

autres ce mois-là. En plus de Mulock, les six premiers étaient les sous-lieutenants de section R. Collishaw, de Nanaimo (C.-B.), P.G. McNeil et A.T. Whealy, tous deux de Toronto, J.P. White, de Winnipeg, et le lieutenant de section H.R. Wambolt, de Dartmouth (N.-É.). Collishaw était le pilote de chasse le plus expérimenté de ce groupe. Les trois Canadiens qui se joignirent à eux, les sous-lieutenants de section F.C. Armstrong, de Toronto, J.S.T. Fall, de Hillbank (C.-B.), et le lieutenant de section J.J. Malone, de Regina, furent tous décorés pour service dans l'escadrille, au cours des mois qui suivirent. Fall et Armstrong reçurent la DSC et Malone, qui fut tué en avril, reçut le DSO à titre posthume. Un autre groupe remarquable arriva en mars, notamment le sous-lieutenant de section L.S. Breadner, de Carleton Place,\* à qui l'on confia le commandement de l'une des trois sections, un mois plus tard.<sup>11</sup>

D'autres Canadiens vinrent servir de renfort aux escadrilles du RNAS et du RFC, déjà rendues au front. Au début d'avril, vingt d'entre eux faisaient partie des sept escadrilles de la 9<sup>e</sup> Escadre (hors cadre) et une soixantaine servirent durant ce mois au sein de la III<sup>e</sup> Brigade, la moitié dans les rangs d'escadrilles de corps d'armée et la moitié dans les rangs d'escadrilles d'armée. Dans la I<sup>re</sup> Brigade, stationnée sur la gauche du front de Vimy-Arras, bon nombre de Canadiens ont combattu dans les 2<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> Escadrilles, toutes deux dotées de BE2 et seules unités de corps d'armée engagées directement dans le secteur de Vimy.† Parmi les esca-

\* Il deviendra plus tard maréchal en chef de l'Air et chef de l'État-major du CARC, de 1940 à 1943. En plus des officiers déjà mentionnés, on sait que d'autres Canadiens ont fait partie de la 3<sup>e</sup> Escadrille (Navale), durant la période de février à juin. Ce furent: R.F.P. Abbott, de Carleton Place (Ont.) (blessé au combat le 17 août 1917), M. Allan, adresse inconnue (tué au combat le 6 juillet 1917), G.B. Anderson, d'Ottawa, A.R. Brown, de Carleton Place (Ont.), A.W. Carter, de Calgary (blessé au combat le 17 juin 1918), J.B. Daniell, de Prince George (C.-B.) (prisonnier de guerre le 12 mai 1917), J.A. Glen, d'Enderby (C.-B.) (blessé au combat le 18 avril 1918), N.D. Hall, de Victoria (prisonnier de guerre le 3 septembre 1917), G.S. Harrower, de Montréal (blessé au combat le 23 septembre 1917), H.M. Ireland, de Toronto, H.S. Kerby (blessé au combat le 20 novembre 1915) et L.L. Lindsay, tous deux de Calgary, H.S. Murton, de Toronto (prisonnier de guerre le 5 mai 1917), W.E. Orchard, de Saint-Lambert (Québec) (tué au combat le 2 juin 1917), A.M. Shook, de Tioga (Ont.) (blessé au combat le 16 mai 1916, et le 21 octobre 1917) et W.R. Walker, de West Kildonan (Man.) (prisonnier de guerre le 11 décembre 1917). La 6<sup>e</sup> Escadrille (Navale), qui arriva six semaines après la 3<sup>e</sup> Escadrille (Navale), comptait également beaucoup de Canadiens. Ce furent, à ce moment-là: C.L. Bailing, de Toronto, P.E. Beasley, de Victoria, R.E. Carroll, W.A. Curtis et G.C.W. Dingwall, tous de Toronto, S.T. Edwards, de Carleton Place (Ont.), J.H. Forman, de Kirkfield (Ont.) (blessé au combat le 28 juillet 1917, prisonnier de guerre le 4 septembre 1918), O.J. Gagnier, de Montréal (blessé au combat le 11 mai 1917), G.A. Gooderham, M.R. Kingsford et G.D. Kirkpatrick, tous de Toronto, D.H. Masson, d'Ottawa (tué au combat le 20 avril 1917), G.G. McLennan, d'Eugenia (Ont.) (tué au combat le 20 juillet 1917), R.F. Redpath, de Montréal, R.K. Slater, d'Ottawa (prisonnier de guerre le 5 avril 1917), G.L.E. Stevens, de Peterborough (Ont.), et A. McB. Walton, de Toronto.

† À cause des lourdes pertes de cette période, un grand nombre de Canadiens sont passés par plusieurs de ces escadrilles, en particulier de la 16<sup>e</sup>. Voici ceux qui y ont servi de janvier à juin: le major E.O. McMurtry, de Montréal, diplômé du *Royal Military College* de Kingston en 1914, promu à ce grade au 24<sup>e</sup> Bataillon du CEC, muté au RFC le 1<sup>er</sup> janvier 1917 et tué au combat le 28 avril 1917; les autres sont: E. Alder, adresse inconnue (blessé au combat le 12 mai 1917), F.H. Baguley, de Toronto, F.L. Baker, de Vancouver (blessé au combat le 2 juillet 1917), J.S. Black, de Regina (tué au combat le 28 avril 1917), J.W. Boyd, de Toronto (tué au combat le 5 février 1917), G.J.O. Brichta, de North Battleford (Sask.) (tué au combat le 6 mars 1917), W.A.



drilles de chasse de la 1<sup>re</sup> Brigade, la 8<sup>e</sup> Escadrille (Navale) comptait plusieurs Canadiens; il en fut de même de la 40<sup>e</sup> Escadrille qui était dotée de Nieuport 17.\* Les autres escadrilles d'armée, les 25<sup>e</sup> et 43<sup>e</sup> Escadrilles, dotées respectivement de FE2b et de Sopwith 1½ Strutters étaient chargées de la reconnaissance éloignée, des bombardements et des patrouilles de ligne.<sup>†12</sup>

Campbell, de Vancouver (tué au combat le 26 avril 1917), K.P. Ewart, adresse inconnue (tué au combat le 4 janvier 1918), A.E. Hahn, de Tavistock (Ont.), O.R. Knight, adresse inconnue (tué au combat le 6 avril 1917), R.H. Lloyd, de Wingham (Ont.) (blessé au combat le 28 mars 1917), H.D. Mason, de Canton (Ont.) (tué au combat le 28 avril 1917), D.A. McDougall et W.E. McKissock (tués au combat le 1<sup>er</sup> juin 1917), tous deux de Toronto, D.J. McRae, de Sainte-Anne de Prescott (Ont.) (tué au combat le 1<sup>er</sup> février 1917), C.N. Milligan, de Victoria (blessé au combat le 21 avril 1917), F.E. Neily, d'Esquimalt (C.-B.) (tué au combat le 27 décembre 1917), J.F. Proctor, de Calgary, R. Ritchie, de Maisonneuve (Québec), G.R. Rogers, de Kingston (Ont.) (tué au combat le 21 avril 1917), U.H. Seguin, adresse inconnue (tué au combat le 6 avril 1917), A.E. Watts, de Fort Frances (Ont.) (tué au combat le 6 mars 1917), H.W. Wheatley, de Montréal et A. Willans, d'Ottawa (blessé au combat le 6 octobre 1917). La 2<sup>e</sup> Escadrille comptait: H.J. Bennett, de Pembroke (Ont.) (prisonnier de guerre le 24 septembre 1918), F.E. Brown, de Québec, G.B. Davies, de Medicine Hat (Alb.), W.P. Eastwood, de Peterborough (Ont.), F.C. Higgins, de Sherbrooke (Québec), R.H. Kelly, de Toronto, F.A. Loozeley, de Hamilton (Ont.), M.W. Richardson, de Durham (Ont.), A.S.H. Ryding, de Toronto (blessé au combat le 7 avril 1918), F.B. Scullard, de Chatham (Ont.), N.E. Wallace (blessé au combat le 19 septembre 1917) et R.V. Waters, adresses inconnues.

\* Dans la 40<sup>e</sup> Escadrille, on relève les noms suivants: C.L. Bath, de Toronto (blessé au combat le 3 novembre 1917), J. Gagné, d'Ottawa (tué au combat le 24 mai 1917), A.E. Godfrey, de Vancouver, H.A. Kennedy, de Hamilton (Ont.) (tué au combat le 22 août 1917), H.S. Pell, de Toronto (tué au combat le 6 avril 1917), A.B. Raymond, de Nanaimo (C.-B.) (prisonnier de guerre le 13 mai 1917), F.W. Rook, de Toronto (tué au combat le 21 juillet 1917) et G.C.O. Usborne, d'Arnprior (Ont.). La 8<sup>e</sup> Escadrille (Navale), à compter du 28 mars, date à laquelle elle arriva sur le Front occidental, jusqu'à la fin de juin, reçut les Canadiens suivants: A.E. Cuzner, d'Ottawa (tué au combat le 29 avril 1917), C.B. de T. Drummond, de Montréal, A.R. Knight, de Collingwood (Ont.), J.N. McAllister, de St. Andrews (Man.), S.H. McCrudden, de Toronto (blessé au combat le 5 septembre 1917), Roderick McDonald, de James River Station (N.-É.) (tué au combat le 8 mai 1918), E.D. Roach, de Toronto (tué au combat le 1<sup>er</sup> mai 1917), J.A. Shaw, d'Edmonton et D.M. Shields, de Mount Albert (Ont.) (blessé au combat le 1<sup>er</sup> mai 1917 et en juin 1917).

† Le commandant de la 25<sup>e</sup> Escadrille, au cours de cette période, était le major C.S. Duffus, de Halifax. Voici d'autres Canadiens qui en firent partie durant la première moitié de l'année: D.L. Burgess, d'Ottawa, H. Cotton, de Paris (Ont.) (prisonnier de guerre le 28 mai 1917), H. St. G.S. de Carteret, de Halifax, J. Gagné, d'Ottawa (tué au combat le 24 mai 1917), D.E. Holmes, de Wingham (Ont.), V. McL. Howard et S.A. Hustwitt, tous deux de Toronto, J.H. Kirk, de Sussex (N.-B.), N.L. Knight, adresse inconnue (tué au combat le 28 mars 1917), R.R. Laing, de Westmount (Québec), C.T. Lally, de Wainwright (Alb.) (blessé au combat le 18 décembre 1917), D. Leishman, de Westmount (Québec) (blessé au combat le 7 mai 1917), R.G. Malcolm, de Grimsby (Ont.), W.D. Matheson, de New Glasgow (N.-É.) (blessé au combat le 16 mars 1917), A.H.K. McCallum, de Victoria (prisonnier de guerre le 8 avril 1917), P.L. McGavin, de Toronto (tué au combat le 14 août 1917), W.M. Munro, adresse inconnue, L.F. Williams, de Fort Frances (Ont.) et C.M. Wilson, de Vancouver (tué au combat le 14 octobre 1918). Dans l'escadrille était aussi J.F.W. Blackall, de Saint-Jean (T.-N.) (prisonnier de guerre le 21 mai 1917). Dans la 43<sup>e</sup> Escadrille, on relève les noms suivants: W.G. Bell, de Toronto, H. Burnett, adresse inconnue, F.S. Coghill, de Stratford (Ont.) (prisonnier de guerre le 25 juillet 1918), H. St. G.S. de Carteret, de Halifax, J.L. Dickson, de Burgsville (Ont.) (blessé au combat le 7 mai 1917), G.C. Dixon, de Vancouver (blessé au combat le 16 septembre 1918), J. Gagné, d'Ottawa (tué au combat le 24 mai 1917), F.C. Gorringer, de Prince Albert (Sask.), L.H. Gould, de Winnipeg (tué au combat le



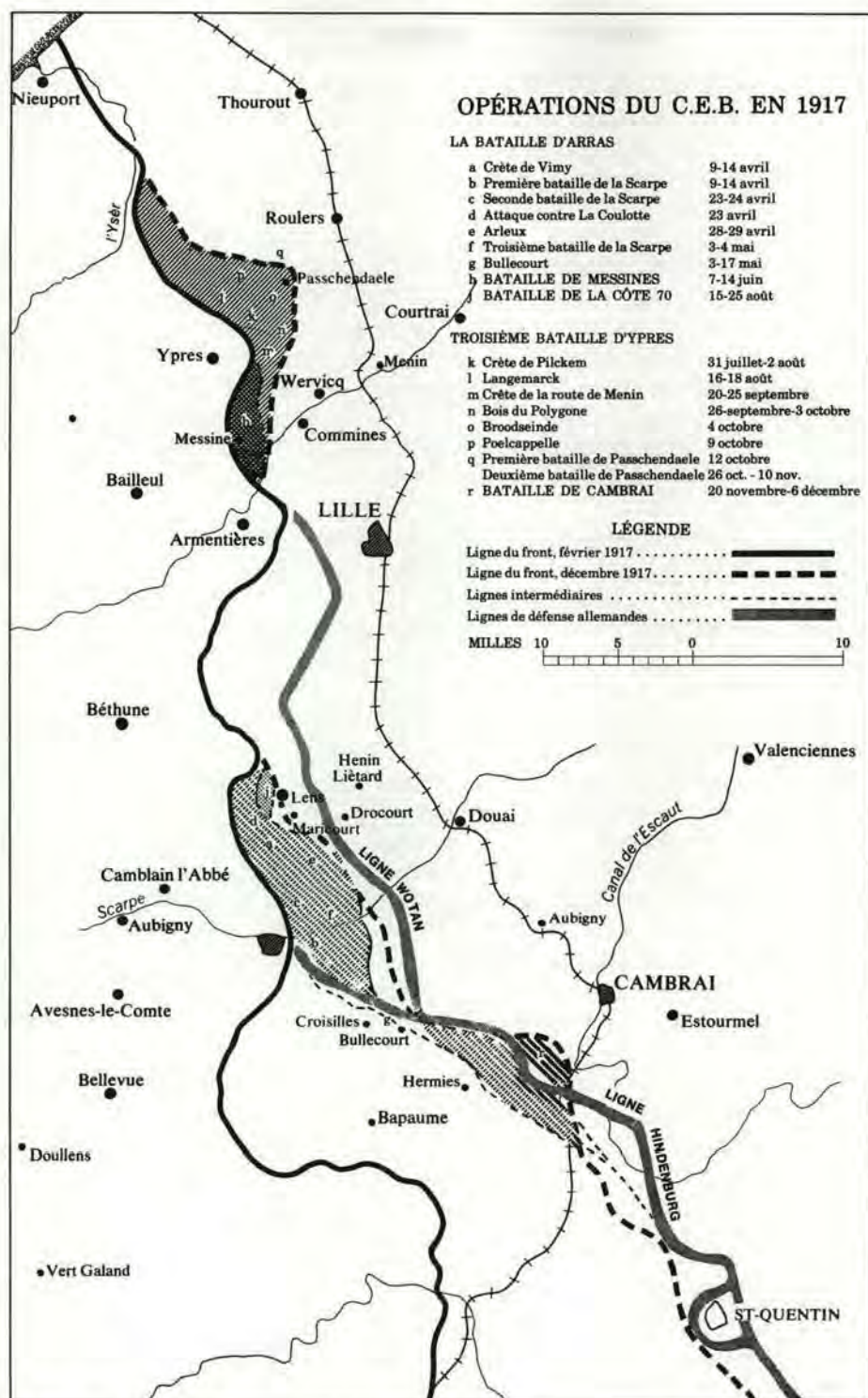
Le plan aérien de l'attaque du printemps était fondé sur la doctrine offensive que Trenchard avait adoptée depuis le moment où il avait pris la direction et qu'il appliqua scrupuleusement durant les trois années qu'il commanda le RFC en campagne. On devait assurer la supériorité aérienne en portant le combat au-dessus du territoire allemand. Cette pression offensive, estimait-on, permettrait à 'nos appareils de corps d'armée de collaborer avec l'artillerie et l'infanterie au cours des opérations terrestres, en empêchant, autant que possible, l'ennemi de nuire.' Trenchard comptait que ses pilotes de chasse pénétreraient loin derrière les lignes adverses 'recherchant et attaquant l'ennemi au-dessus de ses propres aérodromes.'<sup>13</sup> Il soulignait à ses brigades que

'l'objet de notre offensive sera donc de forcer l'ennemi au combat loin derrière, et non pas au-dessus des lignes. Nous ne réussirons à atteindre ce but que si nous poussons des patrouilles offensives jusqu'aux limites des secteurs de reconnaissance de l'armée et l'officier général commandant se fie aux généraux de brigade pour appliquer ces principes et refuser les demandes d'avions de corps d'armée, à des fins d'appui rapproché, sauf en des cas particuliers où ces appareils vont effectuer leur travail à une distance anormale au-dessus des lignes. La suprématie aérienne acquise par nos pilotes et nos observateurs sur la SOMME, l'an dernier, a été un résultat direct du programme énoncé plus haut et, grâce à l'augmentation considérable de nos effectifs depuis l'addition d'escadrilles de chasse de type nouveau, l'officier général commandant a confiance que nous obtiendrons le même ascendant cette année.'<sup>14</sup>

Le 4 avril, cinq jours avant que le Corps d'armée canadien n'engageât le combat à la crête de Vimy et que la Troisième Armée britannique ne commençât sa poussée le long de la rivière Scarpe, le RFC, fidèle à ces directives générales, déclencha une offensive aérienne vigoureuse, en s'en prenant aux ballons d'observation ennemis, en bombardant les centres ferroviaires et les aérodromes et en portant les combats profondément en territoire ennemi. Pour fermer l'aire de combat et permettre aux appareils de collaboration avec l'artillerie de travailler le plus librement possible, on établit un vaste secteur d'interception en forme de quadrilatère, s'étendant à une quinzaine de milles en zone adverse. Il était borné à l'ouest par une ligne d'une vingtaine de milles de longueur, allant de Lens à Bullecourt et, à l'est, de Henin-Lietard à Sains. À certains moments, jusqu'à cinquante chasseurs monoplaces patrouillèrent cette région cherchant à attirer l'ennemi au combat pendant que vingt-cinq biplaces, surtout des 1½ Strutters et des FE2b, effectuaient des patrouilles défensives plus près de la ligne de bataille, afin de protéger les avions d'observation de l'artillerie.\*<sup>15</sup>

15 octobre 1917), J.B.B. Harvey, de London (Ont.) (prisonnier de guerre le 9 mai 1917), R.T.C. Hoidge et E.H. Jones (blessés au combat le 24 mai 1917), tous deux de Toronto, H.S. Lewis, d'Orangeville (Ont.) (blessé au combat le 6 avril 1918, prisonnier de guerre le 10 avril 1918), M.J. Morris, d'Ottawa (tué au combat le 3 mai 1917), S.J. Pepler, de Toronto (tué au combat le 6 mars 1917), A.E. Pickering, de Grandview (Man.), W.H. Schoenberger, de Toronto, D.R. Smith, de Sherbrooke (Québec), J.D. Stuart, de Vancouver (blessé au combat et prisonnier de guerre le 6 mars 1917) et C.P. Thornton, de Moose Jaw (Sask.) (prisonnier de guerre le 4 avril 1917).

\* À noter que dans *War in the Air*, III, en regard de la page 330, la carte fait voir la zone de patrouille offensive plus à l'est qu'elle ne l'était en réalité, mais il s'agit peut-être de la zone de patrouille d'avant le début de l'offensive.





Cependant, les Allemands pénétrèrent assez facilement l'écran aérien. Ils insistaient eux aussi sur l'offensive, mais il en firent une application sélective. Les chasseurs allemands avaient pour tâche principale de détruire l'artillerie alliée, les avions de reconnaissance et les bombardiers qui franchissaient les lignes. Règle générale, ils n'attaquaient les patrouilles de chasse alliées que si la situation leur était particulièrement favorable et il était rare de les voir porter le combat au-delà de leurs lignes. Profitant des nuages et comptant sur les centres d'observation terrestres, qui déterminaient le meilleur moment d'engager la bataille, de petites formations ennemies, ordinairement de deux ou trois chasseurs, se glissaient derrière les patrouilles alliées et s'en prenaient aux appareils vulnérables de l'observation d'artillerie. Ainsi, tandis que les patrouilles offensives alliées pouvaient s'attendre à des échauffourées lorsqu'elles escortaient des bombardiers et des avions de reconnaissance, c'était les biplaces de corps d'armée qui portaient le poids complet de l'attaque des chasseurs allemands. Sur le front de Vimy, en avril, parmi les 38 appareils déclarés disparus, démolis à l'atterrissage après le combat ou rentrés avec des aviateurs blessés, 35 étaient des chasseurs biplaces et seulement trois, des monoplaces.<sup>16</sup>

Un facteur qui a contribué aux lourdes pertes subies par les appareils de corps d'armée du RFC, au cours du 'sanglant mois d'avril,' a été la mise en service d'un nouvel avion, le RE8, qui vint remplacer le BE2. Dès la fin de 1915, on avait reconnu que les BE2c étaient désuets (bien que dix-sept escadrilles en fussent encore dotées en janvier 1917) et le QG du RFC avait demandé un nouvel avion de reconnaissance et d'observation d'artillerie qui pût se défendre. La réponse de la *Royal Aircraft Factory* avait été le RE8. Au cours des essais, en 1916, cet appareil acquit une mauvaise réputation qu'il n'a jamais tout à fait perdue. Les réservoirs d'essence étaient situés juste derrière le moteur; en cas d'écrasement, le carburant, au contact de la chaleur du moteur, éclatait en flammes. Le fuselage offrait une inclinaison particulière permettant d'accroître l'angle d'attaque des ailes à l'atterrissage. Grâce à l'effet de freinage qui en résultait, cet avion était très à l'aise sur les petites pistes d'atterrissage. Toutefois, bien des pilotes n'ont pas réussi à s'adapter à l'étrange comportement de cette machine et se sont écrasés après avoir dépassé la piste. Enfin, le RE8 était beaucoup trop stable (caractéristique des produits de la *Royal Aircraft Factory*) et il devenait une proie facile pour les rapides chasseurs allemands. Au début d'avril, trois escadrilles de corps d'armée avaient reçu des RE8. Le 13 avril, l'une d'entre elle, la 59<sup>e</sup> Escadrille, perdit, en quelques minutes, six de ces avions peu maniables et dix pilotes et observateurs, aux mains d'une patrouille dirigée par Richthofen.\*<sup>17</sup>

\* Une seule des victimes était un Canadien, le lieutenant W.J. Chalk, adresse inconnue, muté naguère du CEC. D'autres Canadiens faisaient partie de la 59<sup>e</sup> Escadrille au cours des mois de 1917; ce furent: J.W.G. Clark et R.M. Grant (blessés au combat le 8 avril 1917), tous deux de Toronto, B. Harvey, adresse inconnue, E.O. Houghton, d'Ingersoll (Ont.), J.F. MacKinnon, de Victoria (blessé au combat le 24 septembre 1916, disparu au combat le 28 novembre 1917), G. Maddock, adresse inconnue, T.W. McConkey, de Bradford (Ont.) (blessé au combat le 11 mai 1917), F.D. Pemberton, de Victoria (blessé au combat le 11 mai 1917, tué au combat le 21 août 1917), J.M. Souter, de Hamilton (Ont.) (tué au combat le 11 avril 1917), R.S. Stone, adresse inconnue (blessé au combat le 24 avril 1917), L.A. Wheatly, de Winnipeg (tué au combat le 2 juillet 1917) et B.A. Wilson, de Fernie (C.-B.) (blessé au combat le 7 mai 1917).



Parmi les opérations terrestres menées sur le front britannique en avril et connues collectivement sous le nom de batailles d'Arras, l'attaque du Corps d'armée canadien contre la crête de Vimy a été la seule qui ait pleinement réussi. Cette crête, qui s'élève doucement à une hauteur de plus de deux cents pieds au-dessus de la plaine de Douai, a été l'un des bastions dominant le secteur nord du Front occidental pendant plus de deux ans. Les Allemands s'en étaient emparés en octobre 1914, et, depuis lors, ils s'étaient constamment employés à la fortifier. Sur la pente avant, un réseau de tranchées reliées par des tunnels et dotées d'abris profonds barrait la route. Sur le flanc arrière de la crête, visible seulement du haut des airs en bien des endroits, l'ennemi avait construit un deuxième boyau de communication. Toutefois, heureusement pour les Canadiens, il n'avait pas donné suite à la mise en œuvre des plans de défense en profondeur. Le gros des troupes défensives occupaient la tranchée avant et avaient reçu l'ordre de tenir à tout prix. L'assaut avait pour objet immédiat d'assurer un flanc protecteur à l'avance de la Troisième Armée britannique, le long de la Scarpe, et de priver l'ennemi de son champ d'observation sur les vallées se déployant vers le sud-ouest. Un objectif secondaire, découlant des plans de l'offensive vers le nord, à atteindre plus tard dans l'année, consistait à gagner une vue dominant les plaines s'étendant vers le nord et vers l'est, pour menacer ainsi l'occupation allemande de la côte belge.<sup>18</sup>

L'offensive de Vimy a fait l'objet d'une planification soignée, d'une préparation méticuleuse et d'une coopération efficace entre l'artillerie et l'aviation. Le plan de tir de l'artillerie comportait deux phases: un bombardement préliminaire, qui débuta sur une échelle restreinte vingt jours avant l'assaut, puis qui augmenta en intensité jusqu'au pilonnage qui vint soutenir l'attaque elle-même. On avait pris auparavant une grande quantité de photographies aériennes; on avait ainsi obtenu des renseignements et infligé des dommages au réseau de tranchées, ainsi qu'aux batteries ennemies. Au début de mars, les photographies aériennes de tout le système de défense allemand constituèrent la base d'une nouvelle carte que l'on maintenait continuellement à jour, à mesure que le dispositif ennemi se transformait. Sur les 212 batteries ennemies déployées sur la crête de Vimy et sur les arrières, on en avait repéré et pointé 180 à l'aide de photographies aériennes et d'autres moyens.<sup>19</sup>

La 16<sup>e</sup> Escadrille, qui appuyait le Corps d'armée canadien, a accompli son travail le plus efficace durant la période de préparation, car le mauvais temps a réduit les interventions aériennes pendant l'assaut même. Stationnée à Bruay, à environ six milles derrière le front, et utilisant un champ d'atterrissage avancé situé près du quartier général du Corps d'armée, à Camblain l'Abbé, l'escadrille comprenait trois sections de huit appareils chacune.\* On affecta deux sections aux missions de contre-batterie et une autre, au bombardement des tranchées.<sup>20</sup>

Chaque section de BE2 travaillait de concert avec un groupe particulier d'artillerie et s'occupait de la reconnaissance photographique de son propre secteur

\* Le *War Office* avait autorisé une augmentation de l'effectif de 18 à 24 avions dans les escadrilles de corps d'armée mais, à cause de la pénurie d'appareils, les seules escadrilles dotées de 24 avions furent la 16<sup>e</sup>, de la 1<sup>re</sup> Brigade, et les 8<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>, de la 111<sup>e</sup> Brigade. Elles revinrent toutes à 18 appareils en juin. *War in the Air*, III, 313-14, IV, 111n.



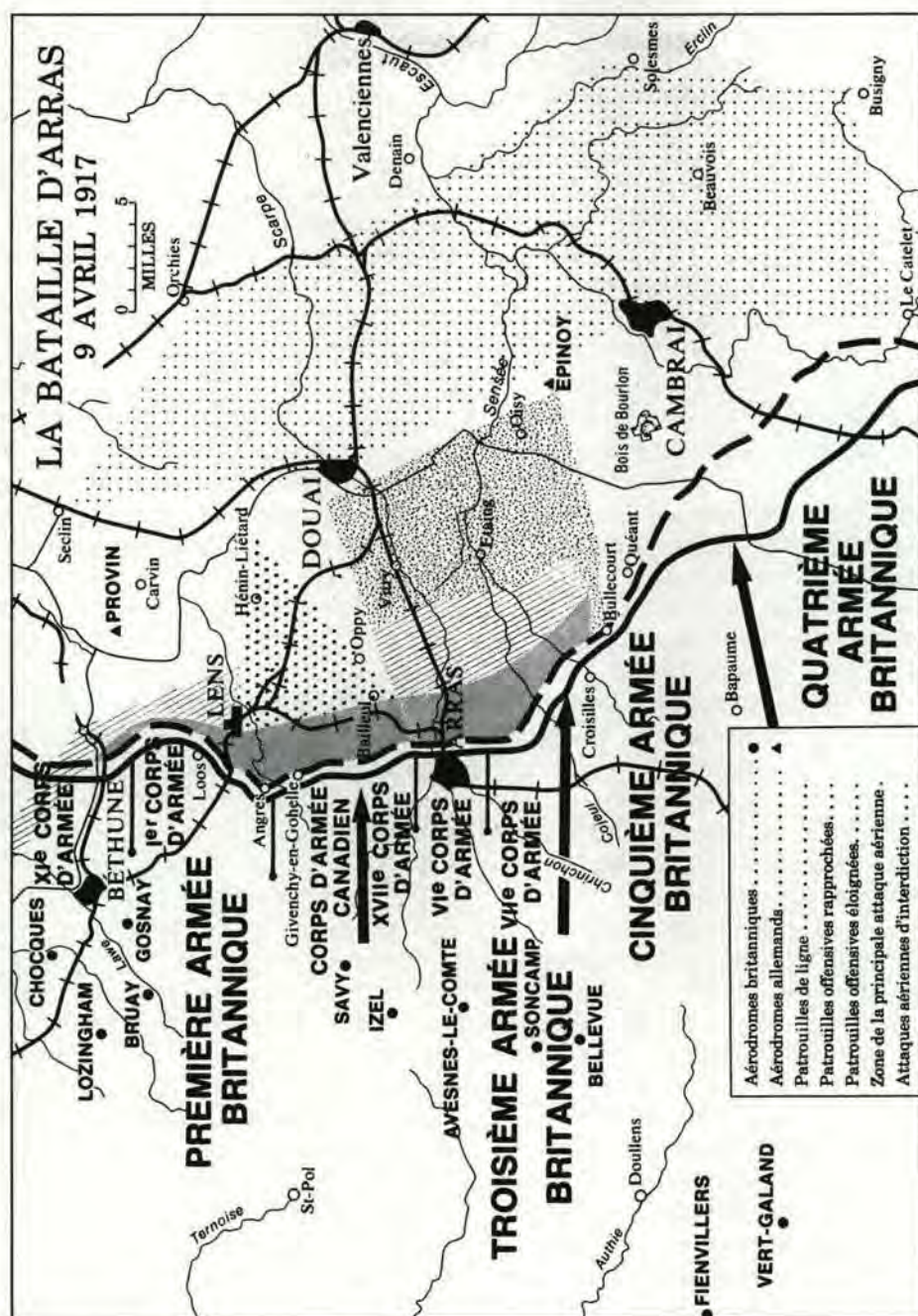
jusqu'à quatre mille verges au-delà des tranchées de première ligne où les FE2b de la 25<sup>e</sup> Escadrille prenaient la relève. Le feu de neutralisation, destiné à réduire temporairement les canons ennemis au silence, était dirigé par l'entremise de stations radio du RFC aux emplacements de batteries et à l'aide d'un poste de TSF avancé qui contrôlait et transmettait les demandes de tir et assurait les communications entre les avions et le bureau canadien de tir de contre-batterie. L'artillerie lourde du Corps d'armée canadien préparait les missions, relevait les cibles, désignait les batteries et indiquait les horaires d'observation. Avant et après chaque barrage, on prenait des photographies aériennes à partir desquelles on évaluait les dommages, puis on rectifiait les plans en conséquence. Un observateur efficace devait diriger deux barrages en même temps et en surveiller quatre durant une envolée régulière de deux heures.<sup>21</sup>

La bataille aérienne au-dessus de la crête de Vimy commença longtemps avant l'assaut terrestre. Les BE2 de la 16<sup>e</sup> Escadrille, relativement peu protégés, en conformité de la doctrine de Trenchard, n'étaient pas de taille devant les chasseurs allemands en maraude. En février et en mars, quatre Canadiens furent tués et un autre blessé. Le 1<sup>er</sup> février, le lieutenant D.J. McRae, de Sainte-Anne de Prescott, utilisait sa caméra, lorsque lui et son pilote furent surpris par Richthofen qui avait fait de la crête de Vimy son territoire de chasse de prédilection. Deux Spandaus arrosèrent leur avion de balles, l'abattant dans les tranchées allemandes près de Thélus, sous les yeux des troupes de la 3<sup>e</sup> Division canadienne. Le pilote et l'observateur succombèrent tous les deux à leurs blessures. Le lieutenant J.W. Boyd, de Toronto, blessé le 4 février, mourut le lendemain, et le sous-lieutenant A.E. Watts, de Fort Frances (Ont.), ainsi que le lieutenant J.G.O. Brichta, de North Battleford (Sask.), furent tués tous les deux le 6 mars. Le lieutenant R.H. Lloyd, de Wingham (Ont.), fut blessé le 28 mars. En revanche, le sous-lieutenant F.H. Baguley, de Toronto, eut la satisfaction d'abattre un Halberstadt désarmé, le 6 mars; cinq jours plus tard, l'observateur du lieutenant F.L. Baker endommagea et mit en fuite un autre avion du même modèle.<sup>22</sup>

La pression exercée sur la 16<sup>e</sup> Escadrille devint si forte que, le 19 mars, les III<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> Brigades reçurent l'ordre d'aider la I<sup>re</sup> Brigade en maintenant des patrouilles offensives dans le voisinage de Douai, base de la *Jasta 11*, source des malheurs de la 16<sup>e</sup> Escadrille. Cette nouvelle mesure de protection lui a peut-être apporté un certain soulagement car, la première semaine d'avril, elle ne perdit que deux appareils.\* Toutefois, l'ennemi restait actif. Après une accalmie causée par le mauvais temps, qui dura du 17 au 20 avril, les combats aériens reprirent avec rage jusqu'à la fin du mois. Les Allemands concentrèrent si bien leurs efforts contre les appareils de corps d'armée que, malgré les instructions formelles de Trenchard, les patrouilles offensives durent rester plus près des lignes afin d'assurer la protection directe des avions d'observation de l'artillerie. Néanmoins, les BE continuaient de tomber. Sur le front de la I<sup>re</sup> Brigade, entre le 20 et le 30 avril, huit d'entre eux furent portés disparus, dont cinq de la 16<sup>e</sup> Escadrille; quatre furent démolis à

\* L'un des appareils disparu était piloté par le sous-lieutenant O.R. Knight, adresse inconnue, ancien membre du CEC, ayant comme observateur le sous-lieutenant U.H. Seguin, d'Ottawa. Résumé des travaux de la I<sup>re</sup> Brigade, avril 1917, Air 1/768/204/4/252.







l'atterrissage après avoir été endommagés au combat; deux rentrèrent avec des observateurs blessés et un autre avec un pilote mortellement atteint. En tout, six Canadiens furent portés disparus et un autre fut blessé dans cette fin dramatique du 'sanglant mois d'avril'.<sup>23</sup>

Une bonne partie de ces échauffourées avait lieu en plein sous les yeux des troupes de première ligne et le journal de guerre des diverses unités du Corps d'armée canadien renferme un certain nombre de récits de témoins oculaires. Comme de raison, les unités d'artillerie étaient les plus intéressées à la bataille aérienne: 'La situation est très calme à l'exception de l'activité aérienne; plusieurs combats aériens ont eu lieu; un avion ennemi et un britannique ont été abattus,' raconte le journal de guerre d'une formation d'artillerie de campagne, le 7 mars 1917. Le 12 mars, une autre note indique: 'Deux de nos avions et un ennemi ont été abattus.'<sup>24</sup> L'annaliste de l'artillerie de la 2<sup>e</sup> Division canadienne remarque que 'les appareils ennemis semblent beaucoup plus efficaces que les nôtres': 'Au cours des trois dernières semaines, les avions ennemis l'ont emporté dans toutes les rencontres sur notre front, et elles ont été nombreuses. L'avion rouge allemand, si rapide, trace des cercles autour de nos lents appareils de patrouille et d'observation d'artillerie d'échelon avancé, dont bon nombre ont été abattus. Nos nouveaux Sopwith Triplanes semblent utiles.'<sup>25</sup> Le 6 avril, deux avions d'observation s'abattirent en flammes en face de la 3<sup>e</sup> Batterie de siège canadienne, provoquant le commentaire suivant: 'Au cours des quelques dernières semaines, nous avons perdu un grand nombre de nos avions d'observation et nous nous étonnons de voir qu'on ne prenne pas de mesure pour les mieux protéger.' Et pourtant, l'ennemi ne dominait pas toujours le combat. Une note du 3 avril paraissant dans le journal de guerre de la 2<sup>e</sup> Brigade de l'Artillerie de campagne canadienne, stationnée près de Neuville Saint-Vaast, raconte que, durant la journée, 'nos aéroplanes ont été fort actifs; à un moment donné, nous en avons compté jusqu'à 35; les appareils ennemis n'ont pas été en évidence.'<sup>26</sup>

Les obus de l'artillerie constituaient un autre danger pour les équipages des escadrilles de corps d'armée. Le major E.O. McMurtry, de Montréal, et son observateur, le lieutenant H.D. Mason, de Canton (Ont.), périrent lorsque leur BE2 sembla touché par un obus d'artillerie.<sup>27</sup> Les pilotes de chasse, en particulier au cours de leurs missions à basse altitude, couraient eux aussi le risque de voler en pièces dans les airs de cette façon. Dans son livre de 1918, *Winged Warfare*, W.A. Bishop raconte: 'Bien des fois nous ressentions un soubresaut sous l'extrémité d'une aile et l'appareil se soulevait tout à coup. C'était un obus qui venait de passer à quelques pieds de nous. À mesure que la bataille progressait, le travail devenait de plus en plus terrifiant, car on rapportait que plusieurs de nos appareils, touchés en vol par des obus, s'étaient abattus ... Et pourtant, c'était un risque que nous ne pouvions éviter; nous devions l'accepter dans le meilleur esprit possible.'<sup>28</sup>

Les pertes élevées subies par les biplaces soulevèrent la question de l'efficacité des principes offensifs de Trenchard. Les commandants de corps d'armée et de division, utilisateurs principaux des avions vulnérables de corps d'armée, commencèrent à exiger des escortes protectrices de chasseurs. Cependant, le général Kiggell, chef de l'état-major de Haig, aida à étouffer ces demandes; il fit circuler une déclaration de principe qui insistait de nouveau sur l'importance qu'il y avait de pousser les patrouilles offensives bien au-delà des lignes ennemies, et qui



dénonçait la sottise de ceux qui voulaient affaiblir la puissance de chasse en l'utilisant dans un rôle défensif. La directive de Kiggell, qui exprimait les vues de Trenchard, prétend que 'depuis le lancement de notre offensive aérienne au début de ce mois, les pertes de chasseurs ont été cinq fois plus élevées que celles des appareils de corps d'armée, dont le travail a été très peu entravé.'<sup>29</sup> Cette constatation était peut-être juste pour l'ensemble du RFC, mais elle s'appliquait mal à la situation de la 1<sup>re</sup> Brigade. En avril, le rapport des pertes de cette formation a été d'environ un avion d'armée pour deux avions de corps d'armée. Huit Canadiens ont été tués ou portés disparus, pour les avions de corps d'armée, en regard de trois, pour les appareils de chasse et de chasse-reconnaissance.

Au sud de Vimy, dans la vallée de la Scarpe, où la Troisième Armée britannique devait percer jusqu'à Cambrai pour rejoindre les forces françaises, il y eut des rencontres plus décisives entre les chasseurs rivaux. Ici le rapport des pertes entre les avions de coopération et de chasse fut plus près des chiffres fournis par le général Kiggell. Sur les soixante Canadiens faisant partie de la III<sup>e</sup> Brigade, qui appuyait la Troisième Armée, neuf furent tués, cinq furent blessés et un fut fait prisonnier. Cinq parmi les tués, deux des blessés et le prisonnier de guerre venaient d'escadrilles de chasse.<sup>30</sup>

Trois des victimes canadiennes étaient membres de la 60<sup>e</sup> Escadrille, dont l'histoire est un exemple de la lutte qu'ont livrée les unités de chasse, au cours du 'sanglant mois d'avril.' Ses pilotes patrouillaient une région située à l'est d'Arras, à partir des pentes de Vimy jusqu'à Fampoux. Richthofen surveillait également ce secteur et il y eut de fréquentes mêlées entre Nieuports et Albatros. L'escadrille connut son premier revers sérieux, le 7 avril, jour où trois Nieuports furent abattus dans une rencontre avec la *Jagdstaffel 11*. L'une des victimes fut le sous-lieutenant C.S. Hall, adresse inconnue, qui avait rallié l'escadrille le 6 janvier. Le major J.A. Milot, de Joliette (Québec), périt le lendemain, 8 avril, et au cours de la fin de semaine du 14 au 16 avril, l'escadrille perdit dix Nieuports sur un total de dix-huit; le lieutenant J. McC. Elliott, de Winnipeg, fut blessé le 16 avril.<sup>31</sup>

C'est au cours de cette sombre période, l'une des plus critiques que le RFC dut traverser au cours de la guerre, que W.A. 'Billy' Bishop s'imposa en tant que premier pilote de chasse de la 60<sup>e</sup> Escadrille, inaugurant une carrière qui en fera l'aviateur le plus fameux de sa génération. Parmi ce groupe extraordinaire de pilotes de chasse canadiens de la Première Guerre mondiale – Collishaw, Bishop, McLaren, Barker, McKeever, Claxton, pour ne nommer que les plus connus – c'est Bishop qui réussit plus que tout autre à capter l'œil du public. On a plus écrit sur lui que sur tout autre aviateur de toute l'histoire du Canada. Cadet décidément eccentric du RMC, il quitta ses études pour s'enrôler dans le *Mississauga Horse*, à la déclaration de la guerre, et se rendit outre-mer en 1915, dans les rangs du 7<sup>th</sup> *Canadian Mounted Rifles*. En septembre de cette même année, date à laquelle son unité traversa en France, Bishop resta derrière; il avait muté au RFC où il suivait

\* En plus des Canadiens susmentionnés qui faisaient partie de la 60<sup>e</sup> Escadrille, durant la première moitié de 1917, on comptait: W.A. Bishop, d'Owen Sound (Ont.), G.D. Hunter, de St. Mary's (Ont.) (prisonnier de guerre le 6 mai 1917), C.W. McKissock, de Toronto (prisonnier de guerre le 6 mai 1917), R.U. Phalen, de Lockport (N.-É.) (tué au combat le 28 mai 1917), W.J. Rutherford, de Westmount (Québec), F.O. Soden, né au Nouveau-Brunswick, E.J.D. Townesend, de Cowichan (C.-B.) (prisonnier de guerre le 31 mars 1917) et G.C.O. Osborne, d'Arnprior (Ont.).



un cours d'observateur, dans la 21<sup>e</sup> Escadrille. Après avoir passé une brève période sur le Front occidental dans cette unité, au début de 1916, il alla suivre un cours de pilote en Angleterre. En mars 1917, il se présenta à la 60<sup>e</sup> Escadrille, à Izel-le-Hameau. À ce moment-là, d'après son journal, il avait à son crédit 75 heures de vol et il connaissait le BE2, le BE12, l'Avro 504 et le Sopwith Pup.<sup>32</sup>

Cependant, la 60<sup>e</sup> Escadrille était dotée de Nieuports et Bishop, meilleur chasseur que pilote, eut des difficultés à s'adapter à cet appareil sensible. Il commença à s'exercer le 11 mars; au cours des deux premières semaines, l'équipe au sol et lui eurent à faire face à des éclatements de pneus, à des déformations de structures et au moins à un atterrissage brutal. Un chef d'escadrille moins perspicace aurait bien pu renvoyer Bishop à la réserve de pilotes, avant qu'il n'ait eu la chance de montrer ce qu'il savait faire. En effet, le major A.J.L. Scott, l'un des chefs les plus perceptifs, reconnut que ce jeune Canadien maladroit possédait l'agressivité calculée des grands pilotes de chasse. Après avoir pratiqué cinq heures en France, il effectua sa première patrouille opérationnelle le 17 mars. Le 25 mars, il abattit son premier avion ennemi, un Albatros, alors qu'il volait à la queue d'une formation de quatre Nieuports. Le combat commença à 9 000 pieds d'altitude, près d'Arras; il permit de constater que, quelles qu'aient été les faiblesses de Bishop en tant que pilote, il était un tireur de première classe, animé de l'instinct véritable du tueur:

Au cours d'une patrouille défensive, 3 éclaireurs Albatros s'approchèrent de nous. L'un d'eux, se détachant des autres, perdit de l'altitude et tenta de se placer derrière notre avant-dernier appareil. Je plongeai et tirai 12 à 15 coups. Les balles traceuses volèrent tout autour de la machine. Le pilote plongea brusquement d'environ 600 pieds, puis se redressa. Je le suivis et j'ouvris le feu à environ 40 à 50 verges de lui. Une grappe de balles traceuses pénétra dans le fuselage et la section centrale; j'en vis une entrer juste derrière le siège du pilote qu'elle parut toucher. L'appareil, désarmé, se mit à piquer du nez en vrille. Je plongeai derrière lui et fis feu. J'atteignis une altitude de 1500 à 2000 pieds. Mon moteur commençait à s'encrasser et je planai juste au-delà des lignes ... La dernière fois que je vis l'éclaireur Albatros, il descendait verticalement à une altitude de 500 à 600 pieds.<sup>33</sup>

Le 30 mars, Scott fit preuve de prescience en mettant Bishop, encore assez inexpérimenté, à la tête d'une patrouille offensive de cinq hommes. Moins d'un mois après sa première envolée opérationnelle, Bishop était devenu l'as de l'unité et Scott lui permettait de voler en liberté, en plus de mener ses missions de patrouilles ordinaires.

Comme tous les grands pilotes de chasse, Bishop était un tireur de dérive expert, technique qu'il entretenait par une pratique constante. Sa tactique, objet de mûres réflexions, s'appuyait sur la surprise, qu'il considérait comme essentielle aux combats aériens. Au fond, sa méthode lui était imposée, car le Nieuport était beaucoup plus lent que les meilleurs chasseurs allemands; même alors, ses comptes rendus de combat datant de cette période font voir que, une fois l'effet de surprise perdu, il décidait généralement d'abandonner le combat. Lorsque cela était impossible, sa gaucherie devenait un avantage positif dans les engagements corps-à-corps. Il lançait son petit Nieuport un peu partout dans un complet abandon et avec un rare sens tactique. Comme ses lettres à ses parents le révèlent, il



était aussi animé d'un désir intense de s'attirer la considération des autres. Sa correspondance personnelle et familiale renferme bon nombre de récits de ses victoires, des mentions de son 'score,' de ses décorations et le nombre de victoires enregistrées par le RFC et ses rivaux français. Son adresse et son enthousiasme s'alliaient à un courage indomptable, qui le poussait constamment à rechercher le combat. Le 30 avril, par exemple, dans l'espace de deux heures avant midi, il fit rapport sur huit rencontres distinctes avec dix-neuf avions. Comme Scott le nota au bas de ce compte rendu: 'Tout commentaire, je crois, est inutile.'<sup>34</sup>

La *Naval Three*, elle aussi, s'est comportée de façon exceptionnelle durant les batailles d'avril, ses Pups ayant le dessus sur les éclaireurs Halberstadt et Albatros. Ses appareils servaient d'ordinaire à des missions de protection des BE2, employés dans un rôle de bombardiers. La nature de ce travail les menait presque fatalement à des rencontres avec l'Aviation allemande et pourtant, cette escadrille ne perdit que trois Pups au cours du mois d'avril. Elle connut l'une de ses journées les plus occupées le 11 avril, alors qu'elle escortait une formation de BE2 allant bombarder Cambrai. L.S. Breadner détruisit un Albatros dans les airs, en força un autre à abandonner le combat et abattit en flammes un appareil ennemi non identifié. J.S.T. Fall remporta trois victoires remarquables qui lui valurent la DSC. Il attaqua et détruisit un appareil adverse; ramené vers le sol par des éclaireurs ennemis, il réussit à se placer derrière l'un d'eux et il vit ses balles traceuses atteindre la tête du pilote; il abattit plus tard un autre avion ennemi qui s'en prenait à lui. Il posa enfin son propre appareil criblé de balles.<sup>35</sup>

Deux semaines plus tard, Breadner, appelé 'avaleur de feu' par l'une de ses connaissances,<sup>36</sup> abattit un avion ennemi tout près de son propre aérodrome à Marieux et, en moins d'une heure, il était dans sa chambre en train de raconter cette aventure dans une lettre adressée au Canada: 'Je me dirigeais vers mon aérodrome, lorsque j'entendis le tir des canons antiavions. En levant la tête, j'aperçus un appareil boche, directement au-dessus de moi, à 10 000 pieds d'altitude. Alors, je lançai mon avion après lui. Il était à 12 000 pieds, lorsque je l'approchai (un gros bimoteur à hélices propulsives); je m'installai droit derrière sa queue où il ne pouvait m'atteindre. Je lui déchargeai 190 coups et réduisis ses deux moteurs au silence.'<sup>37</sup> L'avion allemand s'écrasa du côté des lignes alliées et Breadner atterrit dans un champ voisin. Il ne put converser avec les occupants de l'avion abattu, un pilote et deux observateurs, qui furent faits prisonniers par des 'Tommies'; en effet, ils ne parlaient pas anglais. Leur appareil était encore en feu et, avant qu'il ne soit complètement consumé, Breadner détacha l'insigne en forme de croix; il se dit fier de 'l'avoir exposée dans le mess.' La lettre se termine sur une note d'urgence. 'Je dois m'arrêter ici, car nous partons pour une "grosse affaire," dans quelques minutes, et il faut encore que j'endosse mon fournement.' Breadner prit alors la tête de sa section de cinq Pups qui escortaient un groupe de six FE2b allant bombarder l'aérodrome d'Épinoy. Dès qu'ils eurent franchi les lignes, ils se heurtèrent à deux formations de chasseurs ennemis. Après s'être assuré que les bombardiers étaient revenus au-dessus du front britannique, l'escorte

\* Probablement un Friedrichshafen G-III ou un Gotha G-IV ou V. Ces bombardiers étaient en service à cette époque.



se retourna contre ses poursuivants. J.J. Malone s'en prit à un avion ennemi, tua le pilote, en abattit un deuxième et partit à la poursuite d'un troisième. Le sous-lieutenant de section G.B. Anderson, d'Ottawa, en envoya un autre au sol, désarmé. Cette escarmouche attira d'autres avions des deux camps; il s'en suivit une bataille générale qui s'étendit sur une vaste région. Durant l'engagement, Malone manqua de munitions, alla se poser sur un aérodrome du voisinage, refit le plein et regagna le combat pour abattre un autre appareil ennemi. La semaine suivante, il fut porté disparu. On lui accorda le crédit de sept avions ennemis abattus et on lui décerna le DSO, à titre posthume, pour ses victoires.<sup>38</sup>

En avril, par suite de l'intensité des combats, les pertes atteignirent un sommet de tous les temps dans le RFC. Durant la période de quatre semaines se terminant le 27 avril, on compta 238 tués ou disparus et 105 blessés. Les pertes canadiennes connues ce mois-là totalisèrent 26 tués, 13 blessés et 6 disparus. Du 31 mars au 11 mai, les pertes allemandes ont été de 33 tués, 16 disparus et 19 blessés. Au cours de la même période, les Allemands ont perdu 30 avions, en comparaison de 122 pour le RFC; toutefois, le RFC volait continuellement au-dessus du territoire ennemi et ses pilotes étaient beaucoup plus vulnérables que leurs adversaires allemands qui s'exposaient rarement loin de leurs propres aérodromes.<sup>39</sup>

Une lettre écrite par le lieutenant T.W. McConkey, de Bradford (Ont.), observateur à bord d'un RE8 de la 59<sup>e</sup> Escadrille, partie en mission de reconnaissance de corps d'armée le 11 mai, constitue un exemple classique de cette situation. Il décrit la façon dont il mérita la MC:

Je photographiais à environ 9000 verges à l'intérieur du territoire boche. Nous fûmes attaqués par cinq éclaireurs Albatros qui brisèrent notre formation. Nous avons, à nous tous, abattu deux avions ennemis et envoyé un autre au sol apparemment désarmé. Mon pilote, le capitaine Pemberton, de la C.-B., a manœuvré son appareil d'une manière fort habile, évitant autant que possible le tir ennemi et me fournissant toutes les occasions de faire jouer mon fusil-mitrailleur Lewis. Il reçut une balle morte dans le dos qui l'obligea à passer une semaine au poste d'évacuation des blessés. J'ai eu moins de chance que lui; j'ai attrapé quatre balles dans la cuisse droite, une dans l'épaule et une dans le visage.<sup>40</sup>

Les opérations sanglantes qui se sont déroulées à Arras, d'abord conçues comme une attaque de diversion destinée à distraire les réserves allemandes de l'offensive de Nivelles sur l'Aisne, se poursuivirent, en mai, à cause de l'échec de l'assaut français après quelques jours. La débâcle française fut aggravée par une mutinerie fort répandue parmi les troupes. Le général Henri Pétain vint remplacer Nivelles, mais le nouveau commandant en chef, pour reconstituer ses forces, dut adopter une attitude défensive pour le reste de l'année. En conséquence, la responsabilité principale de l'action offensive sur le Front occidental passa aux mains des Britanniques, avec les conséquences prévisibles pour ce qui était de l'importance accordée à la guerre aérienne.

Le plan offensif originel pour 1917 comprenait un assaut contre la crête de Messines-Wytschaete qui dominait les positions britanniques, sur le flanc droit du saillant d'Ypres. Il fallait s'emparer de ces hauteurs pour réussir à pénétrer dans les Flandres en vue de libérer la région côtière belge, mouvement sollicité par les



lords de l'Amirauté qui avaient besoin des ports d'Ostende et de Zeebrugge. Cependant, on ne devait donner suite à ce projet que si le plan général de Nivelle n'aboutissait pas à une percée décisive. Nivelle avait accepté que les Anglais abandonnent alors les combats à l'est d'Arras et dirigent vers la Belgique leur Deuxième Armée, appuyée par l'Armée belge et les troupes françaises de Nieuport. Les Français étant arrêtés sur l'Aisne et Pétain demandant du temps pour redonner confiance à ses troupes démoralisées, Haig décida de lancer l'offensive britannique vers le nord. Il fallait d'abord s'emparer de la crête de Messines en vue de priver les Allemands de points d'observation précieux et de former un flanc droit solide pour pénétrer dans la région côtière.

L'attaque fut confiée à la Deuxième Armée britannique et à son arme aérienne, la II<sup>e</sup> Brigade, considérablement renforcée pour cette opération. On y ajouta deux escadrilles de corps d'armée, dotées de RE8 et de BE22, et deux escadrilles d'armée, les 1<sup>re</sup> et 10<sup>e</sup> Escadrilles (Navales) équipées de Sopwith Triplanes. De plus, on demanda aux 23<sup>e</sup> (Spads) et 40<sup>e</sup> (Nieuports) Escadrilles, de la 1<sup>re</sup> Brigade, d'étendre leurs patrouilles offensives jusqu'au-dessus du secteur de la II<sup>e</sup> Brigade, tandis qu'à la fin de mai, on déplaça vers le nord les escadrilles de chasse, de bombardement et de reconnaissance de la IX<sup>e</sup> Escadre (hors cadre) dans le secteur de la Deuxième Armée.\* Au début de juin, Trenchard avait concentré vingt escadrilles (dont la moitié était dotée de chasseurs monoplaces), soit bien au-delà de trois cents avions en état de combattre. Les renforts allemands sur tout le front de la Quatrième Armée, de Messines à la mer, n'atteignaient pas ce chiffre et ils n'arrivèrent pas à temps dans la zone de combat. Nous n'avons pas trouvé d'ordre de bataille allemand détaillé, mais nous pouvons présumer que les avions ennemis, sur le front des Flandres, étaient surpassés en nombre à raison de deux pour un et par une marge beaucoup plus grande, à la crête de Messines.<sup>41</sup>

Tirant parti de son avantage numérique, le RFC essaya de fermer la zone de combat, grâce à un système de patrouilles de barrage établi par les escadrilles d'armée, le long d'une ligne qui correspondait à peu près à celle des ballons d'observation s'étendant à environ un mille derrière le front ennemi. Ce dispositif n'avait guère réussi aux Allemands à Verdun, mais la supériorité numérique du RFC lui permit de surveiller la ligne de barrage, de l'aube au crépuscule, les patrouilles s'effectuant à deux niveaux ou plus, et de former, en outre, un écran extérieur de patrouilles offensives avancées. Sur la ligne de barrage, les chasseurs avaient pour tâche principale de protéger les avions de corps d'armée. Ils devaient également empêcher l'ennemi d'utiliser ses propres appareils de collaboration avec l'artillerie et le forcer à descendre ses ballons d'observation. On publia des instruc-

\* Voici le nom des Canadiens qui servaient dans la 23<sup>e</sup> Escadrille durant la première moitié de 1917: W.R. Brookes, de Jerseyville (Ont.), Lloyd Elsley, de Ridgeway (Ont.) (tué au combat le 5 avril 1917), V.C. Gordon, de Toronto, T.G. Holley, de Winnipeg (prisonnier de guerre le 2 février 1917), E.G. Joy, de Toronto, K.C. McCallum, de Vancouver (blessé au combat le 22 avril 1917), G.I.D. Marks, de Toronto, W.W. Stratton, de Peterborough (Ont.) et R.W. Young, de Toronto. Dans la 46<sup>e</sup> Escadrille: F.B. Baragar, d'Elm Creek (Man.) (blessé au combat le 3 septembre 1917), N.S. Caudwell, de Brantford (Ont.) (blessé au combat le 25 mai 1917), R.L.M. Ferrie, de Hamilton (tué au combat le 21 janvier 1918), A.L. Fleming, de Toronto et A.R. Fortin, de Winnipeg.



tions demandant qu'aucun avion allemand ne franchisse la ligne de barrage. Bien entendu, quelques-uns réussirent à passer. Pourtant, en regard de ce qui était arrivé en avril et vu la supériorité aérienne acquise dans le secteur de combat, il est frappant de constater que, entre le 31 mai, jour où l'on déclencha le bombardement principal, et le 6 juin, on n'a perdu qu'un seul avion de corps d'armée. Ce fut un RE8 de la 42<sup>e</sup> Escadrille dont l'observateur était le sous-lieutenant C.J. Baylis, de Victoria. Il perdit la vie.<sup>\*42</sup>

À la fin de 1916, des postes de repérage magnétique, installés dans chaque secteur d'armée, vinrent compléter le travail des patrouilles de chasse. Ils étaient situés en des endroits assez éloignés les uns des autres; en obtenant des relèvements croisés des transmissions radio d'un avion ennemi d'observation d'artillerie, on pouvait suivre ses mouvements avec une certaine précision. Au printemps de 1917, le système était en pleine exploitation, tous les postes de repérage magnétique formant un seul réseau. Lorsqu'on repérait ainsi un appareil ennemi, on relayait sa position au quartier général de l'escadre d'armée voulue et de là, par téléphone, à une escadrille ou à une section, prête pour ces cas d'urgence.<sup>43</sup> Ces interventions ressemblaient étroitement aux mêlées de chasseurs de la Deuxième Guerre mondiale. La façon de procéder suivie par le 60<sup>e</sup> Escadrille était probablement généralisée dans l'ensemble du RFC: 'Pour répondre efficacement aux appels de repérage, il fallait que trois ou quatre pilotes fussent constamment en alerte, prêts à sauter dans leur appareil et à décoller en formations en moins de deux minutes. Cependant, ils devinrent extrêmement habiles à cette manœuvre et ils répondaient au cor de chasse (klaxon) – le signal comptait deux coups, à l'époque – aussi promptement qu'une meute élégante de fox-hounds.'<sup>44</sup> La première semaine de juin, le quartier général de l'escadre d'armée de la 11<sup>e</sup> Brigade reçut 47 appels de repérage du centre d'interception-radio de Messines. Résultat net: un avion ennemi détruit, sept probablement endommagés et vingt-deux barrages d'artillerie soudainement interrompus.<sup>45</sup>

La bataille de Messines, comme celle de Vimy, porta sur des objectifs restreints et concentra un volume énorme de tir d'artillerie sur un front étroit. Les bombardements d'artillerie et le feu de contre-batterie commencèrent le 21 mai et gagnèrent en intensité à mesure que le jour de l'attaque, le 7 juin, approchait. Protégées par l'écran de sécurité fourni par les chasseurs, et profitant du beau temps, les sections de coopération avec l'artillerie furent en mesure de diriger les canons britanniques sur les positions ennemies, du côté opposé de la crête; l'effet fut dévastateur. Lorsque l'attaque terrestre se mit en marche, près du quart de l'artillerie de compagnie et de la moitié de l'artillerie lourde ennemies étaient hors de combat. L'assaut lui-même fut précédé de la détonation de dix-neuf mines, soit plus de 450 tonnes d'explosifs, placées sous les premières lignes allemandes, plus de six mois auparavant. Dès l'explosion des mines, à 0310 heures, toute l'artillerie de la Deuxième Armée ouvrit le feu à la cadence maximum. Du haut des airs, le

\* *War in the Air*, IV, 119 affirme que, jusqu'au 7 juin, on ne perdit aucun appareil de collaboration avec l'artillerie. Étant donné que le RE8, à bord duquel Baylis était monté, a été porté disparu le soir du 6 juin, après les inscriptions de la journée dans le registre de l'escadrille, on a sans doute compté cette perte comme étant survenue le 7 juin.



terrain semblait 'rebondir comme la surface des eaux durant une violente tempête.' L'infanterie rencontra une forte résistance en certains endroits, mais elle réussit à s'emparer, le même jour, de la plupart des objectifs assignés.<sup>46</sup>

L'un des facteurs clés de la victoire a été le solide appui aérien. L'écran de protection des chasseurs a été si efficace que Maurice Baring, aide-de-camp et secrétaire personnel de Trenchard, se laissa aller à déclarer que le 7 juin avait été 'le plus beau jour que nous avons jamais connu dans les airs. Nos aviateurs ont complètement empêché l'aviation boche d'intervenir et le travail de notre artillerie, en coopération avec nos avions, a été sans anicroche.' Vingt-neuf appareils de corps d'armée ont surveillé le front des trois corps d'armée assaillants, une distance de quelque dix-sept mille verges, c'est-à-dire presque le double de la plus forte densité jamais atteinte auparavant. La 6<sup>e</sup> Escadrille, détachée auprès du X<sup>e</sup> Corps d'armée, fut la seule unité de ce genre à perdre des avions.\* Deux de ses RE8 furent portés disparus et, au cours d'autres combats, quatre de ses membres furent blessés. À la 42<sup>e</sup> Escadrille, sur le front du II<sup>e</sup> Corps d'armée australien-néo-zélandais, le lieutenant W.F. Anderson, de Toronto, à bord d'un RE8, se vit attaquer par trois chasseurs au cours d'une mission de photographie; son observateur abattit l'un des attaquants en flammes et en endommagea un autre.† Leur avion 'fut criblé de balles, mais personne ne fut blessé.' À part ces incidents, les escadrilles de corps d'armée effectuèrent leur travail sans entraves, réglant le tir de l'artillerie sur les 157 batteries ennemies. Les 1<sup>re</sup> et 41<sup>e</sup> Escadrilles,‡ dotées de Nieuports et de FE8 respectivement, reçurent une mission précise d'appui terrestre rapproché sur le champ de bataille, tandis que l'on confia aux autres esca-

\* Voici le nom des Canadiens qui faisaient partie de la 6<sup>e</sup> Escadrille durant la première moitié de 1917: C.A.S. Bean, adresse inconnue (prisonnier de guerre le 9 août 1917), C.N. Bennett, de Halifax (tué au combat le 25 juin 1918), W.B. Ferguson, d'Ameliasburg (Ont.) (tué au combat le 7 juillet 1918), S.H. Glendinning, de Sunderland (Ont.) (tué au combat le 17 juillet 1918), P.L. Goudie, de Toronto (blessé au combat le 11 avril 1917), M.O. Haskell, de Lachine (Québec), E.A. McKay, de Toronto (prisonnier de guerre le 22 août 1918), J. O'Rourke, de Winnipeg, W.D. Thomson, de Saskatoon (Sask.) (tué au combat le 5 janvier 1917), R.J. Warner, de Toronto et A.L. Wilson, de Vegreville (Alb.).

† En plus d'Anderson, la 42<sup>e</sup> Escadrille comptait les Canadiens suivants, de janvier à juin: C.J. Baylis, de Victoria (tué au combat le 6 juin 1917), L.R. Brereton, de Winnipeg (blessé au combat le 22 juillet 1918), G.T. Dracup, de Yorkton (Sask.) (tué au combat le 28 juillet 1917), E. Hamilton, de Princeton (C.-B.) (tué au combat le 15 février 1917), F.A.N. Haultain, de Port Hope (Ont.), H.L. Kennedy, de Talbotville (Ont.), W.A. Landry, de Dorchester (N.-B.) (blessé au combat le 15 février 1917), H.A. Laws, de Winnipeg, E.A. McKay, de Toronto (prisonnier de guerre le 22 août 1918), W.E.G. Murray, de Vancouver (blessé quatre fois au combat: les 7 juin 1915, 26 septembre 1916, juillet 1917, juin 1918), B.H. Smith, de Halifax (tué au combat le 22 juillet 1917) et A.W. Waddy, de Vancouver.

‡ Le major G.C. St. P. de Dombasle, anciennement du *Royal Canadian Regiment*, commandait la 1<sup>re</sup> Escadrille, depuis la fin de 1916. D'autres Canadiens faisaient partie de cette unité durant la première moitié de 1917: G.H. Armstrong et G.C. Atkins (prisonniers de guerre le 19 juin 1917), tous deux de Toronto, E.S.T. Cole, adresse inconnue, R.H. Cronyn, de London (Ont.), L. Drummond, de Toronto (prisonnier de guerre le 18 mai 1917), S. McKercher, de Wroxeter (Ont.) (blessé au combat le 23 avril 1917), F.M. McLaren, adresse inconnue (tué au combat le 12 août 1917) et W.W. Rogers, d'Alberton (Î.-P.-É.). Dans la 41<sup>e</sup> Escadrille, au cours de la même période, on comptait: W.I. Bailey, de St. Mary's (Ont.) (blessé au combat le 8 juin 1917), A.W. Hogg, de Winnipeg (blessé au combat le 9 juin 1917), R.H.B. Ker, de Victoria et H.E. Paquin, de Montréal.



drilles de chasse un rôle secondaire d'attaques d'objectifs au sol. Les cibles principales étaient les aérodromes et le transport terrestre, mais elles avaient pleine liberté de manœuvre et pouvaient s'en prendre à tout ce qu'elles voyaient 'en vue de harceler autant que possible l'ennemi et de miner le moral de ses troupes.<sup>147</sup>

Au cours du mois de juin, quatre-vingt-dix Canadiens servaient au sein des escadrilles de la 11<sup>e</sup> Brigade renforcée, appuyant l'attaque de Messines; dix furent tués, six blessés et trois, portés disparus.<sup>\*48</sup> L'escadrille la plus distinctivement canadienne fut la *Naval Ten*, dans laquelle treize de ses quinze pilotes étaient canadiens, lorsque l'unité rallia la 11<sup>e</sup> Brigade à la mi-mai.<sup>†</sup>

La *Naval Ten* fut mise sur pied à Saint-Pol (Dunkerque), le 12 février, et dotée, peu de temps après, de Sopwith Triplanes. Toutefois, on jugeait que ses

\* Voici le nom des Canadiens qui ont servi dans la 20<sup>e</sup> Escadrille de janvier à juin: J.L. Boles, d'Ingersoll (Ont.) (tué au combat le 13 juin 1918), F.H. Bronskill, d'Ottawa (prisonnier de guerre le 1<sup>er</sup> février 1917), G.T.W. Burkett, adresse inconnue, C.M. Carbert, de Campbellville (Ont.) (tué au combat le 1<sup>er</sup> février 1917), W.M.E. Chester, de Toronto (blessé au combat le 13 juillet 1917), E.B. Cogswell, d'Ottawa (blessé au combat le 24 mai 1917), W. Durrand, d'Edmonton, H.E. Hartney, de Pakenham (Ont.) (blessé au combat le 14 février 1917), A.N. Jenks, de Coaticook (Québec), H.W. Joslyn, de Sinaluta (Sask.) (porté disparu le 17 août 1917), W.T. Jourdan, de Vancouver (blessé au combat le 14 février 1917), A.C. Lee, de Stoney Creek (Ont.) (prisonnier de guerre le 20 mai 1917), W.R. Macaskill, de Baddeck (N.-É.) (prisonnier de guerre le 19 juin 1917), I.M. MacLean, de North Sydney (N.-É.) (blessé au combat le 15 août 1917), R. Mack. Madrill, de Beaverton (Ont.) (tué au combat le 21 juillet 1917), R.G. Masson, d'Ottawa (tué au combat le 24 mai 1917), H.R. Nicholson, de Hamilton (tué au combat le 24 avril 1917), W.P. Scott, de Toronto (blessé au combat le 28 mai 1917), A.G. Stewart et S.F. Trotter (tués au combat le 6 juillet 1917), adresses inconnues, M.W. Waddington, R.W. White (prisonniers de guerre le 25 janvier 1917), E.A. Wickson (blessé au combat le 16 juin 1917), et H. Reid Wilkinson (prisonnier de guerre le 10 septembre 1917), tous de Toronto et F.W. Wright, de Tottenham (Ont.). Dans la 45<sup>e</sup> Escadrille: R.S. Bennie, de Leamington (Ont.) (porté disparu le 5 juin 1917), W. Birkett, de Moose Jaw (Sask.) (blessé au combat le 17 juin 1917), G.W. Blaiklock, de Montréal, C. St. G. Campbell, de Cobalt (Ont.) (tué au combat le 6 avril 1917), E.F. Crossland, de Toronto, J.B. Fotheringham, d'Ottawa (tué au combat le 7 juillet 1917), F.G. Garratt, de Montréal, J.E. MacKay, de Toronto, T.A. Metherral, de Moose Jaw (Sask.) (tué au combat le 5 juin 1917), J.F. Scott, adresse inconnue, W.W. Shaver, de Woodstock (Ont.), F.C.H. Snyder, de Kitchener (Ont.) (porté disparu le 17 juillet 1917), T.R. Sorton, de Toronto, C.T.R. Ward, de Lennoxville (Québec), R.S. Watt, de Langton (Ont.) (tué au combat le 12 juin 1917) et W.T. Wood, de Sackville (N.-B.). Dans la 70<sup>e</sup> Escadrille: D.J. Allan, de Killarney (Man.) (blessé au combat le 15 juin 1918), C.A.S. Bean, adresse inconnue, A.S. Bourinot, de Toronto (prisonnier de guerre le 3 juin 1917), W.R. Cooke, d'Orillia (Ont.) (blessé au combat le 13 août 1917), J.G. Crang, de Toronto, G.C. Easton, de Galt (Ont.), S.W. Graham, de Toronto (blessé au combat le 6 juin 1918), L.A. Kelwig, adresse inconnue, L.H. Kennedy, de Montréal, L.A. Kiburz, de Vancouver, H.D. Layfield, de Vancouver (blessé au combat le 21 septembre 1917), S.L. Shannon, de Prince Albert (Sask.), J.A. Sully, d'Ottawa et F. Tapping, de Toronto. Cette escadrille était commandée par le major A.W. Tedder, plus tard maréchal de la *Royal Air Force*.

† À part Collishaw, on comptait d'autres Canadiens: W.M. Alexander et K.G. Boyd, tous deux de Toronto, A.C. Disette, de Vancouver (tué au combat le 2 juin 1917), J.H. Keens (blessé au combat le 7 juin 1917), P.G. McNeil (tué au combat le 3 juin 1917), E.V. Reid (tué au combat le 28 juillet 1917) et Q.S. Shirriff, tous de Toronto, G.E. Nash, de Stoney Creek (Ont.) (prisonnier de guerre le 25 juin 1917), J.A. Page, de Brockville (Ont.) (tué au combat le 22 juillet 1917), L.H. Parker, de Leeds Village (Québec) (tué au combat le 14 juin 1917), C.E. Pattison, de Winona (Ont.) (blessé au combat le 20 mai 1917) et J.E. Sharman, d'Oak Lake (Man.) (tué au combat le 22 juillet 1917)



premiers pilotes n'étaient pas prêts au combat; c'est ainsi qu'au printemps on les remplaça par des combattants aguerris, presque tous des Canadiens. Huit d'entre eux arrivaient de la *Naval Ten*, les autres de diverses sources. Par exemple, Collishaw venait de rentrer d'un congé de convalescence et attendait sa nouvelle affectation. L'un des pilotes le plus expérimenté, il reçut le commandement de la Section 'B',\* et il s'occupa surtout de préparer son unité au combat. Collishaw resta dans cette escadrille jusqu'à la fin de juillet; il mérita la DSC et le DSO pour sa conduite sur le front d'Ypres.<sup>49</sup>

Les pilotes canadiens ne mirent pas de temps à faire de l'escadrille l'une des premières unités de combat de la 11<sup>e</sup> Brigade. En juin, elle abattit 15 des 46 appareils ennemis revendiqués par la 11<sup>e</sup> Brigade et 27 des 83 autres endommagés ou désemparés. Le plus grand jour de la *Naval Ten* fut le 6 juin: elle prétendit avoir abattu cinq avions et en avoir forcé cinq autres à descendre. Collishaw, dont le journal enregistra soixante missions ce mois-là, abattit ou désempara treize appareils ennemis.<sup>50</sup> Son compte rendu du 17 juin raconte l'un de ces combats:

Près d'Armentières, notre patrouille (six avions) rencontra cinq Spads,† qui nous accompagnèrent. Au-dessus de Roulers, nous aperçûmes huit éclaireurs ennemis vers lesquels nous plongeâmes, suivis des Spads. Après avoir piqué sur trois différents éclaireurs et les avoir manqués, je remontai chaque fois en m'éloignant. J'aperçus alors un avion ennemi qui s'en prenait aux Spads. Je plongeai sur lui en lui tirant une cinquantaine de coups; son moteur s'arrêta et l'appareil s'abattit désemparé.

J'attaquai un autre éclaireur ennemi qui s'en prenait à un Spad, mais après 30 cartouches, mon arme s'enraya et je ne réussis pas à la décoincer.

J'ai vu le sous-lieut. de section Reid en approcher un et lui tirer dessus. J'ai pu voir l'avion ennemi descendre en une série de renversements et de vrilles; je suis sûr qu'il était trop désemparé pour être repris en main.

J'ai également vu une autre machine s'abattre complètement désemparée, à la suite d'une attaque livrée par un Spad.<sup>51</sup>

Malgré le fait qu'on estimât généralement leur rendement supérieur aux éclaireurs Albatros et Halberstadt, les Sopwith Triplanes étaient loin d'en agir à leur guise. Entre le 15 mai et le 30 juin, l'escadrille perdit six de ses aviateurs canadiens, trois étant tués et trois blessés ou disparus. Elle fut privée d'au moins deux autres, l'un tué et l'autre fait prisonnier.<sup>52</sup>

Messines fut le centre de combats aériens durant la dernière partie de mai et au début de juin; l'exploit le plus vanté de la guerre aérienne a été le mitraillage d'un

\* On donna à la Section 'B' le surnom de 'Section noire' parce que le capot du moteur, ainsi que les panneaux supérieurs et latéraux du fuselage étaient peints en noir pour permettre aux mécaniciens de la section de reconnaître leurs propres appareils et de se porter à leur aide, dès leur rentrée de patrouilles. Les Sections 'A' et 'C' utilisaient respectivement les couleurs rouge et bleu pour reconnaître leurs avions. Raymond Collishaw et R.V. Dodds, *Air Command: a Fighter Pilot's Story* (Londres: W. Kimber, 1973), 81.

† La 11<sup>e</sup> Brigade ne possédait pas d'escadrilles de Spads et les cinq appareils qui rejoignirent la patrouille de Collishaw devaient appartenir à la 23<sup>e</sup> Escadrille de la 1<sup>re</sup> Brigade, ou à une escadrille française.



champ d'atterrissage allemand, sur le front d'Arras, par W.A. Bishop, le 2 juin. Cet acte de bravoure lui mérita la Croix de Victoria, la dixième décernée à un aviateur et la première, à un aviateur canadien. L'origine de cette attaque remontait à une brève rencontre entre Bishop et le capitaine Albert Ball, reconnu à l'époque comme le pilote le plus remarquable du RFC. Au cours d'une visite qu'il avait faite à la 60<sup>e</sup> Escadrille, le 5 mai, Ball avait invité Bishop à se joindre à lui pour livrer une attaque surprise contre un aérodrome allemand en vue de détruire ses avions au sol. Il y avait des risques évidents à le faire, mais ce jeune Anglais agressif croyait que la surprise, dans la mesure où une attaque en rase-mottes contre un aérodrome n'avait jamais été tentée et qu'on ne s'y attendrait pas, pourrait permettre de réussir le coup. Quelques jours plus tard, avant qu'on ait pu organiser quoi que ce soit de définitif, Ball fut tué au combat. Toutefois, l'idée continua de bouillonner dans l'esprit de Bishop.

À la fin de mai, le front d'Arras demeurant relativement calme, la 60<sup>e</sup> Escadrille s'occupa surtout de répondre aux appels de repérage. Bishop n'aimait pas ce genre de travail épuisant et peu rémunérateur: chasses fréquentes, mais rares combats. De plus, il trouvait que le bruit du 'maudit klaxon,' servant à alerter les pilotes, commençait à lui 'donner sur les nerfs – et sur les jambes.' C'est dans cet esprit qu'il décida de mettre à exécution le plan que Ball et lui avait brièvement discuté. Il choisit un jour libre, le 2 juin, pour la mission qu'il s'était lui-même assignée et il décolla avant l'aube dans son Nieuport. Au-dessus de l'aérodrome, il s'en prit aux Allemands au moment où ils se préparaient à entreprendre leur travail de la journée.<sup>53</sup> La surprise, élément clé dans la tactique de Bishop, joua en sa faveur, comme elle le fit tant de fois en d'autres occasions. Son compte rendu de combat raconte ce qui s'est passé au cours des quelques minutes qu'il passa au-dessus du champ d'atterrissage ennemi:

Je tirai sur 7 appareils au sol, quelques moteurs étant en marche. L'un des avions décolla et je l'arrosai de 15 balles à une faible portée et d'une altitude de 60 pi.; il s'abattit. Un deuxième s'envola; j'ouvris le feu et lui lançai 30 balles à 150 verges de distance; il s'écrasa sur un arbre. Deux autres partirent ensemble. Je grimpai et j'en attaquaï un à 1 000 pieds; je vidai mon tambour-chargeur et il tomba à 300 verges de l'aérodrome. J'installai un nouveau chargeur et je grimpai vers l'est; un quatrième avion ennemi vint à ma poursuite; je vidai mon chargeur sur lui. Il s'enfuit; je montai ensuite à 1 000 pi. sous 4 éclaireurs qui volaient à une altitude de 5 000 pi.; je les suivis sur un mille de distance, puis je grimpai vers l'ouest. L'aérodrome était défendu par un fusil-mitrailleur ou plus. Les appareils au sol étaient 6 éclaireurs (Albatros, modèle I et II) et un biplace.<sup>54</sup>

Une note ajoutée au compte rendu du combat par le chef d'escadrille indique que Bishop 'est descendu plusieurs fois à une altitude de 50 pieds au-dessus de l'aérodrome ennemi\* situé au moins à 17 milles à l'est de nos lignes. Son appareil est

\* On n'a jamais établi définitivement l'emplacement du champ d'atterrissage que Bishop a attaqué. Arthur Bishop indique Estourmel d'après les souvenirs de son père et un examen du terrain. William Arthur Bishop, *The Courage of the Early Morning: a Son's Biography of a Famous Father* (Toronto: McClelland et Stewart, 1965), 100. Le compte rendu du combat mentionne 'soit Esnes ou Awoingt,' mais l'auteur admet qu'il ne savait pas où il était. Les trois aérodromes étaient groupés à quelques milles de distance les uns des autres au sud-est de Cambrai.



criblé de balles de fusils-mitrailleurs au sol.' Un camarade pilote se rappelle 'clairement avoir vu un groupement d'environ cinq trous de balles dans la moitié arrière de son gouvernail d'altitude, à l'intérieur d'un cercle de six pouces de diamètre au maximum. Quel que soit l'appareil qui l'a poursuivi, il devait être vraiment très près pour réussir ce groupement.'<sup>55</sup>

Ce fut un événement isolé et réellement un épisode dans la guerre privée que Bishop, comme bien d'autres pilotes de chasse, ont livrée contre l'Aviation allemande, mais cette action revêtit une plus grande signification. En tant que raid en rase-mottes le plus audacieux et le mieux réussi jamais exécuté, il servit d'exemple qui fut répété à la bataille de Messines et par la suite. Ainsi, les ordres donnés à la 9<sup>e</sup> Escadre (hors cadre), pour le 7 juin, mentionnent en particulier les attaques en rase-mottes contre les aérodromes, qu'on n'avait jamais tentées avant l'exploit de Bishop.<sup>56</sup> À la nouvelle qu'on avait décerné la Croix de Victoria à Bishop, plus de deux mois plus tard,\* le général Trenchard le releva des vols opérationnels. Il ne devait revenir sur le Front occidental qu'en 1918, en tant que chef d'escadrille. Toutefois, jusqu'à son départ pour l'Angleterre au mois d'août, il continua de jouer un rôle important dans la guerre aérienne qui allait désormais se concentrer sur la grande offensive britannique en Flandres.

Depuis janvier 1916, sir Douglas Haig s'était montré favorable à l'idée d'une offensive en Flandres. C'était son contre-projet aux opérations de la Somme et, fort de son succès réel, mais très limité, à Messines, les Français étant incapables de monter une attaque d'envergure, il était en bonne posture pour faire valoir que ce choix était préférable à l'offensive italienne favorisée par les partisans du Front oriental faisant partie du nouveau Comité de la politique de guerre de Lloyd George. À partir du 19 juin, une série de conférences d'une semaine, auxquelles Haig assista, fournit une justification stratégique à l'offensive des Flandres. Les armées françaises démoralisées avaient besoin de temps pour se remettre des mutineries du mois précédent; l'amiral sir John Jellicoe croyait que, à moins de conquérir les ports de la Manche pour ralentir la campagne des sous-marins allemands, la Grande-Bretagne devrait mettre fin à la guerre en 1918, à cause de ses pertes maritimes; une percée en Flandres menacerait les principales voies de communication des armées allemandes qui passaient par des cols, au nord et au sud des Ardennes; si l'on réussissait à chasser l'ennemi du littoral belge, ses bombardiers lourds devraient survoler les lignes de la BEF pour aller s'en prendre à Londres.<sup>57</sup>

Le Comité de la politique de guerre hésitait à accepter les arguments de Haig, car il doutait, là encore, que la BEF puisse atteindre des objectifs aussi ambitieux. Enfin, le 16 juillet, il prit la décision nette 'de permettre à Haig de lancer son offensive, mais de ne pas la laisser dégénérer en une bataille indéfinie comme celle de la "Somme."' La première phase de l'offensive terrestre consisterait à enfoncer un coin dans les défenses allemandes autour du saillant d'Ypres. À partir du saillant élargi, les Anglais progresseraient alors en direction nord-est, leur droite

\* 'Ce doit être sûrement un cas très exceptionnel de voir accorder une Croix de Victoria ou toute distinction de marque, sur la foi du seul récipiendaire racontant son exploit et en l'absence de témoins ou de participants. Notre commandant connaissait si bien Bishop qu'il croyait implicitement en lui, tout comme l'escadrille entière et les autorités supérieures.' William Frye, *Air of Battle* (Londres: W. Kimber, 1974), 136.



étant appuyée sur les hautes terres de la crête de Passchendaele, en vue de s'emparer de la ligne Thourout-Couckelaere, vers Bruges.<sup>58</sup>

Avant l'assaut de l'infanterie prévu pour le 15 juillet, la Cinquième Armée du général Gough déclencherait un bombardement massif d'artillerie, durant seize jours. Étant donné que les principales défenses allemandes s'échelonnaient le long du flanc antérieur ou derrière le versant opposé de la basse crête dominant le saillant d'Ypres, l'artillerie britannique – en particulier les pièces lourdes affectées au tir de contre-batterie – était, comme à l'ordinaire, fortement tributaire de l'observation aérienne pour régler son feu. Cette situation, de même que les demandes de reconnaissance photographique et de protection de l'armée contre l'observation aérienne ennemie, exigeait que le RFC établisse et maintienne, sur une période considérable, la suprématie dans les airs. Ainsi, la troisième bataille d'Ypres commença réellement le 11 juillet, jour où le RFC lança une offensive visant à établir un corridor aérien au-dessus du front et à interdire l'intrusion d'appareils de reconnaissance ennemis.<sup>59</sup>

La préparation d'artillerie écartait la possibilité de la surprise stratégique et, des deux côtés, la concentration aérienne était devenue manifeste plusieurs semaines auparavant. Entre le milieu de juin et la fin de juillet, les Alliés et les Allemands avaient ramené tous les appareils disponibles dans ce corridor de trente milles, séparant Lys de la mer – toute l'aviation belge comptant quarante appareils, quelque deux cents avions français et plus de cinq cents avions anglais (soixante pourcent du RFC en France, dont la moitié était des chasseurs monoplaces), devant environ six cents avions allemands. Les escadrilles les plus fameuses étaient là, notamment 'Les Cigognes' françaises, 'l'Escadrille Lafayette' des États-Unis, les 56<sup>e</sup> et 60<sup>e</sup> Escadrilles\* du RFC et la *Naval Ten* du RNAS.<sup>†60</sup>

L'Aviation allemande était constituée par la *Jagdgeschwader 1* – les *Jastas 4, 6, 10 et 11*, sous le commandement général de l'as des as allemands, Manfred von Richthofen, à qui l'on avait déjà accordé 56 victoires, au moment où l'on formait son escadre le 23 juin. Cependant, les Alliés possédaient une supériorité numérique très nette; ils y ajoutèrent un avantage de nature à relever le moral; le 6

\* La 56<sup>e</sup> Escadrille, durant cette période, passa 14 jours en Angleterre, en tant qu'unité de défense territoriale contre les bombardements de jour ennemis. Elle rentra en France le 5 juillet, deux jours avant le deuxième raid de jour des Gothas, contre Londres. *War in the Air*, IV, 134-5, 152, v, 36. À l'été de 1917, la 56<sup>e</sup> Escadrille comptait les Canadiens suivants: V.P. Cronyn, de London (Ont.), C.B. Fisher, de Lindsay (Ont.), R.T.C. Hoidge et R.G. Jardine (tués au combat le 20 juillet 1917), tous deux de Toronto, I.C. MacGregor, de New Glasgow (N.-É.) (blessé au combat le 9 août 1917 et le 21 septembre 1917) et L.J. Williams, de Vancouver. Dans la 60<sup>e</sup> Escadrille, trois chefs de section étaient canadiens: Bishop, W.J. Rutherford, de Westmount (Québec) et F.O. Soden, natif du Nouveau-Brunswick.

† Sept des Canadiens faisant partie de la *Naval Ten*, lorsque celle-ci rallia la 11<sup>e</sup> Brigade, à la mi-mai – Collishaw, Alexander, Boyd, Reid, Shirriff, Page et Sharman – étaient encore là. D'autres Canadiens étaient venus s'y ajouter depuis: A.W. Carter, de Calgary (blessé au combat le 7 juin 1918), C.B. de T. Drummond, de Montréal, H.J. Emery, d'Edmonton, T.L. Glasgow, de Toronto (tué au combat le 19 août 1917), N.D. Hall, de Victoria (prisonnier de guerre le 3 septembre 1917), T.B. Holmes et T.C. May (tué au combat le 24 juillet 1917), tous deux de Toronto, H.B. Mound, de Winnipeg (blessé au combat le 28 mai 1918), G.L. Trapp, de New Westminster (C.-B.) (tué au combat le 12 novembre 1917) et C.H. Weir, de Medicine Hat (Alb.) (tué au combat le 21 août 1917).



juillet, dans une rencontre entre l'Escadre de Richthofen et six FE2d de la 20<sup>e</sup> Escadrille,\* plus quatre Sopwith Triplanes de la *Naval Ten*, l'observateur d'un FE abattit Richthofen, rendu temporairement aveugle et paralysé par une balle qui lui avait effleuré le crâne. L'as par excellence de la chasse allemande fut donc éloigné du champ de bataille pendant six semaines.

Au moment du déclenchement de l'offensive, la supériorité technologique, dont les Allemands jouissaient si nettement plus tôt dans l'année, était disparue, grâce à l'arrivée de trois nouveaux avions britanniques. Le premier était le Bristol F2A, ou Bristol Fighter, grand biplace puissant et rapide, destiné à la reconnaissance de chasse et communément appelé le 'Brisfit.' Sa première épreuve opérationnelle au sein de la 48<sup>e</sup> Escadrille, le 5 avril,† a été un désastre incontesté; Richthofen et ses compagnons en abattirent quatre sur six. Richthofen jugea la machine 'rapide et plutôt maniable, dotée d'un moteur puissant,' mais il croyait que l'Albatros D-III lui était 'indubitablement supérieur.' Et pourtant, en moins de quelques semaines, le Brisfit s'était révélé un appareil des plus formidable et des plus souple. Son pilote le plus remarquable fut le lieutenant A.E. McKeever, de Listowel (Ont.), qui fit la preuve que la meilleure façon d'utiliser la machine était de recourir aux mêmes manœuvres que s'il s'agissait d'un chasseur monoplace, au lieu de l'employer à la manière ordinaire d'un biplace, en tant que plate-forme de tir pour l'observateur. McKeever fut ainsi en mesure d'exploiter à fond les qualités de vol du Bristol et la puissance de feu de la Vickers fixe et tirant vers l'avant, tandis que l'observateur couvrait la queue, à l'aide de son fusil-mitrailleur Lewis monté sur un affût circulaire souple.<sup>61</sup>

Le deuxième nouvel appareil, affligé d'ennuis de moteur, connu également des débuts peu glorieux en avril. Le SE5 et sa version subséquente, le splendide SE5a, et son moteur Hispano-Suiza de 200 ch, furent parmi les chasseurs les plus rapides fabriqués pendant la guerre, ayant atteint des vitesses supérieures de 120 à 130 milles à l'heure, au cours des essais, en 1917. C'était le premier chasseur monoplace britannique à deux pièces, un fusil-mitrailleur Lewis, monté sur l'aile supérieure, et une mitrailleuse Vickers, synchronisée pour tirer à travers l'hélice.<sup>‡62</sup>

\* Voici le nom des Canadiens qui faisaient partie de la 20<sup>e</sup> Escadrille, en juillet 1917: J.L. Boles, d'Ingersoll (Ont.) (tué au combat le 13 juin 1918), C.H. Cameron, de Victoria, W.M.E. Chester, de Toronto (blessé au combat le 13 juillet 1917), W. Durrand, d'Edmonton, A.N. Jenks, de Coaticook (Québec), H.W. Joslyn, de Sintaluta (Sask.) (porté disparu le 17 août 1917), I.M. MacLean, de North Sydney (N.-É.) (blessé au combat le 15 août 1917), R. MacK. Madill, de Beaverton (Ont.) (tué au combat le 21 juillet 1917), S.F. Trotter, adresse inconnue (tué au cours de ce combat), M.W. Waddington, de Toronto et F.W. Wright, de Tottenham (Ont.).

† Lorsque la 48<sup>e</sup> Escadrille reçut ses Bristol F2A, elle comptait les Canadiens suivants: W.G. Bell, de Toronto, W.J. Clifford, de Hamilton (tué au combat le 25 avril 1917), H. St. G.S. de Carteret, de Halifax, Robert Dodds, de Hamilton, J. MacL. Hutcheson, adresse inconnue, H.P. Lale, de Calgary, F.M. Magenis, de Lachine (Québec) (blessé au combat le 11 mai 1917), N.C. Millman et L.E. Porter (blessés au combat le 23 avril 1917), tous deux de Toronto, W.L. Rutledge, de Fort William (Ont.), A.C. Simpson, de Montréal et J.W. Warren, adresse inconnue.

‡ En plus des problèmes de moteur, le SE5 éprouva des difficultés, au début, avec son dispositif de synchronisation. Dans une lettre qu'il adressa chez lui le 22 juillet, W.A. Bishop écrivit: 'Hier nous avons effectué notre première sortie à bord des SE5; ma mitrailleuse a été la seule à fonctionner. Elle a percé mon hélice.' Cependant, la force, la vitesse et la puissance de tir de l'appareil



Enfin, en juillet, quelques escadrilles du RFC et du RNAS commencèrent à recevoir des Sopwith Camels, petite machine trapue qui allait devenir le plus fameux de tous les appareils de chasse britanniques. Le Camel n'avait pas la vitesse du SE5a, mais la concentration de poids dans la section avant de son court fuselage et l'effort de torsion prononcé de son moteur, qui le rendaient instable et quelque peu dangereux à monter, signifiaient également que, dans de bonnes mains, il était capable d'une agilité étonnante. Il était muni de deux Vickers à chargement par bande et tirant à travers l'arc de l'hélice; il avait donc une puissance de tir supérieure à celle du SE5. En 1917, les Allemands ne pouvaient riposter à ces appareils, l'Albatros D-V et D-Va, apparus au milieu de l'été, n'étant pas beaucoup meilleurs que le D-III.<sup>63</sup>

Toutefois, au point de vue tactique, les Allemands conservaient l'avantage. Leurs *Geschwader* – Richthofen commanda la première unité de ce genre – étaient des escadres de chasse autonomes qu'ils pouvaient déployer sur n'importe quel point du front en vue d'établir une supériorité aérienne locale, pour ensuite se déplacer de nouveau aux endroits où la situation tactique l'exigeait. Cette idée avançait de loin les tactiques britanniques de l'heure. Le RFC ne faisait que commencer à élargir la base de ses formations tactiques, augmentant ses sections de trois à cinq machines, et à tenter de maintenir une stratégie offensive continue, selon laquelle 'le long de tout le front britannique il y avait rarement plus de 25 chasseurs à la fois dans les airs'; de leur côté, les Allemands décidèrent de masser une ou plusieurs escadres de chasse au moment et aux endroits qu'ils choisissaient, puis d'effectuer un balayage soudain au-dessus des lignes. Les patrouilles britanniques de chasseurs éparpillés et surpassés en nombre subirent de lourdes pertes, mais les appareils relativement peu protégés de reconnaissance et d'observation du tir furent encore plus décimés. 'Webb-Bowen (commandant la 5<sup>e</sup> Brigade du RFC) devrait avoir modifié sa façon de refuser des escortes au début de juillet 1917, sinon plutôt,' se rappelle un ancien pilote britannique, au moment 'où la nouvelle *Jagdgeschwader* se déplaça vers le nord et où les escadrilles britanniques ... durent faire face à une concentration de chasseurs allemands beaucoup plus grande qu'auparavant.'<sup>64</sup>

Par exemple, le 7 juillet, une formation de six Sopwith 1½ Strutters, de la 45<sup>e</sup> Escadrille, rentrant d'une mission de reconnaissance photographique, à Wervicq, fut attaquée par dix-huit éclaireurs Albatros ou plus appartenant à la *Richthofen-geschwader*. Deux des Sopwiths s'abattirent en flammes, entraînant avec eux leurs pilotes et deux observateurs canadiens, les lieutenants J.B. Fotheringham, d'Ottawa, et F.C.H. Snyder, de Kitchener (Ont.). En cette occasion, le lieutenant C.T.R. Ward, de Lennoxville (Québec), servant d'observateur à bord de l'appareil du commandant de la formation, réussit à ramener vingt-et-une plaques exposées mais, quinze jours plus tard, une autre formation de huit appareils de la même escadrille, qui était allée photographier Menin, a eu beaucoup moins de chance.

convenaient merveilleusement à la main lourde et aux tactiques de Bishop; il qualifiera bientôt le SE5 de 'meilleure machine au monde.' Du 28 juillet au 16 août, date à laquelle on le retira des opérations, Bishop et son SE5 se virent attribuer la destruction de onze avions, dont neuf chasseurs Albatros, portant ainsi son score à 47. Voir le dossier biographique de Bishop, SHist.



Prise à partie par l'Escadre de Richthofen avant d'avoir atteint son objectif, elle dut se disperser rapidement, perdit trois avions, le reste rebroussant chemin avant d'avoir pris une photographie. Ce fut une mince consolation d'apprendre que le pilote d'un équipage canadien, le lieutenant E.F. Crossland, de Toronto, accompagné de G.W. Blaiklock, de Montréal, au poste d'observateur, avait abattu, à son dire, un appareil ennemi désarmé.<sup>\*65</sup>

Pendant ce temps, les escadrilles de chasse, qui auraient pu protéger ces appareils de reconnaissance désuets ou défendre les troupes terrestres contre les raids de bombardement ennemis,<sup>†</sup> dissipaient leurs forces en des patrouilles offensives éloignées, bien au-delà des lignes ennemies. Arthur Gould Lee, alors jeune pilote de la 46<sup>e</sup> Escadrille,<sup>‡</sup> qui deviendra plus tard vice-maréchal de l'Air, a rappelé éloquemment les désillusions du pilote de chasse en interprétant l'esprit d'offensive de la manière suivante:

La futilité de ces pertes était encore plus tragique parce que, si une patrouille offensive éloignée est peu nombreuse ... elle peut être écrasée facilement; mais si elle est forte, les Allemands peuvent l'ignorer et ils le font souvent, laissant à notre débit des atterrissages forcés, des heures de fonctionnement inutiles des moteurs et un gaspillage d'essence.

Si ces pénétrations profondes avaient eu un but précis, par exemple la protection d'un raid de bombardement ou une reconnaissance photographique, cela ne nous aurait rien fait, mais nous ne pouvions entrevoir aucune fin rationnelle à ces patrouilles offensives éloignées qui attiraient les attaques ... Visaient-elles à saper le moral de l'Aviation allemande? Nous trouvions cette idée ridicule, car c'était le moral de nos troupes qui en souffrait.

Et puis avons-nous livré plus de combats ou abattu plus de Boches ... ? Au contraire, les rencontres étaient plus rares, car les mêlées vraiment sérieuses avaient toujours lieu près des lignes, à portée des appareils de réglage du tir de l'artillerie et d'autres biplaces de patrouille.

Malheureusement, le Haut commandement conserva son illusion que les patrouilles offensives éloignées, non seulement donnaient lieu à des engagements plus sérieux et plus avantageux, mais encore constituaient un instrument offensif important, slogan vide de sens, puisque l'esprit agressif dans les airs consiste à attaquer l'ennemi avec détermination et non pas à se pavaner au-dessus de Tournai. En conséquence, les pilotes de chasse ont

\* Voici le nom d'autres Canadiens qui faisaient partie de la 45<sup>e</sup> Escadrille en juillet: A.V. Campbell, de Toronto, C.R. Hall, de Sweetsbury (Québec) (prisonnier de guerre le 13 juin 1918) et A.E. Peel, de Vancouver (blessé au combat le 10 août 1917). Des Camels remplacèrent les 1½ Strutters, de la 45<sup>e</sup> Escadrille, en juillet et en août 1917. *War in the Air*, IV, 199.

† 'Des avions ennemis nous ont rendu visite cette semaine ... Nous avons levé les yeux pour apercevoir non pas un appareil, mais toute une flotte de grands bombardiers volant dans le ciel en formation de combat. Nous en avons compté vingt-quatre, rangés dans un ordre parfait et se dirigeant droit vers nous ... Puis nous avons entendu un doux sifflement et la première bombe s'abattit dans un bruit sourd et une gerbe de flammes. Ensuite, ce fut le déluge - BOUM! BOUM! BOUM! - les bombes pleuvaient sur nous à coups redoublés.' Aubrey Wade, *Gunner on the Western Front* (Londres: Batsford, 1959), 85.

‡ Voici le nom des Canadiens qui faisaient partie de la 46<sup>e</sup> Escadrille en juillet: A.L. Fleming, de Toronto, A.R. Fortin, de Winnipeg, R.L.M. Ferrie, de Hamilton (tué au combat le 3 janvier 1918). La 46<sup>e</sup> Escadrille est rentrée au Royaume-Uni pour veiller à la défense territoriale, du 10 juillet au 30 août 1917. *War in the Air*, IV, 153.



conçu un profond ressentiment ... Ces sursauts d'insubordination ne viennent pas tous spontanément dans les airs, mais ils naissent plus tard au sol, quand on a le temps et le goût de réfléchir.<sup>66</sup>

Même si'ils étaient fréquemment surpassés en nombre, les pilotes de chasse du RFC ne firent pas si mal. McKeever, de la 11<sup>e</sup> Escadrille, inaugura sa série remarquable de succès en abattant sa première victime le 26 juin. Lui et ses observateurs – ses 'canonniers' serait peut-être un terme plus juste – remportèrent leur huitième victoire seulement dix-huit jours plus tard.\* Le 21 juillet, Raymond Collishaw et quatre autres Canadiens de la *Naval Ten*, le chef de section J.E. Sharman, d'Oak Lake (Man.), le lieutenant de section W.M. Alexander, de Toronto, et les sous-lieutenants de section E.V. Reid, de Toronto, et G.L. Trapp, de New Westminster (C.-B.), plongèrent sur une vingtaine d'éclaireurs ennemis au-dessus de Passchendaele. Collishaw rapporta avoir abattu trois appareils désarmés, au cours d'une longue mêlée générale.<sup>67</sup> La lutte pour la supériorité aérienne imposait aux pilotes une tension considérable, comme 'Mel' Alexander en témoignera en toute tranquillité des années plus tard. À dix-neuf ans, il était un pilote aguerri dans la formation britannique qui a peut-être remporté le plus de succès: la fameuse 'Section noire' de la *Naval Ten*,† 'On appelle cela avoir le cœur à l'envers – c'est de la tension nerveuse. C'est presque de l'affolement,' écrira-t-il plus tard; après la plupart des patrouilles, il avait mal aux mâchoires, tant la pression musculaire prolongée était grande.

Le 24 juillet, l'état-major de la 5<sup>e</sup> Brigade pouvait signaler avec confiance que 'le nombre des combats décisifs avait considérablement diminué au cours des quelques derniers jours, ce qui est un signe certain que le moral allemand fléchit,' mais la vérité c'était que l'adversaire, soumis aux mêmes tensions, tenait également bien le coup. Cette brève accalmie de la bataille dans les airs fut attribuable au redéploiement de l'arme aérienne de la Quatrième Armée allemande et aux difficultés éprouvées à trouver un nombre suffisant de champs d'atterrissage sur la plaine aqueuse des Flandres, plutôt qu'à une baisse du moral allemand. Deux

\* Avant la fin de 1917, McKeever se vit décerner la MC avec agrafe et accéda au grade de capitaine. La 11<sup>e</sup> Escadrille accueillit bien d'autres Canadiens, en juillet et en août: D.G. Davidson, de Westmount (Québec) (tué au combat le 23 août 1917), F.J. Foster, de Clinton (Ont.) (tué au combat le 23 août 1917), H.G. Kent, de Toronto, J.A. LeRoy, de Québec (blessé au combat le 5 juillet 1917), W.B. MacKay, d'Ingersoll (Ont.) (prisonnier de guerre le 27 juillet 1917), P.D. McIntosh, de Toronto (blessé au combat le 17 juillet 1917), H.C. McKinney, de Shannonville (Ont.), T.W. Morse, de Toronto (prisonnier de guerre le 20 novembre 1917), E.D. Perney, de Hamilton (tué au combat le 23 novembre 1917), J.A. Revill, d'Edmonton (tué au combat le 11 novembre 1917), C.E. Robertson, de Walkerton (Ont.) (tué au combat le 12 juillet 1917), N.J. Taylor, de Regina (prisonnier de guerre le 19 septembre 1917), W.H. Walker, de Saskatchewan Landing (Sask.) (tué au combat le 18 août 1917) et J.L. Williamson, de Toronto.

† Le chef de cette section entièrement canadienne, Raymond Collishaw, ayant déjà 27 victoires à son crédit le 5 juillet, en ajouta dix à son palmarès et fut abattu deux fois en trois jours, avant de partir pour un congé de deux mois bien mérité, au début d'août. 'Les pilotes s'épuisent très vite à leur tâche, écrivait le général Trenchard, le 30 août 1917, dans une note où il présentait au GQG quelques arguments en faveur de la création d'un service aérien distinct. Il n'y a pas assez de baraquements pour loger les pilotes fatigués. Il faudrait prendre des dispositions pour les recevoir dans l'armée ou dans la marine, s'ils désirent y entrer.' Air 1/521/16/12/3.



jours plus tard, au cours d'un combat aérien au-dessus du Bois Polygone, un groupe d'une cinquantaine de chasseurs allemands s'en prit à presque autant d'éclaireurs britanniques, tandis qu'au-dessus d'eux quatre biplaces ennemis réussissaient à pousser une reconnaissance des lignes britanniques à Ypres. Qu'aucun parti n'ait abattu un seul opposant au cours d'une mêlée aussi considérable est signe que les deux camps étaient à peu près d'égale force, et non pas que le moral allemand était en train de s'effondrer. De même, pendant toute cette période, les appareils de reconnaissance ennemis furent en mesure de maintenir une surveillance satisfaisante de la zone principale de circulation, de deux milles et demi de large, se déroulant parallèlement au front, jusqu'à environ trois milles derrière. Un seul avion de reconnaissance, volant à grande vitesse, pouvait parcourir tout le front britannique en moins d'une heure. L'intensité et la régularité de la circulation observée au sol aidèrent grandement l'ennemi à suivre les préparatifs britanniques.<sup>68</sup>

D'autre part, les éclaireurs allemands réussirent moins bien à empêcher les appareils de reconnaissance et d'observation du tir d'artillerie du RFC de remplir leurs missions. Le 18 juillet, le résumé hebdomadaire du service des renseignements de la Quatrième Armée allemande indique que 'le nombre des formations de reconnaissance (ennemies) a doublé' quoiqu'elles se 'fussent surtout confinées à la reconnaissance rapprochée; elles n'ont atteint qu'une fois la ligne Courtrai-Tourcoing.' Pareil degré de surveillance signifiait que les Allemands ne réussirent guère à garder leurs secrets, et ce ne peut être qu'une faible consolation pour eux de revendiquer, pour la semaine en cause, la destruction de 45 appareils britanniques, dont 22 tombés derrière leurs lignes. À la fin du mois, la 9<sup>e</sup> Escadrille,\* rattachée au XIV<sup>e</sup> Corps d'armée, de la Cinquième Armée, occupant la pointe du saillant, effectua quinze sorties d'observation de tir de contre-batterie et de vingt barrages de tranchées ou plus, malgré tous les efforts pour l'en empêcher.<sup>69</sup>

Après plusieurs ajournements, l'attaque fut fixée au matin du 31 juillet. Toutefois, comme cela s'était produit auparavant à Vimy, les opérations aériennes les plus efficaces avaient eu lieu avant l'assaut proprement dit. Le 29, le temps se détériora au point que l'aviation fut virtuellement immobilisée jusqu'à l'aube du 31. À la fin de l'après-midi, le ciel se couvrit de nouveau et il fallut remettre toutes les interventions. Durant ce court répit, les nuages et une pluie cinglante restreignirent sérieusement les opérations aériennes. Les appareils de coopération avec l'artillerie furent incapables de diriger un seul barrage; les patrouilles de contact étaient insuffisantes et les missions de bombardement ou d'appui terrestre rapproché n'ont guère réussi. Ces efforts marginaux ont coûté cher au RFC: trente appareils mis hors d'usage (la plupart victimes du tir antiaérien) au cours de la journée.<sup>70</sup>

La pluie continua de tomber de façon intermittente pendant 96 heures; les pauvres fantassins anglais avancèrent leur ligne d'au plus 3 000 verges, au prix de quelque 31 000 pertes. La plus légère progression britannique se buta à une contre-

\* Voici le nom des Canadiens ayant fait partie de la 9<sup>e</sup> Escadrille, au cours de cette phase de l'offensive: J.P. Cunninghame, de Red Deer (Alb.), F.W. Curtis, de Toronto (tué au combat le 14 août 1917), F.B. Doran, d'Iroquois (Ont.) (tué au combat le 14 août 1917), G.D. Gillie, de Cornwall (Ont.), C. Knowles (blessé au combat le 24 juillet 1917), A.G. Peace et H.S. Quigley, tous de Toronto. G.S.B. Fuller, de Sherbrooke (Québec), arriva à l'escadrille en septembre 1917.



attaque allemande déterminée et la *Schlachtstaffeln*, au contraire de ses opposants, eut recours à de grandes formations aériennes d'appui rapproché, utilisant des combinaisons tactiques soigneusement préparées et répétées au préalable, en vue de soutenir les forces terrestres.<sup>71</sup> Après n'avoir réussi qu'à s'emparer de la moitié du terrain prévu, Haig arrêta temporairement l'attaque terrestre, expliquant au gouvernement britannique que: 'Les terres basses, glaiseuses, bouleversées par les obus et détrempées par la pluie étaient devenues une succession de vastes trous de boue. Les vallées des cours d'eau engorgés et débordants s'étaient rapidement transformées en une longue bande de marécages ... Dans ces circonstances, les opérations d'une certaine envergure devinrent impossibles et il a fallu nécessairement remettre notre offensive, jusqu'à ce que le beau temps laissât le terrain se raffermir.'<sup>72</sup>

Il n'était pas aussi facile que cela de suspendre et de reprendre les combats aériens. La mobilité du champ de bataille aérien, découlant de la vitesse et de la capacité de manœuvre des appareils dans une troisième dimension, rendait plus difficile d'arrêter et de relancer l'arme aérienne que les troupes terrestres. Les armées peuvent livrer de durs combats pendant des jours, des semaines ou des mois, puis retomber dans un état opérationnel semi-comateux, sans perdre ses moyens de conserver ses gains – de fait, ce fut l'essence même de la guerre de tranchées qui se déroula sur le Front occidental. En revanche, comme Trenchard l'a nettement constaté, l'aviation est, par définition, une arme offensive. Elle doit jouir au moins d'une supériorité locale ou ne rien tenir du tout; elle ne peut maintenir sa suprématie en 's'ancrant au sol.' L'aviation, comme la marine, ne peut manifester son autorité que grâce à une stratégie offensive. Le RFC ne pouvait donc pas adopter une attitude statique et défensive. Même si la pluie cessa le 5, une épaisse couverture de nuages nuisait sérieusement à l'offensive aérienne britannique. C'est la coopération avec l'artillerie qui en souffrit le plus; elle devint 'très difficile, sinon impossible.' Lorsque le ciel s'éclaircit quelque peu, les pilotes de corps d'armée eurent souvent à lutter seuls contre les chasseurs allemands. Par exemple, le 6 août, un RE8, de la 4<sup>e</sup> Escadrille, fut envoyé en mission d'observation du tir d'artillerie au-dessus du lac Zillebeke; piloté par le capitaine W.H. Gilroy, de Mount Forest (Ont.), accompagné du lieutenant H.K. Thomson, d'Erindale (Ont.), à titre d'observateur,\* il fut attaqué par un éclaireur ennemi qui coupa les commandes de son gouvernail. Se servant de ses ailerons, Gilroy fit demi-tour et plongea immédiatement vers Ypres, pendant que son observateur tenait l'ennemi à distance à l'aide de son fusil-mitrailleur Lewis. Ils réussirent à se poser d'urgence à l'intérieur des lignes britanniques.<sup>73</sup> Ils s'en tirèrent tous les deux indemnes, mais l'artillerie britannique, sur le front du II<sup>e</sup> Corps d'armée, fut temporairement aveugle.

\* Voici le nom d'autres Canadiens qui faisaient partie des équipages de la 4<sup>e</sup> Escadrille, le 6 août 1917: A.H. Bailey, de Saskatchewan, C.E.B. Corbould, de New Westminster (C.-B.), T.F. Flanagan, de Waterville (N.-É.) (qui venait de rentrer à l'escadrille après avoir été blessé le 12 juin 1917), R.G. McMullen, de Woodstock (Ont.), F.L. Steben, de Brockville (Ont.) (blessé au combat le 16 septembre 1917), T. Weir, de Toronto, et W.H. Weller, de St. Peter's (N.-B.) (blessé au combat le 16 septembre 1917).



Trois jours plus tard, un autre RE8 de la 16<sup>e</sup> Escadrille, monté par le sous-lieutenant J.A. Hutchinson, de Fordwich (Ont.), accompagné de son observateur, le lieutenant A. Williams, d'Ottawa, rencontra deux éclaireurs Albatros.\* Ils abattirent le premier et mirent le deuxième en fuite. Peu d'équipages d'escadrilles de corps d'armée eurent autant de chance que ceux de la 16<sup>e</sup> Escadrille, affectée au soutien du Corps d'armée canadien. Elle comptait d'ordinaire une bonne proportion de Canadiens et elle s'était acquise une vaste réputation pour son adresse, son courage et sa ténacité. 'À chaque envolée au-dessus des lignes, nous rencontrons leurs Archies, abominables biplaces toujours fuyants, écrivit un pilote de chasse anglais qui admirait les pilotes de cette escadrille ... Ils ne cédaient jamais aux chasseurs allemands à moins d'être désespérément surpassés en nombre; ils restaient plutôt sur les lieux du combat et ils réussissaient à l'occasion à abattre leurs proies.' C'est peut-être l'arrivée à l'escadrille d'un nouveau commandant, au début de juillet, qui influa sur leur rendement. Le major C.F.A. Portal ajoutera une agrafe à son DSO, avant d'être de nouveau muté en Angleterre, en juin 1918. Vingt ans plus tard, un autre Anglais qui avait servi avec lui au sein de la 16<sup>e</sup> Escadrille conjecturait que 'aujourd'hui [il] doit faire beaucoup de bruit dans la Royal Air Force; ses officiers respectaient profondément son sangfroid et ses qualités de chef.'<sup>†</sup><sup>74</sup>

Après la tentative manquée d'emporter le plateau de Gheluvelt, le 10 août, le GQG décida de reprendre l'offensive. Vingt-quatre heures avant l'assaut en Flandres, le Corps d'armée canadien déclencha au sud une attaque de diversion contre un point connu sous le nom de Colline 70, en banlieue de Lens. Cette attaque débuta le 15 août sans que, pour des raisons évidentes, on ait sérieusement cherché à réaliser un effet de surprise. Le 9 août, une attaque à basse altitude, livrée simultanément par six Nieuport 17, de la 40<sup>e</sup> Escadrille, dont deux étaient montés par le lieutenant H.A. Kennedy, de Hamilton (Ont.), et par le sous-lieutenant W.L. Harrison, de Toronto,<sup>‡</sup> eut raison des six ballons d'observation ennemis qui surveillaient ce secteur du front. Cette intervention entrava certainement l'observation ennemie, mais elle fournit une indication préliminaire qu'il se passait quelque chose d'extraordinaire, derrière le front britannique. Puis, pendant deux jours et deux nuits avant l'assaut, les bombardiers des 10<sup>e</sup> (Armstrong-

\* On trouve d'autres Canadiens dans la 16<sup>e</sup> Escadrille à cette époque: E. Alder, adresse inconnue (blessé au combat le 12 mai 1917), F.H. Baguley, de Toronto, A.E. Hahn, de Tavistock (Ont.), F.E. Neiley, d'Esquimalt (C.-B.) (tué au combat le 27 décembre 1917), J.J. O'Loughlin, de Toronto, E.H. Read, d'Ottawa (tué au combat le 26 décembre 1917) et R.J.S. White, de Regina.

† En tant que chef de l'État-major de l'Air, 1940-5, le maréchal en chef de l'Air, sir Charles Portal (subséquentement maréchal de la *Royal Air Force*, vicomte Portal de Hungerford) devait jouer un rôle éminent dans l'établissement de la politique aéronautique alliée et la direction des forces aériennes du Commonwealth, au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Voir Denis Richards, *Portal of Hungerford* (Londres: Heinemann, 1977).

‡ La 40<sup>e</sup> Escadrille comptait les Canadiens suivants, au mois d'août 1917: Kennedy (tué au combat le 22 août 1917), Harrison (blessé au combat le 12 avril 1918), C.L. Bath, de Toronto (blessé au combat le 3 novembre 1917), et A.E. Godfrey, de Vancouver. L.A. Edens, de Saint-Jean (T.-N.) (tué au combat le 18 mars 1918) faisait également partie de l'escadrille.



Whitworth), 25<sup>e</sup> (DH4) et 27<sup>e</sup> Escadrilles (Martinsyde)\* avaient attaqué des embranchements de chemin de fer, des aérodromes et des bivouacs de repos, derrière les lignes allemandes. Un bombardement d'artillerie prolongé et très intense précéda l'assaut; malgré tous les avertissements ainsi donnés, le travail de l'État-major canadien atteignit ses normes d'excellence devenues coutumières; les troupes combattirent si bien que, en moins d'une heure et trente-cinq minutes, tous les objectifs principaux étaient tombés et le sommet de la Colline 70 était solidement aux mains des Canadiens.

La 16<sup>e</sup> Escadrille fournit les patrouilles de contact et d'observation du tir d'artillerie à l'attaque terrestre et les Sopwith Camels,† de la 8<sup>e</sup> Escadrille (Navale), cherchèrent à garder les couches supérieures du ciel, libres de chasseurs ennemis. Cependant, deux nouvelles tactiques visant à briser les contre-attaques allemandes inévitables ont particulièrement marqué le plan aérien de l'assaut contre la Colline 70. D'abord, les chasseurs patrouillant à haute altitude (où ils devaient se tenir s'ils voulaient combattre d'égal à égal) avaient toujours trouvé extrêmement difficile de repérer les appareils ennemis volant à basse altitude et ayant soigneusement camouflé leurs surfaces supérieures pour les assortir au terrain bouleversé qui se déroulait au-dessous. Les appareils allemands d'observation du tir d'artillerie et d'appui rapproché avaient souvent été en mesure de manœuvrer librement à basse altitude, même lorsque les Britanniques jouissaient d'une supériorité aérienne immédiate.

On avait résolu ce problème en stationnant six Nieuports, de la 40<sup>e</sup> Escadrille, sur un terrain d'atterrissage avancé, à Mazingarbe et en établissant un poste d'observation terrestre sur les hauteurs situées à l'ouest de Loos et dominant le champ de bataille. Chaque fois qu'on apercevait un appareil ennemi volant à basse altitude au-dessus du front, on télégraphiait un message à Mazingarbe où un Nieuport en alerte pouvait décoller sans retard et se rendre au point indiqué, en quelques minutes. On avait également élaboré un système qui, grâce à un code de lettres en toile blanche, étendues au sol, permettait de diriger un appareil déjà dans les airs et tournant autour de la piste d'atterrissage, vers une cible particulière. Au cours de la journée, des avions décollant de ces terrains avancés réussirent à détruire deux avions ennemis, à en abattre trois hors de contrôle et à en chasser plusieurs autres et, ainsi, à 'aveugler' fréquemment l'artillerie allemande. En revanche, les Britanniques ne perdirent qu'un appareil. Les pilotes ont particu-

\* Voici le nom des Canadiens qui faisaient partie de la 10<sup>e</sup> Escadrille, ce mois-là: W. Crowther, de Welland (Ont.) (tué au combat le 31 octobre 1917), W.E. Dexter, adresse inconnue (blessé au combat le 3 décembre 1917), R.C. Farrow, de Vancouver, T.G. Gordon, adresse inconnue, C.N. Milligan, de Victoria (blessé au combat le 21 avril 1917), G.M. Morrison, d'Amherst (N.-É.) et W.G. Stuart, de Cardston (Alb.) (blessés au combat le 13 décembre 1917). À la 25<sup>e</sup> Escadrille: D.L. Burgess, d'Ottawa, J.H. Kirk, de Sussex (N.-B.), C.T. Lally, de Wainwright (Alb.) (blessé au combat le 8 décembre 1917), P.L. McGavin, de Toronto (tué au combat le 14 août 1917), E.A. Plamondon, de Saint-Hyacinthe (Québec), F.A. Watson, adresse inconnue, L.F. Williams, de Fort Frances (Ont.), G.S. Wood, adresse inconnue et A.J. Wright, de Barrie (Ont.). À la 27<sup>e</sup> Escadrille: C.N.F. Jeffery, de Winnipeg et A.E. McVittie, de Sudbury (Ont.).

† Les Canadiens servant dans la 8<sup>e</sup> Escadrille (Navale) au cours du mois d'août 1917 comprenaient: H.H.S. Fowler, de Bowmanville (Ont.), A.R. Knight, de Collingwood (Ont.), S.H. McCrudden, de Toronto, R. McDonald, de James River Station (N.-É.) (tué au combat le 8 mai 1918) et H. McK. Reid, de Belleville (Ont.) (tué au combat le 23 février 1918).



lièrement loué la précision des messages radio, disant que, dans la plupart des cas, ils avaient trouvé les appareils ennemis à l'altitude et à l'endroit indiqués.<sup>\*75</sup> De fait, le sous-lieutenant A.E. Godfrey, l'un des pilotes en service à Mazingarbe, se vit attribuer trois victoires en trois jours, à partir du 15 août.<sup>†</sup>

La deuxième tactique nouvelle utilisait également un terrain d'atterrissage avancé mais, dans ce cas-ci, il s'agissait d'accorder à l'appareil en cause plus de temps au-dessus du champ de bataille, et non pas de l'y conduire rapidement. La 43<sup>e</sup> Escadrille, dotée de vieux Sopwith 1½ Strutters, décollait de Mazingarbe, situé à environ cinq milles à l'arrière; elle servit toute la journée, en sections de trois avions à la fois, à surveiller étroitement une zone de quelque 7 000 verges de large et de 1 500 verges de profondeur, derrière les lignes allemandes, où les contre-attaques devaient nécessairement se former. En plus de faire rapport aux officiers de liaison de l'artillerie britannique à l'aérodrome, les équipages devaient mitrailler toutes concentrations d'infanterie ou d'artillerie qu'ils rencontraient. Les Sopwiths, quoique lents, étaient exceptionnellement solides. 'Fréquemment atteints' par le tir antiaérien, qui mit quatre de leurs avions hors de combat durant la journée, les Britanniques ne perdirent que deux appareils et comptèrent trois aviateurs blessés, tandis qu'ils détruisirent un avion allemand et en chassèrent plusieurs autres.

Ce qui importe davantage, les pilotes dispersèrent un bon nombre de contre-attaques éventuelles; c'est ainsi que le sous-lieutenant S. McC. Peterkin, de Toronto, attaqua, d'une altitude de 200 pieds, 'une concentration de troupes' en train de se rassembler dans les tranchées de Drocourt. Un 1½ Strutter, à bord duquel le lieutenant W.G. Bell, de Toronto, était observateur, s'en prit à une colonne de transport allemande, près de Fouquières et mitrilla des troupes près d'Annay et dans le Bois de Quatorze. Un autre Sopwith aperçut des troupes d'infanterie allemande, estimées à environ 1 600 hommes, en train de se former derrière le Bois de Dix-huit, à quelque 3 000 verges au nord de Lens. À la suite d'une attaque à basse altitude au fusil-mitrailleur, l'appareil rentra à Mazingarbe où un officier de liaison téléphona les coordonnés d'une concentration ennemie à l'artillerie lourde du Corps d'armée canadien. Selon le commentaire énigmatique du compte rendu officiel de la 1<sup>re</sup> Brigade: 'La contre-attaque ne s'est pas matérialisée.' La 16<sup>e</sup> Escadrille était, elle aussi, occupée à régler le tir de l'artillerie canadienne. L'après-midi, quatre vagues d'infanterie allemande montant à découvert 'à travers les jets de terre soulevés par de lourds obus,' puis 'à travers une pluie de schrapnels et de balles de mitrailleuses,' déclenchée par les BE de la 16<sup>e</sup> Escadrille, furent à peu près anéantis.<sup>76</sup>

\* Toutefois, il semble qu'on n'ait pas signalé tous les avions ennemis. Le journal de guerre du 5<sup>e</sup> Bataillon d'infanterie canadienne, du 14 au 18 août 1917, mentionne que, le 16, 'Les avions ennemis ont travaillé très activement, à une altitude extrêmement basse, tirant sur nos détachements, relevant nos nouvelles positions et dirigeant leurs batteries sur elles. Nos appareils volaient beaucoup plus haut et ils ne semblaient pas nuire aux avions boches, ni tenter d'entraver leurs opérations.' SHist 112.3H1.009 (D259), vol. II.

† Les succès de Godfrey sont peut-être attribuables, en partie, à l'installation, à sa propre initiative, de fusils-mitrailleurs Lewis jumelés lui permettant de doubler sa cadence de tir. Dossier biographique de Godfrey, SHist.



La reprise de l'offensive des Flandres a été précédée d'une semaine de combats aériens intenses, ponctués, du côté britannique, par les 43<sup>e</sup> et 44<sup>e</sup> victoires de 'Billy' Bishop, de la 60<sup>e</sup> Escadrille, le 13 août.\* Grâce à ces succès, Bishop l'emportait sur les revendications de feu Albert Ball et il fut reconnu comme le premier marqueur des pilotes du RFC. D'autres as, comme McCudden et Rhys-Davids, les Canadiens McKeever, Godfrey, ainsi que le lieutenant R.T.C. Hoidge, de Toronto, de la 56<sup>e</sup> Escadrille (à qui l'on accordera 16 victoires à la fin de juillet), continuèrent d'accroître leur liste personnelle, mais les Alliés étaient encore loin de faire ce qu'ils voulaient dans les airs. Du côté allemand, Werner Voss était rentré de congé pour assumer le commandement de la *Jasta 10*; son score dépassait la quarantaine et continuait de s'accroître. Le 31 juillet, Richthofen, remis de sa blessure, était de nouveau dans le ciel. Le 16 août, il avait abattu son 58<sup>e</sup> appareil et, le lendemain, il présida une cérémonie marquant la 100<sup>e</sup> victoire de la *Jasta 11*. Durant cette féroce bataille d'usure, les Britanniques perdirent 119 appareils de plus en août, passant de 209 au cours des quatre semaines se terminant le 27 juillet, à 328 au cours des quatre semaines se terminant le 31 août. Le 13 août, dans une lettre qu'il adressa au chef de l'État-major général et qui reflétait les idées de Trenchard, sir Douglas Haig demanda qu'on informe l'Amirauté du fait que le manque de pilotes, dans les escadrilles du RNAS détachées au RFC, soulevait la possibilité d'une détérioration de leur moral, résultat que Trenchard prévoyait également.<sup>77</sup>

Si l'assaut contre la Colline 70 a constitué une démonstration de la façon dont on doit livrer une attaque rangée, la bataille de Langemarck, qui débuta le lendemain devant Ypres, fournit un excellent exemple de la manière dont il *ne faut pas* s'y prendre. Un brouillard matinal et des taches de nuages compromirent l'observation et les plans aériens britanniques; toutefois, les principes qu'on avait appliqués si efficacement à Lens, furent en tout cas atténués et ils perdirent à Langemarck une bonne partie de leur valeur. Le travail d'état-major du RFC manqua encore sérieusement d'uniformité. Un RE8 devait patrouiller le front de chaque corps d'armée et signaler les contre-attaques, mais cette disposition n'était certes pas infaillible. Ainsi, la 8<sup>e</sup> Division britannique, qui avait perdu trois mille hommes sur la crête de Pilckem, seulement deux semaines auparavant, essuya une puissante contre-attaque allemande. La division n'avait reçu, avant l'opération, qu'un vague rapport aérien sur un rassemblement d'infanterie ennemie. On affecta deux DH5 au front de chaque division, à des fins d'appui terrestre rapproché, durant l'assaut contre le dernier objectif, mais le mauvais temps et la confusion des combats terrestres empêchèrent les pilotes de bien remplir leurs tâches. Deux patrouilles de quatre Nieuports chacune, qui avaient reçu l'ordre de survoler tout le front de la Cinquième Armée et d'aider à briser les contre-attaques, essayèrent de compenser l'échec des DH5 en s'en prenant à quelques-uns des points forts ennemis qui contenaient les attaques britanniques; mais ce travail les détournait forcément de leurs autres occupations. On leur demanda

\* Voici le nom d'autres Canadiens qui servaient dans la 60<sup>e</sup> Escadrille, en août 1917: J.B. Crompton, de Toronto, W.J. Rutherford, de Westmount (Québec), et F.O. Soden, pilote né au Nouveau-Brunswick dont la famille habitait l'Angleterre.



également, de concert avec deux autres chasseurs, de repousser tous les appareils ennemis volant à basse altitude le long de tout le front de l'armée. Toutes ces instructions disparates et de vaste portée font voir que certains états-majors de brigade ne comprenaient pas les problèmes et les pressions qu'imposent les vols de combat.<sup>78</sup>

Depuis l'attaque spectaculaire et solitaire de Bishop, à basse altitude contre un aérodrome allemand, les planificateurs du RFC semblent avoir beaucoup pensé à la possibilité de détruire les appareils ennemis au sol, grâce à une série d'assauts individuels. C'est ainsi que les ordres d'opérations aériennes, pour la bataille de Langemarck, demandaient à un chasseur, armé de quatre bombes de 20 livres, d'attaquer chaque aérodrome ennemi du voisinage, dès l'aurore et au cours de la journée, au fur et à mesure que les occasions se présenteraient. Aucune de ces attaques ne semble avoir causé de sérieux dommages.<sup>79</sup> L'intervention du lieutenant J.G. Crang, de Toronto,\* de la 70<sup>e</sup> Escadrille, fut, en grande partie par hasard, la mieux réussie. Il avait reçu l'ordre d'attaquer Bissegheem.

Je franchis les lignes au-dessus d'ARMENTIERS, passai au sud de COMMINES et atteignis l'aérodrome de BISSEGHEM. Je le trouvai exactement conforme à la photographie. Tous les hangars étaient fermés; il n'y avait aucun appareil au sol, ni personne aux alentours.

Je me présentai du sud-est au-dessus de deux hangars Bessonaux et j'y larguai une bombe d'une altitude d'environ 500 pieds, mais elle tomba sur une route, derrière et un peu à droite. Je traversai l'aérodrome en piquant tout le temps vers deux groupes de hangars du Génie, séparés par des arbres. Je larguai toutes mes bombes et j'en vis une tomber sur les arbres entre les deux groupes de hangars.

Puis, je tournai en rond à une altitude d'une centaine de pieds et j'ouvris le feu de mes deux fusils-mitrailleurs sur les hangars Bessonaux, sans observer de résultats. L'aérodrome avait l'air abandonné; les hangars restèrent tous fermés et personne n'apparut sur les lieux ...

J'obliquai donc vers le sud et (à environ 2½ milles au sud-ouest de Courtrai) ... J'aperçus un autre aérodrome comportant au moins cinq hangars ... J'ouvris le feu de mes deux fusils-mitrailleurs sur l'un d'eux à une vingtaine de pieds au-dessus et, en traversant l'aérodrome, j'aperçus un biplace abandonné au sol.

Je fis immédiatement demi-tour pour le cribler des balles de mes deux pièces. Ce faisant, je me retournai et aperçus le hangar du Génie que j'avais déjà mitraillé se consumer en flammes. La toile avait déjà disparu et je vis un biplace qui brûlait à l'intérieur.<sup>80</sup>

Le 16, le sous-lieutenant R.D. Starley, immigrant d'avant-guerre au Canada, avait tenté un autre effort remarquable. Il pilotait un appareil de la 4<sup>e</sup> Escadrille, affecté à la contre-attaque des patrouilles et venait de repérer 'une grande formation d'infanterie ennemie qui se préparait à l'attaque,' lorsque son avion fut touché par un obus en vol. Deux longerons, une poutrelle principale, un étrésillon

\* Voici les autres Canadiens qui servaient au sein de la 70<sup>e</sup> Escadrille, au cours du mois d'août: R.S. Ashby, de Greenwood (C.-B.) (blessé au combat le 15 septembre 1917), J.W. Gillespie, de Toronto (prisonnier de guerre le 19 août 1917), J.C. Huggard, de Winnipeg (prisonnier de guerre le 5 septembre 1917), H.D. Layfield, de Vancouver (blessé au combat le 21 septembre 1917), A.A. Lessard, de Haileybury (Ont.) et A.J.S. Sisley, de Toronto (tué au combat le 10 septembre 1917).



de la section centrale, deux entretoises du fuselage et le fil d'équilibre de l'aileron furent coupés, tandis que son émetteur radio fut détruit et son observateur, blessé. Starley ramena d'abord son RE8 désemparé au QG de la division où il largua un message écrit qui permit à neuf batteries d'artillerie de se tourner vers les concentrations de troupes allemandes, puis il rentra à sa base d'Abeele. Son travail lui mérita la MC. Tous n'eurent pas la même chance. La 9<sup>e</sup> Escadrille, rattachée au XIV<sup>e</sup> Corps d'armée, perdit douze membres d'équipage dont les appareils essuyèrent le tir de barrage britannique dans les airs.<sup>81</sup>

En général, dans le ciel comme sur terre, le courage et l'adresse des combattants ne suffit pas à compenser le piètre travail de l'état-major et l'optimisme exagéré du haut commandement. L'utilisation inefficace des ressources, l'imprécision des tâches et la dispersion des efforts firent qu'aucun des aspects des préparatifs, aux échelons inférieurs, n'a été satisfaisant. La concentration du tir d'artillerie ennemi derrière le plateau de Gheluvelt, continua d'écraser les assaillants au sol, aussi bien pendant qu'après l'attaque. De rapides contre-attaques délogèrent les Britanniques de bon nombre de leurs objectifs. Il est vrai qu'à la nuit tombante, ils avaient occupé le reste du village de Langemarck et enfoncé le saillant de plus d'un mille en un endroit, mais ils n'avaient fait aucun gain important. L'ennemi appuyait sa défense sur les bastions du plateau de Gheluvelt et sur la forêt de Houthulst; tant que ces centres de résistance tiendraient, une avance britannique entre les deux ne portait pas à conséquence.<sup>82</sup>

Pendant tout ce temps, les bombardements continuaient à absorber une bonne partie des ressources. Chaque fois que le temps le permettait, les bombardiers de jour à haute altitude du RFC s'en prenaient aux aérodromes, ainsi qu'aux centres de communication et de transport ennemis, sans résultats très appréciables, tandis que les bombardiers de nuit effectuaient des raids semblables à des hauteurs beaucoup moins considérables, sans plus de succès. La combinaison des difficultés qu'imposaient les techniques de navigation, au cours de la Première Guerre mondiale, et la technologie des appareils de visée des bombes, ajoutée à la rareté relative des bombardiers et à leur puissance de sustentation restreinte, en regard de leurs objectifs, rendit les bombardements assez aléatoires. Ils ont peut-être eu pour principal effet de saper le moral ennemi, si l'on en juge par les conséquences des bombardements nocturnes des Allemands contre les troupes britanniques. À la mi-août, par exemple, un bataillon anglais, affecté au saillant d'Ypres et campé derrière la ville, y passa douze nuits cauchemardeuses. 'Nous n'avons guère pu dormir, car les bombardiers ennemis, au lieu de nous faire une simple visite, vinrent par relais et, parfois, jusqu'à quatre fois la même nuit.'<sup>83</sup>

Tandis que la grande offensive des Flandres s'enlisait dans la boue et dégénérait en tentatives restreintes, coûteuses et à peu près vaines de gagner de petits avantages tactiques, la lutte en vue de la suprématie aérienne ne connut aucun répit. Le 21 août, un RE8 de la 7<sup>e</sup> Escadrille, piloté par le sous-lieutenant M.A. O'Callaghan, de New Westminster (C.-B.),\* fut attaqué par quatre éclaireurs Albatros, au

\* O'Callaghan fut blessé au combat le 8 octobre 1918. Voici le nom d'autres Canadiens ayant servi au sein de la 7<sup>e</sup> Escadrille, au cours du mois d'août 1917: G.W. Butchart, d'Owen Sound (Ont.), L.V. Gray, de Vancouver (tué au combat le 16 août 1917), R.H. Jarvis, de Toronto, B.W. Ryan, de Calgary (tué au combat le 20 septembre 1917) et G.F. Tuberville, adresse inconnue.



moment où il prenait des photographies, près de Saint-Julien. L'observateur d'O'Callaghan ouvrit le feu sur le plus rapproché et abattit en flammes l'appareil de l'*Oberleutnant* Eduard Dostler, commandant de la *Jasta 6* ayant vingt victoires à son crédit. Le lendemain, une patrouille de la *Naval Ten*, sous les ordres de 'Mel' Alexander, intercepta un certain nombre d'éclaireurs Albatros qui s'en prenaient à une formation de DH4. Au cours de la mêlée qui s'ensuivit, le sous-lieutenant de section J.G. Manuel, d'Edmonton, qui avait rallié l'escadrille lors de sa première affectation opérationnelle, seulement neuf jours plus tôt, abattit l'un des appareils ennemis et en envoya un autre désarmé au sol, tandis qu'Alexander et le sous-lieutenant de section G.L. Trapp se virent attribuer le mérite d'en avoir désarmé un autre. C'était la troisième victoire d'Alexander en cinq jours, exploit qui lui mérita la DSC.<sup>84</sup>

À la fin d'août, l'offensive des Flandres avait causé 68 000 pertes aux Britanniques, en regard de gains très minces sur le terrain; toutefois, elle garantissait que le front français ne subirait aucune attaque d'importance au cours du mois suivant. La campagne anti-submersible de la marine et le système de convois se révélaient également un succès. Il semblait donc que le Cabinet et le Comité de la politique de Guerre fussent en mesure d'annuler l'offensive. Quant à Lloyd George, il le voulait bien, mais le 4 septembre, Haig réussit de nouveau à convaincre les dirigeants politiques de Londres de maintenir l'offensive et d'empêcher les Allemands de prendre l'initiative.<sup>85</sup>

Le commandant en chef avait déjà décidé que, vu les pertes de la Cinquième Armée, il faudrait transférer le rôle principal de toutes autres opérations à la Deuxième Armée. Haig avait élargi le commandement du général Plumer à une bonne partie de la Cinquième Armée et il lui ordonna de préparer une attaque entre le canal d'Ypres-Commines et le chemin de fer d'Ypres-Roulers, axe de progression suivant la route de Menin, son objectif principal étant le plateau de Gheluvelt. Plumer demanda et obtint un délai de préparation de trois semaines.<sup>86</sup> Ce répit des opérations terrestres fut marqué par les plus belles journées de toute la campagne.

Le ciel dégagé se prêtait à une multiplication des combats et les formations s'élargirent sensiblement à mesure que la tactique des engagements aériens évoluait et que la guerre aérienne d'usure approchait son point culminant. Les Allemands attaquaient maintenant les appareils de corps d'armée britanniques à deux paliers, celui du dessus étant chargé d'occuper les chasseurs britanniques, tandis que ceux de la couche inférieure 'étaient libres de s'élancer et d'exercer de durs ravages parmi les FE.' Les Britanniques ripostèrent en ajoutant un palier à leurs propres patrouilles de chasse; c'est ainsi que les formations d'escadrilles firent leur apparition au-dessus du front. L'ennemi ne fut pas long à adopter trois paliers; les deux premiers s'en prenaient aux deux échelons de chasseurs britanniques, tandis que le troisième, choisissant son heure, attendait que les autres soient bien engagés, puis attaquait les appareils de corps d'armée. La réponse prévisible du RFC consista à ajouter une troisième couche, si bien que jusqu'à soixante appareils pouvaient participer à un engagement. La nature même des combats changeait elle aussi. Un pilote signale que 'les grandes formations ne se comportent pas comme les petites. Au lieu de livrer de 'brefs corps-à-corps, sortes de duels rapprochés



amenant des résultats rapides, de longues escarmouches s'engagent entre des groupes massifs qui se picotent l'un l'autre.<sup>87</sup>

Toutefois, ces lourds engagements n'avaient pas lieu tous les jours. Les appareils de corps d'armée, manquant de la protection rapprochée des escortes de chasse, continuèrent à se faire abattre de façon plus restreinte, mais plus fréquente; les patrouilles britanniques offensives de quatre, cinq ou six appareils, pénétrant profondément en territoire ennemi, se faisaient toujours décimer par le tir de la DCA ennemie et à la suite de pannes de moteur, en plus de subir l'inconvénient de combattre selon les conditions imposées par l'ennemi. Le RFC subit 276 pertes sur le Front occidental au cours des quatre semaines se terminant le 28 septembre, dont au moins 45 Canadiens. Le taux des pertes par cent sorties s'éleva de 7,97 en août, à 8,06 pourcent, chiffre qui ne fut dépassé qu'au moment où le RFC avait été surclassé de façon aussi désastreuse au plan technologique, au printemps de l'année en cours.<sup>88</sup> Toutefois, le général Trenchard ne modifia en rien le programme incessant d'offensive totale. Au QG du RFC, on ne semble avoir jamais envisagé sérieusement les avantages d'une stratégie offensive, alliée à des tactiques défensives, qui auraient pu épargner des vies humaines et du matériel. En réalité, bien que Trenchard eût visité fréquemment ses unités de première ligne, il n'est pas du tout certain qu'il ait bien évalué le fléchissement du moral qui atteignait ses escadrilles.

Les pilotes extraordinaires dont les actes et les avis ont été depuis lors les plus fréquemment consignés et présentés d'une façon dramatique, semblent – peut-être de manière naturelle, puisqu'ils réussirent le mieux – avoir moins ressenti ces pressions que la plupart des équipages. On n'a guère écrit à propos de la détérioration du moral qui s'est répandue parmi les aviateurs ordinaires, au cours de l'été et au début de l'automne de 1917, mais voici ce qu'en dit l'un des participants:

Nos pertes grimpaient à un rythme alarmant. Ce n'était à peu près jamais les mêmes camarades qui se réunissaient deux soirs de suite au mess. C'est là qu'on entendait un certain nombre de commentaires francs et libres sur le taux de nos pertes ... notre commandant essayait de décourager ces conversations, mais elles persistaient ... Nous ne croyions pas que les pertes que nous subissions aidaient l'effort de guerre des alliés.

Ce sentiment, qui passait officiellement pour défaitiste, était répandu parmi les pilotes en activité ... Les officiers du Haut commandement, à partir de Hugh Trenchard, alors major-général, jusqu'aux commandants d'escadre, gaspillaient, selon les critiques, le matériel et les vies humaines à des fins difficiles à distinguer. En tout cas, ils ne réussirent pas à convaincre les pilotes du contraire. Il fallait, semble-t-il, provoquer le plus grand nombre de confrontations entre les appareils britanniques et allemands et de combats dans les airs. Pour nous qui n'étions qu'officiers subalternes, nous ne pouvions discerner aucun objectif militaire dans ces interventions.<sup>89</sup>

Dans les tranchées, les officiers subalternes d'infanterie murmuraient les mêmes propos à l'égard de Haig et de ses généraux.

Les chefs d'escadrille, partageaient privément les sentiments de leurs pilotes. Tout en admirant l'intégrité de Trenchard et 'la grande influence qu'il exerçait en



France,<sup>9</sup> le major W. Sholto Douglas, chef de la 84<sup>e</sup> Escadrille,\* ne cache pas dans ses mémoires que, lui aussi, contestait le manque de souplesse du programme de Trenchard.<sup>90</sup> Ses doutes et les craintes que Haig et Trenchard avaient laissé entrevoir à propos d'une crise de moral parmi leurs aviateurs – devaient se justifier d'une façon désagréable avant la fin du mois.

Dans l'intervalle, le général Plumer rassemblait les ressources des Cinquième et Deuxième Armées, en vue de la bataille de la route de Menin. Le poids et l'attaque reposerait sur le front de la Deuxième Armée et le premier ordre d'opérations de la 11<sup>e</sup> Brigade du RFC apportait la preuve d'une meilleure compréhension du besoin qu'il y avait de fournir un appui aux appareils de corps d'armée en établissant un système à deux paliers de patrouilles de chasseurs au-dessus de la zone de combat, le premier évoluant à une altitude d'une dizaine de mille pieds et le second devant 'plonger,' au besoin, en vue de défendre les appareils de corps d'armée. Pourtant, les ordres d'opérations comportaient encore des demandes irraisonnables. Ils prenaient soin de stipuler 'qu'ils n'autorisaient aucune formation de plus de six éclaireurs.' En outre, ils affectaient trois couples d'éclaireurs 'nomades' volant en rase-mottes (moins de 500 pieds), surtout 'à l'attaque d'éléments ennemis d'infanterie, d'artillerie et de transport,' tout le long du front de l'armée. Ils devaient porter 'une attention particulière ... à la découverte et à la chasse de troupes de contre-attaques ennemies.' Ces 'maraudeurs' devaient également signaler 'tout renseignement' qui pourrait être utile au Centre de rapports de l'armée, établi à Locre. En d'autres termes, tout en pilotant leur appareil à des hauteurs dangereuses, en attaquant tous les objectifs terrestres observés et en surveillant tous les préparatifs de contre-attaques, ces modèles de bravoure aérienne devaient s'en prendre aux patrouilles de contact ou aux éclaireurs ennemis qui se trouvaient sur leur chemin et indiquer, sur 'des fiches placées à l'endroit voulu dans leur cabine,' les détails particuliers de tout ce qui se produisait sur le terrain et qui pourrait servir au Quartier général de l'armée. Ils larguaient alors ces fiches dans des sacs de messages, à un endroit situé à près de neuf milles du champ de bataille.<sup>91</sup>

Un autre défaut de planification provenait de l'absence notoire d'éléments de chasse, gardés en état d'alerte à une piste d'atterrissage avancée, comme cela s'était révélé si profitable à la Colline 70. Ici, l'état-major de la 11<sup>e</sup> Brigade était dans une position difficile. Au milieu d'août, les commandants britanniques en campagne s'étaient rendu compte que les appareils de chasse pouvaient servir à d'autres fins que les combats aériens, et ils avaient par la suite proposé aux plus hautes instances de les autoriser à les utiliser davantage dans des rôles de soutien terrestre. Le GQG accepta cette idée avec empressement, mais le 19 septembre, le général Trenchard stipula que 'le nombre de chasseurs rapides disponibles en ce moment ne permettait pas d'en affecter autant à ce genre d'opérations.' Trenchard

\* Douglas termina sa carrière au grade de maréchal de la *Royal Air Force*, lord Douglas de Kirtleside. Lorsqu'il conduisit la 84<sup>e</sup> Escadrille en France en septembre, celle-ci comptait: W.H. Brown, de Victoria, W.R. Kingsland, d'Ottawa (prisonnier de guerre le 18 novembre 1917), T.V. Lord, de Fenelon Falls (Ont.) (prisonnier de guerre le 15 octobre 1917), P.J. Moloney, de Peterborough (Ont.) (blessé au combat le 22 novembre 1917) et F.L. Yeomans, de Belleville (Ont.) (prisonnier de guerre le 21 octobre 1917).



était surtout intéressé au maintien de ses patrouilles offensives et, devant ce désaccord se produisant aux plus hauts échelons, la situation des brigadiers-généraux du RFC, cherchant à servir deux maîtres à la fois, n'était pas enviable.<sup>92</sup>

Il n'est pas surprenant de voir que le 20 septembre, jour où les troupes se lancèrent dans la bataille, les Allemands furent en mesure de mettre à profit leur appui terrestre et leurs avions de patrouille de tranchées.\* Les Australiens, avançant vers leur objectif ultime sur le flanc gauche de la Deuxième Armée, essuyèrent le feu des mitrailleuses d'un groupe de huit avions qui s'en prirent également aux batteries d'artillerie de campagne installées derrière eux. La 9<sup>e</sup> Division (écossaise) observa que 'pendant notre travail de consolidation, un appareil ennemi, volant au-dessus de notre ligne, indiquait nos positions approximatives aux artilleurs allemands.' Le lendemain, 'l'artillerie allemande, aidée d'avions, bombardait sans répit l'emplacement de nos batteries,' rapporte l'historien de la 23<sup>e</sup> Division; deux jours plus tard, les avions et les canons ennemis furent très actifs.<sup>93</sup>

Cependant, à d'autres égards, le RFC fit bien meilleure figure. La journée du 20, onregistra un total de 108 combats aériens le long du front, mais les appareils de corps d'armée participèrent à seulement dix d'entre eux, ce qui indique que la tactique de patrouilles de protection à deux paliers fonctionnait bien. En conséquence, une fois le brouillard matinal disparu, les appareils de corps d'armée connurent une journée très fructueuse; ils transmirent à l'artillerie 394 appels de zone dont un tiers attirèrent une réaction immédiate. Il s'est produit au moins huit cas de contre-attaques imminentes que le tir d'artillerie a disloquées, selon les propres comptes rendus allemands, et 'qui ont provoqué de grands vides parmi les compagnies assaillantes et causé le plus complet désarroi.'<sup>94</sup>

Dès l'aube, on déclencha les attaques habituelles contre tous les aérodromes allemands du voisinage. Cette fois, au lieu des chasseurs monoplaces, on dépêcha des bombardiers Martinsyde de la 27<sup>e</sup> Escadrille,† qui s'en prirent à la fois aux quatre aérodromes de l'escadre de Richthofen, causant des dommages sérieux à au moins l'un d'eux. C'est la *Jasta 11*, de Richthofen, à Marcke, près de Courtrai, qui soutint la plus forte attaque: trois appareils détruits, quatre endommagés, quatre membres d'équipes au sol tués et un certain nombre d'autres blessés;<sup>95</sup> il se peut que cette réussite explique, en partie, que les Allemands n'aient pas réussi à menacer les patrouilles britanniques de haute altitude, la journée du 20.

Les avions affectés au soutien terrestre fournissaient, à l'occasion, une aide très précieuse; dans la 70<sup>e</sup> Escadrille, on a surtout remarqué le travail des sous-

\* À l'automne de 1917, les Allemands utilisaient des appareils spécialisés dans ces deux rôles. Les Junkers J-1 de l'*Infanteriefliieger* étaient munis d'une structure métallique et leurs ailes étaient recouvertes de feuilles de duralumin ondulé; les seuls éléments non métalliques étaient le patin de queue en frêne et la toile recouvrant le fuselage, derrière l'armure de 5mm protégeant le moteur, l'observateur et le réservoir d'essence. Le biplace Halberstadt CL-11 a été le premier avion spécialement conçu pour les attaques au sol. Son moteur, son équipage et son réservoir étaient aussi protégés par une enveloppe blindée; le reste était fait de bois et de tissu. Beaucoup plus léger, il était plus rapide et plus manœuvrable que le '*möbelwagen*.'

† Voici le nom des Canadiens qui faisaient partie de la 27<sup>e</sup> Escadrille, en septembre 1917: A.E. McVittie, de Sudbury (Ont.) et E. Waterlow, de Regina (tués au combat le 16 juillet 1918).



lieutenants F.G. Quigley, de Toronto et H.D. Layfield, de Vancouver,\* qui a consisté à supprimer le feu des mitrailleuses ennemies. Le sous-lieutenant J. MacHaffie, d'Oakville (Ont.) au sein de la 29<sup>e</sup> Escadrille,† qui devait périr le lendemain, 'fonça sur un détachement d'environ 70 soldats ennemis sur la route de POELCAPPELLE-WESTROOSBEKE et le dispersa,' tandis que le lieutenant G.A.H. Trudeau, de Longueuil (Québec), de la 23<sup>e</sup> Escadrille,‡ 's'en prit à des fantassins allemands ... à une altitude de 500 pieds et les mit en fuite.' Il alla ensuite mitrailler les villages de Passchendaele et de Westroosbeke 'à basse altitude, dispersant plusieurs détachements. Il chassa d'autres troupes sur les routes du nord-ouest de ZANDVOORDE.'<sup>96</sup>

La 1<sup>re</sup> Escadrille (Navale) fit une très forte impression sur l'ennemi en ayant recours à ce que l'annaliste de l'unité appelle 'des patrouilles rampantes.' Parmi les attaques les plus mémorables, on remarque celle du sous-lieutenant de section S.W. Rosevear, de Port Arthur (Ont.), qui déchargea 400 coups de mitrailleuse sur une colonne de troupes qu'il rencontra sur la route au nord-est de Becelaere, y jetant 'la panique générale. Le pilote aperçut un certain nombre de morts sur la route au moment où il s'éloignait; des soldats couraient se cacher dans les fossés.' Au cours d'une deuxième sortie, Rosevear 'épuisa ses munitions contre un petit détachement de troupes longeant le chemin de fer d'YPRES-ROULERS et à l'est du BOIS POLYGONE.'<sup>97</sup> Le sous-lieutenant de section A.G.A. Spence, de Toronto, à

\* Layfield a été blessé au combat le lendemain. Voici le nom des autres Canadiens qui faisaient partie de la 70<sup>e</sup> Escadrille, en septembre: R.S. Ashby, de Greenwood (C.-B.) (blessé au combat le 15 septembre 1917), R.O. Babbitt, de St. Thomas (Ont.), E.B. Booth, de Toronto (blessé au combat le 11 novembre 1917), H. Cook, adresse inconnue (tué au combat le 17 octobre 1917), T.B. Fennwick, de Cranbrook (C.-B.) (prisonnier de guerre le 26 septembre 1917), W.H.R. Gould, d'Uxbridge (Ont.) (tué au combat le 26 septembre 1917), J.C. Huggard, de Winnipeg (prisonnier de guerre le 5 septembre 1917), E.D. Neal, de Toronto (blessé au combat le 30 septembre 1917), C.W. Primeau, de Toronto (tué au combat le 27 octobre 1917), C.D. Scott, de Vancouver (tué au combat le 30 septembre 1917) et A.J.S. Sisley, de Toronto (tué au combat le 10 septembre 1917).

† Voici le nom des Canadiens qui faisaient partie de la 29<sup>e</sup> Escadrille: S.L. Crowther, de Toronto (tué au combat le 20 septembre 1917), D.A.F. Hilton, de St. Catharines (Ont.), E.S. Meek, de Sandford (Ont.), F.M. Nash, de Charlottetown (Î.-P.-É.) (prisonniers de guerre le 3 octobre 1917) et G.B. Wigle, de Ruthven (Ont.) (blessé au combat le 10 octobre 1917).

‡ En plus de Trudeau, la 23<sup>e</sup> Escadrille comptait: G.I.D. Marks et N. McLeod (tués au combat le 14 octobre 1917), tous deux de Toronto, R.M. Smith, d'Ottawa (prisonnier de guerre le 31 octobre 1917) et E. Taylor, de Vancouver (blessé au combat le 14 septembre 1917, prisonnier de guerre le 26 septembre 1917).

§ Après avoir mérité la DSC avec agrafe et s'être vu attribuer 23 victoires, Rosevear fut tué au combat le 25 avril 1918. Voici le nom des Canadiens qui firent partie de la 1<sup>re</sup> Escadrille (Navale) pendant son affectation au RFC, entre février et novembre: E. Anthony, de Maitland (N.-É.), W.J. Beattie, de Stratford (Ont.) (tué au combat le 30 septembre 1917), C.G. Brock, de Winnipeg (blessé au combat le 21 août 1918), C.W.L. Calvert, de Toronto (blessé au combat le 26 septembre 1917), W.H. Chisam, d'Edmonton (blessé au combat le 8 avril 1918), W.M. Clapperton, de Toronto (blessé au combat le 27 octobre 1917), E.D.G.W. Desbarats, de Montréal (prisonnier de guerre le 20 septembre 1917), J.H. Forman, de Kirkfield (Ont.) (blessé au combat le 28 juillet 1917, prisonnier de guerre le 4 septembre 1918), A.P. Haywood, de Toronto, (blessé au combat le 30 avril 1917), J.E.C. Hough, de Winnipeg (porté disparu le 24 octobre 1917), H.M. Ireland, de Toronto, P.W. Jenckes, de Sherbrooke (Québec), R.E. McMillan, de Jacquet River (N.-B.) (prisonnier de guerre le 19 septembre 1917), G.B.G. Scott, de Guelph (Ont.) (tué au combat le 3



sa deuxième sortie de la journée, mitrilla des troupes ennemies dans le voisinage d'un grand abri blindé; il les força à s'y terrer pendant quelque temps, puis fit des victimes parmi un détachement aperçu sur une route voisine. Pendant ce temps, son copain torontois, le sous-lieutenant de section W.M. Clapperton, cribla de 250 balles un groupe de fantassins ennemis (qui 'se dispersa dans toutes les directions'), près de Becelaere, mais, au retour, son Sopwith Triplane 'essuya le feu des fusils-mitrailleurs et des fusils allemands'.<sup>97</sup>

Il est vrai que ces opérations ont pu influencer sur le progrès de la bataille, mais il restait au RFC à élaborer des techniques pleinement efficaces d'attaque terrestre. On prétendit avoir tiré plus de 28 000 balles sur des cibles au sol, au cours de la journée; et pourtant, une étude de tous les rapports d'appui terrestre disponibles laisse voir que relativement peu de pilotes étaient prêts à vider plus d'un chargeur de fusil-mitrailleur Lewis par sortie, contre leurs cibles au sol. Cette hésitation provenait peut-être du fait qu'on les chargeait d'un si grand nombre de tâches différentes qu'ils refusaient d'accorder plus d'importance à l'une qu'à l'autre. Ce n'est qu'au moment de la bataille de Cambrai, à la fin de novembre, qu'on a vraiment cherché à mettre en œuvre un programme d'instruction destiné aux unités affectées spécifiquement aux attaques terrestres. Ce fut un retard particulièrement regrettable, car les fantassins allemands étaient déjà rompus à l'utilisation des mitrailleuses antiavions et, comme le disait Rosevear dans une lettre à ses parents, à Port Arthur: 'nous avons payé cette hésitation par le nombre de nos pilotes disparus'.<sup>98</sup>

À la fin de la journée, les armées britanniques occupaient solidement le plateau et les jours suivants furent témoins d'une série d'attaques et de contre-attaques locales, les deux camps essayant d'améliorer leurs positions. Le 26 septembre, les Britanniques s'élancèrent de nouveau à l'attaque du reste du Bois Polygone, la crête de la Colline 40, au nord de la gare de Zonnebeke et la partie sud du village de Zonnebeke. Pour une fois, le temps se montra favorable au vol et la coopération très efficace entre l'aviation et l'artillerie, en disloquant les formations de contre-attaque allemandes, restreignit le taux encore très élevé des pertes britanniques au sol. Celles des Allemands furent si lourdes que leur Haut commandement dut effectuer des modifications importantes à ses tactiques de défense. Il renforça sa principale ligne défensive et il abandonna l'idée des contre-attaques immédiates en faveur d'un programme de ripostes systématiques, préparées à l'avance et livrées le lendemain, au moment où l'artillerie allemande avait trouvé une portée plus efficace. Cependant, ce délai permettait également aux troupes britanniques de consolider leurs gains.<sup>99</sup>

Pour les escadrilles de bombardement des deux camps, la dernière semaine de septembre fut assez heureuse. Une attaque allemande livrée contre le dépôt du RNAS à Saint-Pol, près de Dunkerque, le soir du 24 septembre, détruisit l'atelier de réparation de moteurs, la scierie, l'atelier d'usinage, l'entrepôt de moteurs de

septembre 1917), W.N. Smith, de Sudbury (Ont.), A.G.A. Spence, de Toronto (blessé au combat le 8 novembre 1917), H.D.M. Wallace, de Blind River (Ont.) (tué au combat le 7 juin 1917), H. leR. Wallace, de Lethbridge (Alb.) et J.R. Wilford, de Lindsay (Ont.) (prisonnier de guerre le 13 septembre 1917).



réserve, le hangar d'emballage des moteurs, ainsi que les salles de dessins et d'archives. Le Service aérien perdit cent quarante moteurs d'avion, y compris 93 Clergets destinés au nouveau Sopwith Camel. Ce raid se répéta chaque soir pendant une semaine, atteignant son sommet le 1<sup>er</sup> octobre, soir où vingt-deux Gothas et deux bombardiers plus petits larguèrent une centaine de bombes, soit environ dix tonnes d'explosifs sur le même objectif. Il fallut encore réformer vingt-trois appareils et neuf moteurs, tandis que trente autres avions subirent des dommages moins sérieux ce soir-là.<sup>100</sup>

Le bombardement britannique remporta un succès plus éphémère, mais il n'en constitua pas moins un nouvel instrument de mesure pour ce genre d'opérations. Jusque-là, le RFC s'en était pris sans trop d'éclat aux bases, aux aérodromes, aux ponts, aux chemins de fer et aux dépôts de l'ennemi; toutefois, dans la nuit du 27 au 28 septembre, la 100<sup>e</sup> Escadrille déclencha un autre de la longue série de raids livrés contre la gare de Ledeghem, à mi-chemin entre Menin et Roulers, point central de la ligne latérale amenant des renforts et des approvisionnements au front allemand. Les Britanniques larguèrent huit bombes de 230 liv., six de 112 liv. et quarante-deux de 25 liv. 'qui touchèrent à peu près toutes la gare ou les bâtiments qui l'entouraient. Le réseau ferroviaire allemand en fut paralysé pendant deux jours.' Les Canadiens qui prirent part au raid de la 100<sup>e</sup> Escadrille, ce soir-là, furent deux pilotes, les sous-lieutenants G.M. Turnbull, de Mannville (Alb.) et L.M. Archibald, de Toronto, ainsi que trois observateurs, les lieutenants S.M. Duncan, d'Ottawa, R.C. Pitman, de Saskatoon (Sask.) et A.H. Thompson, de Penetanguishene (Ont.).<sup>\*101</sup>

Le travail des appareils de corps d'armée du RFC a été particulièrement brillant au cours du mois de septembre, à cause non seulement du courage et de l'adresse des équipages, mais aussi de l'uniformisation soignée des méthodes de pointage de l'artillerie et des communications entre les observateurs et les batteries. L'appui terrestre avait gagné suffisamment d'importance pour occuper sa propre section dans le journal de guerre de la brigade, même si l'organisation et l'instruction, qui favorisaient à ce moment-là l'observation de l'artillerie, n'englobaient pas encore cette fonction plus récente. Bon nombre de pilotes canadiens se firent suffisamment remarquer pour qu'on mentionne les tâches particulièrement dangereuses et peu agréables qu'ils avaient accomplies au cours du mois.<sup>102</sup>

En plus de la contribution des appareils de corps d'armée et d'appui terrestre, la bataille ardue et inexorable visant à obtenir la supériorité aérienne continua durant tout le mois. Les deux camps adhèrent à leurs principes tactiques établis; de chaque côté du front, de nouveaux pilotes rallièrent leur escadrille, commencèrent leurs vols opérationnels et furent abattus. Les quelques chanceux qui survécurent à leurs deux premiers mois au front acquirent de l'expérience et concentrèrent surtout leurs efforts à se tirer d'affaires, tandis que les as encore plus rares voyaient monter sans cesse le nombre de leurs victoires. La fameuse *Geschwader*

\* Archibald a été fait prisonnier de guerre le 24 octobre 1917 et Pitman, le 17 septembre 1918. Les autres Canadiens qui servaient à ce moment-là, au sein de la 100<sup>e</sup> Escadrille, furent: J.J.L. Drummond, de Spencerville (Ont.), J.W. Edwards, de Cataraqui (Ont.), J.S. Godard, d'Ottawa (prisonnier de guerre le 24 octobre 1917), W.K. MacNaughton, de Saint-Jean (Québec), J.J. O'Loughlin, de Toronto, J.W. Price, de Moncton (N.-B.) et V.E. Schweitzer, de Portage la Prairie (Man.).



de Richthofen (dont le chef fut en congé durant tout le mois) accumula un nombre impressionnant d'abattages. Du côté britannique, la 56<sup>e</sup> Escadrille, arrivée au front en avril fut dotée des nouveaux SE5 à deux mitrailleuses; la première à recevoir les SE5a, plus puissants, elle marqua sa deux centième victoire le 30 septembre.<sup>103</sup> On pouvait maintenant reconnaître, des deux côtés du front, les escadrilles d'élite, ainsi que les as individuels.\*

Parmi les Canadiens, A.E. McKeever, de la 11<sup>e</sup> Escadrille, avait abattu, deux jours plus tôt, deux chasseurs ennemis au-dessus de Bugnicourt, soit les seizième et dix-septième victoires qui lui furent attribuées à lui et à ses divers observateurs. Earl Godfrey reçut la MC et fut affecté à la défense territoriale durant les mois qui suivirent sa douzième victoire. R.T.C. Hoidge, de la 56<sup>e</sup> Escadrille, ajouta six victimes à sa liste en septembre, l'avant-dernière, le 23, au cours d'une patrouille durant laquelle son camarade, Rhys-Davids, abattit le fameux Werner Voss. Celui-ci, surpris pendant qu'il attaquait un retardataire d'une autre formation britannique, décida de combattre, plutôt que de fuir; il passa dix minutes à se défendre seul contre sept appareils anglais, qu'il arrosa tous de ses balles, avant de plonger à sa mort derrière les lignes britanniques. La disparition de Voss porta un rude coup au moral allemand. 'Merveilleuses qualités de pilote, courage magnifique et, à mon sens, l'aviateur allemand le plus brave qu'il m'ait été donné de voir combattre,' écrivit le plus grand as britannique, James McCudden.<sup>104</sup>

Le moral n'était guère meilleur au sein du RFC, mais cette crise resta secrète à l'époque et on réussit à enfouir dans les archives l'un des épisodes les plus bizarres des opérations aériennes de la Première Guerre mondiale. Le 28 septembre, le lieutenant-colonel F.V. Holt, commandant la 22<sup>e</sup> Escadre (Armée) de la 5<sup>e</sup> Brigade du RFC, avait ordonné un bombardement important à basse altitude et le mitraillage de l'aérodrome de Rumbeke. L'attaque fut confiée à la 10<sup>e</sup> Escadrille (Navale),† appuyée par les 23<sup>e</sup> et 70<sup>e</sup> Escadrilles. Les pilotes du RNAS bombardèrent leurs objectifs et tirèrent 1 420 coups contre des cibles dispersées sur la piste d'atterrissage, mais ils ne descendirent pas à moins de 3 000 pieds, de sorte que 'la valeur de l'opération fut au moins coupée de moitié.' Cependant, lorsque Holt s'en plaignit, le nouveau chef d'escadrille intérimaire, le chef de section R.F. Redpath, de Montréal,‡ et l'officier britannique qui avait en réalité conduit la sortie,

\* Le capitaine J.T.B. McCudden fut le pilote le plus remarquable de la 56<sup>e</sup> Escadrille. Les autres Canadiens qui en firent partie, au cours de cette période, furent: V.P. Cronyn, de London (Ont.), J.N. Cunningham, de Moose Jaw (Sask.) (prisonnier de guerre le 18 octobre 1917), B.W. Harmon, de Stanley (N.-B.) (blessé au combat le 2 décembre 1917, tué au combat le 10 mai 1918), R.T.C. Hoidge, de Toronto, R.T. Townsend, adresse inconnu (tué au combat le 30 novembre 1917), L.J. Williams, de Vancouver et R.W. Young, de Toronto.

† Voici les Canadiens qui servaient dans les rangs de la 10<sup>e</sup> Escadrille (Navale) à cette époque: W.M. Alexander, E.I. Bussell, R.E. Carroll, W.A. Curtis et W.N. Fox (blessé au combat le 21 octobre 1917), tous de Toronto, H.J. Emery d'Edmonton, W.C. Johnston, de Copper Cliff (Ont.) (blessé au combat le 24 septembre 1917), J.G. Manuel, d'Edmonton (blessé au combat le 9 mai 1918), K.V. Stratton, d'Aylmer West (Ont.) et G.L. Trapp, de New Westminster (C.-B.) (tué au combat le 12 novembre 1917).

‡ Redpath, après s'être taillé une réputation sur le Front occidental et au sein de l'Escadre de bombardement de Luxeuil, n'était arrivé à la 10<sup>e</sup> Escadrille (Navale) que trois jours auparavant. Il n'exerça plus jamais de commandement opérationnel en temps de guerre mais, en 1921, il devint le deuxième directeur du Corps d'aviation canadien récemment formé.



lui affirmèrent que ce manquement était attribuable à une incompréhension des instructions et que 'l'escadrille souhaiterait avoir la chance de reprendre cette opération.'<sup>105</sup> Il vaudrait mieux emprunter à Holt le récit des événements qui s'ensuivirent:

Le 30 septembre, le temps et les conditions de travail semblant se prêter à une reprise de l'opération, je convoquai le chef de section Redpath vers 1145 heures et lui dis que je projetais de répéter l'attaque exactement de la même façon que le 28 septembre, sauf que le rendez-vous aurait lieu à 1400 heures ... Il me demanda de remettre l'entreprise à un autre jour, ce à quoi je m'objectai à cause des conditions très favorables. Il me confia alors que 'ses pilotes n'étaient pas en faveur.' Je tentai de lui faire voir le sérieux de sa déclaration et lui demandai s'il était sûr de représenter vraiment son escadrille, car je n'arrivais pas à comprendre. Il me dit qu'il la représentait; je lui déclarai donc que nous étions en face d'une situation particulière que je devais signaler à l'OGC de la brigade et que, dans l'entre-temps, l'opération serait annulée. Une dizaine de minutes plus tard, il sonna à ma porte pour me dire qu'il avait une contre-proposition à offrir en remplacement de l'opération que j'avais ordonnée; je lui dis que je reviendrais l'entendre au cours de l'après-midi.

Je fus de retour dans la soirée; le chef de section Redpath proposa de confier le bombardement à des DH4 au lieu des Scouts. Je lui expliquai que ce serait la même chose de demander à un bataillon d'infanterie d'attaquer et que celui-ci prétendrait que l'opération conviendrait mieux à la cavalerie. Je lui demandai de nouveau s'il était raisonnablement sûr de représenter assez bien ses pilotes et pourquoi ils s'étaient conduits d'une façon aussi étrange. Il me répondit qu'à leur avis les résultats probables de cette opération ne valaient pas les risques auxquels on exposerait les machines et les pilotes. Je lui fis remarquer qu'on ne pouvait mener la guerre selon des principes de ce genre et qu'on pesait très soigneusement les ordres avant de les émettre.<sup>106</sup>

Holt ne remit jamais cette opération en marche; la détermination de Redpath était devenue évidente 'car un refus aurait abouti à une situation fort sérieuse' et il n'interviewa pas lui-même les pilotes en cause. De fait, il semble que la plupart des membres de l'escadrille n'aient eu aucune connaissance du désaccord ayant existé entre leurs supérieurs. Certes, le sous-lieutenant de section W.A. Curtis, futur maréchal de l'Air du CARC n'en sut rien, bien qu'il fût au courant que le chef de section britannique en cause n'était plus intéressé aux vols opérationnels. Le problème semble avoir été causé par un chef d'escadrille intérimaire, très récemment nommé, qui aurait écouté les prétentions et les conseils de l'un de ses chefs de section le plus ancien qui était son égal en grade et en expérience, mais qui avait, du moins temporairement, perdu courage.<sup>107</sup> Il se peut aussi qu'un conflit de personnalité entre Holt, plutôt bouillant, et Redpath, parfois entêté, ait aggravé la situation. Toutefois, les supérieurs de Holt n'apprirent rien de l'affaire (et Holt lui-même ne connut qu'une partie de la vérité); ils étaient en butte à la mutinerie apparente d'une escadrille possédant un magnifique dossier de combat, à un moment où le pendule de la supériorité aérienne, bien que penchant en faveur des Britanniques, ne connaissait encore qu'un équilibre assez délicat.

Cette 'situation particulière' ne laissait réellement au général Trenchard que deux partis à prendre. Il pouvait risquer d'attaquer de face toute la question du



moral des pilotes de chasse sur le Front occidental en instituant des procédures officielles contre les officiers responsables de la *Naval Ten* et déclencher toute la publicité qui entourerait l'affaire, ou simplement sortir, pendant un certain temps, toute l'escadrille des feux de la scène dans l'espoir que l'incident passe inaperçu et qu'il n'ait aucune répercussion parmi ses autres escadrilles, notamment celles du RNAS, qui relevaient de son commandement. Trenchard avait toujours eu la réputation d'un grand disciplinaire; le fait qu'il choisit la dernière solution peut aussi indiquer le degré de sa propre incertitude à propos du moral de ses troupes à cette époque. Il muta rapidement l'escadrille à la IV<sup>e</sup> Brigade, tout en prenant les dispositions nécessaires; le 20 novembre, elle fut complètement retirée du RFC et affectée à la 4<sup>e</sup> Escadre du RNAS à Dunkerque.\* Même le mémoire que Trenchard adressa au GQG pour confirmer son intention de remettre la *Naval Ten* sous les ordres du RNAS ne mentionne pas la raison de cette décision; il ne fait que remarquer (dans une note manuscrite ajoutée à la lettre dactylographiée) que ce geste était 'conforme à la correspondance antérieure,' - correspondance qui ne semble pas avoir été conservée.<sup>108</sup>

La sagesse de cette décision ne tarda pas à transparaître. La guerre aérienne était à son comble; l'hiver approchait et les équipages pouvaient envisager une période de tranquillité relative qui permettrait de recouvrer, jusqu'à un certain point, leur moral. Lorsque surviendraient de grands combats aériens, ils ne seraient probablement jamais aussi durs que les précédents;† c'est ainsi que le total et le pourcentage des pertes par cent machines en vol diminuèrent légèrement au cours du mois suivant. De fait, tandis que le RFC avait perdu 434 officiers durant les cinquante jours écoulés entre le début de la troisième bataille d'Ypres, le 31 juillet, et le 19 septembre, il ne compta que 247 victimes au cours des soixante jours allant du 20 septembre au début de l'offensive de Cambrai, le 20 novembre, soit une réduction de plus de cinquante pour-cent.<sup>109</sup> Cela ne peut s'expliquer que par la diminution des heures de vol le jour et l'arrivée du mauvais temps, aux approches de l'hiver.

Au début d'octobre, l'axe principal de l'attaque terrestre britannique se tourna vers le nord en direction de l'extrémité est du plateau de Gheluvelt et du village de Passchendaele, dans l'espoir de conquérir, avant la fin d'octobre, la crête de Passchendaele-Staden. La technique d'échelon en échelon du général Plumer s'était suffisamment imposée pour être retenue et Haig nourrissait encore des illusions sur une percée éventuelle de la cavalerie. Les 4, 9, 12, 22 et 26 octobre, d'autres parcelles de terrain boueux furent arrachées aux Allemands, au prix de cent mille hommes.<sup>110</sup> Cependant, il n'y eut aucune percée.

On ne tenta guère d'entreprendre d'autres initiatives aériennes au cours des dernières phases de la bataille de Passchendaele. De grands vents, une bruine

\* Le 27 mars 1918, au moment où la première grande offensive de Ludendorff occupait de nouveau à fond toutes les ressources du RFC, la 10<sup>e</sup> Escadrille (Navale) se joignit au RFC sous les ordres du commandant qui avait précédé Redpath et qui devait la diriger jusqu'à la fin de la guerre.

† Par exemple, le 18 octobre, la *Jasta 7*, abattit deux Camels, un chasseur Bristol et un DH4, en moins de deux heures. William R. Puglisi, 'Jacobs of Jasta 7,' *Cross & Cockade Journal*, vi (hiver 1965), 313.



dense, des nuages bas et une mauvaise visibilité réduisirent sérieusement l'efficacité des opérations aériennes. Il n'existait pas encore de stages d'application pour les pilotes britanniques qui assuraient l'appui terrestre, mais on demanda alors à des escadrilles choisies de se concentrer sur ce genre d'activité. La 84<sup>e</sup> Escadrille, commandée par le major W.A. Douglas et récemment formée en Angleterre, fut parmi celles-là: 'Durant tout le mois d'octobre nous combattîmes le long de la route Menin-Roulers à l'est d'Ypres. C'était un entraînement difficile pour une nouvelle escadrille n'ayant pas encore fait ses preuves; au début, à cause du manque d'expérience des pilotes (seuls les chefs de section s'étaient déjà rendus outre-mer), nous avons subi de lourdes pertes. Toutefois, à dure épreuve on apprend vite.'<sup>111</sup> Deux des cinq Canadiens de l'escadrille furent parmi les victimes: à son arrivée en France, le lieutenant T.V. Lord, de Fenelon Falls (Ont.), fut fait prisonnier le 15, et le sous-lieutenant F.L. Yeomans, de Belleville (Ont.), le 21, tandis que le lieutenant G.R. Gray, de Victoria, qui était venu à titre de remplaçant le 18, fut tué le 31.<sup>112</sup>

Sans aucun doute, ces sorties à basse altitude produirent un certain effet. Un soldat allemand écrivit: 'Les aviateurs (britanniques) accomplissent des exploits remarquables et ils tirent sur nous dans des trous d'obus d'une altitude de 50 à 30 verges.' Cependant, les appareils anglais travaillaient individuellement ou par couple et les pilotes 'libres de choisir leurs propres cibles,' gaspillaient trop souvent leurs munitions sur de petits détachements qui se cachaient dans des cratères d'obus, plutôt que de concentrer leurs efforts sur l'artillerie et les équipes de ravitaillement ou sur des formations denses marchant en colonnes de troupes, parmi lesquelles ils pouvaient causer le plus de dommages. D'autre part, la *Schlachstaffeln* allemande n'a peut-être pas pris les airs aussi souvent, mais elle le faisait à meilleur escient. Le 24 octobre, lorsque le *Princess Patricia's Canadian Light Infantry* monta en ligne pour livrer l'assaut final contre Passchendaele, il subit 'le bombardement en plein jour d'escadrilles ennemies attaquant par groupes de onze et de treize à la fois.' Deux jours plus tard, au cours de la bataille, l'historien du 31<sup>e</sup> Bataillon du CEC, signala que 'en plein jour, ils volent en formation d'escadrille, très bas au-dessus des routes encombrées des zones arrière, bombardant et mitraillant l'infanterie en marche, l'artillerie et le transport.'<sup>113</sup>

On reconnut que 'les plaintes à propos des appareils ennemis volant en rase-mottes étaient généralement fondées.' On ne gardait généralement pas les chasseurs en alerte sur les pistes d'atterrissage avancées, comme on l'avait fait à la Colline 70. On eut recours à des postes d'observation terrestre, mais leur personnel était mal entraîné; leurs méthodes étaient lentes et inefficaces. Les rapports des artilleurs ou des fantassins qui occupaient d'ordinaire ces postes étaient souvent 'inexactes et arrivaient toujours trop tard pour permettre d'intervenir'; ce n'est qu'à la fin d'octobre que le lieutenant-colonel Holt, sur la base d'expériences menées au cours du mois, fut en mesure de proposer un réseau bien établi d'observateurs, formés aux techniques de communication par téléphone et par sans-fil avec les divers quartiers généraux des escadres d'armée. Les troupes terrestres devaient donc se protéger contre les attaques aériennes. 'Il faut comprendre clairement qu'il incombe à l'infanterie de se défendre contre les attaques en rase-mottes. Nos propres avions ne peuvent les contrecarrer efficacement, mais



de récentes expériences effectuées sur ce front ont prouvé hors de tout doute que le tir des fusils et des fusils-mitrailleurs au sol fournit des résultats précis dans ces cas,\* proclama l'état-major du Corps d'armée canadien qui se préparait à monter vers le saillant. On établit une ligne de fusils-mitrailleurs Lewis à quelque trois cents verges derrière le front, à quatre cents verges d'intervalle, ainsi qu'une deuxième ligne de mitrailleuses plus lourdes, à mille verges en arrière et à huit cents verges l'une de l'autre le long du front du corps d'armée.<sup>114</sup>

Les équipages courageux des appareils du RFC n'ont pas trouvé aussi facile de se protéger. Le commandant intérimaire d'une escadrille de chasse, effectuant sa première visite des tranchées 'vit tomber deux, sinon trois RE8 sur la ligne de front; l'image qui nous reste à l'esprit est celle d'avions de corps d'armée soumis à un tir constant, malmenés et harcelés, pourchassés et abattus.' L'image n'était pas fidèle, mais elle renfermait assez d'éléments véridiques pour que bon nombre d'aviateurs contestent la validité d'un programme qui occupait le gros des chasseurs britanniques à toutes sortes de patrouilles à haute altitude. Il fallut attendre la dernière attaque du mois - l'ouverture de la soi-disant deuxième bataille de Passchendaele - pour qu'on tente d'apporter des modifications significatives. C'est alors qu'on ordonna au noyau des patrouilles offensives de la 11<sup>e</sup> Escadre de commencer ses activités un peu plus tôt le matin, de façon que 'notre première ligne soit patrouillée à basse altitude jusqu'au plein jour. Ensuite, les patrouilles se rendront à un rendez-vous bien à l'intérieur de nos lignes, atteindront une hauteur suffisante et poursuivront leur surveillance normale. Les dernières patrouilles de la journée descendront graduellement et se rapprocheront de nos lignes avancées, à la nuit tombante.'<sup>115</sup>

Cependant, les faiblesses britanniques étaient toutes du côté de la défensive; au plan offensif, les Allemands recevaient alors autant, sinon plus de coups qu'ils pouvaient en donner. Le 20 octobre, par exemple, la 22<sup>e</sup> Escadre (Armée), de la 5<sup>e</sup> Brigade, lança une autre attaque multiple de bombardement et de mitraillage contre l'aérodrome de Rumbeke. La moitié de la 70<sup>e</sup> Escadrille monta à 400-500 pieds, étroitement protégée par l'autre moitié, les 23<sup>e</sup> et 28<sup>e</sup> Escadrilles assurant la 'protection supérieure.' L'aérodrome, ses appareils et son personnel furent copieusement bombardés et mitraillés. Lors du voyage de retour, nos avions s'en prirent brièvement à un autre champ d'aviation et ils attaquèrent 'divers objectifs terrestres à l'aide de leurs mitrailleuses, l'un d'eux étant un train de la ligne ROULERS-MENIN, dont on vit les occupants sauter précipitamment dans les fossés longeant de chaque côté le chemin de fer.'<sup>116</sup>

Ce qui importe peut-être davantage, durant cette opération, c'est que sept appareils ennemis furent abattus dans les airs, dont quatre par la 70<sup>e</sup> Escadrille. L'une des victimes de cette escadrille s'écrasa sous les balles combinées de trois jeunes Torontois, les sous-lieutenants E.B. Booth, C.W. Primeau et F.G. Quigley. Les

\* L'ordre du 31 octobre 1917 de la 2<sup>e</sup> Division canadienne illustre cet énoncé en indiquant que, le 26 octobre, '2 de nos éclaireurs rapides à basse altitude furent abattus par le tir des fusils et des fusils-mitrailleurs ennemis, lorsqu'ils s'écartèrent d'une patrouille de 12 éclaireurs; 11 appareils furent sérieusement endommagés par les mêmes moyens.' '25<sup>e</sup> Bataillon d'infanterie canadienne,' 6, SHist 112.3H1.009(D259), vol. II. Pour les instructions données aux mitrailleurs antiavions allemands, voir la traduction d'un mémoire allemand, 'The Employment of Machine Guns in Trench Warfare,' 10 septembre 1917, SHist ss 707.



trois furent également cités pour leur mitraillage. Le sous-lieutenant A. Koch, d'Edmonton, qui avait servi à titre d'observateur au sein de la 6<sup>e</sup> Escadrille en 1916, s'était joint à la 70<sup>e</sup> Escadrille à sa première affectation opérationnelle, en tant que pilote, seulement deux semaines auparavant. Il faisait partie des troupes de couverture, lorsque des appareils ennemis l'attaquèrent par dessus et par derrière: 'Il tira une vingtaine de balles presque à bout portant sur le premier appareil à l'approcher, l'envoyant désarmé vers le sol. Il lança ensuite 80 coups contre un deuxième appareil ennemi qui s'en prenait à un autre avion britannique, le forçant probablement à atterrir. Vers la fin de l'engagement, le sous-lieut. KOCH fut poursuivi par trois autres éclaireurs qu'il réussit, toutefois, à semer; il franchit enfin ses propres lignes à 400 pieds d'altitude.'<sup>117</sup> Koch avait retenu certaines leçons de ses expériences de vol antérieur; pourtant, ce récit de l'exploit d'un pilote en herbe laisse croire que le niveau général de compétence des aviateurs allemands fléchissait. La 28<sup>e</sup> Escadrille, qui en était à sa première mission au-dessus des lignes, vint également confirmer cette constatation. Deux de ses trois victimes tombèrent sous le tir de novices, bien que la troisième appartint à l'un de ses chefs de section expérimenté, le capitaine William George Barker, ancien observateur et pilote de la 15<sup>e</sup> Escadrille, qui venait de Dauphin (Man.).<sup>\*118</sup> Barker eut le temps d'abattre deux nouveaux Albatros D-V avant que son escadrille passe en Italie à la fin du mois; il fera une autre apparition brève, mais spectaculaire, dans le ciel des Flandres, en octobre de l'année suivante.

Les missions du lieutenant T.F. Williams, de Woodstock (Ont.), novice de trente ans qui rallia la 45<sup>e</sup> Escadrille le 24 septembre, fournissent deux exemples du manque d'adresse des chasseurs ennemis. Exactement un mois plus tard, faisant partie d'une patrouille offensive forte de cinq appareils, il fut pris hors de position par une patrouille de sept éclaireurs Albatros qui ne tardèrent pas à l'attaquer. 'Williams s'aperçut vite que l'avion de tête était bien en avant des six autres appareils ennemis; il effectua un tournant rapide et plaça son Camel derrière l'Albatros de tête, devant les six autres qui n'osèrent pas tirer, de peur d'attraper leur propre chef. Williams tira quelque 150 coups vers l'appareil de tête ennemi, visant la cabine; celui-ci vrilla lentement et s'abattit à Coucou... Dès que son adversaire disparut, Williams se glissa rapidement à plein gaz au sein de la formation de Frew.'<sup>119</sup> Deux semaines plus tard, il eut encore peine à s'échapper lorsqu'il fut isolé par onze éclaireurs, à l'est de Houthulst. 'D'après le rapport, il se défila en piquant en vrille de 12 000 à 2 000 pieds, puis à 200 pieds où il réussit à franchir les lignes, sain et sauf. Quelle vrille!'<sup>120</sup>

Un autre Canadien qui a connu une journée mémorable, le 5 novembre, a été le sous-lieutenant de section W.A. Curtis, de Toronto. Ses adversaires ont fait preuve de plus d'adresse; à la tête d'une patrouille de cinq Camels survolant le côté allemand du front, il s'en prit à une formation de huit appareils ennemis.

Des balles traversèrent le longeron principal de mon aile inférieure droite et, avant que je ne m'en aperçusse, je plongeais à pic, tête en bas, me tenant suspendu des deux mains aux

\* En plus de Barker (blessé au combat le 7 août 1917 et le 27 octobre 1918), voici le nom de Canadiens qui servaient dans la 28<sup>e</sup> Escadrille, à cette époque: J.N. Blacklock, d'Elora (Ont.), H.B. Hudson, de Victoria, G.S. McKee, de Vancouver et L.P. Watt, de Westmount (Québec).



orifices du capot, aux côtés des mitrailleuses, pressant de toutes mes forces les orteils contre les courroies avant de la barre du gouvernail. Ma ceinture était trop élastique pour me retenir solidement.

Les mitrailleuses allemandes crépitaient en s'éloignant, chaque fois que les pilotes prenaient leur tour pour tirer sur moi.

Je descendis de 12 000 à 3 000 pieds dans cette position, jurant contre les Boches qui me tiraient dessus, sachant bien que j'allais m'écraser dans quelques instants. J'étais pris de panique. À environ 3 000 pieds, j'entrai dans d'épais nuages; je repris mes sens, me hissai d'une main dans la cabine, saisis la plaque à poignée du manche à balai, pressai le commutateur de plot pour fermer le moteur, ramenai lentement le levier de commande à l'arrière; je sortis des nuages en position redressée, ne voyant aucun pilote allemand aux alentours.

J'étais au-dessus des lignes allemandes; je ne voulais pas devenir prisonnier, mais j'ignorais si l'aile résisterait, lorsque je mettrais le moteur en marche; je décidai que c'était le seul parti à prendre si je ne voulais pas m'écraser derrière les lignes ennemies et me faire capturer.

Je lançai le moteur lentement, l'aile tint bon et, personne ne tirant sur moi dans les airs, je me glissai chez moi, pilote de chasse rempli de reconnaissance et beaucoup moins présomptueux qu'auparavant.<sup>121</sup>

À la fin d'octobre, les pilotes de chasse britanniques avaient généralement raison de se sentir fiers. La guerre aérienne était encore loin d'être gagnée, mais le RFC était nettement en train d'établir un degré de supériorité générale dans les combats à moyenne et à haute altitude, ce qui – du moins en théorie – assurait la suprématie dans les airs. Même si les formations de chasseurs britanniques étaient souvent plus réduites que celles des Allemands, leurs pilotes et leurs appareils étaient au moins aussi bons et leur direction tactique, la plupart du temps, meilleure. Le programme, qui réussit à remplir les cadres de l'Escadre de Richthofen des meilleurs pilotes de chasse et qui en fit un si remarquable succès de propagande, comportait une faiblesse sérieuse. Il est vrai que cette unité pouvait jouir d'une supériorité momentanée, chaque fois qu'elle évoluait, mais c'était aux dépens d'autres formations de chasse allemandes qui avaient été privées de leurs chefs de file pour permettre de créer cette unité d'élite, et qui restaient relativement diminuées. D'un autre côté, bien que le RFC et le RNAS eussent, eux aussi, leurs escadrilles d'élite, elles s'étaient formées de façon plus ou moins spontanée, sans priver les autres unités de leurs chefs pour maintenir leur réputation.

En conséquence, à la longue, les Britanniques prenaient le dessus. La suprématie établie au cours de la fin de l'été et de l'automne 1917 devait persister et s'accroître, sauf en de très brèves occasions, jusqu'à la fin de la guerre. Il est peut-être malheureux de voir que les Anglais n'aient pas toujours mis cette supériorité à meilleur profit, en vue d'assurer une protection plus efficace à leurs propres appareils de corps d'armée et d'appui aérien ou de surveiller de plus près les activités de soutien aérien ennemies; toutefois, depuis deux ans, l'état-major de l'Air avait consacré toutes ses énergies à l'acquisition d'un esprit offensif extrême et l'on ne pouvait s'attendre à ce qu'il modifie cette conception, juste au moment où il commençait à en justifier l'application.

Au moment où le Corps d'armée canadien reçut l'ordre de monter du sud pour s'emparer de Passchendaele, toutes les soixante divisions de la Grande-Bretagne



et des dominions, engagées sur le Front occidental, sauf neuf, avaient participé à l'offensive des Flandres. Les Canadiens déclenchèrent leur attaque le 26 octobre, sous une pluie battante et constante. Sur le flanc droit, ils s'emparèrent de leurs objectifs, mais ils durent reculer pour tenir une ligne juste en-deçà du front désigné. Sur la gauche, où le terrain était encore plus boueux et plus bouleversé, l'assaut s'immobilisa à mi-chemin de l'objectif. Cependant, à la tombée de la nuit, les troupes avaient occupé solidement un terrain plus sec et plus élevé, sis au sud-ouest et à l'ouest du village, au prix de 1 500 pertes.<sup>122</sup>

Le temps, comme d'habitude, se prêtait mal à l'utilisation voulue de l'aviation. Les combats aériens étaient à peu près impossibles et les divers genres d'interventions à basse altitude étaient vraiment difficiles; toutefois, les aviateurs firent de leur mieux, la plupart des efforts revenant aux appareils de corps d'armée dont l'allure plus lente et les équipages à deux permettaient d'acquérir une meilleure idée de ce qui se passait dans la noirceur en bas. Le sous-lieutenant J.E. Mott, de Waterford (Ont.), faisant de l'observation à bord d'un RE8 en patrouille de contact, découvrit qu'il ne recevait aucune réponse à ses appels répétés demandant des fusées; son pilote descendit alors à deux cents pieds en vue de reconnaître les troupes au sol. 'Ils furent abattus par le tir des fusils, mais leur rapport parvint au quartier général de la division'; trois autres RE8, de la 9<sup>e</sup> Escadrille, dont l'un était piloté par le lieutenant A.G. Peace, de Toronto, accompagné du lieutenant G.D. Gillie, de Cornwall (Ont.), à titre d'observateur, et un autre appareil piloté par le capitaine W.F. Anderson, de Toronto, déchargèrent 1 700 coups sur des groupes d'hommes et diverses autres cibles en obtenant 'de bons résultats ... à des altitudes variant entre 150 et 800 pieds.'<sup>123</sup>

Le 27, le ciel s'éclaircit; si un calme relatif régnait au sol, l'activité croissait dans les airs. Les patrouilles offensives britanniques prétendirent avoir détruit neuf appareils ennemis au cours d'un grand nombre de combats, y compris les victoires de W.G. Barker et des sous-lieutenants de section de la *Naval Ten*, Curtis et K.V. Stratton, d'Aylmer (Ont.). Les escadrilles de corps d'armée eurent une journée bien remplie; ils revendiquèrent avoir attaqué 116 batteries allemandes le long de tout le front et avoir tiré plus de six mille balles sur diverses cibles au sol, au cours de sorties d'appui terrestre effectuées, pour la plupart, par des pilotes de la 11<sup>e</sup> Brigade. Si le choix des objectifs ne leur a pas toujours été favorable, ils livrèrent ces attaques au moins avec panache. Deux Spads, de la 19<sup>e</sup> Escadrille, l'un d'eux monté par le lieutenant J.D. De Pencier, de Vancouver,\* apercevant des troupes sur la rue principale de Moorslede, 'descendirent pratiquement entre les maisons, à une hauteur ne dépassant pas les cinquante pieds,' criblant tout sur leur passage.<sup>124</sup>

Les Canadiens renouvelèrent leur assaut, le 30 octobre, par un temps froid et venteux qui tourna à la pluie l'après-midi. Cette fois, ils s'emparèrent de leurs objectifs et ils réussirent à repousser une série de contre-attaques, l'après-midi et toute la journée du 31. Il y eut peu d'interventions de chasseurs le 30, mais le

\* De Pencier fut blessé le 22 novembre 1917 et, de nouveau, le 5 décembre 1917. Voici les autres Canadiens qui faisaient partie de la 19<sup>e</sup> Escadrille, le 27 octobre: A. Des B. Carter, de Point-de-Bute (N.-B.) (prisonnier de guerre le 19 mai 1918), G.A. Cockburn, de Toronto (tué au combat le 8 novembre 1917) et G.W. Taylor, de Gagetown (N.-B.) (blessé au combat le 13 mars 1918).



lendemain, un brouillard au sol entrava la coopération avec l'artillerie; toutefois, les combats aériens se multiplièrent, lorsque des éléments de chasse allemands décidèrent de déclencher l'une de leurs provocations périodiques contre la supériorité de l'aviation britannique. Les chasseurs du RFC effectuèrent trois cent quatre-vingt-neuf sorties au cours desquelles ils revendiquèrent avoir détruit sept appareils ennemis et en avoir désarmé seize autres. Trois d'entre eux s'abattirent loin derrière leurs propres lignes, victimes du tir d'Andrew McKeever, de la 11<sup>e</sup> Escadrille – qui avait ajouté une agrafe à sa MC, le 27 octobre – et de son observateur.<sup>125</sup> Cependant, les patrouilles offensives du RFC ne réussirent pas à intercepter les bombardiers de jour ennemis, accompagnés d'une escorte rapprochée de chasseurs. Le 14<sup>e</sup> Bataillon du CEC, campé à l'extérieur d'Ypres, 'fut témoin d'une activité aérienne d'une envergure surpassant tout ce qu'il avait vu auparavant ... Au-dessus du Camp "A" vogua une magnifique escadrille de chasseurs escortant des bombardiers Gotha lourdement chargés, qui larguèrent d'un geste méprisant une quinzaine de bombes, puis se dirigèrent vers Ypres.' Le RFC effectua, lui aussi, un certain nombre de bombardements de jour et signala quelques incursions de nuit réussies contre les centres ferroviaires, les installations industrielles, les aérodromes et les zones de repos des Allemands.<sup>126</sup>

Les Canadiens étaient maintenant solidement établis sur le terrain légèrement plus élevé, situé immédiatement au sud-ouest de Passchendaele, et chevauchant l'éperon qui se projetait vers l'ouest, à partir de la crête principale, au nord du village.<sup>127</sup> Néanmoins, le village même et les hauteurs avoisinantes au nord restaient entre les mains de l'ennemi, et sir Arthur Currie, commandant du Corps d'armée canadien depuis le 9 juin 1917, se proposait de s'en emparer en deux temps. Le 6 novembre, il livra une nouvelle attaque en vue de prendre le village.

Dans le nord-ouest de l'Europe, le mois de novembre est généralement pluvieux et venteux. Le 6 novembre 1917 ne fit pas exception. Au cours de la journée, il n'y eut qu'une couple de combats aériens; la pluie et le brouillard réduisirent sérieusement l'observation de l'artillerie et l'aviation s'est surtout bornée à l'appui terrestre, dans des conditions qui rendirent son travail peu profitable, malgré l'emploi de quelque onze mille cartouches, dont près de la moitié par une escadrille. Étant donné que les pilotes portaient à l'aventure sans direction définie, ni cibles particulières, nombre d'entre eux ne tardèrent pas à se perdre. Quelques-uns atterrirent bien au-delà des lignes allemandes, une patrouille de la 3<sup>e</sup> Escadrille posant ses quatre Sopwith Camels près de Namur, à cent milles en avant de l'infanterie canadienne qu'elle était censée appuyer. À la fin de la journée, le RFC signala la disparition de douze officiers à la suite de ces activités mal dirigées.<sup>128</sup>

Les efforts britanniques firent piètre figure devant ceux de l'ennemi dont les *Schlachtstaffeln* évoluaient selon une doctrine tactique bien élaborée. 'Au cours de la journée, les avions ennemis, en groupes de 3 à 8 et 9 parcoururent continuellement le ciel, mitraillant nos positions, mais nos pertes furent légères, car nos hommes restèrent dissimulés,' rapporte le 1<sup>er</sup> Bataillon du CEC occupant le flanc gauche de l'attaque. Au centre, le 31<sup>e</sup> Bataillon n'eut pas la même chance: 'Les avions ennemis à basse altitude bombardèrent et mitraillèrent toutes les troupes assaillantes canadiennes qu'ils réussirent à apercevoir.' Elles subirent



quelques pertes,<sup>129</sup> mais la mauvaise visibilité leur épargna bien des coups durant la période de consolidation: 'À la ligne de départ, les hommes eurent la permission d'enlever leur capote; les pelotons de réserve devaient les apporter, quand la situation se serait clarifiée. Des avions à basse altitude repérèrent ces capotes et, les prenant pour des troupes, ils dirigèrent un tir nourri sur elles, dans la matinée, avec le résultat que nos combattants de Passchendaele reçurent moins d'obus pendant la consolidation.'<sup>130</sup> À la fin de la journée, les Canadiens occupaient toujours le village; 2 250 d'entre ceux qui étaient là au départ, à l'aube, étaient tombés en route pour conquérir environ mille verges carrées du sol boueux des Flandres.<sup>131</sup>

La dernière phase de la troisième bataille d'Ypres se déroula le 10 novembre, jour où le Corps d'armée canadien attaqua, au nord de Passchendaele, les hauteurs qui fourniraient une vue complète des positions allemandes situées au nord-est. Il plut abondamment toute la journée et 'le travail n'avança guère.' Pourtant, l'assaut réussit; les gains de terrain et les pertes en hommes furent à peu près deux fois moindres que durant l'attaque livrée quatre jours auparavant.<sup>132</sup>

Les Britanniques dans le saillant d'Ypres, entre le 21 juillet et le 10 novembre, perdirent 260 000 hommes, contre 60 000 du côté ennemi.\* Quant aux pertes d'aviateurs, il est difficile d'arriver à des chiffres exacts pour les deux camps, mais il semble qu'environ sept à huit cents officiers du RFC aient été tués, blessés ou faits prisonniers au cours de la bataille,<sup>133</sup> tandis que l'Aviation allemande aurait subi des pertes plutôt inférieures, puisque les combats aériens se livrèrent la plupart du temps au-dessus de ses lignes. Toutefois, la guerre aérienne faisait dès lors partie d'une vaste campagne d'usure, et les pertes allemandes, bien que sans doute numériquement inférieures, ont été plus sérieuses que celles du RFC. Au plan matériel, les Allemands étaient bien moins en mesure de se permettre des pertes que les Britanniques, dont les ressources étaient plus considérables et qui pouvaient compter sur le soutien massif des Américains. Au point de vue psychologique, les succès d'une offensive, tout restreints que fussent les gains réels, stimulaient le moral des combattants beaucoup plus qu'une défensive réussie.

Lorsque la troisième bataille d'Ypres s'arrêta à la crête de Passchendaele, les préparatifs de la BEF en vue de l'offensive finale de 1917 étaient déjà avancés. Le 20 octobre, le GQG avait donné son accord définitif au déclenchement, sur le front de la Troisième Armée, à Cambrai, de la première bataille de l'histoire qui aurait recours aux véhicules moteurs à combustion interne.<sup>134</sup> La tactique devait reposer sur l'emploi massif de blindés à la pointe d'une attaque surprise, le rôle de soutien principal étant confié à des avions d'appui terrestre volant en rase-mottes.

Pour les chars d'assaut, le moment et le lieu étaient bien choisis; le sol était relativement ferme et la surface restait à peu près intacte; la visibilité restreinte à laquelle on pouvait s'attendre à la mi-novembre assurerait jusqu'à un certain point la protection de ces engins contre le tir antichar. D'autre part, dans le cas des avions, les perspectives n'étaient pas aussi favorables, car les possibilités de pluie, de vent et de brouillard menaçaient sérieusement leur participation. Néanmoins,

\* Pour une évaluation critique des chiffres fournis par divers historiens, voir G.W.L. Nicholson, *Le Corps expéditionnaire canadien, 1914-1919* (Histoire officielle de l'Armée canadienne dans la Première Guerre mondiale; Ottawa: Imprimeur de la reine, 1964), 329.



on mit à la préparation des plans d'opérations aériennes un souci de la perfection, inconnu au sein du RFC, au moins en ce qui avait trait aux attaques terrestres. On renforça secrètement la brigade aérienne désignée, jusqu'à ce qu'elle réunisse 125 appareils de corps d'armée, 134 chasseurs monoplaces, 18 Bristol Fighters et 12 bombardiers DH4; elle pourrait, en outre, emprunter sur demande d'autres escadrilles de chasse et de bombardement à la 1<sup>re</sup> Brigade et à la 9<sup>e</sup> Escadre (hors cadre). Au début de la bataille, l'ennemi ne pouvait opposer à ces effectifs que 78 appareils, dont douze chasseurs. À elle seule, la III<sup>e</sup> Brigade dépassait en nombre les unités adverses de l'Aviation allemande, dans une proportion d'environ quatre contre un, et de dix contre un dans le cas des chasseurs.<sup>135</sup>

On avait pris des mesures en vue de former les pilotes à leur rôle d'appui terrestre. Par exemple, la 3<sup>e</sup> Escadrille consacra onze heures, 'surtout au vol en rase-mottes,' le 15 novembre, et le lendemain, elle s'exerça 'toute la journée au largage des bombes et au vol en formations à basse altitude. Chacun s'applique à devenir réellement efficace dans le plus court temps possible.' A.G. Lee raconte que la 46<sup>e</sup> Escadrille, surprise en train d'échanger ses Sopwith Pups contre des Camels, installa des lance-bombes dans les Pups qui lui restaient et, au cours des journées qui précédèrent immédiatement l'attaque, elle s'exerça aux randonnées, bien qu'«officiellement, on ne prisât guère ... en général, les vols en rase-mottes.' Après une semaine de ce genre d'entraînement, le lieutenant-colonel G.F. Pretyman, commandant la 13<sup>e</sup> Escadre (Armée) de la III<sup>e</sup> Brigade, interdit à ses chefs d'escadrille d'envoyer des pilotes 'insuffisamment formés' au-dessus des lignes, durant l'assaut, tout en insistant pour 'affecter autant d'appareils que possible à l'attaque des objectifs terrestres.'<sup>136</sup>

L'ordre d'opérations publié par la III<sup>e</sup> Brigade était plus détaillé et plus précis au sujet de l'appui terrestre que les directives précédentes. Les SE5 avaient pour tâches particulières d'effectuer des patrouilles offensives et de crever les ballons et, en compagnie des Sopwith Camels, ils devaient se consacrer à des sorties à basse altitude. Si le temps était assez beau, ils devaient voler en sections; sinon, ils travailleraient par couples. On stipulait le genre de cibles qu'ils allaient prendre à partie, de même que les zones du front où ils se concentreraient à des moments donnés. Comme à la Colline 70, on établit un champ d'atterrissage avancé, doté de quatre Camels ou de DH5 'toujours prêts ... à attaquer les avions ennemis à basse altitude ... On prit des dispositions pour que le poste de surveillance de la DCA prévienne directement, par téléphone de priorité, la piste d'atterrissage avancée de la venue des appareils ennemis.'<sup>137</sup>

Malheureusement, le 20 novembre, le jour se leva dans un brouillard épais qui recouvrait le sol et rendait tous les vols difficiles, en particulier à basse altitude. Les attaques menées par les chasseurs contre les champs d'aviation ennemis ne rapportèrent guère de résultats. La seule section allemande du front fut surprise au sol, en train de se préparer au décollage par ce temps misérable, après que le commandant eut été menacé de passer en cour martiale s'il refusait d'obéir. Quand trois Camels de la 3<sup>e</sup> Escadrille apparurent soudainement, quatre des douze appareils allemands décollèrent, pendant que les Sopwiths bombardaient et mitraillaient en vain la piste. L'un des Camels, piloté par le sous-lieutenant G.W. Hall, de Shel-



bourne (Ont.), fut abattu.\* Les autres Sopwiths heurtèrent des arbres en rasant le profil du terrain à leur retour; les trois pilotes périrent. On n'accomplit guère davantage au cours des raids contre les aérodromes: deux pilotes s'égarèrent et se posèrent derrière les lignes allemandes, et un autre fut victime du tir au sol.<sup>138</sup>

L'attaque terrestre, sans barrage préliminaire d'artillerie, se mit en marche à 0610 heures. Au début, la brume épaisse dissimula les 380 blindés britanniques, jusqu'à ce qu'ils donnent pratiquement contre les positions adverses qui croulèrent rapidement, devant cette poussée mécanisée. À 1030 heures, l'infanterie et la cavalerie, en appui rapproché de cette percée, avancèrent vers Marcoing, en rase campagne, au-delà de Ribécourt; les blindés ne rencontrèrent une résistance sérieuse que sur le flanc nord.<sup>139</sup>

Les escadrilles d'attaque à basse altitude avaient pour principal objectif trois groupes de batteries d'artillerie, deux d'entre eux situés sur le flanc sud, dans les forêts de Lateau et de Vaucelles et l'autre, sur le flanc nord, le long de la crête de Flesquières. Ce dernier point fut confié à la 64<sup>e</sup> Escadrille† et, à 0700 heures, quatre DH5 y bombardèrent et mitraillèrent copieusement les emplacements. Cependant, les pièces, protégées dans leurs trous, ne subirent pas de dommages sérieux; 45 minutes plus tard, l'un des pilotes signala que les positions étaient désertes, mais l'attaque initiale avait causé très peu de dégâts. Malheureusement, peut-être à cause du rapport indiquant que les positions étaient abandonnées, les avions à basse altitude cessèrent d'accorder une attention spéciale au secteur de Flesquières, au cours de la journée.<sup>140</sup> Toutefois, les Allemands avaient simplement retiré leurs canons de leurs trous et les avaient déployés à ciel ouvert sur la pente arrière de la crête. De cet endroit, ils semèrent la destruction parmi les blindés britanniques.§

Le temps continua de se gâter, si bien qu'après 0900 heures, tout décollage devint 'absolument impossible'.<sup>141</sup> Vers l'heure du midi, les conditions atmosphériques s'améliorèrent quelque peu, de sorte que les escadrilles d'appui terrestre purent continuer de harceler l'ennemi. Le capitaine Edmund Tempest et le lieutenant J.P. McRae, d'Ottawa, se distinguèrent parmi les pilotes de la 64<sup>e</sup> Escadrille:

\* Hall, en compagnie du seul autre Canadien connu pour avoir fait partie de la 3<sup>e</sup> Escadrille à ce moment-là, F.H. Stephens, d'Uxbridge (Ont.), reçut l'ordre d'attaquer l'aérodrome de Carnières, mais la patrouille semble s'être égarée dans le brouillard. Stephens, qui devait perdre la vie trois jours plus tard, effectua un atterrissage forcé à Aizecourt-le-Bas, derrière les lignes allemandes. *Registre et journal de guerre de la 3<sup>e</sup> Escadrille*, Air 1/166/15/142/19.

† Les Canadiens faisant partie de la 64<sup>e</sup> Escadrille, arrivée en France le 14 octobre (*War in the Air*, IV, 235n), étaient: J.P. McRae, d'Ottawa (prisonnier de guerre le 20 novembre 1917), H.G. Ross, de Montréal, E.R. Tempest, de Perdue (Sask.) et V.W. Thompson, d'Ottawa.

§ Il est difficile d'être en désaccord avec sir John Slessor: 'Il est un peu étrange de lire dans l'histoire officielle (britannique) que "même si les pilotes de combat avaient repéré les points de résistance allemande et s'étaient rendu compte de leur importance, il serait vain de prétendre que leurs attaques auraient été assez puissantes pour les anéantir" et que l'artillerie à ciel découvert ne constitue pas une cible particulièrement appropriée aux opérations d'assaut.' *Air Power and Armies* (Londres: Oxford Univ. Press, 1936), 109. On ne peut guère accepter davantage la thèse de l'historien de l'Aviation britannique voulant que 'il soit plus facile d'attaquer les canons dans leurs propres trous.' *War in the Air*, IV, 236.



'*Le capit. E.R. Tempest* ... a atteint directement un ou deux emplacements de canons, près de MARQUION. Il vola en cercle pendant une vingtaine de minutes jusqu'à ce qu'il eût épuisé ses munitions contre les servants de pièce et les abris. Il revint à son aérodrome faire le plein de munitions et de bombes; il en largua une à deux verges d'une maison, près de laquelle des troupes faisaient halte. Il s'en prit également à d'autres détachements et à des véhicules sur la route ... *Le lieut. J.P. McRae* ... attaqua des batteries ennemies, les bombardant à 100 pieds d'altitude.'<sup>142</sup>

À la tombée du jour, la Troisième Armée avait pratiqué une brèche de six milles de large et de trois à quatre milles de profondeur, dans les défenses allemandes; les pertes humaines furent peu nombreuses, mais un grand nombre de chars jonchait le sol. Toutefois, durant la journée, l'attaque avait perdu peu à peu de son élan,\* et il devint manifeste qu'il restait peu d'espoir de réaliser l'objectif de Haig qui était de nettoyer tout le grand quadrilatère formé par l'ancien front ennemi, le canal de Saint-Quentin, la rivière Sensée et le canal du Nord.<sup>143</sup> Et pourtant, en dépit des pertes de blindés et d'avions, on décida de reprendre l'assaut le lendemain matin parce que la crête de Bourlon, située juste au nord de Flesquières, était encore aux mains de l'ennemi et qu'elle dominait tout le terrain nouvellement conquis par la Troisième Armée.

Le 21, le temps ne fut guère plus favorable. La brume était peut-être un peu moins dense, mais la pluie et les nuages bas persistaient et la visibilité était 'très mauvaise.' La III<sup>e</sup> Brigade disposait de 229 appareils en bon état dans ses deux escadres; en tout cas, les avions ne pouvaient guère intervenir. Ils réussirent neuf reconnaissances et quatre patrouilles de contact. Un appareil d'observation d'artillerie signala une batterie ennemie solitaire. La brigade ne mentionna aucune activité aérienne adverse, mais les troupes terrestres britanniques se plaignirent que les avions allemands à basse altitude leur causaient des 'ennuis considérables,' à Bourlon; le commandant des chasseurs ennemis raconta que 'les combats aériens étant encore impossibles, nous avons rempli les tâches normalement confiées aux pilotes d'infanterie, nous avons constamment indiqué nos propres lignes avancées et attaqué les cibles terrestres - en particulier les blindés.' À la fin de la deuxième journée, la crête de Bourlon tenait toujours bon et des renforts allemands commençaient à arriver. Les Britanniques ne pourraient à la longue soutenir leur avance, à moins de s'emparer de la crête. Ils pouvaient aussi abandonner une partie du territoire conquis à la pointe de leurs lignes et attendre sur un terrain favorable la contre-attaque allemande presque inévitable. Sir Douglas Haig décida de continuer l'attaque.<sup>144</sup>

Le 22 novembre, les troupes étaient reposées; la seule opération terrestre importante consista en une contre-attaque restreinte qui permit à l'ennemi de reprendre Fontaine-Notre-Dame et de consolider ses positions du bois de Bourlon.

\* 'Le raid d'envergure que prévoyait le plan originel ... s'était transformé en une grande offensive visant des objectifs ambitieux; on ne disposait pratiquement d'aucune réserve pour exploiter les succès obtenus par la surprise initiale.' Stephen Roskill, *Hankey; Man of Secrets*, Vol. 1: 1877-1918 (Londres: Collins, 1970), 461. Pour une analyse plus détaillée, voir B.H. Liddell Hart, *The Tanks: The History of the Royal Tank Regiment and Its Predecessors, Heavy Branch Machine-Gun Corps, Tank Corps and Royal Tank Corps, 1914-1945*, Vol. 1: 1914-1939 (Londres: Cassell, 1959), 129-34.



Dans les airs, le mauvais temps continua de nuire à l'organisation de tout appui aérien efficace, même si l'on signala 27 combats, au cours desquels on détruisit deux avions ennemis, et qu'on en força un autre à se poser à l'intérieur des lignes britanniques. Toutefois, la III<sup>e</sup> Brigade perdit neuf pilotes de monoplaces, tués, blessés ou disparus.

Dans le cas de ces missions à basse altitude, il est difficile de déterminer le nombre des officiers qui ont été abattus par le tir terrestre, qui ont heurté des arbres ou le flanc de collines, ou qui sont tombés victimes des patrouilles de chasse ennemies; pourtant, la multiplication des combats aériens a été sensible. La *Geschwader* de Richthofen se déplaça à la hâte au sud d'Ypres; il est vrai que son chef n'a compté sa première victime sur le front de Cambrai que le 23 novembre, mais quelques-uns de ses pilotes ont bien pu décoller, l'après-midi du 22. Au moins un Canadien se rendit très nettement compte que les chasseurs allemands étaient certes plus nombreux dans les parages. Quand le sous-lieutenant P.J. Maloney, de Peterborough (Ont.), membre de la 84<sup>e</sup> Escadrille, se trouva séparé de sa patrouille, il se vit aux prises avec six appareils ennemis. Les haubans de vol, les câbles d'aileron de droite, le radiateur et le moteur de son avion furent atteints au cours d'un combat de dix minutes; blessé à la hanche, il repoussa l'un de ses assaillants qui s'abattit en vrille, apparemment désespéré. Lorsque les appareils ennemis s'éloignèrent enfin, Maloney constata que son compas était aussi avarié, mais il réussit à effectuer un atterrissage forcé à l'intérieur des lignes britanniques.<sup>145</sup>

Le 23, jour de la reprise de l'attaque contre le bois de Bourlon, les blindés britanniques ne pouvaient plus compter sur l'effet de surprise. Les Allemands avaient fait venir des canons antiaériens montés sur des camions et ils les utilisèrent très efficacement à la défense contre les blindés. Les pilotes britanniques, semble-t-il, ne réussirent pas à les localiser. Le temps s'améliora sensiblement, mais la visibilité resta limitée. L'escadre d'armée largua cent vingt bombes de 25 livres et tira 14 600 cartouches contre diverses cibles au sol. Tempest se distingua de nouveau, de même que le lieutenant V.W. Thompson, d'Ottawa, et le sous-lieutenant R.L.M. Ferrie, de la 46<sup>e</sup> Escadrille, de Hamilton (Ont.).\* Toutefois, durant la journée, la III<sup>e</sup> Brigade compta seize membres d'équipage blessés ou disparus; elle a pu revendiquer n'avoir 'abattu' que trois avions ennemis et en avoir 'désespéré' un autre. L'un des appareils détruits fut victime du tir d'un SE5, de la 56<sup>e</sup> Escadrille, monté par le lieutenant B.W. Harmon, de Stanley (N.-B.).<sup>146</sup>

À la fin de cette troisième journée de combat, la III<sup>e</sup> Brigade avait perdu, pour une raison ou pour une autre, trente pour-cent des appareils dont elle disposait au début, 'mais les témoignages oraux des troupes blindées et de l'infanterie révèlent que les pilotes de l'aviation leur ont souvent permis d'avancer à des moments où

\* Ferrie perdit la vie le 3 janvier 1918. Voici le nom d'autres Canadiens qui servaient dans la 46<sup>e</sup> Escadrille, le 23 novembre: A.L. Clark, de Toronto (prisonnier de guerre le 13 décembre 1917) et R.K. McConnell, de Victoria. T.L. Atkinson, de Renfrew (Ont.), avait été fait prisonnier la veille et, le 23, E.G. McLeod, de Hunter's River (Î.-P.-É.), mourut des blessures qu'il avait subies la veille. Trois jours plus tard, un novice canadien, qui devait être l'un des plus fameux parmi les derniers as canadiens de la Première Guerre mondiale, allait se joindre à l'escadrille: D.R. MacLaren, de Vancouver.



les troupes assaillantes auraient autrement été clouées au sol.<sup>147</sup> Cela était fort bien lorsque les troupes n'étaient pas immobilisées, mais ce taux de pertes était inacceptable au moment où la Troisième Armée semblait incapable d'opérer une avance importante. Les combats sanglants se poursuivirent pendant les quelques jours suivants: on s'empara de Bourlon et de Fontaine-Notre-Dame, mais on dut céder devant des contre-attaques allemandes déterminées.

Pendant ce temps, les escadrilles d'appui rapproché se livrèrent à des attaques coûteuses et, désormais, à peu près vaines contre les positions avancées de l'ennemi, et les réserves allemandes affluèrent dans le secteur; les avions de reconnaissance signalèrent 'un encombrement de trains à la gare de Douai – beaucoup de mouvements au sud de cette tête de ligne, des colonnes de troupes et de transports allant de Douai à Cambrai – d'autres colonnes se déplaçant au sud de la route de Lens-Douai.' Ces concentrations s'effectuèrent sans opposition aérienne sérieuse. Les bombardiers de jour à haute altitude, envoyés attaquer ces objectifs, éprouvèrent des difficultés à les trouver et leurs coups furent inefficaces.<sup>148</sup> On aurait probablement obtenu de meilleurs résultats en demandant aux escadrilles d'appui rapproché de s'en prendre à ces cibles vitales.

La position des Britanniques devint de plus en plus précaire. Cependant, le GQG, apparemment tout à fait sûr que les contre-attaques n'auraient qu'un caractère local, mit fin aux opérations spéciales de bombardement reliées à l'offensive de Cambrai. Le 26 novembre, les escadrilles de la 1<sup>re</sup> Brigade, qui évoluaient dans le secteur de Cambrai, reçurent l'ordre de reprendre leur programme antérieur d'opérations. Les 28 et 29 novembre, deux escadrilles de bombardement de jour, de la 9<sup>e</sup> Escadre, recommencèrent leurs attaques générales contre les cibles stratégiques et s'en prirent alors aux gares de Courtrai et de Roulers, pendant que les observateurs de la Troisième Armée signalaient 'd'intenses mouvements ferroviaires vers Cambrai, depuis le nord-ouest (Douai) et le nord-est (Denain), vers Busigny, depuis le nord-est (Le Cateau) et plus au sud, au-delà de Villiers Outreaux.'<sup>149</sup>

Le mauvais temps entravait encore sérieusement les reconnaissances aériennes, mais le GQG et la Troisième Armée crurent que toutes futures contre-attaques porteraient contre le flanc nord autour de Bourlon. Toutefois, le 30 novembre, les Allemands concentrèrent le poids d'un assaut important contre le flanc sud, entre Masnières et Vendhuile, mouvement qui prit les Britanniques absolument hors d'équilibre.\* Le général von der Marwitz, commandant les forces allemandes, projetait de prendre en pincés le saillant, grâce à une double attaque, son aile droite opérant depuis Bourlon vers le sud, et sa gauche, depuis Honnecourt vers l'ouest. Au nord, l'attaque s'enraya. Néanmoins, dans le sud, l'infanterie allemande, fortement soutenue par des escadrilles d'appui terrestre, spécialement entraînées et équipées pour cette tâche et volant en formations serrées, percèrent rapidement le front.<sup>150</sup>

\* 'Le déplacement des trois brigades de chars d'assaut vers leurs quartiers d'hiver ... était déjà commencé ... ni les officiers ni les hommes ne soupçonnaient qu'on les rappellerait au combat avant le printemps.' *Military Operations; France and Belgium, 1917*, III, 170.



Il faisait beau; les nuages étaient bas, mais la visibilité était assez bonne; on observa bientôt la plus grande activité aérienne qu'on eût connue depuis que la Troisième Armée britannique avait franchi ses lignes de départ, dix jours auparavant. À ce moment, la III<sup>e</sup> Brigade ne pouvait rassembler que 230 appareils en bon état, dont 99 étaient des avions de corps d'armée, mais autour du bois de Bourlon, le ciel était 'noir d'appareils allemands et britanniques.' Les patrouilles de chasse des deux camps furent occupées; en effet, on signala 61 combats, dont 23 furent déclarés 'décisifs.' Le plus spectaculaire d'entre eux mit aux prises un Bristol Fighter, de la 11<sup>e</sup> Escadrille, monté par Andrew McKeever. Celui-ci et son observateur effectuaient seuls une envolée de reconnaissance au-dessus de Cambrai, quand ils rencontrèrent une patrouille ennemie de deux biplaces et sept chasseurs qui surgirent soudain du brouillard à leur droite. McKeever n'hésita pas à attaquer; il abattit un appareil ennemi en lui décochant dix balles à une distance qu'il estima à seulement quinze verges. Au cours de la mêlée qui s'ensuivit, son observateur en descendit deux autres. Un quatrième avion ennemi, se rapprochant de l'arrière, commit la faute d'outrepasser le but; McKeever en eut promptement raison. À ce moment, le fusil-mitrailleur de son observateur s'enraya et le pilote canadien fit plonger son Bristol à moins de vingt pieds du sol. Les deux avions ennemis qui restaient abandonnèrent alors la poursuite et McKeever s'esquiva au-dessus des lignes, au ras du sol. Cet engagement porta à trente le nombre des victoires revendiquées par McKeever et son observateur, au cours des six premiers mois qu'il passa au front et lui mérita le DSO, en plus de la MC avec agrafe qu'il avait déjà reçue.<sup>151</sup>

Cependant, ce ne furent pas tous les pilotes de corps d'armée qui eurent la chance de monter un Bristol. Le lieutenant A.M. Kinnear, de Québec, à bord d'un RE8 de la 8<sup>e</sup> Escadrille, s'est trouvé dans un beau pétrin quand 'sept (avions ennemis) se mirent à ma poursuite, blessèrent mon observateur et rompirent les commandes (de mon gouvernail d'altitude). J'ignore comment j'ai pu m'en tirer, mais j'ai eu de la chance – mon appareil était transpercé de 60 balles.' Ce ne fut pas mieux le lendemain, mais cette fois le danger vint du tir terrestre: 'J'ai reçu 110 balles dans mon appareil et une dans la tête ... Je dus descendre assez bas pour vérifier certaines choses et je ne sais combien de mitrailleuses criblèrent mon avion de coups. Je fus atteint à la tête et perdis connaissance; lorsque je repris mes sens, mon observateur me vidait un flacon dans la gorge et l'appareil plongeait au sol. Je réussis à le redresser et à tourner vers l'ouest. En franchissant nos lignes, le moteur se tut; je plongeai dans un champ et je perdis de nouveau connaissance.'<sup>152</sup> Apparemment, la balle n'avait fait qu'effleurer la tête de Kinnear, puisque 'une couple de jours plus tard je rentrais à l'escadrille. Jusqu'à présent, on m'a déchiqueté cinq appareils – mais qu'à cela ne tienne – c'est le gouvernement qui paie.' Son mépris du danger lui mérita la MC et, avant la fin de la guerre, il reçut l'une des nouvelles Croix de l'aviation.<sup>153</sup>

L'engagement de Kinnear fut l'un des rares combats livrés le 1<sup>er</sup> décembre; le ciel recommença à se couvrir et 'il y eut peu d'activité aérienne' pendant que les Allemands poursuivaient leur avance sur le terrain. La III<sup>e</sup> Brigade ne réussit qu'à larguer quarante-huit bombes de 25 liv.; elle tira plus de 2 500 cartouches sur des



cibles terrestres, comparativement à 111 bombes et 15 000 cartouches, utilisées la veille, et ne signala que cinq combats. Les 2 et 3 décembre, les conditions atmosphériques s'améliorèrent graduellement, mais les sorties à basse altitude revêtirent un caractère plutôt routinier.<sup>154</sup> L'attaque terrestre allemande ralentit, à mesure que les Britanniques effectuaient leur repli tactique du saillant.

Une partie de ce repli eut lieu dans une tempête de neige et l'arrivée définitive de l'hiver vint mettre fin aux opérations terrestres et aériennes sur le Front occidental. Des duels intermittents d'artillerie continuèrent, les appareils de corps d'armée effectuant le repérage du tir, lorsque le temps le permettait,\* à l'occasion, les bombardiers et les avions de reconnaissance britanniques menaient leurs missions bien au-delà des lignes ennemies. Par dessus tout, les patrouilles de combat à haute altitude cherchèrent encore au hasard à assurer cette 'suprématie aérienne' avec la vigueur du désespoir. Toutefois, l'hiver offrit un calme intermède durant lequel les nouveaux pilotes eurent une bonne occasion d'apprendre leur métier et qui fut marqué par les seuls exploits d'une poignée de batailleurs hardis, tels que le sous-lieutenant de 18 ans, Alan Arnett McLeod, de Stonewall (Man.), qui avait rallié la 2<sup>e</sup> Escadrille,† le 29 novembre.

Le 18 décembre, McLeod pilotait un vieux Armstrong-Whitworth FK8, en mission d'observation d'artillerie, près de Hulloch, quand un éclaireur Albatros évoluant dans ce secteur, commit l'erreur de plonger pour mitrailler les lignes britanniques. 'À notre tour, nous piquâmes sur l'avion ennemi et nous le chassâmes, l'observateur et moi, du tir de nos fusils-mitrailleurs,' raconte McLeod dans son compte rendu de combat. Le lendemain, accomplissant la même mission, à peu près à la même heure et au même endroit, ils furent attaqués par huit Albatros; l'observateur ne put tirer que trois coups, sa pièce s'étant enrayée. Cependant, McLeod plongea sur l'un des appareils ennemis, déclencha son tir et le vit disparaître en vrille, avant de se frayer un chemin vers les lignes britanniques.<sup>155</sup>

Les envolées de photographie et de coopération avec l'artillerie ne suffisant pas à les tenir occupées, quelques-unes des escadrilles de corps d'armée furent affectées aux bombardements de nuit. Un observateur britannique faisant partie de la

\* Le roulement des effectifs, les mutations au sein des escadrilles et des régiments et la dépersonnalisation inévitable causée par l'envergure croissante des combats créèrent un besoin sérieux d'uniformiser davantage la coopération entre l'artillerie et l'aviation. Par exemple, du 11 juillet au 11 novembre 1917, dans le secteur de la Quatrième Armée, l'aviation dirigea 691 coups réussis et en rata 256, dont 100 classés comme 'inévitables.' Précis sur l'uniformisation de la coopération entre l'aviation et l'artillerie, 16 août 1917; Précis sur la coopération entre l'aviation et l'artillerie dans la Quatrième Armée (novembre 1917), Air 1/918/204/5/879. Toutefois, on prit dès lors certaines mesures pour corriger cette situation, à la suite d'une étude préparée au mois d'août (voir *War in the Air*, iv, 214-19); le répit de l'hiver fournit l'occasion voulue pour les exercices.

† Voici le nom d'autres Canadiens qui servaient dans la 2<sup>e</sup> Escadrille, en décembre 1917: C.A. Burpee, d'Edmonton, J.B.L. Heney, d'Ottawa (tué au combat le 9 mars 1918), F.C. Higgins, de Sherbrooke (Québec), W.H. Kilby, de Vancouver, H.I. Pole, de Winnipeg (blessé au combat le 9 mai 1918), H.L. Polson, de Toronto, L.C. Spence, d'Ottawa (prisonnier de guerre le 25 mai 1918), D.S. Thompson, de Canfield (Ont.) et W.H.M. Wardrope, de Hamilton (blessé au combat le 27 mars 1918).



16<sup>e</sup> Escadrille relate les circonstances de sa première expérience du genre par 'une nuit sombre et brumeuse' de la fin de l'année.

Un cheveu sur la tête est une quantité négligeable, un cheveu dans la soupe est ennuyeux, mais le cheveu par lequel l'extrémité de notre aile droite a manqué le bureau de l'escadrille à peine visible au moment du décollage à pleins gaz, a été d'une importance vitale. En scrutant le cône étroit de visibilité relative qui se dressait directement en dessous de nous, seul espace que les bancs de brume nous permettaient d'entrevoir, nous larguâmes nos bombes au moment où nous crûmes reconnaître un point de repère ennemi, puis nous rentrâmes, le cœur tremblant, redoutant l'atterrissage. Cherchant à tâtons notre chemin à travers le brouillard, nous aperçûmes enfin les fusées et Compton ouvrit les gaz pour atterrir ... Je crus que nous allions dépasser la piste, que nous distinguions à peine, et que nous allions heurter le bureau de l'escadrille ... j'avais tort car, juste à ce moment-là, nous touchâmes le sol et chavirâmes.<sup>156</sup>

Ainsi, le général Trenchard s'assurait que l'arme aérienne n'allait pas rouiller entre ses mains.

À Londres, le colonel Maurice Hankey, secrétaire du Cabinet de guerre impérial et de ce Comité de la politique aérienne qui, en juillet, avait juré de mettre fin à l'offensive de Haig, si elle aboutissait à un engagement interminable et non décisif, consigne avec pessimisme dans son journal personnel que, désormais, 'la position est toute différente. La Russie est, à toute fin pratique, retirée de la guerre; l'Italie est assez mal en point depuis sa défaite (à Caporetto); la France n'est pas sûre; les É.-U. ne sont pas prêts; notre propre population active est très épuisée après les mauvais coups qu'elle a subis au cours des trois dernières années.' Hankey aurait pu ajouter que, à la suite des lourdes pertes qu'il avait éprouvées, le RFC avait été incapable d'ajouter plus d'une escadrille au cours des six derniers mois, à son effectif combattant sur le Front occidental, soit une augmentation de 51 à 52 escadrilles. Par exemple, les Canadiens, qui constituaient une source importante d'équipages,\* soit environ 240 aviateurs sur le Front occidental en juillet, ne purent faire plus que de maintenir leurs effectifs. Ils subirent quelque 220 pertes en six mois, un roulement de près de cent pourcent et ils finirent la guerre avec à peu près le même nombre d'hommes qu'ils en comptaient à la fin de juin.<sup>157</sup>

L'Aviation allemande a certainement été efficace en 1917. Le grand nombre de ses excellents monoplaces, ses innovations tactiques et l'adresse de ses pilotes expérimentés la faisaient paraître plus puissante qu'elle ne l'était en réalité. Et pourtant, elle n'a pas réussi à maintenir la supériorité dont elle avait joui au début de l'année. Malgré les pertes disproportionnées infligées par leurs effectifs moins

\* R.W. MacLennon, de Toronto (tué au combat le 23 décembre 1917), qui était arrivé à la 60<sup>e</sup> Escadrille le 25 novembre, écrivit à ses parents, trois jours plus tard, afin de les rassurer: 'Il y a environ vingt-quatre officiers à l'escadrille et plus de la moitié sont des Canadiens; alors, je me sens chez moi.' Cité dans A.J.L. Scott, *Sixty Squadron R.A.F.: a History of the Squadron from Its Formation* (Londres: Heinemann, 1920), 81. Voici les Canadiens connus pour avoir fait partie de la 60<sup>e</sup> Escadrille à cette époque: J.L. Armstrong, de Keremeos (C.-B.), A. Carter, de Calgary (tué au combat le 25 juin 1918), J.B. Crompton et W.J.A. Duncan, tous deux de Toronto, W.J. Rutherford, de Westmount (Québec) et O. Thamer, de Kitchener (Ont.).



nombreux, les Allemands manquaient des ressources nécessaires pour contenir le RFC et restreindre les effets des avantages numériques et technologiques qu'ils avaient commencé à acquérir. En Grande-Bretagne et au Canada, les établissements d'instruction étaient remplis et de meilleurs avions, notamment des chasseurs, arrivaient en grand nombre. Les Allemands furent surpassés.\*<sup>158</sup>

\* Le RNAS, recevant beaucoup moins de recrues, éprouva des difficultés à remplacer ses pertes. Il ne réussit à maintenir ses engagements de chasse sur le Front occidental qu'en démembrant la 3<sup>e</sup> Escadre (Navale), en utilisant ses 35 aviateurs à titre de renforts et en réduisant éventuellement ses effectifs d'escadrille de vingt à quinze.



# 15

## L'Italie et la Macédoine 1917-18

Partout où l'Armée britannique est intervenue, au cours de la Première Guerre mondiale, il s'est trouvé des unités du RFC ou de la RAF. Par la force des choses, des aviateurs canadiens ont donc survolé tous les théâtres d'opérations. Deux des plus importants de ces fronts secondaires ont été la Macédoine et l'Italie.\* Seulement une vingtaine de Canadiens servirent dans le RFC et la RAF, durant la campagne de Macédoine, bien que plusieurs autres aient participé aux opérations que le RNAS y a entreprises. Pour ce qui est des interventions aériennes sur le Front italien, elles ont compté plus de Canadiens que tout autre théâtre d'opérations, à l'exception de la France. En Macédoine comme en Italie, les deux groupes ont connu à peu près le même sort. Dans les deux cas, l'arme aérienne appuyait des Forces britanniques plutôt réduites et disposait elle-même d'effectifs incomplets. Nos aviateurs ont donc été obligés d'effectuer une grande variété de tâches, sans parvenir à se spécialiser au même point qu'en France. La plupart du temps, les armées qu'ils appuyaient occupaient un front statique et, pour accomplir leurs missions, ils devaient souvent eux-mêmes passer à l'offensive. Sur l'un et l'autre de ces théâtres d'opérations, l'arme aérienne a dû surmonter les nombreux problèmes que comportaient les manœuvres en montagne.

Il y eut aussi des contrastes marqués. Dès le début, le contingent d'aviateurs en Italie possédait d'excellents appareils et pouvait compter sur des ravitaillements et des renforts en provenance de France et d'Angleterre. Toutes ses unités avaient servi sur le Front occidental. Par contre, l'une des deux premières escadrilles dépêchées en Macédoine avait participé à quelques opérations au Moyen-Orient, contre le Senussi, sultan de Darfour, et durant quelques semaines, contre les Turcs, pendant que l'autre servait en Angleterre, à titre d'unité d'instruction. Les appareils des deux escadrilles étaient obsolètes et comportaient au moins deux modèles qui avaient été réformés en France. La Brigade du Moyen-Orient du RFC, chargée d'assurer leur ravitaillement, n'accordait qu'une faible priorité au Front macédonien. Ce n'est que pendant la dernière année de la guerre qu'elle y fournira des appareils de première classe. Tandis qu'en Italie la 14<sup>e</sup> Escadre réussit presque tout de suite à obtenir la maîtrise de l'air contre les Forces autrichiennes, en

\* Voir aussi l'Appendice B.



Macédoine, la 16<sup>e</sup> Escadre dut livrer d'âpres combats contre une force aérienne allemande, peu considérable, mais de première qualité.

L'intervention alliée en Macédoine découlait d'une conséquence de la guerre sur la situation politique complexe des Balkans. La cause immédiate du conflit mondial avait été l'affrontement violent entre le nationalisme serbe et l'impérialisme des Habsbourgs, mais l'assassinat de Sarajevo avait eu, en plus de l'impact régional, un grand retentissement sur le plan international. Il y avait eu deux conflits dans les Balkans, immédiatement avant 1914, et pour ce qui est de la péninsule balkanique, la déclaration de la Première Guerre mondiale venait offrir aux vaincus une occasion longtemps attendue de prendre leur revanche et de réaliser leurs ambitions territoriales.

La Serbie avait profité de ces conflits antérieurs et était, au début, la seule alliée de l'Entente dans la région. Quant à la Turquie, la partie perdante, elle s'était rangée du côté des Puissances centrales en novembre 1914. Dans un effort national suprême, les Serbes, acculés à une défaite qui semblait inévitable, réussirent à repousser une force d'invasion autrichienne et à tenir le coup par la suite. L'Allemagne, déterminée à maintenir une liaison ferroviaire directe et ininterrompue avec Constantinople, persuada les Bulgares, qui étaient au nombre des vaincus de 1913, de participer aux hostilités en échange de la Macédoine et du corridor du Vardar, donnant accès à la mer Égée. Le 22 septembre, le tsar Ferdinand de Bulgarie ordonna la mobilisation générale et, le 6 octobre, les Serbes étaient attaqués par des forces allemandes, autrichiennes et bulgares. La Serbie demanda l'aide de la Grèce (qui avait signé avec elle un pacte d'assistance mutuelle, advenant une attaque bulgare), ainsi que des gouvernements français et britannique. La Grèce, partagée entre un souverain lié aux Hohenzollern par consanguinité et par alliance, et un premier ministre favorable à l'Entente, opta pour la neutralité. Le premier ministre Vénizélos eut tout juste le temps d'accorder à une division française et à une division britannique, retirées toutes deux des positions de Suvla, à Gallipoli, le droit de passer par Salonique, avant d'être démis de ses fonctions par le roi Constantin. Le 5 octobre, le premier contingent de ce qui allait devenir éventuellement une force de 90 000 Français et de 60 000 Britanniques commença à débarquer et à se retrancher aux environs de Salonique, pour prendre ensuite position le long de la frontière grecque. Les Bulgares, entre-temps, occupèrent les hauteurs et les cols, le long de leur frontière avec la Serbie et de leur frontière méridionale, face aux Alliés et aux Grecs, ces derniers étant encore neutres.

À l'été de 1916, l'« Armée alliée de l'Orient », commandée par le général Maurice Sarrail, comptait 300 000 hommes, regroupant non seulement des Français et des Britanniques, mais aussi les restes de l'Armée serbe, ainsi que des contingents de Russie et d'Italie. Les Alliés, qui n'avaient guère de respect pour la neutralité grecque, en avait bien davantage pour le massif de montagnes qui servait de refuge aux Bulgares. Les Allemands, pour leur part, considéraient la région de Salonique comme « le plus grand camp d'internement des Alliés. » Les Serbes occupaient le secteur de Monastir, sur la gauche; les Français, le centre et les Britanniques, le flanc droit, soit un front de quatre-vingt-dix milles qui commençait à la mer, se dirigeait vers le nord, le long de la vallée de la Struma, puis vers l'ouest, le



long de la rive sud du lac Doiran, jusqu'au fleuve Vardar. Les Britanniques allaient être condamnés à demeurer sur ces positions jusqu'aux derniers jours de la guerre, en dépit de diverses tentatives sanglantes, mais vaines, d'enfoncer les défenses bulgares.<sup>1</sup>

Au début, les Forces britanniques, bénéficiaient de l'appui aérien des unités françaises et des unités du RNAS de la mer Égée. En juillet 1916, la 17<sup>e</sup> Escadrille était dépêchée de Suez et, en septembre, la 47<sup>e</sup> Escadrille venait la rejoindre d'Angleterre. Ces deux escadrilles étaient des unités de corps d'armée, la 47<sup>e</sup> opérant au sein du XII<sup>e</sup> Corps d'armée sur le front de Doiran et la 17<sup>e</sup>, au sein du XVI<sup>e</sup> Corps d'armée sur le front de la Struma. Cependant, leurs appareils BE2 et BE12, ainsi que leurs Armstrong-Whitworths devaient, en outre, faire fonction de chasseurs. Avec le temps, ces escadrilles firent l'acquisition de quelques Vickers Bullets, DH2 et Bristol Scouts, mais aucun de ces appareils ne valait le chasseur allemand Halberstadt. Comme le fit remarquer sir David Henderson, lors d'une réunion de l'*Air Board*, au mois d'octobre, le RFC, en Macédoine, 'n'était aucunement en mesure de répondre aux exigences normales de l'armée sur ce front'.<sup>2</sup>

Néanmoins, le personnel navigant du RFC fit pour le mieux dans les circonstances. Ses missions d'observation des tirs d'artillerie étaient hasardeuses et frustrantes, non seulement en raison de la menace des Halberstadts, mais aussi à cause de la topographie locale. Les Bulgares avaient installé la plupart de leurs batteries dans de profonds ravins, en profitant de l'abondant camouflage naturel de pierres et de buissons qui recouvrait le flanc des montagnes. Par contre, ils avaient installé leurs canons de DCA et leur nids de mitrailleuses sur des hauteurs. Aussi, nos appareils d'observation étaient souvent attaqués du haut des airs, sur le front de Doiran que dominaient les massifs connus sous les noms de Grand Couronné, de Petit Couronné et de crête 'P.' Dans cette région montagneuse, des bourrasques soudaines et imprévisibles compliquaient énormément les opérations aériennes; en hiver comme en été, les températures étaient excessives et les cas de malaria, assez fréquents. Les Bulgares qui, du haut de leurs positions défensives, pouvaient, à loisir, épier les positions des Britanniques, n'éprouvaient aucun besoin d'observation aérienne.<sup>3</sup>

Comme l'activité terrestre était rare, les opérations aériennes se limitaient habituellement à des missions quotidiennes de reconnaissance et d'observation d'artillerie, espacées, à l'occasion, de raids de bombardement et de brefs combats aériens. Au cours de ces premiers mois, le lieutenant L.R. Andrews, de Toronto, et le capitaine George M. Croil\* effectuèrent toutes ces missions pour la 47<sup>e</sup> Escadrille, tandis que le lieutenant J.S.B. MacPherson, d'Ottawa, faisait un bref stage à titre d'observateur au sein de la 17<sup>e</sup> Escadrille. Quant aux sous-lieutenants d'aviation H.V. Reid, anciennement du *Royal Newfoundland Regiment*, et F.S. Mills, de Toronto, leurs tâches n'avaient rien de routinier. Vers la fin du mois d'août, la Roumanie fit sa malencontreuse déclaration de guerre aux Puissances centrales;

\* Né à Milwaukee, Wisconsin, Croil était venu s'établir à Montréal avec sa famille, à l'âge de onze ans. Il poursuivit ensuite ses études en Écosse. Après avoir détenu un emploi d'ingénieur civil en Écosse, puis de gérant d'une plantation de thé et de caoutchouc au Ceylan, il retourna en Grande-Bretagne pour s'engager dans les *Gordon Highlanders*. En 1916, il fut détaché au RFC. Il allait devenir, par la suite, le premier chef de l'État-major de l'Air du Canada, de 1938 à 1940.



en octobre, comme la situation commençait à se gâter pour l'armée du roi Ferdinand, un détachement du RNAS, celui dont Reid et Mills faisaient partie, s'envola vers Bucarest pour y porter des secours. Nous ne possédons aucun compte rendu des aventures de Reid – peut-être était-il avec Mills. Quoi qu'il en soit, nous savons que tous deux s'échappèrent de Bucarest le 3 décembre, trois jours avant que la capitale roumaine ne succombe à une attaque menée conjointement par les généraux allemands von Mackensen et von Falkenhayn. Quant à Mills, nous savons qu'il suivit les restes démoralisés de l'armée de Ferdinand, dans leur interminable retraite vers la frontière russe. Il fut alors atteint d'une attaque (heureusement bénigne) d'appendicite, et il fut évacué vers l'Angleterre, en passant par la Russie et la Scandinavie. Ces deux Canadiens participèrent de nouveau aux opérations, au printemps de 1917, et Mills reçut la DSC 'pour son zèle et sa fidélité au devoir, durant la période allant du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1917,' au cours de laquelle il était affecté à Eastbourne.

De rares combats aériens marquèrent les six premiers mois de la campagne du RFC en Macédoine. Le plus grand danger auquel devaient faire face les aviateurs des deux camps, c'est qu'ils devaient tous piloter des appareils fragiles et peu fiables, sur un théâtre d'opérations hérissé de pics et exposé à des vents violents.

La première perte canadienne sur le Front macédonien fut le lieutenant J.C.F. Owen, d'Annapolis Royal (N.-É.), pilote de la 17<sup>e</sup> Escadrille. Le 18 février 1917, il fut abattu par l'*Oberleutnant* Rudolf von Eschwege, l'as des pilotes de chasse allemands dans ce secteur. En effectuant un atterrissage forcé, à proximité de l'aérodrome allemand de Drama, l'appareil BE12 qu'il pilotait prit feu. Lorsque les Bulgares, pour des raisons inexplicables, tentèrent de le faire passer en cour martiale pour avoir détruit son avion, von Eschwege intervint en sa faveur et avec succès.<sup>4</sup>

Cet incident qui, à certains égards, rappelait des pratiques de la chevalerie médiévale, marquait aussi la fin d'une étape. À peine une semaine plus tard, le matin du 26 février 1917, vingt appareils allemands, en superbe formation, après avoir survolé la vallée du Vardar, effectuèrent un raid de bombardement contre l'aéroport français de Gorgop, détruisant ou endommageant douze appareils. Au cours de l'après-midi, ils revinrent bombarder la base de la 47<sup>e</sup> Escadrille, à Yanesh, tuant ou blessant 28 militaires. Il s'agissait de la *Kampfgeschwader 1* qui venait tout juste d'être ramenée du front roumain où la campagne allemande s'était terminée par une victoire. C'était une unité autonome de bombardement, dotée d'un certain nombre de bimoteurs, que les soldats britanniques appelaient à tort des 'Gothas.' Cette unité comprenait, en fait, des AEG, des Rumplers, des Friedrichshafens, un seul Gotha et une section de chasseurs pour sa propre protection, ainsi qu'un train qui transportait ses services administratifs et ses ravitaillements. Après ses attaques réussies contre ces deux aéroports, cette escadre de chasse revint le lendemain pour bombarder le camp militaire britannique, à l'extérieur de Salonique, où elle causa 376 pertes de vie. Croil était au nombre de ceux qui tentèrent en vain de chasser les Allemands. Son BE12 fut nettement surclassé par l'appareil qu'il avait pris en chasse. 'Il s'est élevé à une vitesse telle, écrit-il, qu'il m'a été impossible d'atteindre son altitude et de le poursuivre.'<sup>5</sup>

Le lieutenant-général G.F. Milne, commandant les troupes britanniques en Macédoine, ne disposait que de seize canons de DCA pour tout ce front. Il



demanda donc au vice-amiral C.F. Thursby, commandant l'Escadre de la Méditerranée orientale, de fournir de l'aide au RFC qui en avait un pressant besoin. Thursby dépêcha immédiatement quelques Sopwith 1½ Strutters, qui, avec les BE12 et les DH2 du RFC, permirent de former d'urgence une certaine unité de combat. Les Allemands, cependant, poursuivirent avec succès leurs bombardements jusqu'à ce que le RNAS fournisse une unité, baptisée Escadrille F et prélevée à même la 2<sup>e</sup> Escadre, pour organiser une contre-offensive qui mettrait fin à ces bombardements. Du 29 avril au 25 mai, cette escadrille, qui comptait au moins neuf aviateurs canadiens,\* mena des raids contre les dépôts et les bases de l'ennemi ainsi que contre l'aérodrome de Hudova. Le 10 mai, ses membres constatèrent que la *Kampfgeschwader 1* avait décampé à bord de son train spécial, pour réapparaître en Belgique. Il semblerait que le déménagement de cette unité de bombardement d'élite ait été motivé par la priorité accordée au Front occidental et à l'offensive aérienne projetée contre l'Angleterre; cependant, l'Escadrille F lui avait certainement rendu la vie difficile. Le sous-lieutenant de section D.D. Findlay, de Carleton Place (Ont.), rappela plus tard que, dès que les pilotes des Forces aéronavales eurent maîtrisé les toutes nouvelles tactiques du vol en formation, ils devinrent 'les maîtres incontestés du ciel' de la Macédoine.†

À la suite du départ des bombardiers allemands, l'Escadrille F ne fit que des sorties occasionnelles en Macédoine, après son séjour d'un mois dans cette région. Ces deux escadrilles de corps d'armée s'acquittèrent de leur mission de leur mieux, compte tenu du fait que quelques-uns de leurs membres avaient dû s'improviser pilotes de chasse. L'un d'entre eux fut le lieutenant A.G. Goulding, de Holland (Man.). Il était arrivé à la 17<sup>e</sup> Escadrille en février et allait y servir pendant plus d'un an, soit plus longtemps que tout autre Canadien. Au cours de l'été, Goulding s'était mérité la MC, la DFC et la Croix de Guerre pour son travail; il pilotait généralement un appareil d'escorte, lors des missions régulières de bombardement effectuées par une section mixte provenant de ces deux escadrilles, et participait aussi personnellement, à l'occasion, à certaines missions de bombardement à basse altitude. Le 21 mai, par exemple, il attaqua une colonne de 26 voitures traînées par des chevaux, qui franchissait le col de Rupel. Il rapporta en avoir détruit sept et dispersé les autres dans une panique générale. Cependant, même entre les mains d'un pilote habile tel que Goulding, le BE12 était très mal adapté aux opérations de chasse contre les appareils beaucoup plus perfectionnés des Allemands. Goulding et d'autres pilotes d'escorte tentèrent, à plusieurs reprises, de prendre en chasse des Albatros D-III, pendant un raid de bombardement de la 17<sup>e</sup> Escadrille sur l'aérodrome de Drama, le 28 juin. Le fait qu'ils aient réussi à protéger les bombardiers, bien que leurs appareils surclassés

\* H.R. Aird, de Toronto (prisonnier de guerre le 30 septembre 1917), H.H. Arundel, de Winnipeg, D.M. Ballantyne, de Montréal, E.S. Boynton, de Toronto, D.D. Findlay, de Carleton Place (Ont.), F.J. Mackie et D.P. Rowland, tous deux de Winnipeg, J.L.A. Sinclair, de Toronto, et A.Y. Wilks, de Montréal.

† Findlay, plus tard capitaine de groupe dans le CARG, rapporte ce qui suit: 'Nous avons bombardé des cargos, des ponts, des centres ferroviaires, des concentrations de troupes et, je l'admets à ma honte, nous avons détruit des moissons mûres, avec des bombes incendiaires, dans la Macédoine bulgare.' Ces moissons furent détruites entre le 6 et le 17 juin 1917. (Lettre de Findlay à Halliday, 23 juin 1962, dossier biographique de D.D. Findlay, SHist; *War in the Air*, v, 401.)



eussent été criblés de balles, est un témoignage éloquent de leur habileté et de leur courage.<sup>7</sup>

Vers la fin de 1917, les bombardements se poursuivirent, mais plutôt au ralenti. C'était tout aussi bien. Chaque fois que les Allemands répliquaient à des raids britanniques, ils faisaient des ravages considérables parmi les appareils désuets du RFC. En septembre, le général Milne demanda avec insistance au *War Office* d'améliorer l'arme aérienne en Macédoine, aussi bien quantitativement que qualitativement: 'J'ai à défendre un vaste front, ce qui impose au Flying Corps de nombreuses missions de reconnaissance, de photographie et d'observation de l'artillerie. En outre, aussi souvent que possible, nous effectuons des missions offensives de bombardement et il survient toujours quelque combat aérien contre un ennemi dont les appareils sont plus perfectionnés que les nôtres. J'ai bien hâte de pouvoir donner plus d'envergure aux missions offensives du Flying Corps, d'autant plus que, étant donné les effectifs dont je dispose, c'est là le seul moyen de faire sentir notre présence en ce pays.'<sup>8</sup> Compte tenu des positions ennemies qui semblaient inexpugnables, Milne ne pouvait concevoir d'autres moyens de rappeler aux Bulgares qu'ils étaient en guerre.

Parmi les Canadiens qui vinrent servir de renforts au cours de l'automne, signalons le lieutenant E.J. Cronin, de Saint-Jean (N.-B.), qui fut affecté à la 17<sup>e</sup> Escadrille, et les sous-lieutenants A.S. Clark, adresse inconnue, D.L. Graham de Griswold (Man.), et W.D. Robertson, de Victoria, affectés à la 47<sup>e</sup> Escadrille. Un observateur du nom de Clark, récemment muté du Corps expéditionnaire canadien, vécut, le 5 octobre, une aventure qui illustre bien la situation où se trouvait alors le RFC. Au retour d'un bombardement au-dessus de Cestovo, l'appareil Armstrong-Whitworth, à bord duquel il se trouvait avec son pilote, fut attaqué par trois Halberstadts et un Albatros biplace. Les Allemands, répartis en paires, attaquèrent Clark des deux côtés à la fois, l'obligeant ainsi à répartir ses rafales d'un avion à l'autre, à chacun de leurs passages. Au moment où ils atteignaient la rive nord du lac Doiran, le moteur de l'AW avait été mis hors de service et le pilote avait été blessé. L'équipage n'eut la vie sauve que grâce à l'arrivée de trois appareils du RFC. Le pilote réussit à se poser du côté britannique des lignes, mais son appareil 'fut gravement endommagé en allant donner contre un réseau de barbelés.'<sup>9</sup>

À la fin de 1917, la situation en Macédoine s'était améliorée, non seulement pour les pays de l'Entente, mais aussi pour le RFC. En juin, il se produisit un coup d'État qui allait entraîner l'abdication du roi Constantin, en faveur de son second fils, Alexandre, de caractère plus souple. Vénizélos revint ensuite au pouvoir; la Grèce entra en guerre et les troupes grecques assumèrent la défense de la majeure partie du front de la Struma. Pour ce qui est du RFC, l'événement marquant fut l'arrivée d'un certain nombre d'appareils SE5 pour remplacer les BE2. C'est l'acquisition de ce superbe chasseur qui permit au RFC d'obtenir la supériorité aérienne en 1918.

Entre-temps, un nouveau théâtre d'opérations s'ouvrait pour le RFC en Italie. Lorsque ce pays déclara la guerre à l'Autriche-Hongrie, le 23 mai 1915, les forces terrestres italiennes étaient réparties en quatre armées. La Première et la Quatrième Armée s'étaient déployées dans le secteur du Trentin, de la frontière suisse au Haut



Piave; deux groupes de chasseurs alpins occupaient le front central; les Deuxième et Troisième Armées couvraient le flanc droit, le long de l'Isonzo; enfin, sept autres divisions restaient en réserve. L'*Aeronautica del Regio Esercito* (Aéronautique de l'Armée royale) comprenait quatre douzaines d'appareils et trois dirigeables, répartis en douze escadrilles.<sup>10</sup>

Les Autrichiens qui faisaient face aux Italiens dans les trois mêmes secteurs, ne disposaient que de dix divisions et huit autres de réserve, c'est-à-dire environ la moitié des effectifs italiens. Les *K.u.K. Luftfahrtruppen* (Troupes impériales et royales de transport aérien) en juillet 1914, possédaient 36 avions, un dirigeable et dix ballons, et elles ne s'étaient pas sensiblement accrues en mai 1915. Les bombardements étaient rares et il semble y avoir eu, entre les aviations italienne et autrichienne, une entente tacite portant que les Italiens n'interviendraient guère, tant que leurs villes ne seraient pas bombardées du haut des airs.<sup>11</sup>

Le front s'étendait sur une distance de 375 milles, le long des Basses Alpes, de la Suisse à l'Adriatique. Les Italiens avaient l'avantage de disposer de lignes de communications internes, mais le saillant autrichien du Trentin constituait une menace permanente pour le saillant italien de l'Isonzo. De la fin de juin 1915 à la mi-septembre 1917, les Italiens livrèrent, sur les rives de l'Isonzo, pas moins de douze batailles dont l'enjeu principal était Trieste. Aucune de ces interventions n'ayant été décisive, les Autrichiens tentèrent, en mai 1916, dans le secteur du Trentin, une diversion qui leur permit de remporter quelque succès, mais les Italiens reprirent la majeure partie du terrain perdu, lors d'engagements subséquents.

En janvier 1917, au cours d'une conférence inter-alliée, qui eut lieu à Rome, 'on passa en revue, objectivement, toute la situation politique et militaire' et on fit le point sur la campagne italienne. Une convention anglo-italienne fut signée le 7 mai 1917 et on dressa des plans de rechange en prévision d'une aide britannique éventuelle. Peu de temps après, seize batteries d'obusiers furent dépêchées d'Angleterre, et douze de France, pour renforcer l'artillerie italienne. Ces renforts alliés furent suivis, à brève échéance, de renforts allemands après le quasi-effondrement des Autrichiens, durant la onzième bataille de l'Isonzo, en septembre 1917. Sept divisions allemandes, sous les ordres du général Otto von Below, vinrent prêter main forte aux Autrichiens. Les Alpes juliennes, couronnées de sommets moyens de 6 500 pieds, formaient un excellent écran facilitant la concentration des réserves et de l'artillerie. De plus, selon un rapport du chef de la mission britannique en Italie, 'les Autrichiens reçurent, en renfort, un nombre considérable d'appareils allemands.'<sup>\*</sup>

Dans l'intervalle, les Alliés décidèrent de rappeler 23 des 28 batteries qu'ils avaient prêtées aux Italiens, qui étaient passés de l'offensive à la défensive; ces pièces étaient désormais requises ailleurs. Le 17 octobre, elles furent retirées de l'Italie et expédiées en France, en Égypte ou en Mésopotamie. À cette époque,

\* D'après un rapport du lieutenant-colonel T. Carthew, en date du 15 avril 1918, les modèles d'avions allemands et autrichiens, énumérés ci-après, se trouvaient alors en service sur le Front italien; l'Albatros D-III et D-V, le Berg, le KD, le Phönix ainsi que les bombardiers biplaces Brandenburg, le biplace DFW et le triplace AEG. Rapport Carthew, 15 avril 1918, Air 1/463/15/312/137.



l'ordre de bataille austro-allemand comportait quelque 45 divisions, mais les divisions italiennes avaient, elles aussi, plus que doublé leurs effectifs. Leur aviation, équipée d'appareils d'un type plus récent, comprenait maintenant treize escadrilles de chasse, quatorze de bombardement, et trente autres de corps d'armée.<sup>\*12</sup>

C'est le 24 octobre 1917 que débuta la douzième bataille de l'Isonzo qui devait se terminer par le débâcle de Caporetto. Après un bombardement de quelque trois cents canons autrichiens et allemands, l'aile gauche de la Deuxième Armée italienne s'effondra. Von Bülow captura 275 000 prisonniers, mais les pertes italiennes en morts, en blessés et en déserteurs furent deux fois supérieures à ce nombre. L'Italie demanda aussitôt de l'aide à ses alliés. Les Britanniques acheminèrent, de France, deux de leurs divisions formant le XIV<sup>e</sup> Corps d'armée; et les Français, pour leur part, y dépêchèrent quatre de leurs divisions. Une escadrille de chasse et une escadrille de corps d'armée furent affectées au XIV<sup>e</sup> Corps d'armée, la 28<sup>e</sup> Escadrille (Camels) et la 34<sup>e</sup> Escadrille (RE8)<sup>†</sup> formant la 51<sup>e</sup> Escadre du RFC. On fit aussi parvenir d'autres renforts, au fur et à mesure que se révélait toute l'ampleur du désastre italien. Une autre formation britannique, le XI<sup>e</sup> Corps d'armée, fut expédié en Italie avec les 42<sup>e</sup> (RE8), 45<sup>e</sup> et 46<sup>e</sup> (Camels) Escadrilles, le QG de la 14<sup>e</sup> Escadre, une escadrille de ballons, formée de deux compagnies, un parc d'aviation et un dépôt de ravitaillement. Le 18 novembre 1917, le brigadier T.I. Webb-Bowen, commandant le RFC en Italie, installa le QG de la VII<sup>e</sup> Brigade à Mantoue.<sup>‡</sup> Lorsque les divisions britanniques reçurent l'ordre d'aller occuper, sur le front, une position plus avancée qu'on ne l'avait tout d'abord prévu, afin

\* L'armée italienne occupait à peu près le même front qu'auparavant avec 68 divisions d'infanterie et 4 de cavalerie. Huit escadrilles de chasse étaient maintenant dotées de Hanriot HD1, quatre, de Spad 13 et une, de Nieuport 17; toutes les escadrilles de bombardement utilisaient des bombardiers trimoteurs Caproni, de fabrication italienne.

† La 28<sup>e</sup> Escadrille avait été assignée à la V<sup>e</sup> Brigade (RFC), en France, le 8 octobre 1917. La 34<sup>e</sup> Escadrille de corps d'armée était rattachée à la IV<sup>e</sup> Brigade, depuis la mi-juillet 1916. Parmi les Canadiens en service à la 28<sup>e</sup> Escadrille, au moment de son transfert en Italie, signalaient: W.G. Barker, de Dauphin (Man.), H.B. Hudson, de Victoria (C.-B.), C.M. McEwen, de Radisson (Sask.), C.W. Middleton, de Toronto, L.P. Watt, de Westmount (Québec), et D.C. Wright, de Toronto, (tué au combat le 20 février 1918). En service dans la 34<sup>e</sup> Escadrille: C.G. Andrews de Regina (Sask.), G.E. Creighton, de Dartmouth (N.-É.), A.S. Dunn, de Campbellford (Ont.), C.L. King, de Sault-Ste-Marie, (Ont.), H.J.W. McConnell, d'Owen Sound (Ont.), et J.G. Sharp, de Toronto.

‡ Les 42<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> Escadrilles furent retirées de la II<sup>e</sup> Brigade (RFC) sur le Front occidental, le 16 novembre 1917, concentrées à Fien villers et mises à bord de trains à Candas, à compter du 25 novembre. La 66<sup>e</sup> Escadrille, affectée à des missions spéciales et surtout à faible altitude, depuis mars 1917, auprès de la 9<sup>e</sup> Escadre (hors cadre), quitta la France le 17 novembre. Le seul Canadien connu pour avoir servi dans la 42<sup>e</sup> Escadrille, au moment de l'affectation de cette unité en Italie, était H.A. McEwen, de Regina (Sask.). Étaient membres de la 45<sup>e</sup> Escadrille: J.R. Black, d'Orillia (Ont.), R.J. Dawes, de Montréal, E.M. Hand, de Sault-Ste-Marie (Ont.) (capturé le 1<sup>er</sup> juin 1918); D.W.R. Ross, de Vancouver (tué au combat le 11 janvier 1918), H.J. Watts de Winnipeg (blessé au combat le 24 mai 1918), et T.F. Williams, de Woodstock (Ont.). Étaient membres de la 66<sup>e</sup> Escadrille: H.B. Bell de Toronto, W.C. Hilborn d'Alexandria (C.-B.), (blessé au combat le 16 août 1918 et fait prisonnier le 27 août 1918), A.B. Reade, de Toronto (tué au combat le 21 février 1918), J.A.M. Robertson, de Westmount (Québec), (capturé le 8 décembre 1917); M.A. Rowat, de Sudbury (Ont.) (tué au combat le 12 février 1918), R.W. Ryan, de Goderich (Ont.), S. Stanger et T.R. Whitehead, tous deux de Montréal.



d'aider à rétablir le moral des Italiens, les formations du RFC les suivirent. Au début de décembre, les 28<sup>e</sup> et 66<sup>e</sup> Escadrilles s'établirent à Grossa, au nord-ouest de Padoue; le QG de l'escadre, à Villalta, non loin de là; les 34<sup>e</sup>, 42<sup>e</sup> et 45<sup>e</sup> Escadrilles occupèrent l'aérodrome d'Istrana, à l'ouest de Trévis.<sup>13</sup>

Bien avant que l'aide alliée ne commençât à se faire sentir, les Italiens avaient rétabli leur front le long du Piave et l'effet démoralisant du désastre de Caporetto avait fait place à une étonnante reprise de la volonté nationale de résister à l'envahisseur. Ce n'est que le 30 novembre que les Britanniques commencèrent à relever les formations italiennes, lorsque des éléments du XIV<sup>e</sup> Corps d'armée prirent position sur la ligne du Haut Piave, dans une région connue sous le nom de Montello, sur le flanc droit des Français. Derrière les Britanniques s'étendait le plateau de Montello; devant eux, sur un front de huit cents verges, sillonné par les nombreuses ramifications du Piave, s'étaient les positions autrichiennes. L'ennemi avait cependant établi ses arrières dans une région beaucoup plus élevée que les défenses des Britanniques; tout en protégeant ses positions, ces hauteurs lui fournissaient d'excellentes possibilités d'observation. Le terrain accidenté, semblable à celui de la Macédoine, lui permettait de dissimuler son artillerie. Pour le RFC, la coopération avec l'artillerie et les sorties ordinaires de reconnaissance devinrent donc des tâches vitales; son personnel dut s'adapter rapidement à une géographie tout à fait différente de celle du Front occidental, afin d'être en mesure de transmettre les renseignements voulus aux services d'un état-major qui était lui-même en mal d'adaptation.

Le RFC dut, en fait, entreprendre ses missions avant même que les unités britanniques n'occupent leurs positions. Le 29 novembre 1917, un RE8 de la 34<sup>e</sup> Escadrille, escorté de quatre Camels de la 28<sup>e</sup> Escadrille, effectua une première reconnaissance photographique, sur le front de Montello. L'escorte était sous les ordres du capitaine W.G. Barker, qui avait été blessé légèrement à la tête, au cours d'une mission de la 15<sup>e</sup> Escadrille, effectuée au mois d'août sur le Front occidental. Ayant déjà quatre victoires à son crédit, il avait été affecté, à titre d'instructeur de vol, en Angleterre, mais réussit à obtenir sa mutation à la 28<sup>e</sup> Escadrille qui se trouvait maintenant en Italie. Avec ses camarades, il n'allait pas tarder à découvrir que l'Aviation autrichienne entendait contester vigoureusement toute intrusion dans son domaine aérien.\*

Barker estima à une douzaine les Albatros D-IV qui attaquèrent les Camels. 'Je plongeai sur l'un d'eux, écrit-il, et, après lui avoir tiré une cinquantaine de balles, je le vis piquer à la verticale. Je le poursuivis, et comme il se redressait à une altitude de 5 000 pieds, je l'atteignis avec une rafale d'environ 80 balles, tirées à

\* Vers la fin de 1917, les *K.u.K. Luftfahrtruppen*, sous le commandement du major-général Emil Uzelac, s'étaient considérablement développées. Presque tous les appareils dont elles disposaient avaient été transférés de Russie en Italie, mais elles avaient laissé de petits détachements en service dans les Balkans. Bien que plusieurs de leurs appareils aient été de type allemand et fabriqués sous licence, ces troupes pouvaient désormais compter sur une aviation nationale et n'avaient plus à se fier aux usines allemandes. Leur unité opérationnelle de base était la *Fliegerkompanie (FK)* qui pouvait compter jusqu'à huit appareils; au début de 1918, il y avait au moins 63 FK sur le Front italien. Plusieurs d'entre elles étaient, cependant, des *Jagdfliegerkompanien* dont chacune pouvait compter jusqu'à vingt appareils.



courte portée. Le dessus de son aile droite se déchira jusqu'au fuselage et ce fut ensuite la partie inférieure de l'aile qui s'arracha.' Les pilotes des Camels n'eurent pas, cependant, une tâche facile. Selon les mots mêmes de Barker, 'Tout au long des hostilités, nous étions surclassés, tant en vitesse qu'en puissance ascensionnelle'; ce n'est qu'après avoir forcé un D.4 ennemi à descendre en spirale jusqu'à 5 000 pieds que 'le Camel put lui livrer combat, d'égal à égal.'<sup>14</sup>

Barker n'allait pas tarder à devenir, de loin, le plus célèbre pilote de chasse allié, sur le Front italien. Le maréchal en chef de l'Air, sir Philip Joubert de la Ferté, qui, au grade de lieutenant-colonel, avait commandé la 14<sup>e</sup> Escadre en Italie, avait dit de lui un jour: 'De tous les aviateurs des deux Guerres mondiales, il n'y en a pas eu de plus grand que Billy Barker.' En dépit de cet éloge, Barker occupait le quatrième rang parmi les as canadiens, sa renommée ayant sans doute souffert du fait qu'il avait dû conquérir la plupart de ses lauriers en Italie. Il s'est surtout distingué lors d'un combat aérien spectaculaire, seul contre plusieurs avions ennemis, alors qu'il était en service dans la 201<sup>e</sup> Escadrille, sur le Front occidental, en octobre 1918. Cet exploit, qui lui a valu la Croix de Victoria, lui avait aussi mérité une réputation de chasseur solitaire et téméraire. D'après les témoignages de ceux qui l'ont bien connu, Barker était pourtant un tout autre genre d'homme. Au poste de chef de section, aussi bien que de chef d'escadrille, il ne négligeait rien pour bien initier et encadrer les pilotes sans expérience. Tout en étant un des membres les plus décorés de la RAF (en plus de la Croix de Victoria, il avait mérité le DSO avec agrafe, la MC avec deux agrafes, la Croix de Guerre et la Médaille d'argent italienne (*Valore militare*), ses camarades ne le considéraient pas comme un collectionneur de médailles, mais bien plutôt comme un militaire toujours disposé à partager les honneurs avec eux et même à attribuer à d'autres des victoires qu'il aurait fort bien pu revendiquer pour lui-même. Barker excellait dans les tactiques du combat aérien individuel, surtout l'attaque frontale, mais son dossier fait voir qu'il était en plus un excellent commandant de formation.<sup>15</sup>

Le compte rendu suivant d'une patrouille offensive, effectuée le 3 décembre, fait bien ressortir certaines de ses qualités de chef et de pilote de chasse:

Après avoir escorté des RE8, les lieutenants Cooper, Waltho et moi-même franchîmes le Piave à faible altitude et attaquâmes un ballon ennemi au nord-est de CONEGLIANO. Je l'atteignis d'une quarantaine de coups, à une altitude de 1 000 pieds, et il commença à s'effondrer. J'aperçus alors un éclaireur Albatros qui s'apprêtait à attaquer le lieutenant Waltho. Je pris aussitôt en chasse cet avion ennemi et l'obligeai à descendre jusqu'à une altitude de 300 pieds où je réussis à l'atteindre d'une première rafale. Il plongea à la verticale, s'écrasa au sol où il éclata en flammes. Je me portai alors de nouveau à l'attaque du ballon et, après l'avoir de nouveau atteint, je le vis s'abattre au sol en flammes. Je dispersai un attroupement ennemi qui s'était formé au treuil du ballon. Je me portai ensuite à la poursuite d'une grosse limousine qui filait à l'est de CONEGLIANO et je la vis capoter dans le fossé. Après cela, je m'attaquai à de petits détachements ennemis et réussis à les disperser.<sup>16</sup>

Ce compte rendu fait également ressortir la véritable prédilection de Barker pour les attaques à faible altitude, sentiment que ne partageaient pas la plupart de ses camarades.



Avant l'arrivée des unités du RFC, les Autrichiens et leurs alliés Allemands avaient exercé la suprématie aérienne sur le Front italien et leurs observateurs avaient réussi à photographier la majeure partie de la plaine vénitienne. La 28<sup>e</sup> Escadrille, suivie peu de temps après par la 66<sup>e</sup> Escadrille, fut la première à contester cette suprématie aérienne. À compter du 6 décembre, elle commença à effectuer régulièrement des patrouilles offensives, surtout entre Pieve di Soligo et Santa Lucia di Piave, sur le front du XIV<sup>e</sup> Corps d'armée, mais aussi sur le Front italien, entre Asiago et Valstagna, trente milles à l'ouest du secteur britannique. Après une première escarmouche avec huit chasseurs ennemis, la 66<sup>e</sup> Escadrille éprouva quelque difficulté à entraîner ses adversaires au combat. Pourtant, durant les deux semaines qui suivirent, on accorda aux sous-lieutenants T.R. Whitehead, de Montréal, et M.A. Rowat, de Sudbury, le crédit d'avoir abattu des appareils, et au sous-lieutenant S. Stanger, de Montréal, celui d'avoir désemparé l'avion d'un pilote ennemi. Il y eut aussi des pertes. Le 8 décembre, par exemple, le sous-lieutenant J.A.M. Robertson, de Westmount (Québec), 'a été aperçu, pour la dernière fois, dans un long vol plané, en direction nord-est, poursuivi par trois appareils ennemis.' Robertson fut fait prisonnier de guerre. Le même jour, la 28<sup>e</sup> Escadrille fit une sortie au-dessus d'Asiago où le sous-lieutenant C.W. Middleton, de Toronto, contribua à abattre un biplace Aviatik.<sup>17</sup>

Au cours de leurs patrouilles offensives, les deux escadrilles avaient signalé des aérodromes ennemis à divers endroits, entre autres Godega et San Felice. Les 15 et 16 décembre, la 42<sup>e</sup> Escadrille alla porter la guerre en territoire ennemi, en bombardant l'aérodrome de San Felice. Le RFC eut même le temps d'attaquer un autre aérodrome avant que l'ennemi n'entreprenne de riposter. Selon T.F. Williams, de Woodstock (Ont.), alors sous-lieutenant à la 45<sup>e</sup> Escadrille, Barker et le lieutenant H.B. Hudson, de Victoria, 'après avoir survolé un aérodrome autrichien, le jour de Noël, avec une affiche portant les mots "Joyeux Noël," entreprirent de tout faire sauter.'<sup>18</sup> Dès le lendemain, un membre de la 34<sup>e</sup> Escadrille raconte qu'il se rendait à pied à l'aérodrome d'Istrana, quand il remarqua que les canons de la DCA commencèrent à tirer:

Cela était tout à fait insolite et quand je levai la tête pour voir de quoi il s'agissait, j'eus de la peine à en croire mes yeux. À environ cinq milles de distance, répartie sur toute une gamme d'altitudes entre 500 et 3 000 pieds, on pouvait apercevoir la collection la plus disparate d'avions que j'aie jamais vue. Une trentaine ou une quarantaine d'avions autrichiens s'approchaient lentement, fort dispersés et sans même tenter de maintenir de formation ... De cent verges en cent verges, chacun, à tour de rôle, larguait ses bombes et s'en retournait à sa base. Une vingtaine d'entre eux poursuivirent leur avance jusqu'à l'aérodrome désigné pour le bombardement. Après l'avoir bombardé, au lieu de prendre aussitôt la route du retour, ils se dispersèrent encore davantage et survolèrent la région à une altitude de 1 000 pieds environ.<sup>19</sup>

Un raid exécuté de façon aussi artisanale semble avoir été la suite d'une célébration de Noël qui s'était prolongée jusqu'aux petites heures et au cours de laquelle s'était précisé le projet de riposter contre les raids du RFC. Six appareils ennemis durent se poser à divers endroits, aux environs d'Istrana et, selon les mots mêmes