



Photographiés le 15 mai 1918 sur le terrain de Toussus-le-Noble, près de Versailles, deux Breguet 14 A2 entourent un bimoteur d'escorte Letord 4, un type d'appareil qui sera progressivement retiré des unités de première ligne au cours de l'année.

(Léon Gimpel)

## Des offensives allemandes à la victoire finale alliée

Par David Méchin, avec la participation de Christophe Cony

### INTRODUCTION

Sur les terres labourées par les obus allant des Flandres à la frontière suisse, alors que poussent les premiers coquelicots, les soldats français et britanniques savent, ainsi dans les états-majors et dans l'opinion, que l'arrivée du printemps va annoncer une vigoureuse offensive de l'armée allemande. Celle-ci a en effet retrouvé une supériorité numérique depuis l'armistice signé avec la Russie le 15 décembre 1917, ce qui lui a permis pendant l'hiver d'effectuer le transfert massif de troupes sur le front occidental. Les Franco-Britanniques s'apprêtent à tenir le choc avec d'autant plus d'espoir qu'ils savent qu'arrivent par pleins navires des troupes et du matériel venant des États-Unis d'Amérique et qui permettront d'emporter la victoire.

L'Allemagne, déjà en infériorité numérique concernant son aviation, va être encore plus distancée dans la guerre industrielle avec l'entrée en scène de l'Amérique qui apporte une aide quantitative non négligeable, même si la France reste la nation la plus avancée pour la production et surtout la conception des appareils et des moteurs (**Chapitre 1**).

Il y a peu d'espoir pour l'Allemagne de tenter d'empêcher ou de ralentir significativement l'arrivée de ces renforts : la guerre aéronavale est déjà perdue par les *U-Boot*, notamment en raison du développement de l'arme aéronavale qui contribue à la surveillance des mers (**Chapitre 2**). Tenter de frapper les industries de l'ennemi par des bombardements aériens, compte-tenu des moyens techniques de l'époque, n'est pas plus efficace mais l'Allemagne va s'y employer dans l'espoir de démoraliser les populations civiles (**Chapitre 3**), causant plusieurs centaines de victimes mais sans parvenir à faire fléchir l'opinion dans la poursuite de la guerre.

Quand l'offensive tant attendue est lancée contre l'armée britannique dans la Somme le 21 mars 1918, d'importants succès sont obtenus tant au sol que dans les airs où la nouvelle Royal Air Force est toujours en état d'infériorité technique. Mais la France va colmater la brèche grâce à l'emploi de ses réserves et, en l'air, par l'emploi d'une gigantesque armada organisée, la Division Aérienne que dirige directement le général Duval, chef de l'aviation française, et qui va avoir une influence directe sur le champ de bataille. Toutes les offensives allemandes vont être contenues et l'aviation va avoir un rôle direct dans le blocage de la dernière d'entre elle autour au Reims au mois de juillet 1918 (**Chapitre 4**). Après cette date vient pour les Allemands le temps du reflux ; les contre-offensives alliées auxquelles participe de manière active l'aviation américaine vont reprendre tout le terrain perdu et au-delà, tandis que s'effondre l'aviation allemande qui ploie sous le nombre mais continue d'infliger d'énormes pertes à l'aviation britannique qui subit un « Septembre Noir » (**Chapitre 5**).

La fin de la guerre est précipitée par l'effondrement des fronts secondaires, qui tombent comme un château de cartes. Une importante victoire est remportée sur le front d'Orient par le général Franchet d'Esperey, entraînant la capitulation de la Bulgarie le 15 septembre 1918 (**Chapitre 6**), suivie quelques jours plus tard par la capitulation turque (**Chapitre 7**) et par la mise hors de combat de l'Autriche-Hongrie par la victoire de Vittorio-Veneto le 31 octobre 1918 au cours de laquelle l'aviation italienne écrase l'ennemi (**Chapitre 8**). Seule face à des forces militaires considérables et sans cesse renforcées, l'Allemagne n'a d'autre choix que de demander l'armistice, mettant ainsi un terme à quatre années d'un conflit sanglant qui a permis à l'aviation d'effectuer de considérables progrès techniques.



Le général Charles Duval en 1918.

(coll. Christophe Cony)

# Chapitre 1.

## Guerre industrielle : à quatre contre un contre l'Allemagne

### 1.1-L'AÉRONAUTIQUE FRANÇAISE, AU SOMMET DE LA QUALITÉ AÉRONAUTIQUE

L'année 1918 confirme l'aviation française à la première place mondiale, et ce dans plusieurs domaines.

Du point de vue organisationnel, la dernière année de la guerre va connaître une totale stabilité politique dans l'ensemble des postes décisionnels concernant l'aviation. Le pouvoir suprême est assuré par le vice-président du Conseil (l'équivalent du premier ministre) Georges Clémenceau qui, à 76 ans, a accédé à ce poste le 17 novembre 1917. Vieux « crocodile » de la politique française issu du parti radical (centre-droit), le « Père la Victoire » a réussi à marginaliser son opposition à la chambre, réprimant les défaitistes, ce qui va lui permettre de gouverner jusqu'en 1920 en disposant d'une majorité stable. Dans son gouvernement, le député radical Jacques-Louis Dumesnil (36 ans) occupe le poste de sous-secrétaire d'état à l'Aéronautique militaire et maritime depuis le 12 septembre 1917, chargé de régenter l'organisation de la production. Dans la sphère militaire, le colonel puis général Maurice Duval, en tant que chef de l'Aéronautique militaire au sein du Grand Quartier Général (GQG), est théoriquement chargé du seul emploi opérationnel des forces aériennes. En pratique, son rôle dépasse largement ce cadre. Disposant de la pleine confiance du général Philippe Pétain, chef du GQG, il dispose ainsi d'un puissant relais dans la sphère politique pour poser ses exigences en matière de production. Pétain a ainsi mis tout son poids dans une lettre datée du 28 novembre 1917, que lui a préparée Duval, en exigeant que la production soit concentrée sur un certain nombre de modèles jugés les plus performants, pour rééquiper l'aviation française. Il va être largement écouté si bien qu'au début de l'année 1918, l'aviation française a fait un bond qualitatif indéniable.

Du point de vue quantitatif, la production durant l'année 1918 atteint des sommets avec **24 652 exemplaires** sortis des usines, un chiffre supérieur de 45 % à la production allemande, obtenu

grâce à la poursuite des efforts de rationalisation et l'organisation centralisée d'un réseau sans cesse élargi de sous-traitants pour la production

Les différentes évolutions du front français en 1918.



Le vice-président du conseil Georges Clémenceau, de profil avec sa moustache blanche, inspecte un Salmson 2 A2 de l'escadrille Sal 59. Derrière lui, de profil, le général Duval, chef de l'aviation auprès du GQG. (DR)



Le Spad 7, moins puissant mais plus léger et maniable que le Spad 13, reste en production et est même préféré par certains pilotes, comme ici le Lt Paul Tarascon qui obtient sa 12<sup>e</sup> et dernière victoire confirmée le 18 juillet 1918 à l'escadrille Spa 62. (coll. Albin Denis)

## Chapitre 2. La guerre aéronavale est déjà gagnée

**Des navires américains débarquant des troupes et du matériel dans le port de Brest en 1918. Aucun de ces transports de troupes ne sera coulé par les *U-Boot* en 1918.**

(coll. Mauro Antonellini)



La question cruciale de l'année 1918 va être le transfert en Europe des soldats et des matériels américains, tant pour les alliés qui cherchent à l'accélérer que pour les Allemands qui ont intérêt à le ralentir afin de profiter de leur supériorité numérique qui n'est que temporaire. C'est sur les mers que se joue la première bataille : elle est déjà largement perdue pour les Allemands en 1918.

En effet, la Mer du Nord, la Manche, la façade atlantique et la Méditerranée sont sillonnées par les hydravions et les dirigeables des forces aéronavales françaises, britanniques et italiennes. Cette présence aérienne est encore renforcée en 1918 avec l'arrivée des forces aéronavales américaines. La tâche des *U-Boot* allemands et autrichiens est fortement compliquée car elle s'effectue sous une constante surveillance venue du ciel. Ces appareils sont surtout utiles pour donner l'alerte et dépêcher sur place des navires de patrouille qui ont tôt fait de larguer des charges de profondeur sur l'intrus. En

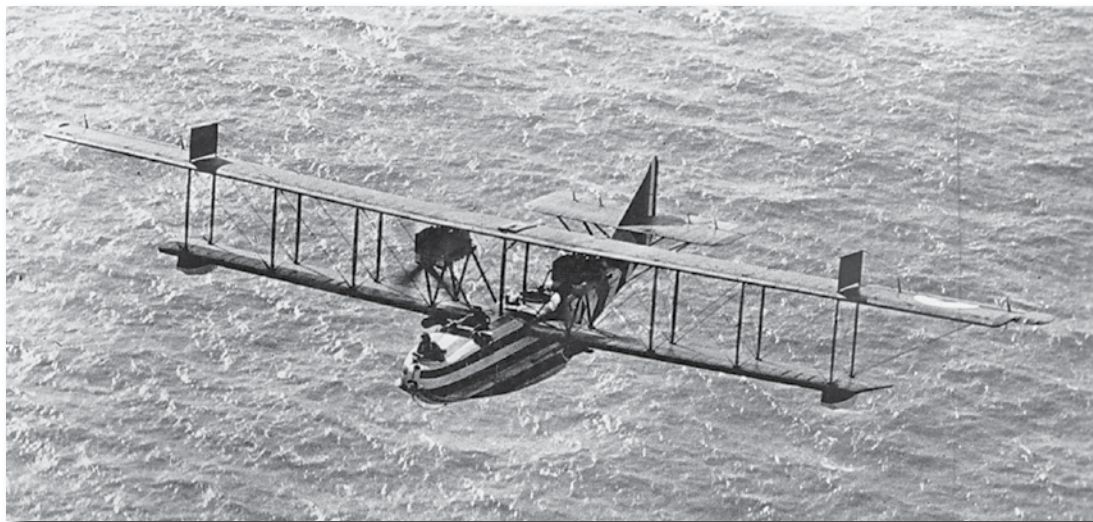
conséquence, le tonnage allié coulé par les *U-Boot* durant l'année 1918, sans être insignifiant (2,7 millions de tonnes), est très inférieur à celui de l'année 1917 (6,2 millions de tonnes) ; cela ne peut suffire à bloquer la navigation ennemie, pour beaucoup organisée en convois navals. Le ravitaillement des îles britanniques ne sera pas perturbé de manière déterminante ; pire encore pour l'Allemagne, aucun transporteur de troupes venu d'Amérique ne pourra être coulé. Quelques 2 084 000 soldats américains vont ainsi être débarqués en toute quiétude durant l'année 1918 dans les ports de Liverpool, Brest et Saint-Nazaire (pour ne citer que les principaux), sans subir d'autre perte que 71 hommes décédés de maladie durant la traversée...

74 *U-Boot* seront en revanche perdus en opérations durant l'année 1918, la moitié de leur effectif : outre les 16 disparus sans cause connue et 1 par accident, 33 vont être coulés par des navires, 20 par des mines et seulement 4 sous les bombes

**La base de Great Yarmouth en 1918. On distingue au premier plan un DH4 du RNAS portant un camouflage fait de taches, tandis que derrière lui se trouvent deux hydravions Sopwith Baby. Les DH4 accompagnent les hydravions en patrouille anti-Zeppelin et se portent à l'attaque des dirigeables ; l'hydravion est destiné à leur porter secours en cas de panne mécanique sur la mer.**

(coll. Colin Owers)





Un Felixstowe F2A portant une décoration bigarrée en vol. L'équipage d'un de ces hydravions revendique un Zeppelin lors d'une patrouille sur Heligoland le 10 mai 1918 ; on le crédite du L62 (LZ 107, détruit par sabotage) alors qu'il a en fait attaqué le L 56 (LZ 103) qui lui a échappé sans dommage... (coll. Colin Owers)

d'avions ou de dirigeables, dont 2 en collaboration avec des navires. La part du lion revient aux forces britanniques qui surveillent le champ de bataille principal ; elles sont responsables de la perte de 51 sous-marins allemands, contre 3 pour la France, 1 pour l'Italie et 2 pour les États-Unis, le sort des 17 restants n'étant pas identifiable.

## 2.1-LA ROYAL AIR FORCE PREND LE RELAIS DU RNAS

Le changement majeur de l'année 1918 pour les forces aéronavales britanniques est d'ordre administratif : avec la création de la Royal Air Force, les 19 *Squadrons* de l'ex-Royal Navy Air Service combattant sur le front vont recevoir une nouvelle numérotation allant de 201 à 219. Il va en être de même pour les unités de patrouille côtière ; une cinquantaine de *Squadrons* de la RAF vont apparaître au mois d'août 1918 par transformation des anciennes *Naval Air Station* existantes, recevant un numéro allant de 220 à 273 (le n° 262 ne sera pas attribué et le n° 265, destiné à une unité basée à Gibraltar, ne verra pas le jour). La plupart sont basées autour des côtes britanniques, à l'exception des *Squadrons* No 243 (Cherbourg), 224 à 227 et 263 (sud de l'Italie), 220 à 223, 264 et 266 (Grèce), 267 et 268 (Malte) ainsi que 269 et 270 (Égypte).

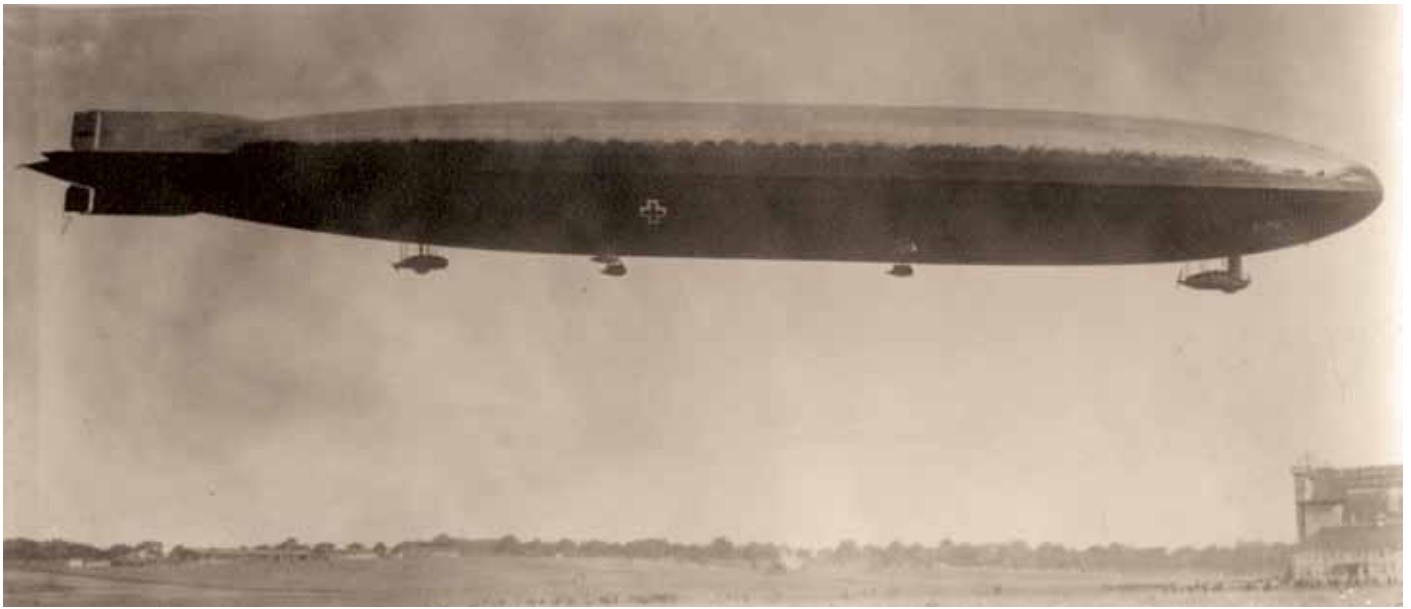
Le matériel de ces unités ne connaît que peu de changements par rapport à l'année précédente. On trouve en première ligne les gros hydravions à

coque bimoteurs américains Curtiss H.12 et H.16 et leur dérivé britannique Felixstowe F2A, puis pour les unités moins exposées, des hydravions à flotteurs tels que le Wight, le Short 184, le Fairey Campania et le Sopwith Baby. Nombre d'unités sont équipées d'appareils terrestres, en premier lieu l'ancien monomoteur-école DH6 reconverti en patrouilleur maritime, mais les unités proches de la ligne de front disposent de bombardiers terrestres DH4 et DH9, voire de matériels plus anciens comme le Sopwith 1 ½ Stutter ou même l'antique BE2c que l'on trouve encore en Égypte – avec une mention spéciale pour le No 227 *Squadron* basé à Pizzone, en Italie, qui va s'essayer sans succès à mettre en service les immenses Caproni Ca.4 triplans. On trouve en outre quelques avions de chasse Sopwith Camel dans l'effectif des unités les plus proches du front.

Un nouvel appareil va entrer en service en 1918 et se distinguer tant par son aspect original que ses résultats opérationnels : le Blackburn RT1 Kangaroo. Conçu en 1916 spécifiquement pour la lutte anti-sous-marine, c'est un biplan bimoteur au fuselage particulièrement fin et allongé, propulsé par deux puissants moteurs Rolls-Royce Falcon III et doté d'une grande autonomie de huit heures de vol. Son fuselage si long est la cause du défaut majeur de l'appareil : construit en bois et en toile, l'arrière de celui-ci a tendance à se tordre en cas de manœuvre brusque, avec les conséquences que l'on imagine ! En raison de ce défaut, la production sera limitée à une vingtaine d'exemplaires, dont



Le Blackburn Kangaroo, avion terrestre de patrouille maritime produit à quelques exemplaires, connaît son heure de gloire en contribuant à couler l'UC-70 le 28 août 1918. À l'arrière plan du B9976, un petit DH6. (coll. Colin Owers)



À sa sortie, en juillet 1918, le Zeppelin L 70 (LZ 112) est le plus moderne des dirigeables de la flotte impériale allemande.

(Aeronauticum)

## Chapitre 3. Bombardement stratégique ou tactique ?

Pour chacune des nations belligérantes, la question se pose d'organiser ses forces aériennes de manière stratégique, en allant bombarder les arrières de l'ennemi pour tenter d'éroder son potentiel industriel ou saper le moral de sa population. Des parlementaires français plaident en ce sens et les Britanniques s'engagent dans cette voie avec l'*Independent Air Force* ; l'Allemagne quant à elle a déjà fait ce choix depuis longtemps avec ses bombardements sur l'Angleterre. Cependant, les furieux combats du printemps et de l'été 1918 sur le front français, durant lesquels se joue le sort de la guerre, vont limiter chez tous les belligérants les bombardements stratégiques ou supprimer toute velléité d'en organiser, au profit de l'emploi tactique des bombardiers en soutien du champ de bataille.

### 3.1- LES BOMBARDEMENTS STRATÉGIQUES ALLEMANDS

Pour l'Allemagne, le choix du bombardement stratégique est effectivement ancien puisqu'il a commencé dès l'année 1915 avec des attaques sur l'Angleterre. L'état-major allemand a pour ce faire trois armes à sa disposition, qu'il engage invariablement pour des bombardements nocturnes :

-En premier lieu, sa flotte de dirigeables, bien que réduite suite aux lourdes pertes subies en 1917 (en

particulier lors du raid du 19 au 20 octobre 1917, au cours duquel quatre d'entre eux ont été détruits dans les lignes françaises). L'arme des Zeppelin n'a plus le vent en poupe en 1918 mais son chef Peter Strasser croit encore à ses possibilités.

-Ensuite, ses bimoteurs de bombardement couramment dénommés « Gothas » par les publics français et britannique, alors que trois types d'appareils (dits de classe G) sont en service : Gotha, AEG et surtout Friedrichshafen. Ils représentent environ 200 appareils en dotation tout au long de l'année 1918, répartis en huit escadres de bombardement

L'AEG G.IV 1131/16, de la Bosta 24 du Bogohl 7, a été capturé à Monchy-Humières (Oise) dans la nuit du 23 au 24 avril 1918, au retour d'une mission sur Amiens. Les bombardiers bimoteurs sont l'arme la plus efficace du bombardement allemand en 1918.

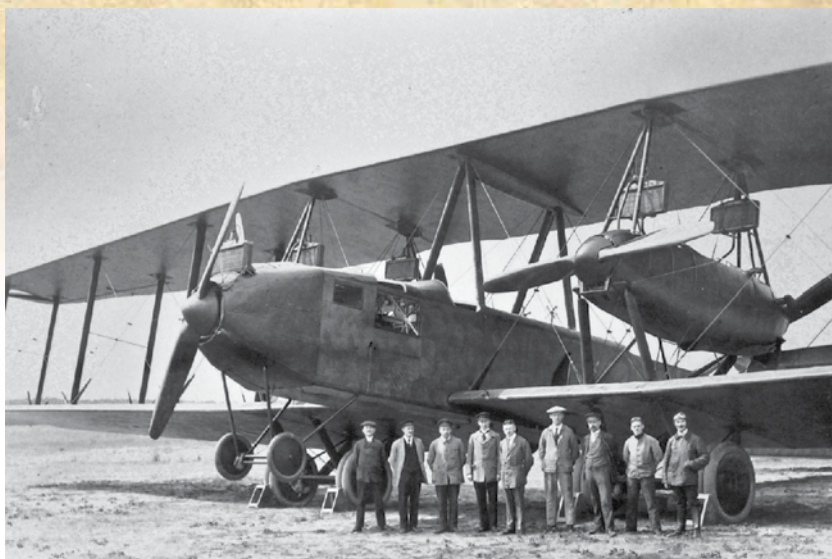
(coll. Christophe Cony)



(*Bombengeschwader der Obersten Heeresleitung*, en abrégé *Bogohl*) fortes de trois escadrilles chacune (*Bomberstaffel*, en abrégé *Bosta*). Avec ses modèles G.IV et G.V, le constructeur Gotha est en quelque sorte le pendant des Albatros D.III et D.V pour la chasse ; mais si le Gotha G.IV était le meilleur des bombardiers allemands à son apparition au printemps 1917, son successeur le G.V n'a pas su évoluer au rythme de ses concurrents et sa structure fragile le fait peu à peu disparaître du front ; il n'y en a plus que 33 en service fin août 1918, qui sont affectés au *Bogohl 3* (le seul à posséder six *Bosta*) spécifiquement chargé des raids à longue distance sur l'Angleterre depuis ses bases belges situées près de Gand. Plus petit mais nettement plus solide, l'AEG G.IV compte 51 exemplaires au front au même moment. Le meilleur modèle est le Friedrichshafen G.III et sa variante améliorée le G.IIIa, dont 119 exemplaires sont en ligne à cette époque.

-Enfin, les « avions géants » (*Riesenflugzeugen*), fabriqués par la société Zeppelin à Staaken, près de Berlin. Mesurant 35 mètres de long et 42 mètres d'envergure, ce sont les plus gros avions militaires construits en 1918, leurs dimensions étant comparables à celles d'un Airbus A320 moderne. Ils sont produits en petite série et trois modèles différents connaissent une utilisation opérationnelle. Le R.IV possède six moteurs qui actionnent trois hélices, le R.V a cinq moteurs pour trois hélices et le R.VI a quatre moteurs pour quatre hélices – tous sont propulsés par des Mercedes de 260 HP ou des Maybach de 245 HP. Opérant auparavant sur le front russe où l'opposition aérienne était très faible, la première escadrille de ces appareils, la Rfa 501 du *Hauptmann* Richard von Bentivegni, a été mutée en Belgique en août 1917 et a réalisé ses premières sorties sur l'Angleterre durant l'automne, à partir des terrains de St Denis-Westrem et Melle-Gontrode qu'elle partage avec des Gotha. En mars 1918, elle s'installe sur l'aérodrome de Scheldewindeke construit spécialement pour les avions géants. Cette escadrille qui ne dispose au maximum que de six appareils opérationnels est rejointe en février 1918 par la Rfa 500 du *Hauptmann* Erich Schilling qui s'installe à Custinne (au sud-est de Dinant, en Belgique) ; opérationnelle en avril 1918, elle se spécialise sur des objectifs en France, dont la ville de Paris. Capables d'emporter entre 1000 et 1650 kg de bombes sur 1000 km, avec un équipage de 9 hommes, les « avions géants » ont cependant un plafond et une vitesse beaucoup trop limités pour avoir une quelconque influence sur les opérations, surtout vu le faible nombre d'exemplaires en service. Détail intéressant, ils utilisent le même système de guidage par TSF que les Zeppelin, permettant ainsi aux services d'écoute français d'en suivre la progression et de prévenir leurs raids.

Quel que soit l'appareil employé, la précision des bombardements est toujours très faible et l'impact sur l'industrie ennemie peu significative. Mais le haut commandement allemand, qui espère paniquer les civils, sait en outre que les alliés mobilisent d'importants moyens militaires pour contrer ces raids, qui sont autant de forces en moins pour le front. Les raids sur les arrières de l'ennemi sont donc maintenus sur l'Angleterre mais la France va concentrer sur son sol la majorité des attaques des escadrilles allemandes durant l'année 1918, tout particulièrement sur sa capitale.



### 3.1.1-PARIS SOUS LES BOMBES ET OBUS

#### 3.1.1.1-Veillée d'armes au CRP

Encore sous le choc du bombardement de terreur de la ville de Karlsruhe, effectué en représailles par l'aviation française le 22 juin 1916 et qui fit près de 120 tués dont beaucoup d'enfants, les Allemands ne se sont pas risqués à bombarder Paris en 1917, à l'exception d'une attaque le 27 juillet qui n'a touché que des objectifs militaires sur la banlieue (terrain d'aviation du Bourget et gare à charbon de la Chapelle-Saint-Denis). Les pilotes des dix escadrilles du Camp retranché de Paris, portant des numéros allant de 461 à 470, n'ont pas croisé en dehors de ce raid un seul appareil ennemi dans le ciel de la capitale, au point qu'ils sont régulièrement traités de « planqués » par les permissionnaires venus du front... Constatant l'inaction de cette force militaire, le GQG a parfois employé des escadrilles en renfort sur le front, comme cela a été le cas des N 350 et N 351 (devenues N 462 et N 463) intégrées dans un groupe de combat provisoire au moment de la bataille du Chemin des Dames, en avril et mai 1917.

Découvrant cette situation lors de sa prise de fonction en septembre 1917, le sous-secrétaire d'état

**Le bombardier géant Zeppelin-Staaken R.XIVa 84/18.**

**Les diverses versions de ces appareils, qui impressionnent les alliés par leur gigantisme, n'ont en fait qu'une efficacité militaire toute théorique.**

**Le ciel de la capitale se remplit jour et nuit de ballons captifs pour gêner le passage des bombardiers allemands. Le ballon représenté ici va être installé près de l'île Seguin, le 14 mars 1918.**

(Léon Gimpe)



La Spa 77, dont les Spad 13 sont photographiés ici le 11 mars 1918 sur le terrain de Fère-en-Tardennois, est une des quatre escadrilles du GC 17 qui fait partie du groupement Féquant. Avec 37 victoires homologuées en 1918, elle est une des meilleures escadrilles de chasse de la Division aérienne. (Auguste Goulden)



Pionnier de l'aviation militaire (il a été breveté pilote en mars 1911), le Cdt Victor Ménard dirige en 1918 le groupement qui porte son nom, une des composantes de la Division aérienne. (coll. Christophe Cony)



Philippe Féquant, lui aussi l'un des premiers aviateurs militaires, a commandé en 1916 l'escadrille N 65 (5 v. dont 1 seule homologuée). En 1918 il dirige le groupement qui porte son nom, seconde composante la Division aérienne. (coll. Christophe Cony)

## Chapitre 4. Les offensives allemandes sont contenues

L'arrivée du printemps est attendue avec fébrilité au GQG du général Pétain, où l'on se prépare à tenir le choc face à l'offensive que vont selon toute vraisemblance organiser les Allemands. Pétain fait tout son possible pour « dégager » un maximum de troupes. Il demande au général Pershing, commandant des troupes américaines, que celles-ci soient engagées dans des secteurs calmes pour « tenir » le front, mais essuie un refus de l'intéressé qui exige que ses troupes, dont nombre sont à l'instruction, ne soient engagées que sous commandement américain. Se tournant vers les Anglais et avec l'appui du gouvernement, il rappelle à ceux-ci que leur front est bien plus court que celui tenu par les troupes françaises et exige un rééquilibrage. Le général Haig s'exécute de mauvaise grâce, sur ordre de son gouvernement : la 5<sup>e</sup> armée britannique prend la place de la 3<sup>e</sup> armée française, envoyée en réserve, sur le secteur du front allant des villes de Noyon à la Fère.

### 4.1-DE PIED FERME : LA DIVISION AÉRIENNE EN FORMATION

Le Groupe d'armée de réserve (GAR) du général Fayolle, envoyé en cantonnement à l'arrière des lignes, se constitue avec les troupes de la 3<sup>e</sup> armée et attend de pied ferme l'attaque allemande dont les stratèges du GQG pensent qu'elle aura lieu en Champagne. Dans l'Aéronautique militaire, de semblables manœuvres ont lieu sous l'impulsion du colonel Duval. Il va réorganiser ses escadrilles afin de forger l'outil déterminant pour les combats à venir en créant la Division aérienne. L'idée de Duval est d'être en mesure de concentrer sur une zone du front d'importants moyens de chasse pour s'assurer de la supériorité aérienne, afin de permettre aux unités de bombardement de soutenir les troupes en attaquant les positions ennemies et leurs lignes de ravitaillement tout en permettant aux escadrilles locales de réglage d'artillerie de faire leur travail dans de bonnes conditions de sécurité.

Et il va y mettre les moyens, en affectant près de la moitié des appareils en service à une « aviation réservée », sous les ordres directs du GQG et non sous ceux des armées en campagne. L'ordre de bataille de cette aviation réservée va évoluer durant l'année au gré de l'expérience de la bataille, étant dénommée Groupement d'aviation réservé (GAR) au début de l'année 1918, pour devenir ensuite officiellement la Division aérienne sous les ordres directs de Duval, devenu entretemps général.

Le GAR va d'abord voir le jour sous la forme de deux groupements qui portent le nom de leurs chefs respectifs, les commandants Ménard et Féquant. Chaque groupement est fort de trois groupes de combat (GC), comprenant chacun quatre escadrilles de chasse de 15 appareils, soit au total 360 chasseurs Spad 7 et 13 prêts à fondre sur l'ennemi sur tout point du front où les enverra Duval. Ces six groupes de combat représentent plus de la moitié des moyens la chasse française qui compte au total onze groupes de combat au 1<sup>er</sup> mars 1918. En plus de ces six groupes de combat, les groupements Ménard et Féquant disposent de trois groupes de bombardement (GB) pour le premier et deux pour le second, chaque GB comprenant trois escadrilles de 15 Breguet 14 B2 – soit au total 225 appareils, la totalité de l'effectif du bombardement de jour de l'aviation française. Une escadrille de Caudron R.11, la C 46, est également rattachée au groupement Ménard pour l'escorte des bombardiers et des missions de reconnaissance.

La Division aérienne est officiellement créée le 15 mai 1918 en regroupant les groupements Ménard et Féquant ainsi que deux nouveaux groupements chargés du bombardement nocturne. D'une part, le groupement Chabert équipé de Voisin-Renault et fort de trois groupes de bombardement plus une escadrille, soit 150 appareils. D'autre part, le groupement Villomé, rassemblant les escadrilles qui volent sur bombardier Caproni : les CEP 115 et 130 à 10 appareils du GB 2, ainsi que trois escadrilles italiennes à 4 appareils rassemblées dans le GB 18 – un total théorique de 32 appareils.



**Spad 7 « 8 » du Sgt Pierre Cardon de la Spa 81 (GC 15, groupement Ménard).**  
Cet as aux 5 victoires préfère le Spad 7 au Spad 13 pour sa fiabilité et sa maniabilité, malgré son armement plus léger.

D'autres changements mineurs, que nous développerons ultérieurement, vont ensuite intervenir dans la composition de la Division aérienne qui est directement commandée par le général Duval. Au début de l'année 1918, les groupements Ménard et Féquant stationnent à l'arrière des lignes, en Champagne où le GQG attend l'attaque allemande. Les six groupes de combat composés de chasseurs apprennent à travailler ensemble et le temps des as solitaires est bien révolu : dans une note en date du 21 mars 1918, le commandant Ménard

éprouve une colère contre les pilotes de chasse qui vont patrouiller sur les lignes individuellement pour ramener des victoires. Il promet des sanctions exemplaires aux pilotes qui se laisseraient aller à de tels actes d'indiscipline, car désormais il attend de ses chasseurs des vols en formation pour affronter en masse l'aviation ennemie. Ceux-ci devront très vite s'adapter aux ordres, car le jour-même une tempête de feu et d'acier s'abat sur la 5<sup>e</sup> armée britannique en Picardie...

## DIVISION AERIENNE

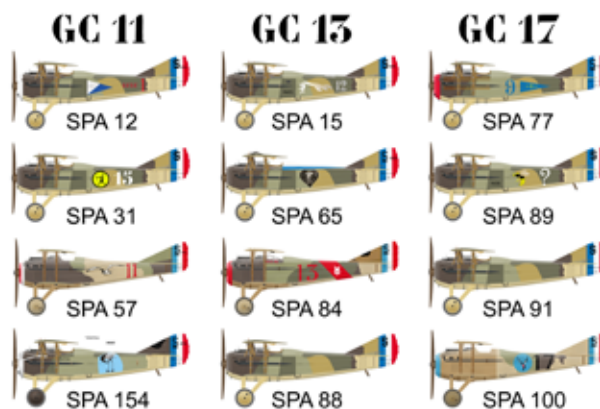
### GROUPEMENT MENARD

#### 1<sup>ere</sup> Escadre de Chasse

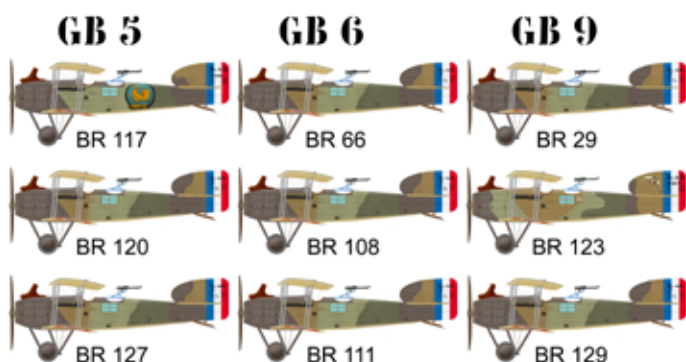


### GROUPEMENT FEQUANT

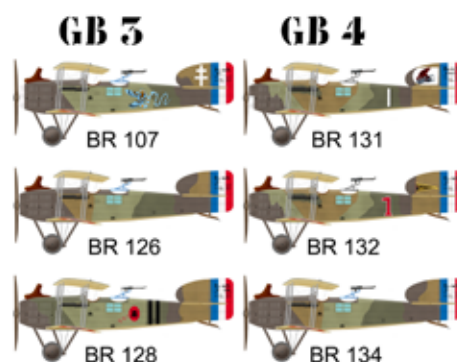
#### 2<sup>e</sup> Escadre de Chasse



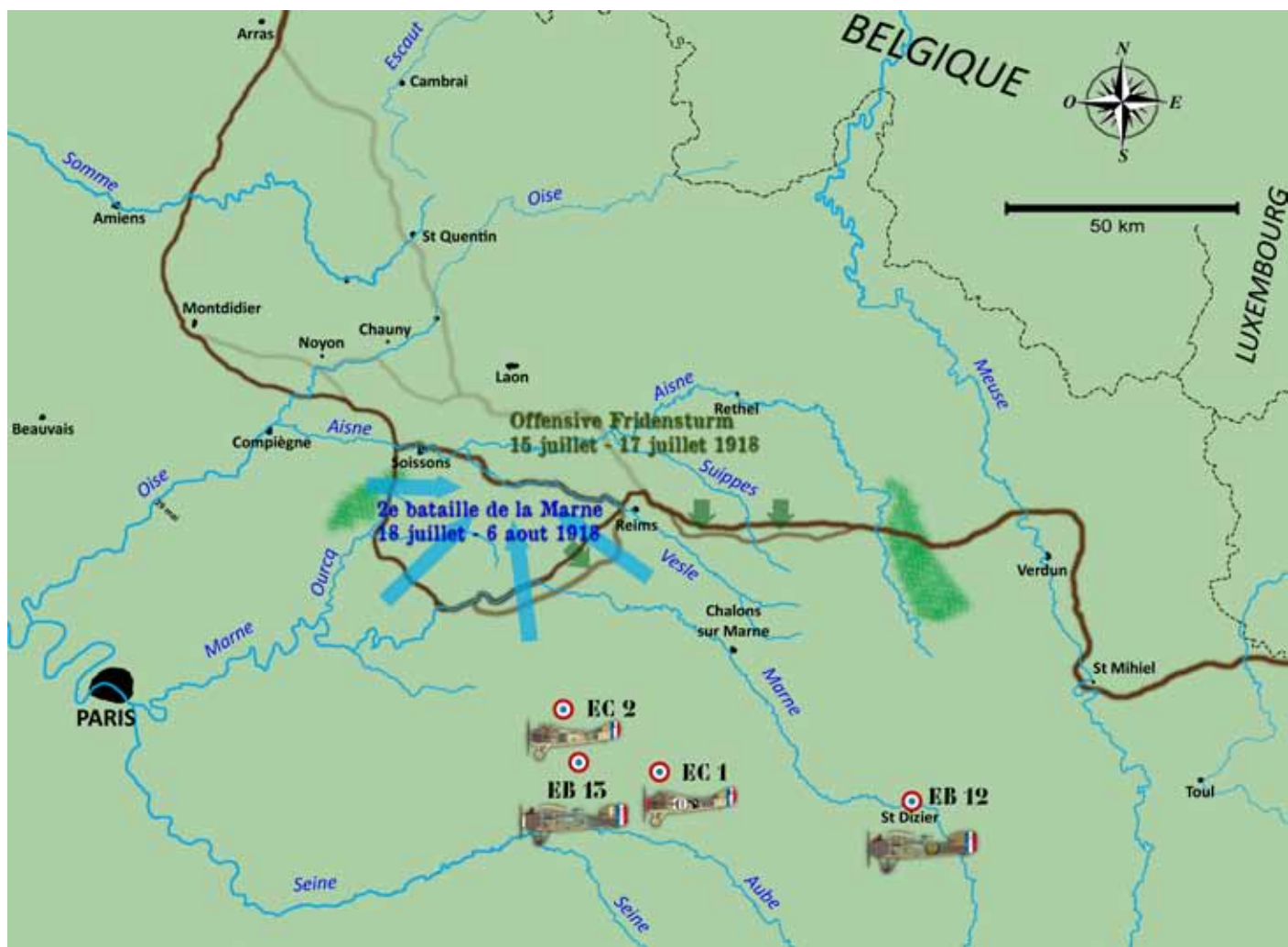
#### 12<sup>e</sup> Escadre de Bombardement



#### 13<sup>e</sup> Escadre de Bombardement







## Chapitre 5. Le reflux

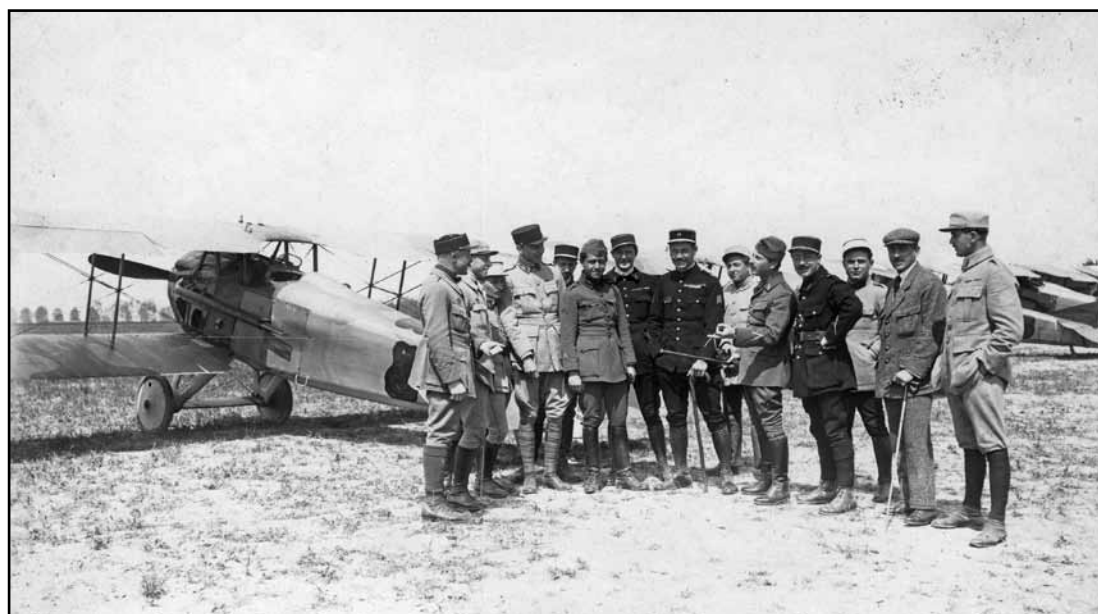
### 5.1-CONTRE-ATTAQUE SUR LA MARNE

Dès le 18 juillet 1918, une vigoureuse contre-offensive est organisée par l'armée française sur le saillant de la Marne, menée par quatre armées françaises renforcées de quelques divisions américaines. À l'Ouest se trouve la 10<sup>e</sup> armée du général Charles Mangin avec le renfort de trois divisions américaines, au Sud-Ouest la 6<sup>e</sup> armée du général Jean-Marie Degoutte (avec deux divisions améri-

caines), au Sud la 9<sup>e</sup> armée du général Antoine de Mitry (avec deux divisions américaines) et à l'Est la 5<sup>e</sup> armée du général Henri Berthelot, allant de Reims jusqu'à la Marne.

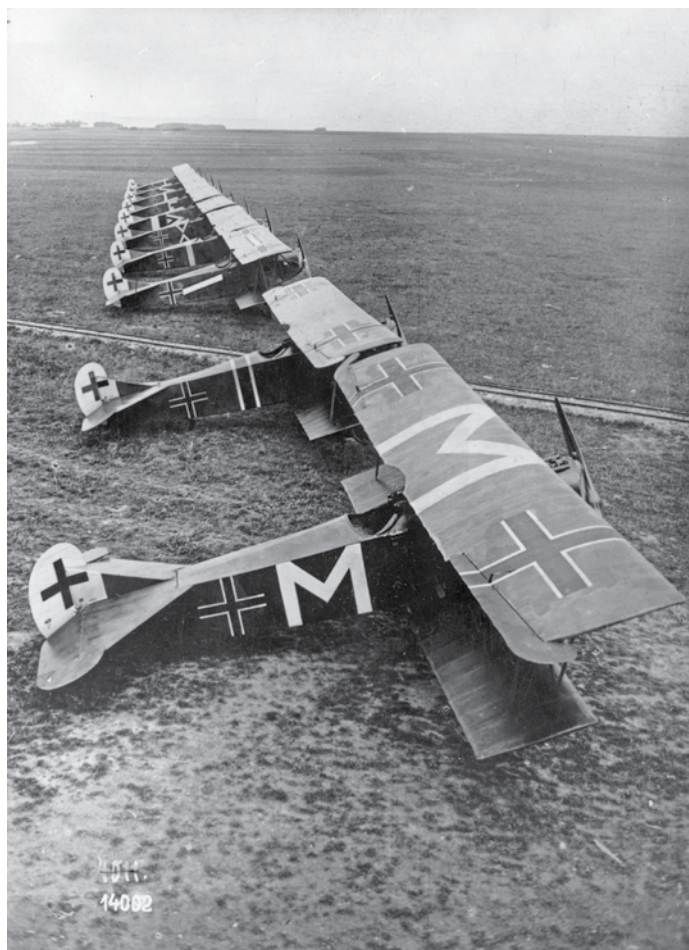
Ces armées, outre leur aviation organique et le concours de groupes de combat indépendants, bénéficient de tout l'appui de la Division aérienne qui agit en tenaille aux deux extrémités du saillant, avec la 1<sup>re</sup> brigade mise à la disposition de la 5<sup>e</sup> armée de Berthelot et la 2<sup>e</sup> brigade à la disposition de la 10<sup>e</sup> armée de Mangin. La 6<sup>e</sup> brigade de la

Avec 11 victoires aériennes, la Spa 154 dirigée depuis le 15 juillet par l'as Michel Coiffard (au centre avec la canne), est l'unité la plus active durant la contre-attaque française sur la Marne du 17 juillet au 6 août. L'escadrille se spécialise dans la chasse aux ballons captifs allemands qui selon la presse « flambent comme paille au soleil », et va obtenir le 2<sup>e</sup> meilleur score des escadrilles françaises de 1918 avec 60 victoires aériennes homologuées, juste derrière la Spa 103 qui en remporte 73 cette même année, la plupart du fait de l'« as des as » René Fonck.  
(Association Aéroscopie via D. Château)





Un *Drachen* allemand, l'objectif favori des pilotes de la Spa 154. Une cible en soi facile car gonflée à l'hydrogène (un gaz qui s'enflamme sous les balles incendiaires). Mais elle est toujours fortement défendue par la DCA, voire la chasse ennemie, ce qui fait que son attaque est une entreprise particulièrement risquée. (coll. Greg van Wyngarden)



RAF, aux effectifs réduits par rapport à celles de la Division aérienne, est à la disposition de la 6<sup>e</sup> armée de Degoutte. Le rapport de forces dans les airs est identique à ce qu'il était trois jours plus tôt lors de « *Friedensturm* », avec une aviation alliée attaquant à deux contre un, soit théoriquement 1003 chasseurs contre 492. Ce rapport de forces va se creuser durant la bataille, car les groupes de combat français voient tous leurs escadrilles de chasse passer de 15 à 18 chasseurs, ce qui fait, pour les 24 escadrilles de la division aérienne, un apport de 72 chasseurs supplémentaires auxquels il faut en ajouter 72 autres pour les six groupes

de combat indépendants engagés dans la bataille. Autre innovation pour la Division aérienne, la création au 29 juillet du groupement des escadrilles de reconnaissance (GER), composé des escadrilles Br 45 et Br 220 de l'ancien groupement Bloch, délesté de l'escadrille C 46 renvoyée aux missions d'escorte. Les deux escadrilles de Breguet vont être confiées au commandement du capitaine Paul-Louis Weiller, fils du riche industriel Lazare Weiller, et qui servit toute la guerre durant dans des escadrilles de reconnaissance où il perfectionna la photographie aérienne. Leurs missions vont reprendre celles du groupe Bloch : sillonner les routes du

Alignement des Fokker D.VII de la *Jasta* 72, une unité créée en février 1918 et qui est basée à Bergnicourt (au nord-est de Reims) à compter du 7 juillet. Au premier plan, le « M » du commandant de l'escadrille, l'Oblt. Karl Menckhoff. Cet as aux 39 victoires sera descendu et capturé sur cet appareil le 25 juillet 1918 à Château-Thierry par le 1Lt Avery, un pilote américain débutant du 95<sup>th</sup> Aero Sq. *Sic transit gloria mundi...* (coll. Greg van Wyngarden)



Plusieurs fois blessé lors de multiples accidents tant en l'air qu'au sol, le Lt Charles Nungesser est devenu le nouvel « as des as » français à la mort de Guynemer. Il n'a plus la même forme physique qu'auparavant mais obtient néanmoins 13 victoires homologuées en 1918, un total insuffisant pour empêcher René Fonck de le dépasser. (coll. Christophe Cony)