



Le Sgt Jean Chaput de l'escadrille N 57 (futur as aux 16 victoires), immortalisé le 28 avril 1916 devant son nouveau Nieuport 11 n° 940 sur le terrain d'Ancemont, en pleine bataille de Verdun, par le photographe professionnel Camille Duprat. Mobilisé comme simple soldat, celui-ci est un spécialiste du procédé Autochrome des frères Lumières.

(Photo Jean-Camille Duprat, domaine public)

Introduction

L'année 1916 commence comme la précédente, dans la boue des tranchées. En France, l'échec de la bataille de Champagne a augmenté la défiance des parlementaires vis-à-vis du Grand Quartier Général (GQG) du général Joffre. À défaut d'oser déboulonner le tout-puissant général, ils font tomber le gouvernement de René Viviani le 29 octobre 1915. Lui succède Aristide Briand, un fin manœuvrier rompu à l'art du compromis subtil de la III^e république. Il a fort à faire dans ce domaine, car la défiance entre le parlement et Joffre redouble.

Joffre a également du souci à se faire vis-à-vis du nouveau ministre de la guerre, le général Gallieni, son grand rival qui lui dispute les lauriers de la victoire de la Marne. Homme à forte personnalité, ce dernier va s'employer à exercer toutes les prérogatives de son ministère et voit d'un mauvais œil les quatre sous-secrétaires d'état créés sous Viviani (artillerie, intendance, santé militaire, aviation) qui avaient pour but de rogner les attributions du précédent ministre Millerand, jugé trop favorable à Joffre. Ils n'ont plus de raison d'être et Gallieni va s'employer à les démonter. Une conséquence nous intéresse directement : le courageux sous-secrétaire à l'aviation René Besnard va faire les frais de cette manœuvre et tomber au début du mois de février 1916, victime d'une convergence d'intérêts. Cela ne sera pas sans conséquences sur les choix industriels que nous examinerons en détail dans le **chapitre 2**.

Joffre, menacé, promet au gouvernement une nouvelle offensive qui devrait mener vers une percée victorieuse. Lui-même ainsi que le commandant Barès, responsable de l'aviation au GQG, ont tiré une leçon de la bataille de Champagne : dans cette guerre où l'artillerie est reine, la supériorité aérienne amenée par des avions de chasse est indispensable pour permettre

aux avions de régler de diriger efficacement le tir des canons et empêcher ceux de l'ennemi de le faire. C'est donc vers la chasse que s'opèrent les priorités de l'aviation française en prévision de la prochaine offensive, que Joffre veut organiser de manière concertée avec les alliés, pour opérer simultanément sur plusieurs fronts et submerger l'ennemi en l'attaquant de toutes parts. Il entame de difficiles négociations qui ne sont pas vraiment couronnées de succès. Si les Anglais s'y montrent favorables, les Italiens font la sourde oreille et les Russes ont pris une telle raclée en 1915 qu'ils ne promettent rien avant le mois de juin 1916.

La grande offensive est donc reportée à cette date. Mais les Allemands ne lui en laisseront pas le temps. Leur chef d'état-major, le général Erich von Falkenhayn, lance le 21 février 1916 une attaque en force sur le saillant de Verdun, avec une concentration d'artillerie sans précédent. L'aviation allemande y est également en force mais la chasse française, concentrée sur le secteur, va vite ravir la supériorité aérienne et contribuer à la défense de la ville en permettant à l'artillerie française, bien qu'inférieure en nombre, d'intervenir efficacement – une bataille que nous examinerons dans le **chapitre 3**.

La grande offensive de Joffre est fort mal engagée car ses réserves sont grignotées par les besoins de l'armée de Verdun. Mais elle a finalement lieu dans la Somme le 1^{er} juillet 1916, en laissant la plus grande part à l'armée britannique, très inexpérimentée, qui va au-devant d'un couteux et sanglant échec, ne progressant que peu au prix de très lourdes pertes. Comme nous l'examinerons dans un **chapitre 4**, l'aviation française et l'aviation britannique, nouvellement renforcée, ont une supériorité numérique certaine au début de la bataille sur une aviation allemande alors au creux de la vague. Mais l'aviation britannique, très inférieure techniquement, va subir de très lourdes pertes tout en accomplissant vaillamment



Déjà endommagé par la DCA, le L 15 (LZ 48) perd son gaz et se pose dans l'estuaire de la Tamise où il coule. La majorité de son équipage est sauvée par des navires britanniques. (DR)

Chapitre 1 : les Zeppelin ont du plomb dans l'aile

Note : Les Zeppelin sont désignés dans l'article sous leur dénomination militaire, suivie entre parenthèse de leur dénomination constructeur.

1-1-De coûteux raids sur l'Angleterre

Commencée en 1915, la campagne de bombardements des dirigeables allemands contre l'Angleterre se poursuit en 1916. Toujours avec aussi peu de résultats militaires pour l'Allemagne... Mais avec des pertes croissantes. Le premier raid de l'année, lancé le 31 janvier 1916 contre Liverpool et effectué par neuf Zeppelin fait 70 tués et 113 blessés au sol, mais il voit la perte du L 19 commandé par le *Kapitänleutnant* Odo Löwe qui, touché par la DCA hollandaise au retour, disparaît en mer.

Le 31 mars 1916, dix Zeppelin (sept de la Marine et trois de l'Armée) s'envolent de nuit pour bombarder Londres. Quatre abandonnent en cours de route suite au mauvais temps ou à des problèmes techniques ; six atteignent l'Angleterre sans pouvoir localiser la capitale. Ils larguent leurs bombes au hasard et retournent séparément à leur base. L'un d'eux, le L 15 (LZ 48) est touché par un canon de DCA sur la Tamise. Ses ballonnets de gaz percés lui font perdre de l'altitude, ce qui permet à un BE2c du No 39 Squadron, piloté par le 2nd Lt néo-zélandais Alfred de Bathe Brandon, de le survoler et de le bombarder de fléchettes et bombes incendiaires, sans pouvoir le toucher. Le géant des airs poursuit sa route en continuant à perdre de l'altitude et touche la mer au large de Margate, où des navires britanniques peuvent sauver la majorité de l'équipage. Le Zeppelin, qui coule alors qu'il est remorqué, constitue la première victoire de l'année de la *Home Defense*.

Mais elle ne sera pas la dernière. D'autres raids nocturnes sont lancés dans les semaines et mois qui suivent ; ils visent les villes de Sunderland, Leith, Edimbourg et Londres mais manquent leurs cibles dans la plupart des cas et en ne font que peu de victimes et des dommages matériels légers. Le chef de l'arme des dirigeables de la marine allemande, Peter Strasser, reste optimiste malgré la perte de deux appareils supplémentaires : le L 7 (LZ 32), abattu en mer par des navires britanniques le 4 mai, et le L 20 (LZ 59), perdu en Norvège le lendemain à court de carburant. Il prédit que ses appareils gagneront la guerre et mise sur une nouvelle classe de Zeppelin (classe L 20), bien plus grands et équipés de six moteurs Maybach de 240 HP, dont trois, les L 30 (LZ 62), L 31 (LZ 72) et L 32 (LZ 74), sont opérationnels au mois d'août.

Leur premier raid a lieu dans la nuit du 2 au 3 septembre 1916, avec le L 32 accompagné de onze autres dirigeables, dont deux doivent faire demi-tour avant d'atteindre l'Angleterre. Un aviateur du No 39 Squadron, le Lt William Leefe Robinson âgé seulement de 19 ans, décolle du terrain de Sutton Farm pour intercepter l'ennemi à bord de son BE2c. Il repère un premier dirigeable, le LZ 98 (LZ 68) et tente de l'attaquer, mais ce dernier s'échappe en prenant de l'altitude. Reprenant son vol au-dessus de Londres, il repère le Schutte-Lanz SL 11 du Major Wilhelm Schramm encadré par des éclats de DCA, puis pris dans les faisceaux lumineux. Il part alors à l'attaque du monstre volant et lui tire trois chargeurs des toutes nouvelles munitions incendiaires livrées aux aviateurs britanniques. Le dirigeable explose en plein ciel sous les yeux de centaines de londoniens et s'écrase dans la campagne.



Le premier « Zeppelin killer » de l'année, le pilote néo-zélandais Alfred de Bathe Brandon (1883-1974) qui attaque le L 15 durant la nuit du 31 mars au 1^{er} avril 1916. (DR)



Le Korvettenkapitän Peter Strasser, chef de l'arme des Zeppelin de la Marine allemande. (DR)

brouillage de la Tour Eiffel. Il va organiser de manière plus efficace son réseau d'émetteurs, veillant à brouiller les émissions des postes allemands. Il fera en fait bien mieux en organisant de fausses émissions... Qu'il n'emploiera, faute de nouveaux raids de Zeppelin sur la France, que durant l'année 1917, ce dont nous reparlerons dans un prochain numéro de Batailles Aériennes.

Outre la question du brouillage, cette réunion parle d'organiser une transmission téléphonique immédiate des observations du poste d'écoute de la Tour Eiffel, où se trouve Ferrié, vers le GQG qui pourra ainsi en avertir presque en temps réel les unités combattantes. Cette organisation est rapidement mise en place : un rapport du GQG montre que le 21 février 1916, le service

Radiotélégraphique a repéré dès leur départ les trois Zeppelin ayant fait mouvement sur le nœud ferroviaire de Revigny-sur-Ornain. À 17h20, ils sont localisés à Givet à la frontière belge, à 19h45 près de Grandpré dans les Ardennes. Toutes les batteries du secteur sont mises en état d'alerte pour le résultat que l'on sait. Ferrié a donc une part certaine dans la victoire contre le LZ 77 (indicatif TSF : O'U') et le LZ 95 (O'G'). Il en aura d'autres...

Dernière conséquence du raid sur Paris : parmi les victimes du Zeppelin, le ministre... Les sénateurs tombent à bras raccourcis sur le sous-secrétaire d'état René Besnard et en tirent prétexte pour régler leurs comptes : il a en effet dérangé beaucoup de monde par ses choix industriels courageux.

Chapitre 2 : la guerre industrielle et politique

2.1-La France prend la tête

2.1.1-L'état de l'aviation

Sous-secrétaire d'état à l'aviation militaire depuis le 14 septembre 1915, chargé de régenter la production des appareils destinés aux unités combattantes, le député René Besnard a fort à faire si l'on considère l'état des appareils en service sur le front. L'aviation française commence l'année 1916 avec une sérieuse obsolescence de la plupart de ses 937 avions recensés au front au mois de février 1916.

Une note datée du 22 avril 1916 et adressée au lieutenant-colonel Barès, chef de l'aviation au GQG, permet de se rendre compte du jugement porté par les aviateurs sur leurs appareils alors en service. Les avions de corps d'armée (des

escadrilles d'observation et de réglage d'artillerie), qui représentent le gros des effectifs avec 560 appareils en ligne, sont particulièrement mal lotis.

Les 171 Farman sont des « *appareils facile à piloter et commodes pour l'observation, mais impossibles à armer à l'arrière. Les 80 HP sont nettement trop lents et à supprimer. Le dernier modèle F 40 représente au point de vue vitesse un réel progrès, il monte vite et haut, mais ne peut piquer rapidement. Cet appareil ne peut franchir les lignes sans escorte aux altitudes moyennes. Par beau temps, il pourra exécuter aux grandes altitudes, avec un appareil photographique à grande distance, des missions photographiques dans les lignes ennemies. Appareils, dans leur ensemble, inférieurs à tous les avions de guerre ennemis.* »

Le Farman F 40, équipé d'un moteur Renault de 130 HP, est l'appareil le plus nombreux en service dans les escadrilles de corps d'armée (171 exemplaires). Il plafonne à 130 km/h, ce qui est insuffisant pour échapper aux Fokker contre lesquels il ne peut tirer vers l'arrière en raison de la configuration propulsive du moteur. L'avion représenté ici, appartenant à la SAL V 210 de réglage d'artillerie, est équipé de tubes pour lancer des fusées Le Prieur.
(Jules Brunswick, coll. Albin Denis)





Il y a 141 Caudron G.3 monomoteurs en ligne, qui vont être rapidement relégués à l'entraînement où ils rendront de bons services, et 167 Caudron G.4 bimoteurs qui sont jugés sévèrement : « *Appareil d'un mauvais rendement puisqu'il emploie 180 HP pour faire une vitesse horizontale de 120 km à l'heure. Très mal armé à l'arrière. Sa vitesse ascensionnelle est sa principale qualité. Il est illusoire de l'employer comme avion de chasse, puisqu'il est moins rapide que tous les avions ennemis. Sa maniabilité en profondeur lui permet de faire le service de corps d'armée sur les lignes, il peut aussi, à la rigueur, faire du barrage. Il peut franchir les lignes, en mettant à profit ses qualités ascensionnelles qui lui permettent d'échapper aux avions de chasse ennemis. Avec des appareils de photographie à grande distance focale, on a pu faire à 5000 mètres d'altitude, en arrière des lignes, de très intéressantes photographies. Cet appareil aurait dû être remplacé depuis longtemps par un bimoteur fuselé. Appareil inférieur aux avions de guerre ennemis.* »

Dernier avion de corps d'armée, les Nieuport biplace, types 10 (à moteur 80 HP) et 12 (110 HP). Le premier est jugé « *insuffisant comme vitesse, dépassant difficilement 2500 mètres quand il est chargé* », tandis que le second a les « *mêmes défauts que le précédent, avec un moteur marchant très mal. Ces deux appareils sont inférieurs aux avions de reconnaissance ennemis.* »

Les quelques 199 avions de bombardement équipant les GB sont tout aussi inadaptés aux conditions actuelles du front. La plupart d'entre eux (159) sont des Voisin LAS, « *appareil insuffisant au point de vue vitesse horizontale et ascensionnelle. Impossible à défendre à l'arrière. Il est actuellement inadmissible de faire passer les lignes à cet appareil sans lui assurer une bonne escorte d'avions de chasse. Appareil très inférieur à tous les avions de guerre ennemis.* » Les 33 Breguet-Michelin également en service présentent

les mêmes défauts, auxquels s'ajoutent de graves problèmes de fiabilité... Quant aux 7 trimoteurs Caproni existants, leur sous-motorisation leur interdit toute efficacité opérationnelle.

Seul motif de satisfaction, l'aviation de chasse forte de 178 appareils. En février 1916 on compte encore 18 Morane Parasol obsolètes, ainsi que 5 Ponnier et 4 SPAD A.2 disséminés pour expérimentation dans les unités d'où ils seront vite retirés – le prototype du Caudron R.4 multiplace sera en revanche développé. On compte également 20 Voisin-Canon en escadrille. Le principal avion en ligne est le Nieuport 11, doté d'un moteur de 80 HP (90 exemplaires), qui supplante le Nieuport 10 monoplace dont 40 exemplaires sont encore en ligne en février 1916. Très vite va arriver, au mois d'avril 1916, le Nieuport 16 équipé d'un moteur de 110 HP plus puissant. Le second est jugé « *Bon appareil de chasse* », le premier « *répond encore à sa mission d'avion de chasse, mais sera bientôt insuffisant, étant donné les progrès réalisés par les avions ennemis.* » Les Nieuport de chasse dans leur ensemble sont « *supérieurs à presque tous les avions ennemis* ».

2.1.2-Cabale contre le sous-secrétaire d'état

Il peut être légitime de dire qu'il y a une crise de l'aviation, comme l'indiquent les journaux, car la plupart des appareils dits de corps d'armée (chargés des missions de réglage d'artillerie et de reconnaissance) ainsi que de bombardement sont dépassés en raison de leur moteur propulsif, situé à l'arrière du fuselage, qui les rend très vulnérables face à la chasse ennemie.

Pour remédier à cet état de fait, René Besnard, dès sa prise en fonction, est allé chercher les meilleures solutions techniques à l'étranger. Il a fait le choix du biplan biplace britannique Sopwith Strutter pour les tâches de corps d'armée et de bombardement, ainsi que celui du moteur Hispano-

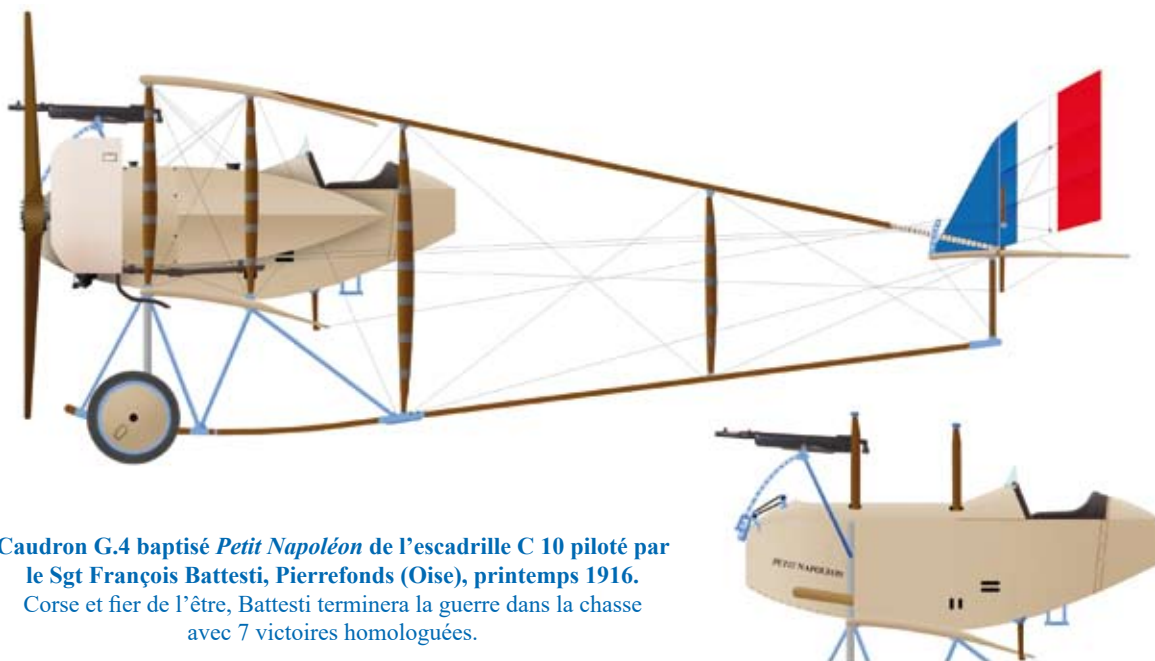
Un bimoteur Caudron G.4 de l'escadrille C 30, photographié en 1916 derrière le personnel navigant de l'escadrille dont on peut admirer la diversité des tenues. L'arme de l'aviation n'existant pas formellement, les hommes sont détachés de leur arme d'origine dont ils conservent l'uniforme.

(Jules Brunswick, coll. Albin Denis)



René Besnard, sous-secrétaire d'état à l'Aéronautique militaire de septembre 1915 à février 1916. Ses choix courageux pour l'aviation française lui vaudront d'être « dévissé » au terme d'une honteuse campagne politique financée par les constructeurs français mécontents.

(coll. Gallica)



Caudron G.4 baptisé *Petit Napoléon* de l'escadrille C 10 piloté par le Sgt François Battesti, Pierrefonds (Oise), printemps 1916.
Corse et fier de l'être, Battesti terminera la guerre dans la chasse avec 7 victoires homologuées.

Le Voisin LAS, ici photographié sous les couleurs de la section d'artillerie lourde V 210, est désormais largement dépassé en 1916 avec sa vitesse maximum de 100 km/h. Son remplacement dans les escadrilles de bombardement s'impose de toute urgence.

(Jules Brunswick, coll. Albin Denis)

Suiza chez un industriel espagnol. Les motoristes et constructeurs français évincés lui en font de vifs reproches. Mais ils ne seront pas les seuls à « vouloir sa peau »...

Les militaires n'acceptent pas vraiment la création de ce sous-secrétariat à l'aviation confié à un parlementaire. Le poste avait été créé à l'origine pour rogner les prérogatives du précédent ministre de la guerre, Alexandre Millerand, un partisan acharné de Joffre. Le nouveau ministre de la guerre, le général Gallieni, est par contre un farouche détracteur de Joffre ; il entend récupérer toutes les attributions de son ministère : Besnard le gêne.

D'autres parlementaires, par opposition politique au gouvernement Briand, vont compléter la

galerie des adversaires et finalement avoir raison du jeune sous-secrétaire d'état. Le sénateur Charles Humbert, propriétaire du quotidien *Le Journal* et assez prompt à accepter des subsides douteux pour financer sa publication, mène contre lui une indécente campagne de presse. Il est probablement poussé par des industriels français mécontents comme le suggèrent certains autres titres... Les arguments du sénateur Humbert sont complètement creux. Sous le prétexte de favoriser la bureaucratie, il lui reproche la création d'une commission de spécialistes pour le conseiller (*Le Journal* du 17 octobre 1915 : « *quelque chose comme une académie de l'Aéronautique, où des gens très distingués perdront leur temps en solennelles discussions* »). Il vitupère ensuite contre le programme de construction du secrétaire d'état, qui doit entrer en application au printemps 1916,



Chapitre 3 : la bataille de Verdun

3.1-L'attaque allemande en perspective



Le Kronprinz de Prusse Guillaume de Hohenzollern (1882-1951).
(DR)

[3] Son véritable chef dans les faits, le Kronprinz de Prusse s'avérant inconsistant.

Verdun vue par l'imagerie populaire française.
(affiche de Maurice Toussaint pour la Compagnie des chemins de fer de l'Est, 1919)

Au début de l'année 1916, la situation du général Joffre, le chef du Grand Quartier Général, est assez précaire et les critiques sont vives contre lui au parlement voire au gouvernement. Le nouveau ministre de la guerre, le général Gallieni, n'est pas disposé à lui faire le moindre cadeau et lui a imposé comme chef d'état-major le général de Castelnau, qu'il n'apprécie guère. L'affaire de l'Hartmannswillerkopf, un sommet des Vosges où ont eu lieu de sanglants combats sans grande importance stratégique en décembre 1915, lui vaut de vives critiques dont il sort en mettant sa démission dans la balance au conseil de défense du 14 janvier 1916. Les politiques, ne voulant pas risquer de crise du commandement, n'osent pas le déboulonner mais s'en prennent à son entourage : les colonels Gamelin et Buat, coupable d'avoir fait tuer des hommes pour rien, sont vertement tancés par Castelnau, et Gallieni oblige Joffre à envoyer ses adjoints au front pour qu'ils prennent conscience des réalités ! Au parlement, l'union sacrée se fissure quand 169 députés ne votent pas la question de confiance au gouvernement, menés par le « frondeur » Léon Accambray. Si le chef du gouvernement Aristide Briand a toujours une large majorité de 394 députés derrière lui, il sait que ses ennuis ne vont que commencer...

Le général Joffre lui promet la victoire avec l'organisation d'une prochaine offensive qu'il ambitionne de mener de concert avec tous les alliés de la France. Les Anglais acceptent, les Italiens se défilent, et les Russes lui demandent du temps pour récupérer de leur sévère raclée reçue en 1915. Il est alors décidé d'attaquer au mois de juin sur le front occidental, l'offensive étant prévue sur la Somme où le chef du GQG fait accumuler de nombreuses réserves en obus.

Les Allemands n'auront pas la politesse d'attendre cette date. Le chef de l'état-major des armées du *Kaiser*, le général von Falkenhayn, connaît lui aussi ses problèmes d'ordre politique. S'il conserve l'estime du Kaiser, nombre de personnes pointent son manque de résultats, et en particulier les généraux von Hindenburg et Ludendorff, les vainqueurs de Tannenberg, qui complotent ouvertement contre lui. Poussé à agir, Falkenhayn décide de lancer une attaque sur la ville de Verdun qui forme un saillant sur le front allemand.

On a longtemps écrit, y compris l'auteur de ces lignes, que l'objectif de Falkenhayn était de saigner à blanc l'armée française, en provoquant une bataille d'attrition : de par sa valeur symbolique, les Français seront contraints de défendre la ville coûte que coûte. Ce dernier l'a affirmé dans ses mémoires, se basant sur un memorandum qu'il aurait adressé au *Kaiser*... et qu'il est impossible de retrouver. Il semble plus probable qu'il ait tout simplement cherché à s'emparer de la ville par une attaque brusquée, en espérant contraindre l'ennemi à négocier après ce coup d'éclat. C'est en tout cas l'objectif que l'on présente aux soldats allemands avant la bataille, tout comme il s'agit du but assigné au général Schmidt von Knobelsdorf, le chef d'état-major de la 5^e armée allemande [3]. Avec huit divisions, moitié moins que ce qu'ont rassemblé les français pour l'attaque de Champagne, les Allemands ne se donnent même pas les moyens d'exploiter une éventuelle percée.

La ville de Verdun, que l'action du général Sarrail a permis de conserver en 1914, est un secteur plutôt calme du front que peu d'actions militaires sont venues troubler depuis la bataille de la Marne. Elle est à cette époque défendue par les troupes de la Région Fortifiée de Verdun (RFV) commandée par le général Herr, un spécialiste de l'artillerie qui dispose de quatre escadrilles d'observation, la C 11 (à la disposition du 2^e corps d'armée, à l'est de la ville), la C 18 (pour le 30^e CA, au Nord), les MF 63 et MF 72 fortes chacune de 10 appareils, et une escadrille de chasse de 10 avions, la N 67, renforcée courant février de la N 23, soit une dotation théorique de **60 appareils**.

Durant le mois de février 1916 battu par la pluie, les occasions de voler sont rares mais les vols des aviateurs de la RFV montrent qu'il se passe quelque chose d'inhabituel dans les lignes allemandes. Comme le souligne un rapport rédigé peu après l'attaque, « Depuis la fin de novembre 1915, le développement des voies ferrées était constaté par photographie dans la région comprise entre la Meuse et l'Etain, et l'amélioration des premières lignes était reconnue. Depuis le



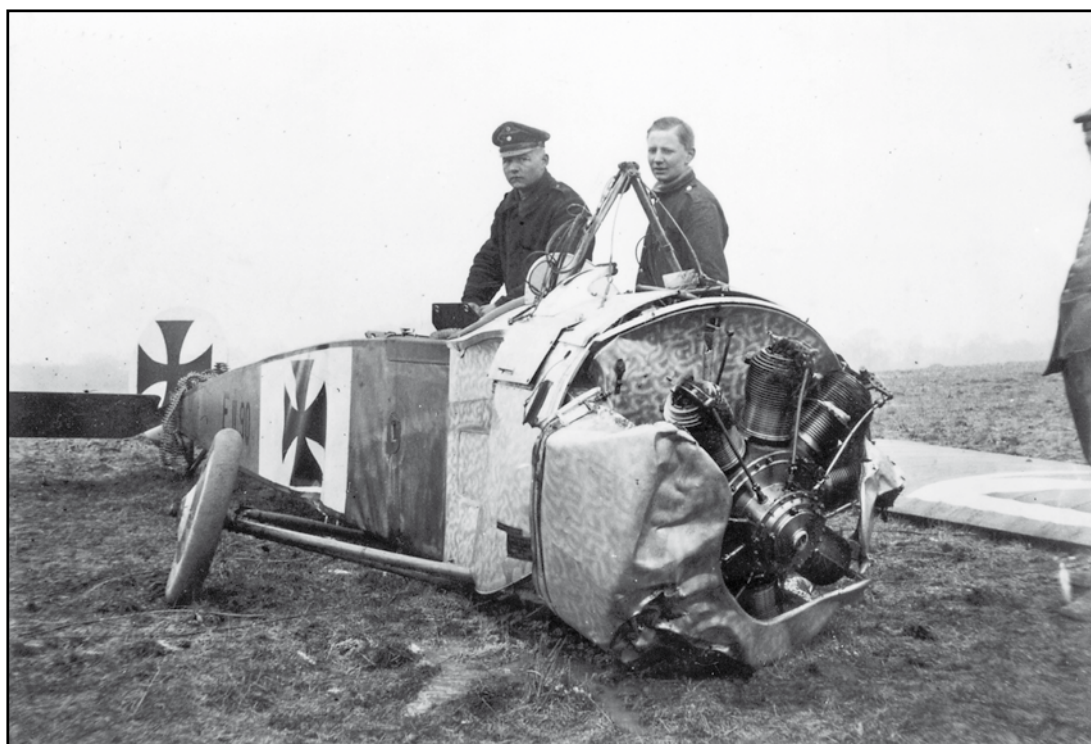
habituellement convoyés par deux avions de combat. Les Allemands n'acceptent pas le combat dans nos lignes. Ils sont obligés de remplir la majorité de leurs missions assez loin du front, dans des conditions désavantageuses. D'autre part, les avions de combat allemands n'attaquent nos appareils de réglage que par surprise, ou lorsque ceux-ci sont isolés. Nous pouvons donc remplir nos missions à peu près intégralement, même sans protection immédiate, à condition de rester groupés par deux, ou mieux trois appareils. Assurer l'accomplissement de nos missions, mettre les Allemands dans des conditions défavorables pour remplir les leurs, tels sont les résultats obtenus. »

Dans ce premier affrontement de masse entre chasseurs, les Nieuport 11 français, suivis des Nieuport 16 au mois d'avril, ont le dessus. Leur formule sesquiplane (biplan à plan inférieur réduit) leur donne une meilleure maniabilité que celle des Fokker et Pfalz monoplans. Ils ont également une vitesse maximale et une vitesse ascensionnelle supérieure qui leur permettent de dominer leur adversaire dans toutes les dimensions. Les

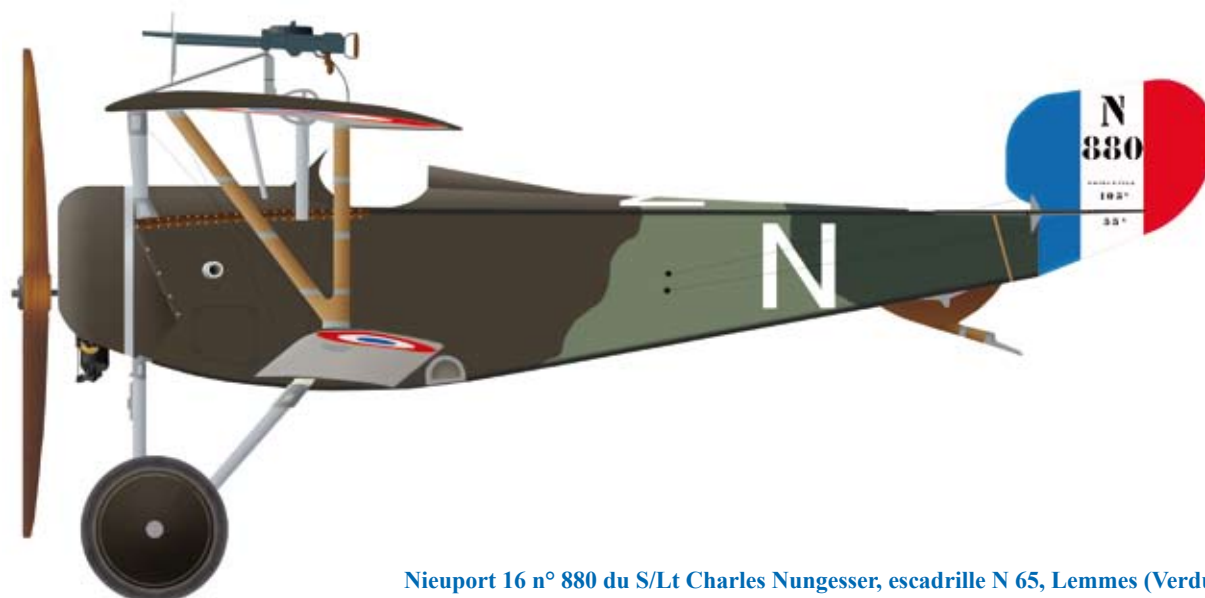
Allemands n'ont pour eux que la supériorité de leur armement, une mitrailleuse synchronisée tirant à travers l'hélice alimentée par une bande de plusieurs centaines de cartouches alors que les



Caudron G.4 de l'escadrille C 11 sur le terrain d'Ancemont-sur-Meuse le 28 avril 1916.
(photo Jean-Camille Duprat, domaine public)



Ce Fokker E.II 90/15, très endommagé suite à un atterrissage manqué, n'a probablement pas fini sa carrière : les Allemands entretiennent sur le front plusieurs ateliers de réparation qui seront capables de le remettre à neuf.
(J.A. Schweisthal, coll. AD 54)



Nieuport 16 n° 880 du S/Lt Charles Nungesser, escadrille N 65, Lemmes (Verdun), avril 1916.

L'Airco DH2 est un chasseur maniable qui permet au RFC de disposer d'un avion capable de lutter à armes égales avec le Fokker. Le n° 7925 du C Flight du No 29 Sqn a été victime de l'as allemand Erwin Böhme le 9 novembre 1916.

(coll. Greg Van Wyngarden)



Chapitre 4 : la bataille de la Somme



Douglas Haig devient commandant en chef des forces britanniques en France en décembre 1915. (DR)

4.1-La montée en puissance du Royal Flying Corps (janvier-juin 1916)

La bataille de la Somme est l'aboutissement du plan d'attaque interallié décidé par le général Joffre lors de la conférence de Chantilly, fin 1915. Son déroulement est quelque peu modifié par la bataille de Verdun, qui contraint Joffre à y affecter une grande partie des forces qu'il avait accumulé pour la bataille. Celle-ci, à l'origine prévue comme une attaque française supportée par l'armée britannique, va être en fait l'inverse : les Britanniques vont en supporter l'effort principal, au nord de la rivière Somme, tandis que les troupes

françaises de la 6^e armée dirigée par le général Fayolle (appartenant au groupe d'armée Nord du général Foch) vont agir en soutien en attaquant au sud de cette rivière.

L'armée britannique, entrée en guerre avec des effectifs très modestes, est largement montée en puissance en prévision de la bataille. Des 200 000 hommes de l'armée professionnelle de 1914, on arrive à 1,5 millions hommes répartis en quatre armées, au terme d'une importante campagne de recrutements volontaires menée en 1915 par le ministre de la guerre Lord Kitchener, puis le recours à la conscription obligatoire décidée par le gouvernement de Lord Asquith au mois de janvier 1916. Ces effectifs sont encore bien inférieurs aux 3,5 millions d'hommes sous les

Le FE2 est un lourd appareil biplace à moteur propulsif utilisé par le RFC pour la chasse. Le mitrailleur dispose de deux mitrailleuses Lewis pour tirer dans de nombreuses directions... mais il n'a pas de ceinture de sécurité !

(coll. Cross and Cockade via Colin Huston)



ils sont positifs si l'on considère que seulement six DH2 sont perdus au combat. Les meilleurs avions de chasse dont disposent les Britanniques restent les Nieuport 11 et 16 français, dont les quelques exemplaires en service obtiennent un peu moins d'une dizaine de victoires aériennes, contre deux avions perdus au combat.

Durant les six premiers mois de l'année 1916, les historiens britanniques estiment généralement que le RFC a obtenu la supériorité aérienne. C'est d'ailleurs ce que revendique ouvertement *Sir Hugh Trenchard* dans ses rapports : il utilise ses aviateurs de manière offensive pour porter le feu chez l'ennemi, faisant systématiquement intercepter tout Allemand aperçu en l'air et réalisant des bombardements des terrains : une sorte d'offensive aérienne à outrance. Mais pour quels résultats ? Il est indéniable que l'esprit offensif insufflé aux aviateurs britanniques se ressent sur le terrain. Avec leur nouveau chasseur DH2, ils peuvent disputer la maîtrise de l'air aux Fokker. Mais l'essentiel des appareils en service sont dépassés et dangereusement vulnérables : les pertes subies sont très élevées. L'analyse détaillée des pertes britanniques pour les six premiers mois de l'année 1916, patiemment recensées par *Trevor Henshaw* dans son livre *Sky their battlefield*, montre que le RFC perd exactement 107 appareils au combat du fait de la chasse et de la DCA (dont 38 BE2c et 29 FE2b), **causant la perte de 60 pilotes** (tués, disparus, prisonniers) alors que ceux-ci ne revendiquent qu'une quarantaine de victoires certaines. Les Allemands, sur ce secteur, revendiquent 41 victoires sur des appareils britanniques tout en **ne perdant que 20 pilotes** au combat.

Il est difficile de parler d'une victoire aérienne dans de telles conditions, où alors une victoire à la Pyrrhus, obtenue au prix de très lourdes pertes. La stratégie offensive de *Trenchard* est critiquée à la chambre des communes et le premier ministre *Asquith* s'en émeut auprès du *Field Marshall Haig* qui défend son subordonné, lequel prétend qu'il faut absolument, pour la bataille qui s'annonce, « *gagner la liberté de mouvement pour les appareils de reconnaissance à vue et photographiques,*

de bombardement et de réglage d'artillerie afin qu'ils réalisent leurs tâches pour le compte de l'armée de terre, tout en interdisant cette liberté de mouvement aux appareils ennemis ». *Haig* sait que ses appareils sont très inférieurs aux chasseurs ennemis. Il sait que les pertes seront lourdes. Mais envoyer à la mort plusieurs centaines d'aviateurs lui permettra probablement d'économiser celle de plusieurs milliers de soldats : une artillerie ennemie moins ravitaillée en obus et dont les tirs seront moins bien dirigée par son aviation, sera moins meurtrière pour les soldats britanniques.

C'est dans ces conditions que les aviateurs britanniques vont partir à l'assaut le 1^{er} juillet 1916, un sacrifice programmé dont peu reviendront.

4.2-« The big push » : l'assaut sur la Somme

4.2.1-Une attaque demandée par les Français aux Britanniques

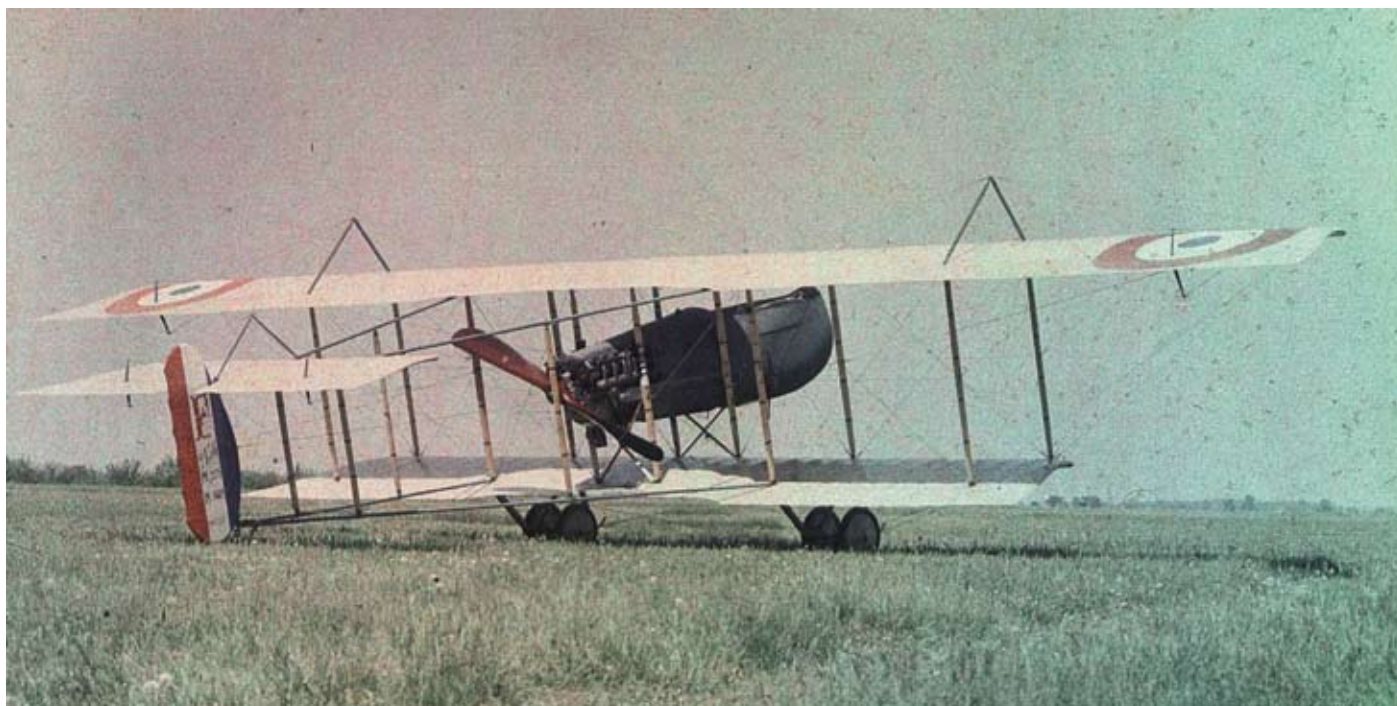
La date de la bataille est fixée par décision franco-britannique au 1^{er} juillet 1916. Les Britanniques ont le front d'attaque le plus large, situé au nord de la rivière Somme, où l'effort principal revient à leur 4^e armée du général *Sir Henri Rawlinson*. Les Français ont la responsabilité du secteur situé au sud de la Somme, sur lequel se trouve la 6^e armée française du général *Fayolle*, elle-même dépendante du groupement d'armée du Nord du général *Foch*.

Au GQG, *Joffre* est persuadé que cette offensive va finir par vaincre les troupes allemandes à l'usure, avec l'aide des offensives lancées sur les autres fronts. On n'espère cependant pas de percée fulgurante, comme le déclare à la conférence de *Saleux* le 31 mai 1916 le général *Foch* : « *Verdun sera dégagé et l'adversaire usé, mais rien de décisif n'est à espérer* ». Le général *Haig* est plutôt optimiste... Mais ses troupes sont très inexpérimentées. 26 divisions britanniques et 14 françaises s'apprêtent à partir à l'assaut sur un secteur défendu par 8 divisions allemandes.



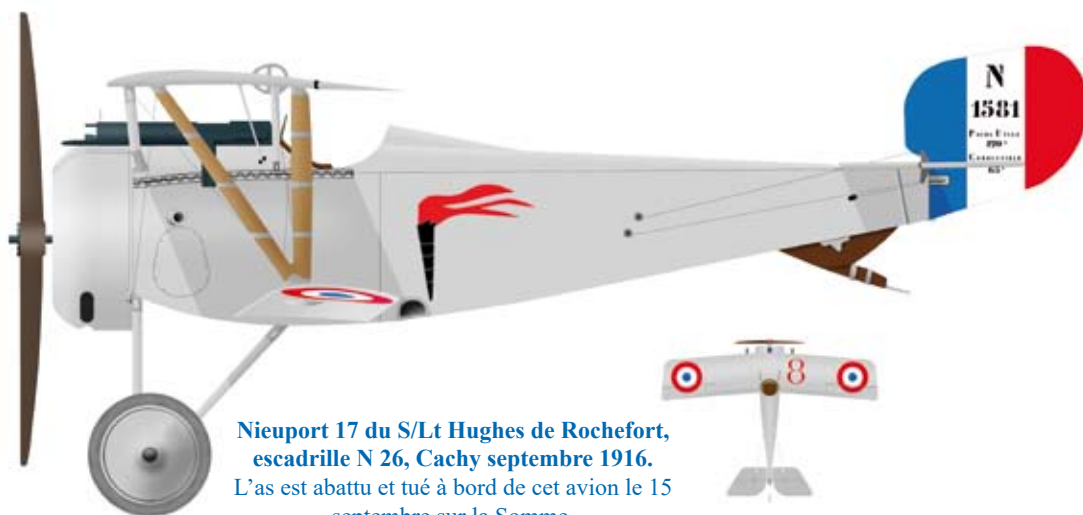
La chasse française est rassemblée dans un groupement de combat à Cachy, dont le commandement est confié au Cne *Brocard*, chef de l'escadrille N 3. (coll. Géraud Guillerez)

Rare autochrome d'un *Farman F 40*. (DR, coll. Alan Toelle)





SPAD 7 n° 115 du S/Lt Georges Guynemer, escadrille N 3, Cachy septembre 1916.
Guynemer remporte la première victoire homologuée d'un monoplace SPAD à bord de cet avion le 4 septembre 1916.



Nieuport 17 du S/Lt Hughes de Rochefort, escadrille N 26, Cachy septembre 1916.
L'as est abattu et tué à bord de cet avion le 15 septembre sur la Somme.



SPAD 7 n° 117 de l'Adj André Chainat, escadrille N 3, Cachy septembre 1916.
C'est sur cet appareil qu'il est blessé au combat le 7 septembre 1916, après avoir probablement abattu un avion ennemi.



Nieuport 17 n° 1720 de l'Adj René Dorme, escadrille N 3, Cachy septembre – décembre 1916.