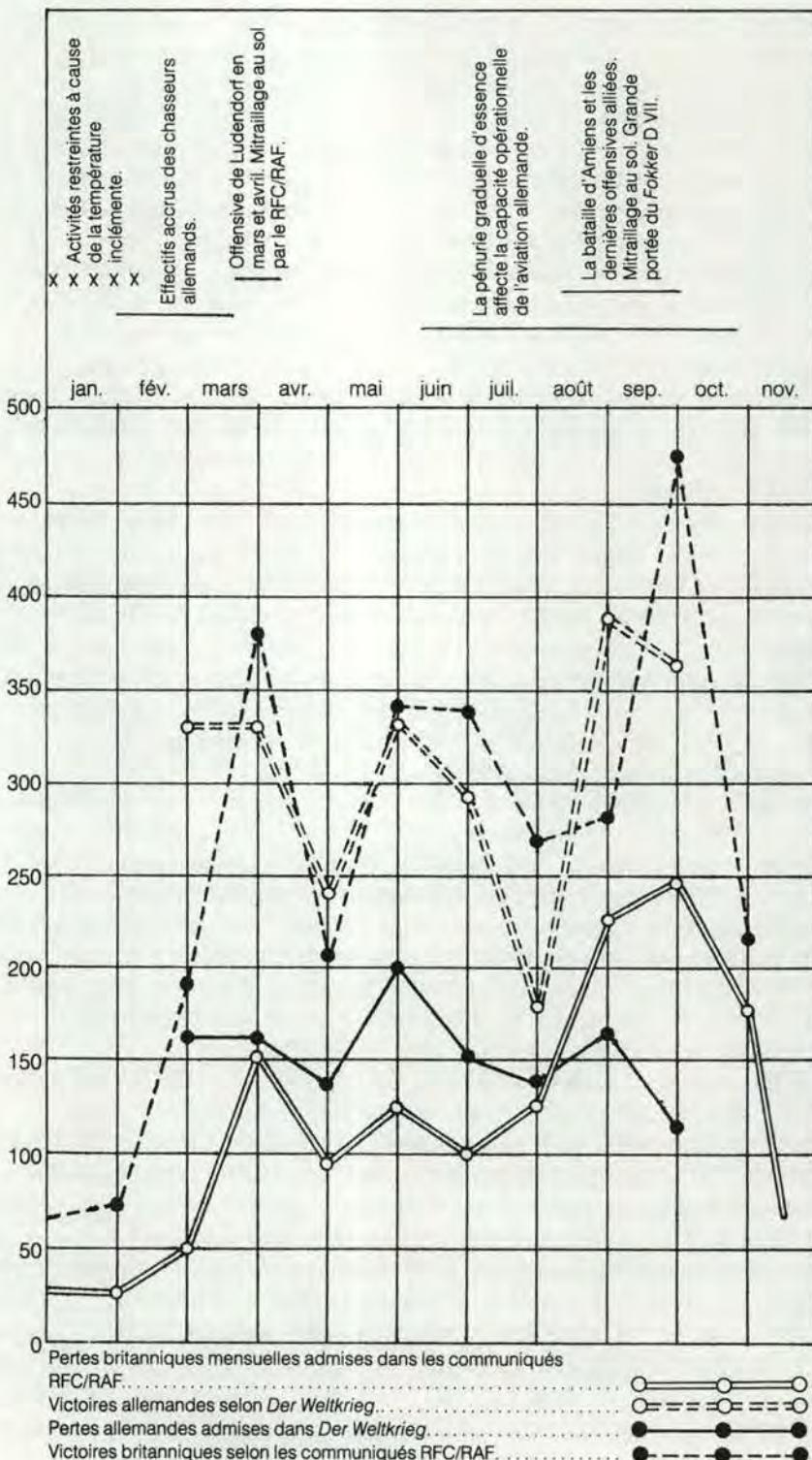
On a également reconnu très vite la valeur de l'avion en tant qu'instrument d'observation et de réglage de tir de l'artillerie. En 1917, quatre-vingt-dix pourcent du tir de contre-batterie, crucial dans cette guerre de siège, étaient dirigés du haut des airs. L'artillerie fut l'arme dominante du conflit et l'avion devint une partie essentielle du réseau de l'artillerie. En 1917, l'habileté technique des équipages dans l'accomplissement des tâches de reconnaissance et d'observation du tir d'artillerie avait atteint un niveau élevé. Cependant, la RAF d'après-guerre, n'affecta, en 1923, qu'une escadrille aux missions de liaison avec l'armée – soit la reconnaissance et la coopération avec l'artillerie.*

À mesure que le rôle de l'arme aérienne gagna en étendue et en importance, la supériorité aérienne devint un élément essentiel de la planification et de l'exécution des opérations terrestres, facteur qui fut complètement reconnu en 1916. En conséquence, l'avion de chasse et d'interception prit une dimension qu'il n'avait pas connue auparavant et qu'il n'a pas encore perdue. En réalité, cette dimension et l'aura de gloire qui, pour des raisons de relations publiques, en vint à couronner les 'as' de la guerre aérienne, ont eu tendance à rejeter dans l'ombre le travail si dangereux et si important accompli par les équipages de reconnaissance et de repérage du tir de l'artillerie.

Les Allemands et les Britanniques exagérèrent tous les deux l'efficacité de leurs forces de chasse. Le tableau de la page 640 compare le nombre des avions que les services aériens britanniques et allemands ont prétendu avoir abattus sur le Front occidental en 1918, en regard du nombre que chaque camp a perdu en réalité. Le chiffre de ces victoires revendiquées comprend non pas les appareils supposément désemparés, mais les seuls avions considérés comme détruits dans les airs.

L'histoire allemande officielle, *Der Weltkrieg*, énumère les victoires et les pertes allemandes de chaque armée et les limites des armées allemandes ne correspondaient pas exactement à celles des Britanniques; voilà pourquoi il a été impossible d'établir des relations précises entre les revendications et les pertes des deux

* En 1939, l'élément aérien de la *British Expeditionary Force* qui passa en France, comprenait quatre escadrilles de *Westland Lysanders* vieillissants, assignés aux missions de coopération avec l'armée.



camps. Néanmoins, le graphique représente, croit-on, la reconstitution la plus juste possible, pas très éloignée de la réalité des pertes, en 1918. Les chiffres ayant servi au graphique proviennent, en fin de compte, des victoires accordées aux individus; un bref examen des revendications en regard des pertes fait voir que bien des soi-disant 'as' ne peuvent avoir mérité ce titre et, parmi ceux qui pouvaient le réclamer, rares sont ceux qui auraient eu droit au nombre complet des victoires qu'on leur a accordées.*

Les revendications exagérées de 1917 et de 1918 ne proviennent pas de faux rapports délibérés, mais des exigences plus rigoureuses des vols de combat. Au début de la guerre, alors que l'atmosphère céleste était relativement peu fréquentée, que les avions étaient plus lents et moins manœuvrables, que les tactiques étaient rudimentaires et que l'aire cube de combat était beaucoup moins vaste à cause des plafonds opérationnels, le compte était probablement beaucoup plus sûr. À cette époque, un pilote victorieux, pouvait souvent suivre un ennemi jusqu'en bas, lui décocher une autre rafale ou deux pour être sûr d'abattre sa victime et signaler les coordonnées du point où il avait vu la machine ennemie s'écraser. En 1918, les chasseurs avaient un plafond opérationnel d'au moins trois milles et demi, pouvaient atteindre des vitesses descendantes dépassant de beaucoup les 150 mph; la charpente des avions était plus solide, la puissance de tir avait plus que doublé et un mille cube d'espace aérien pouvait contenir une centaine d'avions serpentant, plongeant, tournant en rond entre deux couches de nuages. Le pilote qui fixait des yeux un appareil ennemi pendant plus de quelques secondes avait toutes les chances de se faire abattre lui-même.

La divergence croissante entre ce que l'aviateur avait cru voir et ce qui s'était réellement produit était donc inévitable. Au sujet des dernières phases de la guerre, il faut également observer que les deux camps ont exploité la valeur de propagande du succès des combats aériens. Ce n'est peut-être pas une pure coïncidence que les états-majors aient relâché graduellement les critères qui servaient à déterminer les victoires. Cependant, comme l'indique clairement le graphique, l'exagération et la réalité ont maintenu un rapport étrangement stable, à une grande exception près, en septembre, mois où la ligne des revendications allemandes et celle des pertes britanniques convergent brièvement l'une vers l'autre.

Malgré l'outrance des revendications des victoires et de l'octroi des crédits, les 'as' de la guerre aérienne – les Voss, les von Richthofen, les Bishop, les Barker et les Collishaw – étaient loin d'être des créatures de fiction. Ils méritèrent et conservèrent le respect de leurs pairs et du public, grâce à leurs techniques de vol, de tir et à leurs manœuvres tactiques, plutôt qu'à la suite de vantardises ou du battage publicitaire constant du personnel des relations publiques. Toutefois, la compila-

* Cette observation s'applique encore davantage aux Français et aux Américains. Les Britanniques et les Allemands divisaient les crédits, de sorte que chaque aviateur ayant participé à une victoire recevait sa juste part. Cependant, les Français et les Américains accordaient un point à chaque combattant en cause. Si deux pilotes avaient contribué à abattre un appareil ennemi, chacun méritait une victoire. Si le pilote ou l'observateur d'un biplace descendait un avion adverse, chacun méritait un point; lorsque plusieurs équipes de pilotes/observateurs étaient en cause, les résultats devenaient absurdes. 'Dans deux cas, seize hommes (huit pilotes et huit observateurs) se virent accorder un point pour l'appareil ennemi qu'ils avaient tous contribué à abattre.' USAF Historical Study No. 131, *US Air Service Victory Credits, World War I* (Air University, 1969).

tion des listes de résultats et l'attribution de places éminentes si nombreuses accordées aux pilotes alliés et allemands dans les récits tenant du roman et de la sensation qui ont paru depuis la Première Guerre mondiale, reposent souvent sur des hypothèses qui ne résistent pas à l'analyse. En tout cas, pour ce qui est de 1918, il faut réduire d'au moins un tiers les revendications de victoires des deux camps.

Néanmoins, ces réserves étant faites, il n'y a aucun doute que les chasseurs ont été les outils essentiels d'acquisition de la supériorité aérienne. Bien des éléments sont entrés en jeu dans la lutte que se sont livrée les aviations allemande et britannique pour la maîtrise de l'air. À différentes phases de la guerre, les avantages techniques, tels que l'apparition du Fokker E-1 ou du DH2, constituèrent le facteur le plus important. À la longue, la capacité de production supérieure a favorisé les Alliés: ils pouvaient mieux que les Allemands se permettre de fabriquer plus d'avions et disposer de plus vastes sources d'approvisionnement en pilotes, sans parler du carburant. Pourtant, dans l'ensemble, en dépit de quelques tâtonnements en 1916, les Allemands ont montré plus d'imagination dans l'élaboration de tactiques de chasse. Ce sont eux qui ont eu recours les premiers aux formations de sections, d'escadrilles et d'escadres; les Britanniques ont suivi. De même, les Allemands comprirent mieux l'importance de la supériorité aérienne tactique. Comme ils l'ont montré à plusieurs reprises, même au cours des derniers mois de la guerre, la concentration de forces puissantes au bon endroit et au bon moment l'emporta sur la doctrine coûteuse et inefficace de Trenchard qui cherchait à être partout à la fois.

Les efforts que la RAF a consacrés aux bombardements se mesurent aussi assez mal aux résultats. Qu'il s'agisse d'interventions tactiques ou stratégiques, les bombardements manquaient d'appui technique: les appareils de visée n'étaient pas à la hauteur et les charges de bombes étaient insuffisantes. Les bombardements tactiques, surtout à basse altitude, ont souvent obtenu de bons résultats, mais encore là, on avait tendance à en exagérer les effets. La réputation des bombardements stratégiques était largement surfaite; il existait un écart énorme entre la situation réelle et les objectifs recherchés. Néanmoins, les politiciens ont cru trouver dans les bombardements stratégiques un moyen rapide de gagner la guerre et les officiers supérieurs de l'aviation y ont eu recours parce qu'ils réservaient à l'arme aérienne un rôle autonome. L'illusion que la force aérienne puisse gagner la guerre est née au cours du premier conflit mondial mais, à l'exception de l'utilisation des armes nucléaires contre le Japon en 1945, les résultats des assauts aériens stratégiques n'ont jamais répondu aux attentes. Cependant, parce que l'idée des bombardements stratégiques, en tant qu'arme décisive, justifiait le maintien et l'expansion d'un service aérien totalement indépendant et parce que les bombardements 'tactiques' semblaient offrir un moyen peu coûteux, avantageux (et aveugle) de surveiller le territoire impérial,* c'est le rôle de bombardement qui devint la raison d'être de la RAF de l'après-guerre.

* Le commodore de l'Air L.E.O. Charlton, qui avait terminé la guerre à la tête de la 5^e Brigade sur le Front occidental, démissionna de son poste de chef de l'État-major, Commandement de l'Iraq, en 1924, en raison de la question déontologique que comportait ce genre de bombardement. Il fut relégué en non-activité, puis à la retraite de la RAF en 1928. Voir Andrew Boyle, *Trenchard* (Londres: Collins, 1962), 511 et l'autobiographie de Charlton, écrite à la troisième personne et intitulée *Charlton* (Londres: Faber, 1931).

Un sort entièrement différent attendait l'appui terrestre rapproché qui en était venu à jouer un rôle si important et si efficace dans les combats au sol durant les derniers dix-huit mois de la guerre. Il disparut complètement et rapidement de la doctrine sur laquelle s'appuyaient les acquisitions et l'entraînement de la RAF; c'est ainsi qu'en mai 1940, le théoricien militaire britannique, Basil Liddell Hart, trouva nécessaire d'écrire dans son journal que 'nous ne disposons d'aucun appareil satisfaisant pour les attaques à basse altitude et l'État-major de l'Air s'oppose à l'idée d'attaques aériennes contre les troupes montantes.'⁷⁴ Les Allemands, comme les Britanniques, avaient découvert la valeur de l'appui terrestre, presque de façon accidentelle, lorsque les pilotes d'avion à basse altitude, affectés à d'autres tâches, se trouvèrent incapables de résister à la tentation de foncer à l'improviste sur une position ou sur une colonne ennemie, la mitrailler, puis se dégager en chandelle, en semant derrière eux la confusion. Cette tactique se répandit dans les deux camps à la fin de 1916, surtout au moment où l'on pouvait être surpris à découvert au cours d'une attaque ou d'un repli. Peu à peu, les aviateurs britanniques se virent confier ces sortes de missions, en même temps que diverses autres tâches. Les pilotes de chasse du RFC qui, pour la plupart, détestaient de tout cœur ce genre de travail, prouvèrent à maintes reprises combien il pouvait être efficace. Toutefois, ce furent les Allemands qui, les premiers, institutionnalisèrent la fonction d'attaque au sol en créant des unités spécialement formées à cette fin, les *Schlachtstaffeln*, en élaborant une doctrine visant son utilisation en masse et en concevant des avions destinés à ces interventions particulières.*

De leur côté, les Britanniques furent lents à considérer les attaques au sol comme une fonction spécialisée; ils ne formèrent aucun pilote exclusivement à ces tâches et ils n'en étaient qu'au stade des expériences sur un modèle d'avion distinct, le Sopwith Salamander blindé, lorsque la guerre prit fin. La RAF n'a jamais accepté, non plus, la tactique d'attaques au sol livrées par de grandes formations, auxquelles les Allemands eurent recours avec tant d'efficacité entre juillet 1917 et juillet 1918. En fait, au cours des trois derniers mois du conflit, jusqu'à cinq escadrilles de chasse de la RAF étaient groupées ensemble en brigades sous le contrôle opérationnel d'un officier, mais on utilisait toujours les appareils seuls ou par deux. Ce n'est que dans le domaine de la coopération chars-avions que la RAF innova, geste qui était inévitable puisque les Allemands disposaient d'une arme blindée nominale à la fin des hostilités.[†] Cependant, la concertation de l'infanterie, de l'artillerie, de l'arme blindée et de l'aviation en une équipe de combat étroitement liée - doctrine que les Britanniques avaient mise à l'essai à Cambrai en 1917 et exploitée plus à fond en 1918 - fut abandonnée à la *Wehrmacht* d'après-guerre, qui a révélé la maîtrise de cette technique au cours de sa campagne étourdissante de la Pologne en 1939.

Il est vrai que, durant la Première Guerre mondiale, on n'a jamais vu une seule escadrille exclusivement canadienne au combat et qu'aucun officier canadien n'a dépassé le grade de capitaine de groupe; néanmoins, des milliers de Canadiens

* En rétrospective, il se peut que ce modèle d'avion spécialisé ait été une erreur. L'Ilyushin II-2, modèle spécialisé, servit bien les Russes au cours de la Deuxième Guerre mondiale, mais les appareils d'attaque au sol les plus efficaces furent probablement des modifications de modèles de chasseurs lourds, le Hawker Typhoon, le Curtiss P-40 (Kittyhawk), le Focke-Wulf 190 et le MIG-3.

† Seize chars de leur propre cru et quelques autres, récupérés des Britanniques.

sont passés dans les rangs du RFC, du RNAS et de la RAF, pendant les quatre années d'hostilités. Une poignée d'entre eux sont rentrés pour réintégrer non pas leur occupation civile, comme la plupart de leurs frères d'armes, mais pour s'enrôler dans un nouveau corps d'aviation canadien. Dans les circonstances très différentes de l'aviation de temps de paix, les principes et les préjugés qu'ils avaient acquis au cours de la guerre avaient perdu de leur pertinence; toutefois, lorsque le Canada recommença à se préparer à la guerre, moins de vingt ans plus tard, les antécédents de ces officiers devaient influer fortement sur l'expansion et l'orientation du CARC. Il était inévitable que les principes et la doctrine de base du Corps d'aviation royal canadien, au cours de la Deuxième Guerre mondiale, découlent directement de l'expérience que les Canadiens avaient acquise dans les services aériens britanniques, durant la Première Guerre mondiale.

Conclusion