

La naissance de la puissance aérienne américaine pendant la Première Guerre mondiale

BERT FRANSEN, PHD*

Bien que les frères Wright aient inventé l'avion, la naissance de la force aérienne américaine n'a pas eu lieu avant l'entrée en guerre des États-Unis dans le premier conflit mondial. Quand le Congrès déclara la guerre le 6 avril 1917, l'aviation américaine se limitait à une petite division du *Signal Corps* [corps des transmissions] et elle était loin derrière les puissances aériennes des nations européennes belligérantes. La « Grande Guerre », alors dans sa troisième année, avait favorisé la mise en place d'importants services aériens qui comptaient désormais des aéronefs spécialisés pour les missions d'observation, de bombardement et de chasse. Sur le champ de bataille, les mitrailleuses immobilisaient l'infanterie des deux camps. Les soldats cherchaient refuge dans les tranchées, mais ils étaient toujours vulnérables aux tirs indirects de l'artillerie qui faisaient bien davantage de victimes par grenades, shrapnel et gaz nocifs. En conséquence, chaque camp fut convaincu de l'importance de la maîtrise des airs. La supériorité aérienne permettait d'observer l'ennemi, d'ajuster les tirs d'artillerie sur ses tranchées et d'attaquer ses formations en profondeur. Ainsi, de plus en plus nombreux furent les stratèges qui pensèrent qu'une décision « dans les airs » était nécessaire avant de prendre une décision sur le terrain.

Contrairement aux forces aériennes européennes, les États-Unis ne disposaient pas d'aviation de combat. En tout et pour tout, l'armée pouvait compter sur 26 aviateurs qualifiés dans l'*Aviation Section* du *Signal Corps*¹. Leur affectation dans ce corps remonte à la Guerre de Sécession, durant laquelle l'Union associa les ballons d'observation, le télé-

*Bert Frandsen (PhD, Université d'Auburn) est professeur et directeur adjoint du *Department of Leadership and Warfighting* at Air War College, où il enseigne les thématiques « *Future Conflict and Air Warfare* » et « *Theater Strategy and Campaigning* ». Il est aussi directeur d'exercice pour « *Global Challenge* », un stage polémologique d'une semaine organisé à la fin de l'année académique avec tous les professeurs et étudiants. Parmi ses publications figure l'ouvrage *Hat in the Ring: The Birth of American Air Power in the Great War*, qui a été sélectionné en 2013 pour figurer sur la liste de lecture du *Chief of Staff of the Air Force*. Par le passé, Bert Frandsen a travaillé dans les différentes facultés de l'Air Command and Staff College et de l'Université d'Auburn. Il a pris sa retraite de l'armée américaine après vingt années de service.

graphe et les pavillons de signalisation pour fournir des renseignements sur l'activité des Confédérés². Quand les États-Unis entrèrent en guerre en 1917, l'*Aviation Section* était équipée d'un nombre réduit d'aéronefs dépourvus d'armes et obsolètes. Certains pilotes avaient servi durant l'Expédition punitive contre Pancho Villa en 1916. L'unique escadron qui accompagnait cette expédition, commandé par le commandant Benjamin Foulois, était composé de huit aéronefs non armés, peu puissants et peu fiables. Il s'avéra donc inutile pour sa mission d'observation et finit par être utilisé comme service de messagerie, une mission qui illustrait bien l'appartenance de l'*Aviation Section* au *Signal Corps*³.

Comment les États-Unis ont-ils pu bâtir leur puissance aérienne dans le contexte du premier conflit mondial ? L'histoire détaillée sort du cadre de cet article, mais les portraits des trois acteurs majeurs Raynal Bolling, Benjamin Foulois et Billy Mitchell permettent d'en dégager les grandes lignes. Ce sont eux qui ont mis l'aviation de combat sur un pied d'égalité avec les autres branches de l'armée. Ils ont canalisé l'intérêt du public pour la conquête des airs, développé des programmes de mobilisation orientant les recrues vers les unités d'aviation et assuré l'acquisition d'aéronefs. Ils ont eux-mêmes acquis l'art opérationnel sous l'angle de l'aviateur et ouvert un horizon d'où a émergé une force aérienne indépendante d'une puissance inégalée.

La mentalité aéronautique

En 1916, l'insuffisance de l'aviation militaire américaine contraste radicalement avec l'engouement du pays pour sa cause. Dans les mois suivant la déclaration de guerre des États-Unis, le Congrès approuva une loi de crédits de 640 millions de dollars, la plus importante de son histoire, pour mettre sur pied une force aérienne digne de ce nom. De gros titres tels que : « UNE FLOTTE D'AVIONS SANS PRÉCÉDENT POUR ÉCRASER LES TEUTONS » firent la une de la presse américaine⁴. L'engagement inédit du Trésor et l'enthousiasme pour la puissance aérienne témoignaient clairement de l'existence d'une mentalité aéronautique aux États-Unis dès l'origine.

Paradoxalement, elle était plus forte dans la société civile que dans l'armée. Quelques années auparavant, Billy Mitchell, pourtant futur prophète et martyr de l'indépendance de la force aérienne, témoigna devant le Congrès *contre* l'affranchissement de l'aviation par rapport au *Signal Corps*⁵. La résistance suscitée aux échelons supérieurs de l'armée par un tel octroi de crédits en faveur de l'aviation était si forte que le secrétaire à la Guerre, Newton Baker, court-circuita l'État-major général de l'armée pour soumettre le projet de loi au Congrès⁶. L'enthousiasme du public pour la force aérienne gagna le Congrès, qui fit preuve d'une foi quasi messianique dans l'aptitude de l'aviation à transformer son intervention militaire en victoire telle que la souhaitaient les journaux⁷.

La mentalité aéronautique devait beaucoup aux organisations civiles, notamment l'Aero Club of America, dont le leadership provenait des capitaines d'industrie⁸. L'Aero Club était une fédération de clubs d'aviation de toute l'Amérique qui sponsorisait des expositions aéronautiques, attribuait des licences de pilote et faisait la promotion du secteur aéronautique naissant⁹. Les promoteurs de l'aviation prévoient une croissance du

secteur aéronautique aussi révolutionnaire que celle du secteur automobile, qui à l'époque transformait de fond en comble la société américaine. Les gains d'efficacité et de productivité réalisés par la chaîne de montage d'Henry Ford venaient tout juste de rendre les coûts automobiles abordables pour le budget de l'Américain moyen et les ventes flambaient. À l'opposé, la production aéronautique était si limitée que les avions étaient fabriqués dans des magasins et non dans des usines, mais les espoirs étaient immenses. L'Aero Club était un lobby puissant et la forte pression exercée sur le législateur fut à l'origine en 1914 de l'*Aviation Section* du *Signal Corps*. Le Club œuvra également en faveur de la création d'unités d'aviation dans la National Guard. Raynal Bolling organisa l'une d'entre elles à New York¹⁰.

Raynal Bolling

Avocat diplômé de Harvard et passionné d'aviation, Bolling siégea à plusieurs comités exécutifs de l'Aero Club, notamment ceux traitant des questions de droit, des affaires gouvernementales et de l'aviation militaire. Il allait devenir l'un des architectes clés de la puissance aérienne américaine. De nombreux lecteurs associent Bolling au nom de la base de l'United States Air Force (USAF) près du Pentagone à Washington, DC. Il tient cet honneur de son rôle dans la création de la force aérienne américaine pendant la « Grande Guerre ». Il fut aussi le plus haut gradé des pilotes militaires américains à être tué au combat pendant le conflit. Le rôle de Bolling dans l'émergence de la puissance aérienne américaine illustre le caractère décisif de la Garde nationale et des forces de Réserve dans la formation d'une armée de l'air aux États-Unis, préfiguration de la force totale actuelle.

Bolling connut d'abord la gloire en tant qu'avocat général d'US Steel. À l'époque, US Steel était le plus important producteur d'acier des États-Unis et le consortium était vital pour les efforts de guerre. Bolling plaida contre le démantèlement souhaité par le président Theodore Roosevelt, surnommé « *Teddy the Trust Buster*¹¹ ». Il était également membre de la Garde nationale de New York. « La Garde était un foyer actif pour la promotion de l'aviation et sous son égide, de nombreux efforts furent déployés pour former des unités aéronautiques dans différents États. La plus importante se trouvait à New York¹² ». L'intérêt de Bolling pour l'aviation, combiné au soutien financier de l'Aero Club of America, menèrent à la création en 1915 de la première *Aero Company (1st AC)* de la *New York National Guard*¹³.

Après l'adoption en 1916 du « National Defense Act » qui vit la naissance de la réserve aérienne américaine, le commandement de Bolling s'élargit au *1st Reserve Aero Squadron*¹⁴. Il fit partie des premières unités envoyées en France à l'été 1917. Cette organisation noyau construisit et développa un immense centre de formation de l'aviation américaine à Issoudun, en France. Après le départ de Bolling, son adjoint, le capitaine James Miller, reprit en main l'escadron et devint le premier commandant en service à Issoudun. Quentin Roosevelt, le fils cadet du président Roosevelt, fit également partie de cette unité. Miller et Roosevelt devinrent ensuite pilotes du *1st Pursuit Group*, l'ancêtre de

l'actuelle *1st Fighter Wing*. Tous deux furent tués dans un combat aérien avec les Allemands¹⁵.

Bolling n'accompagna pas son escadron en France car il fut appelé à Washington pour planifier la mise sur pied des forces aériennes en temps de guerre. Son expertise de l'aviation, ses contacts dans l'industrie et ses connaissances en droit faisaient de lui un atout particulièrement précieux dans l'élaboration d'une législation visant à créer la force aérienne américaine. Avec le commandant Foulois, il rédigea le projet de loi relatif à l'aviation qui donna lieu à un octroi de crédits de 640 millions de dollars¹⁶. Foulois venait lui aussi d'arriver à Washington. Il était le plus chevronné des 26 aviateurs qualifiés de l'armée régulière.

Après l'adoption du projet de loi historique en faveur de l'aviation, Foulois et Bolling s'attelèrent à un autre défi de taille : la traduction de l'énorme budget alloué en un plan pratique permettant d'affecter des ressources humaines à une force aérienne américaine véritablement opérationnelle, de la former, de l'organiser et de l'équiper. Les États-Unis n'étaient pas prêts à mener une guerre et leur politique de stricte neutralité avait limité les contacts avec les alliés européens. Pour créer des escadrons prêts à partir au combat, ils avaient notamment besoin d'avions modernes, de pilotes qualifiés, de mécaniciens et de personnels de soutien. Bolling fut envoyé en Europe pour déterminer quel type d'avions l'Amérique devait construire. Foulois concentra ses efforts sur la mise en place de centres de mobilisation et de formation dans tout le pays, au sortir desquels les recrues étaient incorporées dans les escadrons d'aviateurs. Kelly Field, près de San Antonio au Texas, était le plus important d'entre eux.

Benjamin Foulois, le père de l'armée de l'Air

S'il est une personne qui peut être qualifiée de père des forces aériennes américaines, c'est bien Foulois. En 1909, il pilota avec Orville Wright le premier avion de l'armée dans le cadre des essais d'acceptation de cet appareil. Il prit les commandes d'« *Army No. 1* » jusqu'à Fort Sam Houston, au Texas, et réussit étonnamment à le piloter selon les instructions qu'on lui avait données. On pourrait dire qu'il avait appris à voler à distance, Wright lui ayant fourni des conseils par échange de lettres. Par la suite, Foulois aida à organiser la *1st Provisional Aero Company* et il commanda le *1st AS* (à ne pas confondre avec le *1st Reserve Aero Squadron* de Bolling) durant l'Expédition punitive contre Pancho Villa.

Le commandement de l'expédition par Foulois marqua le premier emploi de la force aérienne dans le cadre d'une opération américaine de grande envergure. Cet escadron faillit à sa mission de reconnaissance en raison de l'infériorité de ses avions, mais cette opération permit de tirer des enseignements que Foulois utilisa par la suite¹⁷. L'une des principales leçons tirées de l'Expédition punitive contre Pancho Villa concerna l'organisation optimale d'un escadron d'aviation. De sa conception découla l'unité de combat standard sur laquelle fut bâtie la puissance aérienne américaine. Après l'expédition, il rentra au quartier général du *Signal Corps* à Washington et mis son plan de mobilisation à exécution.

Le commandant composa un escadron formé de 150 hommes, sans compter les pilotes. Dans la plupart des cas, ces derniers n'étaient pas affectés à leur unité avant d'avoir terminé leur formation de base et d'avoir reçu le baptême du feu en France. En organisant un escadron aéronautique de service type, Foulois initia l'idée de la substituabilité de la structure organisationnelle. Ce système de standardisation simplifiait la mobilisation, car au départ seul un type d'escadron (celui de 150 hommes) devait être organisé. Sitôt la formation de base achevée à Kelly Field, les hommes étaient déployés en Europe dès que le transport était disponible. Le concept d'escadron de service type était une solution simple et pratique face à la difficulté de mise en place d'un service aérien dont les étapes initiales de l'organisation avaient lieu aux États-Unis et les étapes finales en Europe.

Compte tenu du net retard accusé par les Américains par rapport aux Européens en termes d'aviation militaire, le général John J. Pershing, commandant en chef de l'*American Expeditionary Forces* (AEF), décida de structurer l'organisation finale, la formation et l'équipement du service aérien en France. Cette décision stratégique clé était parfaitement en adéquation avec la stratégie des Français et des Britanniques, qui avaient besoin de la capacité du partenaire américain pour remporter la guerre. En France, l'*AEF* fut mis en place en soutien de l'armée française, qui était en guerre depuis plus de trois ans au moment de l'arrivée des unités de combat américaines. Les conseillers français aidèrent à former et à équiper tous les types d'unités de combat américaines pour la première ligne. S'agissant de l'aviation, la majeure partie de la formation avancée des pilotes américains eut lieu sous la supervision d'instructeurs du service aérien français, qui généralement ne parlaient pas l'anglais.

Pour assurer l'interopérabilité, Pershing décida de copier les structures organisationnelles de l'armée française. Cette influence persiste encore aujourd'hui, comme l'illustre notamment la désignation numérique des organisations de personnel (A-1 pour personnel, A-2 pour intelligence, A-3 pour opérations, etc.). C'est également la raison pour laquelle la hiérarchie organisationnelle de l'USAF va de *squadron* (escadron) à *group* (groupe), puis *wing* (escadre), contrairement au système britannique qui va de *squadron* à *wing*, puis *group*.

Une autre décision du général fut tout autant décisive pour la constitution de la force aérienne américaine. Il établit que l'AEF avait besoin d'un service aérien isolé du *Signal Corps*. C'est ainsi que les forces aériennes américaines effectuèrent leur premier pas vers l'indépendance en 1917 en France, en devenant l'*Air Service* de l'AEF. Comme l'a fait observer un historien, « En faisant de l'aviation une branche de service comme l'infanterie ou la cavalerie, Pershing a reproduit l'organisation du *Royal Flying Corps* de l'armée britannique¹⁸ ». Il faudra encore attendre un an pour que l'*Air Service* devienne autonome du *Signal Corps* aux États-Unis. Le 20 mai 1918, le président Woodrow Wilson ordonna au département de la Guerre de consacrer l'*Air Service* de l'Armée américaine¹⁹.

L'affectation des effectifs, la formation et l'équipement finaux des escadrons avaient lieu en France, dans les centres d'organisation et de formation. Les pilotes, les aéronefs, les véhicules et autres matériels étaient regroupés dans ces centres pour constituer des escadrons opérationnels. Selon le type d'aéronefs et les pilotes qualifiés affectés, l'escadron

aéronautique de service type se transformait en escadron d'observation, de chasse ou de bombardement. Une fois les différentes parties assemblées, les commandants d'escadrons et de groupes instituaient des procédures opératoires standard et dispensaient une formation collective englobant le vol en formation et les vols de familiarisation jusqu'à la ligne de front, généralement définie par la ligne de ballons captifs alliés. Sitôt terminés les derniers préparatifs, l'escadron était prêt au combat et déployé sur un aérodrome de première ligne pour commencer les opérations²⁰. La mise à disposition des aéronefs pour les escadrons dans ces centres d'organisation et de formation était de la responsabilité de Raynal Bolling.

La mission Bolling

Afin de déterminer quels types d'avions devaient être fabriqués aux États-Unis, Bolling fut nommé à la tête d'un groupe d'officiers, de techniciens et divers experts (plus de cent personnes) pour ce qui allait devenir la « mission Bolling » en Europe. Il rencontra des responsables de l'aviation en Grande-Bretagne, en France et en Italie. Grâce à ces réunions, Bolling réalisa que la technologie aéronautique américaine était à ce point en retard qu'il serait nécessaire, tout au moins au début, de s'en remettre aux alliés européens en matière d'aviation. À ce stade de l'histoire de l'aviation, l'avion était une technologie immature et contrairement à aujourd'hui, les améliorations étaient peu onéreuses et rapides. Par ailleurs, la proximité avec les zones de combat des concepteurs d'aéronefs européens et de leurs usines leur conférait un avantage indéniable pour créer de nouveaux modèles plus performants en s'appuyant sur l'expérience du terrain.

L'industrie américaine eut tant de mal à produire des avions de combat performants que la plupart des avions de l'AEF furent livrés par les Alliés. Ce fut un échec cuisant pour l'industrie aéronautique américaine naissante, compte tenu notamment de l'ambitieux projet de loi adopté par le Congrès en faveur de l'aviation. Ce déshonneur eut pour conséquence une série d'enquêtes après l'armistice. Il n'est donc pas surprenant que la France, qui disposait de la première industrie aéronautique au monde, ait fourni 80 pour cent des avions de l'AEF²¹.

Les acquisitions d'aéronefs de Bolling eurent de lourdes conséquences. Comme l'a fait observer un historien, « La Commission Bolling a joué l'un des rôles les plus importants durant la guerre²² ». En effet, le nombre et le type d'aéronefs dont il recommanda la production aux États-Unis, ainsi que les commandes passées aux Alliés, façonnèrent la stratégie de l'effort de guerre qui consacra la supériorité aérienne dans le domaine de la reconnaissance et du bombardement²³. Le contrat qu'il négocia avec les Français, connu sous le nom d'« Accord du 30 août 1917 », concernait 875 avions d'entraînement et 5 000 aéronefs de type service. La guerre ayant pris fin à peine plus de quatorze mois plus tard, ces décisions précoces eurent un impact significatif. Cela étant, les aviateurs français ne furent pas en mesure de livrer à temps tous les appareils, ce qui se répercuta en achats auprès de la Grande-Bretagne et de l'Italie. Le tableau suivant illustre la composition de la flotte de l'*Air Service* de première ligne :

Source	Nombre d'aéronefs	Types représentatifs
France	4 791	Nieuport 28, SPAD XIII, Breguet 14, Salmson 2A2
Grande-Bretagne	261	Sopwith Camel, SE-5
Italie	19	Caproni Bomber
États-Unis	1 216	DH-4

Tableau 1. Flotte de l'Air Service de l'AEF en France²⁴.

Le général Pershing était si impressionné par Bolling qu'il le retint en France, le promut colonel et le nomma directeur de *Air Service Supply* de l'*Air Service*. Parallèlement à l'acquisition d'aéronefs, Bolling était responsable de la logistique, de la réception des unités d'aviation et de la formation des pilotes. L'autre grande partie de l'*Air Service* était baptisée *Zone of Advance* ; c'était là que se situaient les centres de formation et d'organisation. Le colonel Mitchell en avait la charge²⁵.

Billy Mitchell

Lors de son arrivée en France, Mitchell était l'un des hauts gradés de l'*Aviation Section* du *Signal Corps*, mais il n'était pas encore un aviateur qualifié²⁶. Plus jeune officier nommé dans le nouvel état-major de l'armée, il était l'une des étoiles montantes du *Signal Corps*. L'une de ses responsabilités avant l'entrée en guerre des États-Unis consistait à informer le président et les membres du Congrès sur les évolutions dans la guerre européenne. Après un scandale survenu dans la *Signal Corps Aviation School* de San Diego, en Californie, il devint officier adjoint responsable de l'*Aviation Section* pour aider à « inculquer une discipline traditionnelle » dans la section. Pendant cette période, il développa une relation houleuse avec Foulois, qui finit par le remplacer quand il quitta Washington pour la France peu avant la déclaration de guerre. La tâche de Mitchell consistait à observer la manière dont la puissance aérienne était employée dans le conflit. Il fut l'un des premiers membres de l'*Aviation Section* à arriver en France, à peine quatre jours après la déclaration de guerre faite à l'Allemagne par les États-Unis²⁷. Tout est question de timing. Celui de Mitchell était parfait.

Mitchell, qui parlait français, avait le bon profil pour le poste d'observateur officiel et cette mission était un tremplin idéal pour accéder au commandement aérien. Il parcourait le front, prenait des notes détaillées et s'informait sur la stratégie aérienne, les tactiques et l'organisation dans le cadre de visites répétées auprès des commandants et des unités de l'aviation française et britannique²⁸. Plus important encore, la fonction de Mitchell impliquait un recensement systématique, une réflexion et une analyse de ce qu'il avait vu. « Ils n'avaient jamais rencontré quelqu'un comme moi », écrivit-il dans sa chambre d'hôtel à Châlons-sur-Marne après sa visite au quartier général d'un groupe de chasse français. « Tard dans la nuit, ils pouvaient entendre le cliquetis de ma machine à écrire quand je tapais mes notes²⁹ ».

Mitchell deviendra le commandant opérationnel supérieur de l'*AEF Air Service*. Il maîtrisait l'art opérationnel du point de vue de l'aviateur, comme l'a démontré sa parfaite orchestration des forces aériennes pour l'offensive de Saint-Mihiel, la plus vaste opération aérienne de la coalition pendant la guerre. Sa réussite fut un exemple d'apprentissage et d'adaptation³⁰. Observateur officiel, il devait analyser ce qu'il voyait et clarifier ses réflexions en rédigeant des rapports. Il poursuivit longtemps cette pratique et tint un journal tout au long du conflit. L'écriture quotidienne stimulait son apprentissage et disciplinait sa pensée. L'approche systématique et stricte de Mitchell explique pourquoi un quasi-néophyte dans l'aviation comme lui fut choisi comme commandant opérationnel supérieur (service de l'air) au détriment de pilotes plus expérimentés de l'armée comme Foulois. L'un et l'autre furent exemplaires : Foulois apprit à voler seul et Mitchell acquit en autodidacte l'art opérationnel du point de vue du navigant.

Pendant son commandement de la *Zone of Advance*, Mitchell n'eut que peu de choses à diriger car les escadrons n'étaient pas arrivés dans les centres d'organisation et de formation. Il occupa surtout le poste de planificateur principal. On retiendra les tableaux d'effectifs qu'il élaborait pour les escadrons de chasse, d'observation et de bombardement en prenant pour base un escadron aérien de 150 hommes. Toutefois, il modifia assez vite ce modèle français en suivant l'exemple britannique d'escadron de dix-huit avions et trois escadrilles. On voit ainsi comment l'*AEF Air Service* synthétisa les idées des Français et des Britanniques. Une rationalisation similaire se produira dans le développement des tactiques aériennes.

À l'origine, Pershing avait demandé à Foulois de l'accompagner en France pour prendre la tête de l'*AEF Air Service*. Cependant, les défis associés à la mobilisation des forces aériennes américaines l'obligèrent à rester au pays. En novembre 1917, quand la mobilisation fut bien engagée, Foulois put quitter Washington. C'est avec le grade de brigadier général qu'il arriva en France pour commander l'*AEF Air Service*.

Foulois amena son personnel et affecta Bolling et Mitchell à de nouvelles fonctions, les privant de postes clés dans l'état-major et les remplaçant par des officiers triés sur le volet qui l'avaient accompagné pendant sa traversée de l'Atlantique. Mitchell s'offusqua d'être traité de la sorte : « Jamais un tel lot de combattants de l'air incompetents n'était arrivé dans la zone d'opérations militaires actives depuis le début de la guerre. Les hommes capables, qui avaient appris leurs fonctions sous le feu ennemi, ont été écartés et leurs postes donnés en pâture à ces opportunistes³¹ ».

En congédiant Bolling et Mitchell, Foulois fit une erreur colossale. Cela n'arrangea pas leurs relations, déjà détestables. Qui plus est, le vétéran de l'Expédition punitive contre Pancho Villa passa sans transition du leadership tactique au leadership stratégique, dans lequel la recherche d'un consensus avec les autres hauts dirigeants et les pairs est essentielle. En effet, les mutations de Mitchell et Bolling décapitèrent l'*Air Service* à un moment critique où les connaissances institutionnelles récemment acquises étaient plus importantes que jamais. La mobilisation initiée à Kelly Field commençait à faire déferler des escadrons aériens en France.

Foulois nomma Bolling au poste d'agent de liaison de la Royal Air Force. Bolling fut le plus haut gradé des membres des forces aériennes à être tué au combat. Son véhicule fut pris en embuscade par une patrouille allemande tandis qu'il tentait de rendre visite aux éléments de deux escadrons aériens américains attachés à l'armée britannique. Attendue depuis longtemps, l'offensive de printemps allemande venait tout juste d'être lancée, et la première ligne alliée s'était distendue dans ce secteur. Bolling était l'officier le plus compétent en matière d'approvisionnement en aéronefs et sa disparition eut un impact direct sur l'efficacité du régime de Foulois.

Foulois confia à Mitchell le poste de chef de l'*Air Service, I Corps*³². Bien qu'étant un revers personnel, cette « rétrogradation » le sauva du tsunami de difficultés administratives et logistiques qui déferla sur la tête de son successeur. Les escadrons aériens américains arrivaient peu à peu dans les divers centres d'organisation et d'entraînement (chasse, bombardement, observation) de la *Zone of Advance*, où ils recevaient aéronefs, équipements et instructions en vue de leur montée au front³³. Pour autant, lorsque Mitchell arriva dans le quartier général de l'*I Corps*, nouvellement créé, il n'avait encore le contrôle opérationnel d'aucune unité de combat américaine. Il rejoignit un état-major lui-même en cours de réorganisation et de formation. Là encore, s'il n'exerçait aucune responsabilité marquante, il n'en était pas moins dans une situation idéale pour continuer à apprendre.

Sans être freiné par le rythme endiablé du commandement, Mitchell réalisa une étude de son domaine de compétence à l'instar des autres membres du personnel. Cette fois-ci, il mit l'accent sur l'ennemi : l'organisation, les aéronefs et les opérations de l'armée de l'air allemande³⁴. Ainsi, au printemps 1918 Mitchell avait passé un an en France, développé des plans pour l'organisation tactique de l'*Air Service* et réalisé des études approfondies sur les forces aériennes alliées et ennemies. Sur ces questions, il en savait plus que n'importe quel officier supérieur américain.

Mitchell affina également ses talents de pilote. Il arriva en France sans les galons d'un aviateur, mais les responsabilités limitées qui lui furent confiées lui permirent de dégager du temps pour approfondir sa technique de pilotage apprise aux États-Unis. Il devint un pilote accompli, et apprit même à voler sur le premier avion de chasse américain, le Nieuport 28. Fabriqué en France, celui-ci était difficile à manœuvrer en raison de l'effet gyroscopique créé par son moteur rotatif. Au mois de mai 1918, il conduisit un vol de démonstration de six Nieuport 28 du *94th Aero Squadron* à l'occasion d'une cérémonie durant laquelle le général en chef de la 8^e armée française remit la Croix de Guerre à plusieurs officiers, parmi lesquels Eddie Rickenbacker, en reconnaissance de leurs premières victoires contre les Allemands³⁵.

En revanche, de nombreux aviateurs expérimentés d'avant la guerre comme Foulois et le Colonel Robert Van Horn, qui avait remplacé Mitchell au commandement de la *Zone of Advance*, étaient submergés par la charge de travail que représentait l'édification de l'*Air Service* et n'eurent tout simplement pas le temps d'apprendre à piloter le dernier avion de combat. Ils ne purent jamais prêcher par l'exemple comme Mitchell.

Lors de son passage à Toul, Mitchell anticipa la création d'un état-major requis pour contrôler simultanément plusieurs corps alors que les soldats américains affluaient en France. Il établit un poste de commandement temporaire pour le service aérien de la *First Army*. Toutefois, comme cela s'était produit dans la *Zone of Advance*, Mitchell fut démis de ses fonctions peu avant l'activation de la *First Army*.

La détérioration de la situation dans l'*Air Service*, exacerbée par l'écrémage de ses hauts dirigeants, poussa Pershing à révoquer Foulois. Son remplaçant, le général de division Mason Patrick, officier du génie, se souvient d'un mot de Pershing qualifiant les hommes commandés par Foulois de « bons éléments tournant en rond³⁶ ». Quand les dominos tombèrent, Foulois se rendit au quartier général temporaire du service aérien de la *First Army* et dit à Mitchell : « Inutile de tourner autour du pot, Billy, je suis là pour reprendre ton bureau, tes dossiers et ton poste. Tu es mis à pied à compter de cet instant³⁷ ».

Les premiers combats

Ironie du sort, une fois de plus ce revers fournira à Mitchell l'occasion d'approfondir son étude de la guerre aérienne, de gagner de l'expérience dans une vaste opération aérienne de la coalition et de dépasser Foulois en devenant le principal leader américain des airs au sortir de la Première Guerre mondiale. Fin mai 1918, la dernière grande offensive allemande lancée en mars avait rallié Château-Thierry, à quelque 80 kilomètres (à vol d'oiseau) de Paris. Le mouvement de stupeur engendré eut pour conséquence l'engagement partiel de soldats et de marines pour renforcer les rangs de la 6^e armée française, qui chancelait sous les assauts allemands. Les marines prirent part à l'une de leurs plus célèbres batailles au bois Belleau et la *3rd Infantry Division* de l'armée américaine fut baptisée « rocher de la Marne » en reconnaissance de sa défense exemplaire le long de cette rivière.

Après ces premiers combats, l'un des colonels de Pershing témoin des opérations envoya un rapport très critique au quartier général de l'AEF : « Je recommande qu'un escadron aérien d'observation et de chasse soit envoyé pour coopérer avec cette division dès que possible. Les Allemands contrôlent les airs et perturbent nos mouvements de troupes, ainsi que nos dispositions³⁸ ». Pershing ordonna alors à l'aviation américaine de rejoindre le secteur de la Marne avec l'état-major du *1st Corps*, qui assurait le commandement général des unités américaines supplémentaires renforçant les rangs français.

Malgré leur précédente querelle (mais cela mettait aussi Mitchell à l'écart du secteur de la *First Army*), Foulois plaça Mitchell aux commandes de la *1st Air Brigade*. Cette nouvelle organisation fut créée pour accompagner les renforts américains vers la 6^e Armée française alliée. Mitchell commandait le *1st Pursuit Group (1st PG)* et le *1st Observation Group*. Les responsabilités n'étaient pas clairement définies. Le groupe de chasse américain (*1st PG*) remplaçait celui de la 6^e armée, quasiment éliminé du ciel, et recevait en toute logique ses ordres opérationnels de la part du chef des forces aériennes de la 6^e armée, qui était globalement en charge du secteur. Le *1st Observation Group (1st OG)*, qui

soutenait directement le *1st Corps* en termes de reconnaissance et d'ajustement de l'artillerie, était subordonné à ce corps³⁹.

Ces rapports de commandement peu clairs créaient des difficultés pour les subalternes de Mitchell, qui recevaient parfois des ordres de différents états-majors. L'officier des opérations du *1st PG*, Philip Roosevelt, expliqua : « Je devais passer un temps fou à faire semblant d'obéir à leurs ordres alors qu'en réalité, je prenais mes propres dispositions. Tous nos ordres provenaient des Français, et il [Mitchell] les approuvait⁴⁰ ». L'armée s'appliquait toujours à cerner les contours exacts des rapports de commandement entre les groupes de chasse et d'observation d'une part, et les armées et corps qu'ils appuyaient d'autre part. La tâche était d'autant plus ardue sous le commandement français. De nos jours, Mitchell serait un COMAFFOR (*commander of Air Force forces*) avec OPCON (*operational control*) des *1st PG* et *1st OG* américains. Il appuierait un CFACC (*combined force air component commander*) français qui aurait le TACON (*tactical control*) du *1st PG*, tandis que le *1st (US) Corps* aurait le TACON du *1st OG*. Cependant, ces rapports de commandement n'existaient pas encore à l'époque⁴¹.

Néanmoins, la présence de Mitchell lui permit de mettre sur pied un état-major qu'il installa à proximité du quartier général de la 6e armée française, sur le point de mener la plus vaste opération aérienne jamais engagée jusque-là. En fait, la campagne de la Marne lui servit de formation postdoctorale en guerre aérienne.

Les principales opérations aériennes

Anticipant une nouvelle offensive allemande, le général Ferdinand Foch, commandant suprême des forces alliées, réunit une vaste force aérienne pour constituer une réserve stratégique. Elle comprenait la division aérienne française, la *9th Brigade* de la *Royal Air Force* et le *1st PG* américain. La division aérienne française était la plus grande unité aérienne de la guerre. Ses deux brigades comptaient 370 chasseurs et 230 bombardiers. La *9th Brigade* de la RAF possédait neuf escadrons aériens offensifs. S'y ajoutaient les quatre escadrons du *1st PG* américain.

Son état-major de brigade étant proche du quartier général de la 6e armée française, Mitchell apprit comment intégrer une puissance aérienne multinationale dans une opération de grande envergure. Au début de la bataille le 15 juillet 1918, les forces combinées établirent leur supériorité dans les airs et attaquèrent les points de passage des Allemands le long de la Marne. Les opérations aériennes permirent de vaincre l'armée allemande dans ce qui fut le combat le plus décisif de la Grande Guerre : la seconde bataille de la Marne. Par la suite, les Alliés donnèrent le ton et ne perdirent jamais la main. L'Allemagne fut vaincue quelques mois plus tard.

Dans le même temps, Pershing avait enfin mis en marche la *First Army* et était prêt pour l'offensive de Saint-Mihiel. L'enjeu était important, car les États-Unis devaient encore démontrer leur aptitude à faire campagne sur le champ de bataille européen. Conscient que Mitchell était son commandant de l'air le plus expérimenté, Pershing le réintégra dans ses anciennes fonctions de chef de l'*Air Service of First Army* à la place de

Foulois qui, c'est tout à son honneur, appuya la décision et accepta un autre emploi dévolu à la formation et la logistique.

La *First Army* eut pour mission de réduire le saillant de Saint-Mihiel, qui existait depuis le début de la guerre dans les lignes alliées. Foch souhaitait que Pershing terminât rapidement l'attaque, car il voulait que les Américains concentrent leurs efforts dans le secteur Meuse-Argonne, effectuant la jonction avec les Français et les Britanniques pour les offensives finales. Des troupes et des forces spéciales furent envoyées en renfort, notamment dans l'artillerie et l'aviation.

Les Français, les Britanniques et même les Italiens envoyèrent des unités aériennes pour appuyer les 28 escadrons de l'*Air Service* américain. Au total, 701 avions de chasse, 366 avions d'observation, 323 bombardiers de jour et 91 bombardiers de nuit, soit 1 481 aéronaves, participèrent à ce qui fut la plus vaste opération aérienne de la guerre⁴². Contrairement à la bataille défensive des Alliés sur la Marne, le plan de Mitchell prévoyait une opération offensive et adoptait donc une approche totalement différente. Tandis que l'aviation de combat américaine opérait dans un rayon de cinq kilomètres par rapport au front, Mitchell ordonna à la division aérienne française de frapper entre vingt et trente kilomètres derrière les lignes ennemies. En attaquant avec insistance, il déséquilibrait un ennemi placé sur la défensive, et donc incapable d'interférer avec l'offensive de la *First Army*⁴³.

Saint-Mihiel occupe une place spéciale dans l'histoire de la puissance aérienne, parce qu'il s'agit de l'une des principales opérations aériennes de la guerre mais pas uniquement. La concentration des forces aériennes coalisées a permis à Pershing de faire disparaître le saillant et ainsi d'inaugurer le succès des forces armées américaines dans la guerre continentale. L'exemple de Mitchell donna un aperçu de l'unité de commandement qui inspirera nombre de ses successeurs. La continuité de son commandement pour l'offensive Meuse-Argonne qui allait venir était tenue pour acquise. Juste avant la fin des hostilités, Pershing nomma Mitchell chef de l'*Air Service* pour superviser un groupe d'armées à la tête de la *First* et de la *Second Army* américaines.

Les forces aériennes américaines, qui n'étaient au départ qu'une poignée d'hommes à bord d'avions obsolètes, s'étaient transformées en véritable bras armé à l'issue du conflit. L'*Air Service* de l'AEF était composé de quatorze groupes : sept d'observation, cinq de chasse et deux de bombardement⁴⁴. Pourtant, il ne représentait que 40 pour cent des forces aériennes américaines totales. En tenant compte de ce qui avait été créé aux États-Unis, l'*Air Service* avait grossi de 190 000 hommes et 11 000 avions⁴⁵.

Bien qu'il fallût attendre 1947 pour qu'une branche séparée soit créée, l'Amérique avait reconnu les vertus de la puissance aérienne bien avant la naissance de l'United States Air Force. Comme nous l'avons vu, les bases d'une force totale composée de la Garde nationale, de la réserve et des forces aériennes actives étaient posées dès le départ. Malgré l'échec cuisant au début de la production américaine, la guerre permit l'essor d'un secteur aéronautique qui deviendra imbattable. Les expériences acquises par les membres des forces aériennes américaines ouvrirent de nouvelles perspectives sur la manière dont l'aéronautique militaire modifierait à l'avenir le caractère de la guerre. Billy Mitchell de-

vint le principal théoricien américain et premier partisan d'une armée de l'air indépendante et d'un département de la Défense. Une ère nouvelle s'ouvrit pour l'aviation, car les progrès réalisés sur le plan technologique stimulés par la guerre avaient enflammé l'imaginaire collectif et suscitaient désormais l'enthousiasme du public. La naissance de la puissance aérienne américaine durant la Grande Guerre transforma l'art de la guerre des Américains.

Notes

1. HENNESSY, Juliette A., *The United States Army Air Arm: April 1861 to April 1917*, Washington, DC : Office of Air Force History, 1985, p. 196 ; MILL, Roger G., *A Preliminary to War: The 1st Aero Squadron and the Mexican Punitive Expedition of 1916*, Washington, DC : Office of Air Force History, 2003, p. 53.

2. HENNESSY, *Army Air Arm*, p. 5.

3. MASON, Herbert Malloy, Jr., *The Great Pursuit: Pershing's Expedition to Destroy Pancho Villa*, New York : Smithmark Publishers, Inc., 1995, pp. 103–109 ; ISNHOWR, John S. D., *Intervention: The United States and the Mexican Revolution, 1913–1917*, New York : W. W. Norton, 1993, pp. 254–257, p. 276.

4. FOULOIS, Benjamin, *From the Wright Brothers to the Astronauts: The Memoirs of Major General Benjamin D. Foulois*, New York : McGraw-Hill, 1960, p. 150.

5. HURLEY, Alfred, *Billy Mitchell: Crusader for Air Power*, Indiana University Press, 1964, p. 17.

6. FOULOIS, *From the Wright Brothers*, p. 146.

7. CORN, Joseph J., *The Winged Gospel: America's Romance with Aviation, 1900–1950*, New York : Oxford University Press, 1983, pp. vii–viii.

8. CROSS, Charles J., *The Air National Guard and the American Military Tradition*, Washington, DC : Historical Services Division, National Guard Bureau, 1995, p. 28.

9. Il porte aujourd'hui le nom de National Aeronautic Association. L'Aero Club of America a permis de porter l'invention des frères Wright à l'attention du Président Roosevelt. Voir Foulois, p. 53.

10. GROSS, *The Air National Guard*, p. 28.

11. « Bolling Won Fame as a Young Lawyer », *New York Times*, 16 avril 1916, p. 1.

12. GROSS, *The Air National Guard*, p. 26.

13. HUDSON, James J., *Hostile Skies: A Combat History of the American Air Service in World War I*, New York : Syracuse University Press, 1968, p. 13 ; GROSS, *The Air National Guard*, p. 30.

14. CANTWELL, Gerald T., *Citizen Airmen: A History of the Air Force Reserve, 1946–1994*, Honolulu : University Press of the Pacific, 1997, p. 5.

15. FRANDSEN, Bert, *Hat in the Ring: The Birth of American Air Power in the Great War*, Washington DC : Smithsonian Books, 2003, pp. 22–24 ; p. 31.

16. PEARSON, Henry Greenleaf, *A Businessman in Uniform: Raynal Cawthorne Bolling*, New York : Duffield and Company, 1923, p. 109 ; FOULOIS, *From the Wright Brothers*, pp. 143–147.

17. PEARSON, *Businessman in Uniform*, pp. 60–65, 70, 87 ; HENNESSY, *Army Air Arm*, p. 175.

18. HURLEY, Alfred F., *Billy Mitchell: Crusader for Air Power*, Indiana University Press, 1964, p. 30.

19. BOYNE, Walter J., éd., *Air Warfare: An International Encyclopedia 2* : « United States Air Force: Organizational History », WATSON, George M., Jr., p. 643.

20. FRANDSEN, Herbert, *The First Pursuit Group in the Great War: Leadership, Technology, and the Birth of American Combat Aviation*, thèse de doctorat, Université d'Auburn, 2001, pp. 49–52.

21. Pour la production aux États-Unis, la mission Bolling sélectionna le De Havilland DH-4 britannique pour l'observation et le bombardement de jour, le Bristol britannique et le chasseur français SPAD comme avions de combat, et le Caproni italien comme bombardier de nuit à long rayon d'action. HOLLEY, Irving B., *Ideas and Weapons: Exploitation of the Aerial Weapons by the United States during World War I; A Study in the*

Relationship of Technological Advance, Military Doctrine, and the Development of Weapons, Yale University Press, 1953 ; réimpression Washington DC : Office of Air Force History, 1983, pp. 59–60.

22. HUDSON, *Hostile Skies*, p. 14.

23. Commandant BOLLING, R. C. Bolling à l'officier des transmissions en chef de l'armée, Washington, DC., objet : *Report of Aeronautical Commission*, 15 août 1917, pp. 7–8, GORRELL, series A, p. 16 ; *Agreement of French Government dated Aug. 30, 1917*, p. 3, GORRELL, Series I, p. 28. Voir aussi PEARSON, *A Businessman in Uniform*, p. 146 ; HUDSON, *Hostile Skies*, p. 22.

24. HOLLEY, *Ideas, and Weapons*, p. 131 ; MORROW, John, *The Great War in the Air Military Aviation from 1909 to 1921*, Washington : Smithsonian Institution Press, 1993, p. 338.

25. HURLEY, *Billy Mitchell*, p. 32.

26. La section consacrée à Mitchell reprend l'article de l'auteur « Adapting and Learning: Billy Mitchell in World War I », *Joint Force Quarterly* n°72, 1er trimestre 2014, pp. 96–101.

27. HURLEY, *Billy Mitchell*, p. 22.

28. COOKE, James J., *Billy Mitchell*, Boulder, Colorado : Lynn Rienner, 2002, p. 51.

29. MITCHELL, William, *Memoirs of World War I: From Start to Finish of Our Greatest War*, New York : Random House, 1928, p. 26.

30. Les mémoires de Mitchell publiées témoignent de l'écriture remarquable de son journal, qui nécessita très peu de modifications. *Id.*, vi.

31. MITCHELL, *Memoirs of World War I*, pp. 165–166.

32. *Id.*, p. 178.

33. FRANDSEN, *Hat in the Ring*, p. 8.

34. MITCHELL, *Memoirs of World War I*, p. 179.

35. « Ninety-Fourth Aero Squadron Alert Log », archives du National Air and Space Museum, dossier 1247, p. 216.

36. MASON, Patrick, *The United States in the Air*, New York : Doubleday, Doran and Co., 1928, p. 16.

37. FOULOIS, *From the Wright Brothers to the Astronauts*, p. 172.

38. GRANT (colonel). Walter S. Grant to [col. Fox] Connor, 15 juin 1918, in *United States Army in the World War*, Washington, DC : U.S. Army Center of Military History, 1988, pp. IV–490.

39. FRANDSEN, *Hat in the Ring*, p. 150.

40. Roosevelt à son père, 8 juillet 1918, documents de Philip J. Roosevelt, collection familiale de Philip J. Roosevelt II, Chappaqua, New York.

41. Sincères remerciements au LTC Jim Burlingame, USAF (Ret.), LeMay Center Doctrine Division, Maxwell AFB pour ses explications sur les rapports contemporains de commandement et de contrôle.

42. PATRICK, *United States in the Air*, p. 27.

43. « First Army Air Service, Operations Order 1 », 11 septembre 1918, in *United States Army in the World War*, VIII, Washington, Government Printing Office, 1918, p. 216.

44. « Air Force History », Military.com, consulté le 25 octobre 2017, <http://www.military.com/air-force-birthday/air-force-history.html>.

45. FABER (LTC) Peter R., « Interwar US Army Aviation and the Air Corps Tactical School: Incubators of American Airpower », p. 186, in MEILLINGER (col), Phillip S., éd., *Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory*, Air University Press, 1997.

Visitez notre site web

http://www.au.af.mil/au/afri/aspj/apjinternational/aspj_f/Index_F.asp