

VALERIU AVRAM

VULTURII CERULUI

**AVIATORII ANTANTEI AU
ÎNVINS „CRUCILE NEGRE”**

editura

Miidecărți

Bragadiru - 2021

CUPRINS

INTRODUCERE	7
O IARNĂ FIERBINTE.....	13
RAIDURI AERIENE INAMICE DEASUPRA LONDREI	22
OFENSIVA „KAISERSCHLACHT”(BĂTĂLIA ÎMPĂRATULUI)	41
VÂNĂTOAREA DE BALOANE CAPTIVE	61
ÎN AER, VIAȚA UNUI PILOT ERA SCURTĂ	71
VIEȚI TINERE PENTRU RĂZBOIUL AERIAN	93
BOMBARDAMENTE INFERNALE ALE AVIAȚIEI FRANCEZE.....	107
LUPTE AERIENE ÎNVERȘUNATE PE FRONTUL DE PE SOMME	133
OFENSIVĂ AERIANĂ ALIATĂ.....	147
SFÂRȘITUL UCIGAȘILOR GIGANȚI	162
ACȚIUNILE AVIAȚIEI ALIATE PE FRONTURILE DIN BALCANI, ITALIA ȘI ORIENTUL APROPIAT	176
ULTIMELE ZILE ALE RĂZBOIUL AERIAN.VICTORIA ALIAȚILOR	190
GLADIATORII CERULUI	
AȘII AVIAȚIEI ÎN ANII PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL.....	205
MANFRED FREIHEER VON RICHTHOFEN	206
RENÉ FONCK	218
GEORGES GUYNEMER	225
EDWARD MANNOCK.....	240
BILLY A. BISHOP	245

WILLY COPPENS	251
GODWIN BRUMOWSKI	256
FRANCESCO BARACCA	259
EDDIE RICKENBACKER	270
ALEXANDR ALEXANDROVICI KOZAKOV	277
DUMITRU CICERONE BĂDULESCU	284
BIBLIOGRAFIE	300
ANEXĂ.....	304

O IARNĂ FIERBINTE

La începutul anului 1918, bătrânul continent - Europa, devenit principalul teatru de război, era chinuit de foame și acoperit de ruine, de o iarnă friguroasă și poate mai rece decât cele care trecuseră de când izbucnise războiul. Toți beligeranții, în urma unei lungi experiențe, aruncaseră în luptă știința, tenacitatea și geniul, totul până la paroxism. Fiecare parte implicată în această cumplită conflagrație mondială dorea să câștige victoria; germanii, depuneau eforturi uriașe pentru a-și asigura supremația aeriană, cheltuind sume considerabile pentru pregătirea piloților și înființarea de noi escadrile, circa 40-50 în iarna 1917/1918, înzestrându-le cu avioane performante ca Halberstadt sau Hannover. Cu tot acest efort uriaș, aviația lor de vânătoare era insuficientă față de mărimea frontului și a numărului mare de escadrile de vânătoare ale Aliatilor”, se menționa într-un document militar francez al vremii.¹

Blocul austro-german avea, la începutul anului 1918, speranțe în ceea ce privește obținerea victoriei decisive. După patru ani de război împotriva țărilor Antantei, Germania, țara care conducea coaliția Puterilor Centrale, era departe de a fi învinsă.

Comandamentul Suprem al Reichului German (*Die Deutsche Oberste Heeresleitung*) credea în victorie, nădejdea acestuia se bazuia pe modificările suferite de raportul de forțe militare din cele două tabere-în condițiile în care armata nord- americană a intrat în luptă numai în ultimul moment-, care se datora ieșirii din război a Rusiei și României, iar armata italiană nu-și revenise după catastrofa de la Caporetto.

Armistițiul încheiat de guvernul bolșevic de la Petrograd, urmat de pacea de la Brest- Litovsk cu Puterile Centrale, a eliberat un milion de soldați germani și 3.000 de tunuri Krupp, forțe suficiente pentru ca generalii Hindenburg și Ludendorff să realizeze superioritatea cu care să-i poată ataca pe Aliati pe frontul francez.

¹ (Jaques Mortane, *Histoire illustrée de la guerre aérienne 1914-1918*, vol.II, L'édition française illustrée, Paris, f.a., p.355).

Până în toamna anului 1918, blocul austro-german a avut o superioritate numerică și posibilități noi pe plan economic în răsărit. Comandamentul Suprem al Reichului German a făcut însă o greșeală de calcul bazată pe iluzia că războiul pe două fronturi s-ar fi terminat. Se încheiase pacea de la Brest-Litovsk cu Rusia Sovietică, dar, pentru ocuparea Ucrainei și Bielorusiei, au trebuit rezerve suplimentare de forțe de peste 500.000 de soldați și ofițeri. Germania a fost nevoită să trimită noi trupe în Macedonia, Mesopotamia, Sinai, chiar în Africa, diminuându-și astfel capacitatea ofensivă pe Frontul din Vest, înainte de intrarea în luptă a trupelor nord-americane.

Antanta avea însă șanse în victorie, având siguranța că armatele sale vor obține în 1918 o victorie datorită intrării în luptă a S.U.A. În realitate, victoria era departe. Aliații au trecut prin momente tensionate, dificile, odată cu retragerea Rusiei din luptă. „Războiul intra într-o fază decisivă, dar situația generală rămânea confuză pentru toți beligeranții”.²

Înaltul Comandament francez ar fi dorit să-și canalizeze eforturile într-o ofensivă hotărâtoare în Alsacia și spera că instituirea unui comandament unic ar fi îngăduit Aliaților să-și atingă obiectivele. Englezii își propuneau și ei o bătălie hotărâtoare, dar în Flandra. Cum generalul care ar fi trebuit să preia înalta funcție de comandant al armatelor aliate nu putea fi decât francez, englezii refuzau să-l accepte.

În ajunul marilor ofensive germane pe Frontul de Vest, Antanta nu avea un plan general de campanie „Soldatul german nu este, poate, la fel de bun ca soldatul britanic, dar mașina de război germană este superioară atât mașinii britanice, cât și celei franceze”.³

Eșecul războiului submarin și ieșirea Rusiei din război i-a determinat pe generalii germani să caute soluții pentru o victorie decisivă pe Frontul de Vest, care trebuia obținută în primele luni ale anului 1918, înainte ca S.U.A să poată intra efectiv în luptă. Din motive de ordin politic, cât și din considerente de ordin militar, comandanții germani plănuiau să-și concentreze forțele pentru a rupe frontul englez, deoarece englezii-credea generalul Ludendorff-, puteau fi mai repede constrânși să accepte pacea

2 Mircea Popa, *Primul Război Mondial (1914-1918)*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979, p.402

3 A.Erousalimski, *L'impérialisme allemand: Passé et présent*, Moscou, Edition du Progrès, 1970, p.105

concepută de germani. Pentru a-și atinge obiectivele, aceștia plănuiau să-și coordoneze ofensiva armatelor cu o largă ofensivă politică în Marea Britanie, utilizând o propagandă abilă și exploatând atmosfera creată de mișcarea pacifistă a lordului Lansdowne.

Proiectele militare germane pentru campania din anul 1918 erau incerte deoarece Antanta, cu ajutorul S.U.A., era capabilă să câștige, iar germanii își supraevaluau capacitatea militară. La începutul primăverii, germanii vor câștiga victorii de ordin tactic, dar nu și războiul.

Convins de superioritatea armatei sale, generalul Erich von Ludendorff i-a declarat, în ziua de 12 februarie 1918, împăratului Wilhelm al II-lea că : „...Armata germană este gata să realizeze cea mai frumoasă pagină a istoriei sale...”⁴ Generalul Paul von Hindenburg, celălalt mare comandant german, pentru a întări afirmația lui Ludendorff i-a făgăduit împăratului că armatele Reichului vor cucerii Parisul la începutul lunii aprilie.

Germanii aveau în primăvara anului 1918 pe frontul occidental 193 divizii, cu 20 mai multe decât Aliații. Pentru a-și realiza obiectivele în zona de front, unde avea să pornească ofensiva, aceștia dispuneau de 67 de divizii. Le lipseau tancurile și caii necesari artileriei. Aliații au făcut un efort extraordinar pentru a-și mobiliza rezervele; francezii au adus din colonii, în perioada războiului peste o jumătate de milion de soldați din Africa Occidentală..

Începând cu martie 1918, calculele germanilor s-au răsturnat prin sosirea celor 329.000 de soldați nord-americani; în iulie, numărul lor crescând la 1.210.000 de oameni.

Industria Antantei producea mai multe mijloace de luptă decât cea a adversarilor; construcțiile aeronautice s-au bucurat de o atenție deosebită. Creșterea producției de avioane, cât și îmbunătățirea caracteristicilor tehnico-tactice ale avioanelor de luptă au fost remarcabile. Dacă în septembrie 1914 Franța avea în serviciu aproximativ 140 de avioane⁵, în octombrie 1918, forțele aeriene franceze dispuneau de 3.609 aparate de luptă și 3400 de tancuri. În plus, în timpul războiului, francezii și-au ajutat aliații cu 7000 de tunuri și 10.663 avioane.

4 Zorin Zamfir, Jean Banciu, *Primul Război Mondial*, Editura Didactică și Pedagogică, R.A., București, 1995, p.293.

5 Valeriu Avram, *Cerul în flăcări 1914-1918. Aviația beligeranților în primul Război Mondial*, Editura Militară, București, 2014, p.35

În condițiile unei ierni geroase, profitând de lipsa norilor, aviatorii din ambele tabere au survolat zonele frontului. Ziua de 1 ianuarie 1918 a fost bună pentru misiuni de luptă, vânătorii francezi au reușit să doboare patru avioane germane. Sublocotenentul Guérin a obținut a 12-a victorie aeriană, iar sergentul Garand a doborât al 10-lea avion inamic.

Căpitanul englez Edward Mannock⁶, la 1 ianuarie 1918, a doborât un avion inamic tip Hannover C.L.III din Fl.Abt.288. Pe 2 ianuarie 1918 a fost trimis în Anglia devenind pilot -instructor în unitatea Squadron 74 cu terenul de zbor la Hertfordschire. Nu s-a acomodat cu noua funcție. Pentru un pilot de vânătoare ca Mannock, care în timpul zborului și a luptei aeriene se afla în elementul său, viața lui a devenit un coșmar. A înaintat rapoarte la toate forurile pentru a pleca din nou pe front. În aprilie 1918 a revenit în Franța, fiind numit comandantul unei escadrile de vânătoare- Squadron 74. S-a dovedit un foarte bun organizator. În scurt timp a obținut două noi victorii aeriene.

Pe frontul din Flandra, o ciudată tăcere atârna deasupra pustietății învăluite în zăpadă, în primele zile din 1918. Una din primele ieșiri aeriene au fost executate de Aliați în ziua de 1 ianuarie, când trei avioane de recunoaștere R.E.8 din Squadron 3, unitate subordonată Australian Flying Corps (Corpul Aerian Australian) a însoțit o formație de aparate britanice, echipajele au fotografiat intrarea pe front a trupelor australiene în sectorul Messines. Recunoașterile au semnalat numeroase vehicule de transport în spatele liniilor germane, descoperind depozite de muniții și mai multe poziții de tragere fortificate. Escadrilele australiene și britanice aveau în dotare avioane de recunoaștere și bombardament tip R.E.8, produse de Royal Aircraft Factory. Ca și avioanele F.K.8, aparatul R.E.8 avea ca armament, în partea din față, o mitralieră Vickers, iar în cabina observatorilor o armă automată Lewis de calibru 7,7 mm.

Formația australiană, în timp ce zbura deasupra localității Savy, care se afla la jumătatea drumului dintre Saint Pol și Arras, a fost atacată; capul formației britanice aflându-se în pericol. Piloții australieni au intervenit în sprijinul echipajelor din Squadron 5 și Squadron 16 britanice, lupta devenind foarte strânsă. În acele momente tensionate, când aviatorii britanici și australieni se luptau din greu cu adversarii lor a intervenit căpitanul aviator

6 A fost asul de necontestat al aviației britanice, care a obținut 73 de victorii aeriene

Edward Mannock, asul britanic din Squadron 40, care a doborât în flăcări un avion german de recunoaștere din unitatea Fl.Abt.288.⁷

În perioada decembrie 1917-ianuarie 1918, pilotul belgian André de Meulemeester, „Vulturul din Flandra”⁸, a susținut 185 de lupte aeriene, doborând 11 inamici.

Aviatorii germani au survolat frontul de pe Somme, susținând numeroase lupte aeriene cu adversarii lor. Astfel, în ziua de 5 ianuarie 1918, locotenentul Erich Löwenhardt⁹ atacă și doboară în flăcări un balon captiv francez, ridicând la cinci numărul victoriilor aeriene, devenind as. Între 5 și 15 ianuarie 1918 doboară alte două baloane captivate inamice, iar în ziua de 18 ianuarie, un avion englezesc tip B.E.2 b.

Locotenentul av. belgian André Emile Alfons de Meulemeester a îndeplinit, în ziua de 21 februarie 1918, o misiune de recunoaștere în liniile inamice și norocul a fost de partea lui, doborând două avioane germane. Primul avion, un biplan biloc, nu i-a fost omologat. Cel de-al doilea, un Albatros D.V l-a doborât împreună cu pilotul englez, căpitanul Harry Symons din Squadron 65 care pilota un Sopwith Camel. André și-a pictat pe fuselajul avionului său Henriot H.D.1 un scaiet care va deveni emblema oficială a Escadrilei 1 Vânătoare belgiană.

Între timp, la Londra, s-au făcut pași importanți pentru transformarea întregii conduceri a războiului aerian. Un comitet condus de generalul locotenent Jan Smuts a prezentat un raport pentru reorganizarea aviației, document înaintat Cabinetul de Război. Se recomanda formarea unui Minister al Aerului, „...pentru a controla și a administra toate problemele legate de luptele aeriene; noul minister va avea misiunea să acționeze pentru unificare celor două mari entități aeriene- R.F.C (aviația terestră) și R.N.A.S (aviația navală). Trebuie să plecăm de la ideea, că este imperios necesară unificarea tuturor forțelor noastre aeriene, în vederea organizării și îndeplinirii unor operații de mare anvergură, care să aibă ca efect distrugerea terenurilor (aerodromurilor - n.n.) inamice, a centrelor industriale civile și militare la scară mare, asigurându-ne astfel victoria finală”¹⁰

7 Valeriu Avram, *Gladiatorii înălțimilor*,...p.114

8 A fost al doilea as al aviației belgiene, obținând în urma luptelor duse pe cerul Belgiei și Franței 11 victorii aeriene confirmate, fiind numit de către camarazii săi „Guynemer-ul belgian

9 A fost al treilea as al aviației imperiale germane, obținând 53 de victorii aeriene

10 Robert Jackson, *Aces twilight. The War in the air, 1918*, Sphere Books Limited, London, 1988, p.26

Acest remarcabil raport a condus la crearea unui Minister al Aerului la 2 Ianuarie 1918, deși înființarea lui a provocat numeroase dispute în rândul politicianilor. S-a format primul Consiliu al Aerului în frunte cu lordul Rothermere, devenit Secretar de Stat al Aerului. Șeful personalului aeronautic a fost numit generalul maior av. Hugh Trenchard; comanda aviației britanice pe frontul francez fiind preluată de generalul maior J. M. Salmond. Unificarea unităților de aviație terestră și navală urmărea crearea unei forțe aeriene independente.¹¹

Seria victoriilor aeriene obținute de zburătorii francezi a continuat și în ziua de 3 ianuarie, învingători în confruntările cu adversarii lor au fost sublocotenentul Boyau, sublocotenentul Guérin, sublocotenentul Coiffard și sergentul Dèmeuldre.¹²

Plecat în ziua de 4 ianuarie într-o misiune de supraveghere a frontului, sublocotenentul av. Georges Madon¹³ a întâlnit o formație de avioane de vânătoare Albatros D.V. Atacă în picaj și doboară în flăcări un avion inamic care s-a prăbușit la sol lângă localitatea Nogent l'Abbesse, obținând cea de-a 20-a victorie aeriană omologată. Profitând de efectul surpriză, câteva minute mai târziu, asul francez a doborât un alt aparat inamic, care s-a prăbușit lângă localitatea Pont-Faverger, victorie care nu i-a fost omologată.

Aviația de bombardament franceză a atacat în misiuni de zi și de noapte, la 4 ianuarie, uzinele de la Badische Anilin și gara din Freiburg im Brisgau, cu toată riposta intensă a bateriilor A.A germane instalate în jurul acestor obiective. A doua zi, aviatorii francezi au bombardat aerodromul german, căile ferate și gara din Courcelles. În ziua de 10 ianuarie, vânătorii francezi au doborât 10 avioane germane și un balon captiv. Printre victime s-a numărat și locotenentul Hans Müller, as cu 36 de victorii aeriene.¹⁴

Locotenentul german Walter Von Bülow, comandantul unității *Jasta Boelcke* care obținuse a 38-a victorie aeriană în ziua de 16.12.1917, a fost ucis într-o luptă aeriană pe 6 ianuarie 1918; comanda escadrilei a fost preluată de locotenentul aviator Max Mueller. Conducând o formație de șase avioane Albatros D.VII, în ziua de 9 ianuarie, deasupra frontului, a văzut un aparat de zbor englezesc de recunoaștere și bombardament tip R.E.8, moment în

11 Ibidem, p.27

12 Valeriu Avram, *Gladiatorii înălțimilor. Așii aviației în Primul Război Mondial*, Editura Militară, București, 2016, p.114

13 As francez, i-au fost omologate 41 de victorii aeriene.

14 Ezra Bowen, *Les as de l'aviation*, Edition Time-Life, Amsterdam, 1982, p. 186.

Respect pentru oameni și cărți

care și-a condus subordonații la atac. Căpitanul aviator englez G. Zimmer din R.F.C, pilot pe R.E.8 – care făcea parte din Squadron 21, a văzut Albatrosul D.VII venind în picaj, înspre el și virând brusc i-a permis observatorului, sublocotenentul Somerville să tragă a rafală lungă de la distanță. Albatrosul din capul formației germane a fost cuprins de flăcări coborând în zbor dezordonat cu motorul oprit; apoi, a aterizat forțat lângă orașul Moorslede aflat în ruine. Grav rănit, locotenentul aviator Max Mueller a reușit să iasă din cabina avionului cuprins de flăcări, dar și-a pierdut viața. Piloții germani marcați profund de moartea comandantului lor, au oprit atacul contra avioanelor R.E.8, părăsind sectorul de front.

La 19 ianuarie 1918, Grupul francez *Cigognes (al., Berzelor* ”- după emblema unității - n.n.) aflat sub ordinele comandantului Hormant a plecat de pe frontul Flandrei și s-a reîntors la Verdun, unde, în scurt timp, și-a făcut simțită prezența. Noul comandant care l-a înlocuit pe colonelul Brocard, în ziua întoarcerii pe frontul Verdunului, a plecat într-un zbor de recunoaștere, intrând în teritoriul inamic. La misiune participau și celebrii aviatori, căpitanii René Fonck și Pierre d’Harcourt, precum și un pilot voluntar numit Fontaine. Zburând deasupra frontului, aviatorii francezi au dat peste o formație numeroasă de avioane germane pe care au atacat-o. În mijlocul bătăliei, Fonck a observat că Fontaine se afla în dificultate, motorul avionului său cedase aparent, fiind hărțuit de două avioane inamice. Fonck și-a doborât imediat adversarul și a trecut la atacatorii lui Fontaine. În câteva secunde, unul se prăbușea, în flăcări, la sol, celălalt a părăsit lupta, dându-i posibilitate lui Fontaine să aterizeze, de urgență, în siguranță.

În noaptea de 25 ianuarie, două grupuri de bombardament franceze au lansat 8 tone de bombe asupra gărilor din Thionville și Freiburg im Brisgau, precum și asupra uzinelor din Ludwigschafen și Badische-Anilin. Echipajul format din căpitanul Vuillemin și locotenentul observator Lécreux a bombardat un tren încărcat cu muniții în gara din Thiancourt, lansând asupra garniturii 300 kg de bombe.¹⁵

Plecat la 27 ianuarie, într-o misiune de vânatoare liberă, căpitanul francez Georges Madon, aflat la bordul unui avion Spad 13, a întâlnit deasupra frontului un avion german de recunoaștere protejat de trei avioane Albatros D.V, pe care l-a doborât, obținând cea de-a 21-a victorie aeriană. Vânătorii

germani și-au abandonat camaradul, iar asul Madon a profitat de această situație favorabilă, epava inamică prabușindu-se în fața tranșeelor franceze de la Ville-sur-Tourbe; echipajul german format din subofițerul pilot Anton Schmitz și locotenentul observator Albert Kickert din *Jasta 33* (Escadrila 33 Recunoaștere) și-a pierdut viața. Două zile mai târziu, a doborât un alt avion inamic cu două locuri, care intrase mult în interiorul teritoriului francez. Un altul a fost distrus de Charles Nungesser.

După mai multe încercări într-un poligon, Georges Madon a pilotat către sfârșitul lui ianuarie 1918, un avion Spad 13 dotat cu un tun de 37 mm. În ziua de 29 ianuarie l-a experimentat în mod real, atacând un avion german de recunoaștere. Zbura la 6300 m și a atacat în picaj deasupra localității Aure aparatul biloc inamic; al doilea obuz tras și-a atins ținta, avionul german s-a dezintegrat în aer. Asul francez a fost uimit de puterea de distrugere a obuzului de 37 mm, dar victoria aeriană nu i-a fost omologată pentru că nu s-a găsit epava.¹⁶

Replica aviației germane a vizat bombardarea Parisului. Astfel, în noaptea de 30/31 ianuarie 1918, la orele 23:30, o formație de 30 avioane Gotha germane, „...a atacat Parisul din partea de la nord și nord-est venind, dinspre Compiègne, lansând 14 tone de bombe, care au lovit spitalele Broca, Cochin, Saint Antoine, fiind lovite străzile Grand Armée, Sain-Sauveur și Reaunur, înregistrându-se 63 de morți în capitală și 16 în cartierele mărginașe. Peste 30 de avioane franceze și-au luat zborul când s-a dat alarma, luptele s-au dat la nord de capitală în cursul căreia un avion inamic a fost doborât, aviatorii au fost luați prizonieri. În schimb, un aparat francez rămas în pană de benzină, a aterizat în oraș, cei doi aviatori (subofițer pilot Sachot și submaistrul mitralior Le Juge-n.n) fiind răniți...” se arăta în Comunicatul Oficial al comandantului garnizoanei din Paris.¹⁷

În iarna lui 1917-1918 a fost reorganizată apărarea antiaeriană a Angliei; raidurile zeppelinelor luaseră sfârșit din cauza timpului neprielnic zborurilor, dar mai ales datorită experienței crescute a echipelor de zburători de noapte britanici și a apărării antiaeriene dotate cu tunuri Puteaux franțuzești performante de 75 mm. Totuși, din vara lui 1917, amenințarea venea din partea aviatorilor germani care zburau pe avioanele bimotoare de bombardament Gotha din Grupul Kagohl 3 (*Kampfgeschwader der*

¹⁶ Ibidem

¹⁷ Jaques Mortane, *L'histoire de l'aviation*, Paris, 1920, pg. 340

Respect pentru oameni și cărți

Obersten Heeresleitung), subordonat Comandament German a Aviației de Bombardament.

Propulsate de o pereche de motoare răcite cu lichid tip Mercedes D.IVa, de 260 Cp, avioanele Gotha G.IV luau la bord o încărcătură clasică de șase bombe a câte 50 kg fiecare. Viteza maximă a avionului era de 84 mile pe oră, care, chiar și așa, bombardierul era mai rapid decât unele aparate de vânătoare trimise să le intercepteze. Altitudinea de atac de 5.500 m îl făcea o țintă dificilă, întrucât apărarea britanică nu avea sisteme moderne de avertizare la apropierea acestuia.

Primul atac pe pământ britanic, realizat de o formație cuprinzând 23 de aparate Gotha a fost în ziua de 25 mai 1917, când în urma bombardamentului executat asupra orașului Folkstone au fost uciși 95 de civili, iar alții 195 au fost răniți. Peste 70 avioane din apărarea britanică au fost trimise la interceptare, dar singurele care au avut contact cu inamicul au fost pilotate de doi piloți de aviația navală. Câteva aparate Gotha au fost distruse în raiduri ulterioare, unele dintre ele au căzut în mare sub focul artileriei antiaeriene, ori nu s-au mai întors la terenul de bază, din cauza condițiilor meteo. În septembrie 1917, avioanele Gotha au trecut la atacuri de noapte, acționând împreună cu bombardierele Zeppelin (Staaken) Tip R, cunoscute drept *Riesenflugzeug* (avion gigant). Acest monstru putea căra bombe de aproape o tonă la 4.800 m înălțime și zbura cu 80 mile pe oră datorită puterii celor patru motoare Mercedes de 260 Cp fiecare. La bordul lor se aflau instalate cinci mitraliere, care l-a făcut o țintă mai de temut decât erau aparatele Gotha. Deși germanii au construit numai un număr mic de Zeppeline Tip R, acestea reprezentau o imensă amenințare pentru britanicii. Pentru a face față acestei amenințări, englezii au realizat o nouă schemă de apărare. Atât bateriilor de artilerie A.A, cât și aviației li s-au repartizat diferite zone de operare. În plus, cablul de oțel de susținere a baloanelor captive formau o perdea plutitoare, o barieră până la 2.500 m, forțând teoretic orice aeronavă inamică să zboare deasupra acestei înălțimi la un nivel la care avioanele de vânătoare britanice patrulau.