

communications. Indiquez si d'accord avec propositions et renforcez stations sol-air RAE.³⁰

Malheureusement, avec l'équipement disponible, il n'y avait pas moyen d'établir de liaisons radio directes avec le *Coastal Command* et des communications sol-air de longue distance efficaces. Et la proposition que fit plus tard Anderson d'affecter quatre escadrons de Catalina à Terre-Neuve durant l'été et un escadron de Liberator à longueur d'année était également impossible à appliquer. La RAF s'efforçait de mettre la main sur tous les avions à grand rayon d'action qui pouvaient être fabriqués. En outre, l'ARC n'aurait pu trouver le personnel navigant et le personnel au sol nécessaires qu'en en privant le PEACB; aux termes de l'article 14 de l'Accord, chaque année tous les effectifs étaient versés dans les escadrons outre-mer de la RAF et de l'ARC, sauf 136 pilotes, 34 observateurs aériens et 58 opérateurs radio (mitrailleurs aériens). Anderson aurait bien aimé que l'on change cette exigence afin de pouvoir s'attacher à gagner la bataille contre les *U-boats* dans l'Atlantique Nord. "Il est plus important maintenant, écrivit-il, d'affecter du personnel aux escadrons de reconnaissance générale de la Région aérienne de l'Est que de les verser dans les escadrons de bombardement et de chasse de la RAF."³¹

Le 9 juillet, une délégation de l'ARC rencontra le nouveau commandant en chef du *Coastal Command*, le maréchal en chef de l'Air Sir Philip Joubert de la Ferté, et quelques membres de son état-major à Londres pour discuter de collaboration entre les deux commandements. Tous étaient également conscients de la nécessité de baser un escadron de Liberator à Terre-Neuve pour assurer constamment une couverture à grande distance. Le Liberator à grand rayon d'action de l'époque avait à peu près le même rayon d'action que le Catalina, mais sa vitesse de croisière de 200 noeuds était deux fois supérieure à celle de ce dernier et il pouvait emporter huit grenades anti-sous-marines jusqu'à la distance limite, au lieu des deux transportées par le Catalina. On préférait donc de beaucoup les Liberator plus rapides et plus fortement armés, qui avaient une autonomie de seize heures et demie, aux lourds Catalina qui, à l'occasion, pouvaient rester en l'air jusqu'à vingt-huit heures d'affilée. Joubert offrit en fait de transférer à Terre-Neuve son unique escadron de Liberator après que les opérations en Islande arrêterent pour l'hiver, mais les Canadiens durent décliner cette offre. En effet, il n'y avait pas à Gander de hangars capables d'accueillir ces gros avions et comme passaient en priorité des travaux relatifs à d'autres engagements, tels les livraisons d'avions outre-Atlantique, on ne pouvait en construire aucun en 1941.³²

A la réunion du 9 juillet participèrent aussi le ministre de la Défense nationale pour l'Air, C.G. Power, le chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air L.S. Breadner, et les commodores de l'Air Anderson, G.O. Johnson (chef adjoint de l'état-major de l'Air, affecté provisoirement à l'*Air Ministry*) et L.F. Stevenson (commandant des forces outre-mer de l'ARC). Anderson et Johnson étaient les commandants présent et futur de la Région aérienne de l'Est; Stevenson était sur le point d'accéder au poste de commandant de la Région aérienne de l'Ouest. Toutes les instances les plus directement concernées étaient

donc conscientes dès le départ du conflit de priorités avec lequel allaient être aux prises les Régions aériennes de l'Est et de l'Ouest durant les deux années à venir. Dans tous les domaines essentiels, soit ceux du personnel, de l'équipement, des installations et même de la main-d'oeuvre, l'affectation d'escadrons opérationnels à la défense du Canada venait loin sur la liste des priorités. Anderson, peut-être comme solution de rechange à l'installation d'un escadron du *Coastal Command* à Terre-Neuve, tenta d'établir un échange de personnel navigant qui aurait au moins permis à l'ARC de tirer parti de l'expérience de la RAF. A cause de la pénurie de membres d'équipage canadiens qualifiés, l'idée fut très vite abandonnée, et la proposition d'Anderson, qui aurait aimé que cinq escadrons s'échangent des membres d'équipage pendant un an fit place à celle de Power, qui suggéra d'échanger un équipage de Catalina pendant une période beaucoup plus courte. Cette suggestion tomba elle aussi à l'eau. En novembre, il fut question d'obtenir des équipages de la RAF qui étaient "fatigués de la guerre", mais on ne donna jamais sérieusement suite à cette proposition. Le nord-ouest de l'Atlantique n'était pas un endroit où l'on pouvait prendre du repos.³³

On commença toutefois à mettre sur pied un service de renseignements semblable à celui qui existait au Royaume-Uni. Le service "Y" de l'Amirauté – renseignements radio – fournissait des rapports précis et opportuns sur l'emplacement de *U-boats*; ces rapports permettaient à la RAF d'organiser des recherches aériennes autour des positions connues de sous-marins ennemis. C'était exactement ce dont avait besoin une force disposant de fort peu d'avions et, en juin, après avoir visité le *Coastal Command*, le colonel d'aviation F.V. Heakes se rendit au quartier général du Service naval pour voir ce que le Centre de renseignements opérationnels de la MRC, qui avait été formé récemment, pouvait faire pour la Région aérienne de l'Est. Après plusieurs réunions entre des officiers de la marine et de l'aviation à Ottawa, la marine convint de transmettre aux quartiers généraux opérationnels de la côte est les résultats des analyses de tous les relèvements radiogoniométriques obtenus à Ottawa. "Ces analyses", peut-on lire dans la note de service de la marine, "reposent sur des informations quelque peu moins complètes que celles dont dispose l'Amirauté; il est donc possible que cette dernière corrige les résultats obtenus par Ottawa".³⁴

En l'absence de direction unique, le système de communication entre les forces aériennes et navales engagées dans la même bataille maritime était inconfortable. Heureusement, des aviateurs et des officiers de marine de niveau subalterne purent discuter de certains de leurs problèmes réciproques; en conséquence, Heakes persuada le commandant J.M. de Marbois, qui était à la tête du Centre de renseignements opérationnels, d'installer une ligne téléphonique directe entre le Centre et la base aérienne de Dartmouth afin de transmettre les renseignements radiogoniométriques aussitôt qu'on les recevait. Cette solution porta certainement fruit l'année suivante, quand des *U-boats* commencèrent à pénétrer dans les eaux territoriales du Canada, et il est possible que ce soit par cette voie que le 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance apprit à la mi-juin qu'un *U-boat* se trouvait au large de la côte de Terre-Neuve. Cette alerte survint juste au moment où l'U-111 effectuait une reconnaissance du détroit de Belle-Isle et se dirigeait vers le sud pour rejoindre la patrouille

occidentale de Dönitz quelques jours avant que celle-ci ne se disperse. Dans le mois qui suivit, toutefois, les renseignements qu'émit le quartier général du Service naval se révélèrent inutiles. Les délais furent interminables jusqu'à ce que, à la fin du mois d'août, la liste que diffusait quotidiennement l'Amirauté sur les positions des sous-marins commença à arriver régulièrement en temps opportun.³⁵

Le fait que la marine des États-Unis supposât qu'elle exercerait un contrôle stratégique sur les forces opérant dans la moitié ouest de l'Atlantique Nord en septembre 1941 souleva des questions fondamentales supplémentaires au sujet de la nature de l'effort du Canada dans le domaine de la défense du commerce. Même si les escortes de la MRC étaient maintenant placées sous la direction générale du contre-amiral A. LeRoy Bristol, de la marine des États-Unis, à Argentia (Terre-Neuve), l'ARC ne voulait céder ni son indépendance ni l'engagement qu'elle avait pris vis-à-vis de la reconnaissance maritime à longue distance. Ainsi que nous l'avons vu au chapitre 10, des représentants de l'ARC s'entendirent avec l'amiral Bristol en octobre pour que des appareils de la marine des États-Unis opérant à partir de Terre-neuve escortent les convois au sud et à l'est du Cap Race, tandis que le 1^{er} Groupe en ferait de même au nord de ce secteur. Fait important, des représentants des forces aériennes américaines à Terre-Neuve ne participèrent pas à ces discussions.³⁶

L'apparition peu fréquente de sous-marins à portée des avions basés sur la côte est jusqu'à la fin de 1941 fut à la fois un bien et un mal. Sans preuve indéniable de la présence de l'ennemi, il était difficile de motiver les équipages. Le nombre accru de convois à la fin de 1941 eut peu d'effet sur la routine des aviateurs. Les équipages aériens s'exposaient jour après jour à toutes sortes de difficultés et de dangers, et ce, sans obtenir de résultats tangibles. Rentrer simplement sans encombre à la base était déjà un exploit. Et, comme si les conditions naturelles ne suffisaient pas, ils travaillaient côte à côte avec un service qui n'entendait pas grand-chose aux opérations aériennes. Après la première opération de la Force d'escorte de Terre-Neuve en juin 1941, la MRC se plaignit qu'en raison du fait qu'une escorte aérienne n'avait pas été fournie, il avait fallu plus de vingt-quatre heures aux convois HX 32 et SC 34 pour se rejoindre. Il était vrai que, comme le ciel était dégagé, un avion aurait été utile aux commodores des convois et à leurs escorteurs, mais les Digby disponibles étaient occupés à chercher l'U-111, le seul sous-marin dans les parages. Bien que l'ARC affectât bientôt un officier de liaison à l'état-major du commodore L.W. Murray, qui commandait la Force d'escorte de Terre-Neuve, il serait impossible de collaborer efficacement avant que les plans relatifs à l'amélioration des communications entre Saint-Jean et Gander et à l'établissement d'un quartier général combiné pour la marine et l'aviation puissent être mis à exécution.³⁷ Et même alors on entendrait à maintes reprises des marins se plaindre qu'ils ne pouvaient voir aucun avion escorteur.

A cause du petit nombre seulement d'avions disponibles et des grandes distances à couvrir, il y eut fort peu d'opérations aériennes à grande portée effectuées à partir de Terre-Neuve en 1941. Même si les Catalina qui se trouvaient maintenant à Botwood avaient une autonomie de vingt-quatre heures à

95 noeuds, ce qui faisait une distance totale de 3860 km et un rayon de patrouille de 1290 km, les conditions opérationnelles réduisaient considérablement ces chiffres. En théorie, il fallait huit heures et demie pour qu'un Catalina atteigne un convoi se trouvant à 1290 km au large et une fois rendu, il ne pouvait patrouiller que pendant quatre heures. Les onze heures et demie qui restaient étaient nécessaires pour lutter au retour contre des vents de l'ouest d'une vélocité moyenne de 22 noeuds et pendant cette étape la vitesse de l'appareil par rapport au sol tombait à 70 noeuds. On estimait qu'un avion qui affrontait des vents debout de plus de 22 noeuds après avoir patrouillé pendant quatre heures à 1290 km des côtes ne rentrerait pas à la base. De toute façon, quatre heures de patrouille sur vingt-quatre heures de vol c'était considéré comme un gaspillage d'efforts. En pratique, huit heures de vol autour d'un convoi constituaient le point-seuil pour une journée complète de vol, et cette période limitait les rayons d'action à 765 km. Il était cependant nécessaire de garder au moins 20 p.c. de l'autonomie d'un appareil au cas où il faille atterrir à une base de dégagement, et la plus rapprochée était souvent North Sydney, en Nouvelle-Écosse. Cette exigence réduisait à son tour les rayons d'action efficaces à une distance de 725 à 800 km dans le meilleur des cas. Le 1^{er} Groupe était capable de temps à autre de monter des opérations jusqu'à la distance limite, mais seuls de gros quadrimoteurs spécialement modifiés, comme les versions ultérieures du Liberator, pouvaient patrouiller efficacement à des distances de 1125 à 1450 km et combler ainsi le "trou" qu'il y avait au milieu de l'océan dans la couverture aérienne qu'assuraient les avions de Terre-Neuve et de la base du *Coastal Command* en Islande.³⁸

Les limites des avions opérant des deux côtés de l'Atlantique furent mises en lumière de manière précise au début du mois de septembre 1941, quand Dönitz poussa ses meutes de *U-boats* jusqu'au sud du Groënland dans l'espoir de trouver plus de "gibier". Entre le 9 et le 13 septembre, le groupe *Markgraf* entra finalement en contact avec le convoi SC 42. C'était le seul convoi que l'Amirauté n'avait pu dérouter avec succès pour éviter les zones dangereuses, et à cause de plusieurs jours de vents extrêmement violents et de mauvaise visibilité, il avait été privé de la protection des avions de Terre-Neuve. Le convoi, qu'escortait un groupe de la MRC faisant partie de la Force d'escorte de Terre-Neuve, perdit quinze navires avant que des renforts aériens et navals n'arrivent d'Islande pour mettre fin au combat.³⁹

La bataille dont le convoi SC 42 était l'enjeu se déroula bien au-delà de la portée maximale des Catalina basés à Botwood, et l'on cherchera en vain dans les archives de l'escadron une mention quelconque de la lutte désespérée qui se livra au large du Groënland. Les Catalina n'étaient simplement pas en mesure d'agir lorsque les opérations étaient aussi éloignées. Le 116^e Escadron n'était pas non plus à la hauteur à d'autres égards. À la fin du mois d'août, l'incapacité de constituer des équipages aériens complets sur une base permanente, de même que l'absence d'officiers spécialistes, persuadèrent le commandant de mettre de côté toute idée d'entraînement, ce qui porta atteinte au moral et à l'efficacité du personnel. Rétrospectivement, et en voyant les choses avec les yeux d'un historien, on peut se demander s'il n'y avait pas quelque chose qu'un

commandant énergique aurait pu faire pour rendre son escadron ou sa formation plus efficace. Cependant, en septembre, l'événement le plus remarquable fut la visite du Duc de Kent à Terre-Neuve. Et même deux mois plus tard, quand un grand nombre de *U-boats* se trouvèrent à portée des avions de Botwood et de Gander, on ne consigna dans le journal des opérations du 116^e Escadron de bombardement et de reconnaissance que des observations laconiques sur les opérations, alors que l'on peut y lire la description détaillée du mariage de l'un des membres d'équipage de l'escadron avec une infirmière. Les archives de l'autre escadron de bombardement et de reconnaissance qui se trouvait à Terre-Neuve n'étaient guère mieux tenues. Il semble que les commandants se soient contentés à ce moment d'avoir simplement établi des bases aériennes dans le milieu naturel inhospitalier qui les entourait. Il fallait bien plus que cela pour que les opérations soient efficaces.⁴⁰

Entre temps, ayant appris du U-111 que des convois passaient par le détroit de Belle-Isle, Dönitz lança une opération dans ce secteur. À la fin d'octobre, le CRO d'Ottawa commença à recevoir des informations de l'Amirauté sur le déplacement vers l'ouest de plusieurs *U-boats*, et il fut confirmé le 24 du mois que quatre sous-marins se trouvaient juste à l'est du Détroit. Les Digby du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance furent mis en état d'alerte; le lendemain, tous les avions disponibles prirent l'air, deux pour escorter un convoi naviguant en direction de l'ouest, l'ON 26, qui entrait dans la zone dangereuse, et les autres pour entreprendre des patrouilles de recherche. Sept des avions du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance et les deux seuls Catalina disponibles du détachement de quatre avions du 116^e Escadron de bombardement et de reconnaissance qui était stationné à Botwood volèrent pendant plus de huit heures ce jour-là; c'est à cette occasion qu'un avion de la Région aérienne de l'Est aperçut et attaqua un sous-marin ennemi. L'épisode qui s'ensuivit met en lumière d'une manière des plus précises les handicaps qui affligeaient à l'époque les escadrons anti-sous-marins.⁴¹

Le commandant d'aviation C.L. Annis, l'officier d'armement de la Région, était en visite à Gander lorsque l'alerte fut donnée; comme le 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance avait plus d'avions utilisables que de pilotes qualifiés, il s'installa lui-même aux commandes d'un Digby pour participer aux patrouilles. Annis connaissait bien ce type d'appareil et avait à son actif environ 300 heures de vol au-dessus de l'océan, mais il n'eut que très peu de temps pour établir des rapports avec l'équipage. Son co-pilote agissait aussi comme navigateur, et trois opérateur radio (mitrailleurs aériens) occupaient les tourelles de nez et de queue ainsi que le siège de l'opérateur radio. Le compte rendu que fit Annis décrit de façon détaillée comment le vol se déroula:

Je décollai . . . à environ 7 h 50 . . . Lorsque nous franchîmes la côte, les mitrailleurs s'installèrent à leur poste d'observation dans les tourelles de nez et de queue . . . je commandai (au mitrailleur avant) d'armer les bombes – ce qui ne peut être fait qu'au moyen des commandes du viseur de bombes, qui se trouvent dans ce compartiment. Quelques instants plus tard, il revint à sa place et déclara que les bombes étaient armées. La patrouille que nous devions exécuter était un ratissage par passes parallèles qui

comprenait une étape d'une quarantaine de milles en direction nord-est à partir de la côte de Terre-Neuve, suivie d'environ 270 milles presque plein nord, une étape de 18 milles vers l'ouest et ensuite presque droit vers le sud jusqu'à la base. À l'altitude de patrouille, qui fut maintenue entre 900 et 1000 pieds, le vent était d'environ 45 noeuds, légèrement à l'ouest du sud. Jamais je n'avais vu la mer si démontée . . . Je fus en fait très étonné de découvrir qu'un sous-marin pouvait faire surface dans de telles conditions. . .

À 14 h 50 environ . . . j'aperçus un sous-marin. Jusqu'à ce moment, toutes nos recherches pour repérer un bâtiment quelconque avaient été vaines. J'avais remarqué que les mitrailleurs changeaient de poste d'observation toutes les deux heures environ, mais à part vérifier s'ils étaient à leur poste et accomplissaient leurs tâches de recherche, je ne leur portais pas particulièrement attention. Le parcours était exceptionnellement cahoteux, et j'avais fort à faire pour maintenir le cap avec le compas qui oscillait, surveiller les moteurs et scruter la mer. Pour rendre les choses plus difficiles, des embruns s'étaient déposés de temps à autre sur le pare-brise depuis le début du vol et empêchaient maintenant de bien voir.

Sous mes yeux, une vague se dirigeant dans notre direction découvrit complètement le kiosque et la partie supérieure de la coque du sous-marin et dissipa tout doute quant à la nature de ce dernier. . .

Je débranchai aussitôt le pilote automatique et amorçai un léger virage vers la droite pour ne pas perdre de vue le sous-marin. Je me tournai vers Redman, qui se trouvait derrière moi sur le siège du navigateur, pointai du doigt vers l'extérieur et dis: "C'est un sous-marin". Il se leva d'un bond, regarda par-dessus mon épaule et dit: "pas d'erreur, c'en est un". Il se jeta sur le siège du copilote pendant que je lui demandais de mettre les moteurs sur "mélange riche manuel". En même temps, je me penchai et ouvris d'un coup sec les portes de la soute à bombes en actionnant la poignée d'ouverture d'urgence. Pendant que Redman ajustait le mélange, je mis les gaz. Les moteurs toussèrent légèrement et je jetai un coup d'oeil pour voir si Redman, dans son excitation, n'avait pas fermé l'admission. Lorsque je relevai les yeux, je ne vis plus le sous-marin. "Où est-il?" hurlai-je; Redman pointa du doigt . . . Seul le kiosque était visible et il disparut dans une vague pendant que je regardais. Le tourbillon qu'il créait en plongeant était clairement visible et la teinte sombre indistincte de sa coque apparut pendant quelques secondes. Comme le tourbillon et les bulles s'accumulaient vers l'est, je pus déterminer ce qui me tracassait depuis le début: la direction dans laquelle se déplaçait le sous-marin et donc où viser pendant l'attaque.

À ce moment, c'est-à-dire de 20 à 30 secondes, selon moi, après avoir aperçu la première fois le sous-marin, l'avion descendait en piqué, à un angle de 30 à 40 degrés, lorsque je virai vers la gauche . . . pour attaquer par derrière. En me rappelant de viser court et à l'avant de la cible et en évaluant à six secondes le temps qui s'écoulerait entre le largage et l'explosion des bombes, je lâchai ces dernières en actionnant la commande d'urgence du poste de pilotage quand l'altimètre indiqua un peu moins de 300 pieds, et que l'angle de piqué était de 20 degrés environ . . . À cause du vent qui soufflait fort . . . les bombes tombèrent un peu trop court.⁴²

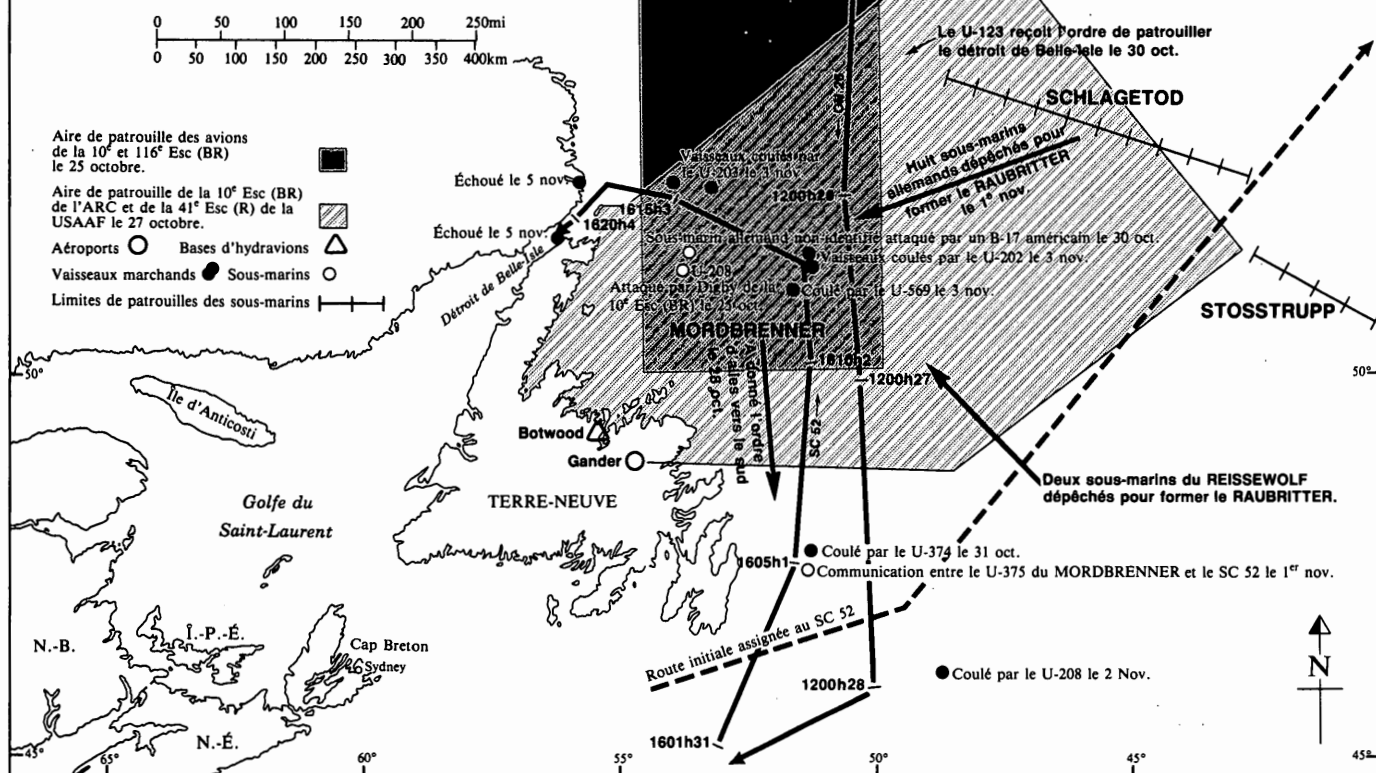
L'attaque échoua parce qu'à un certain moment durant le vol vers le large un membre d'équipage inexpérimenté avait ramené le levier d'armement des bombes à la position de sécurité. C'était le genre d'erreur que l'instruction

dispensée dans les UEO était conçue pour éviter, mais la Région aérienne de l'Est n'avait pas de ressources pour ces unités. On recommandait simplement avec insistance aux commandants d'escadron d'accroître par tous les moyens disponibles l'efficacité du personnel navigant. Il était clair que de telles instructions n'étaient pas faciles à appliquer même si la volonté de le faire existait. À cause du PEACB et de son quota d'aviateurs versés dans les escadrons d'outre-mer, l'EGADC était désespérément à court d'équipages.⁴³

La détérioration des conditions atmosphériques obligea à écourter soudainement après le 26 octobre les tentatives que faisaient le 1^{er} Groupe pour repérer et attaquer les *U-boats* opérant au large de Terre-Neuve. Entre temps, encore d'autres *U-boats* arrivèrent dans le secteur, jusqu'au point où il y eut dix-huit sous-marins à portée des avions de la Région aérienne de l'Est. Pendant que l'amiral Dönitz recevait l'autorisation d'attaquer au sud du Grand Banc, un secteur auparavant interdit à ses sous-marins en raison de la proximité des eaux territoriales de États-Unis, le 1^{er} Groupe attendait que le temps s'éclaircisse. Avant que cela n'arrive, l'U-374 intercepta le convoi SC 52, qui se dirigeait vers l'est et se trouvait juste à l'est de Saint-Jean, et onze sous-marins croisant dans les parages constituèrent le groupe *Raubritter* en vue de l'attaquer. Le 3 novembre, l'ordre fut donné que chaque avion disponible prenne l'air pour appuyer le convoi, mais ce n'est que deux jours plus tard que le temps s'améliora suffisamment pour que les avions puissent voler. À ce moment, la bataille du convoi SC 52 avait été décidée. Après avoir perdu quatre navires, le convoi reçut l'ordre de revenir au Canada en passant par le détroit de Belle-Isle, où deux autres navires furent perdus en s'échouant dans le brouillard.⁴⁴

Il n'y avait pas grand-chose que les aviateurs canadiens pouvaient faire à part prier pour que le temps s'améliore, et durant les premières semaines de novembre, cela n'était pas chose fréquente à Terre-Neuve. À Botwood, le détachement du 116^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, handicapé par le fait que trois de ses quatre appareils étaient hors de service, reçut deux avions de renfort de Dartmouth mais resta cloué au sol par le mauvais temps. Finalement, le 19, le jour où une tempête de neige jeta sur la côte et endommageant l'un des appareils en bon état, le détachement reçut l'ordre de se retirer en Nouvelle-Écosse pour l'hiver. Au 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, les conditions étaient meilleures, mais pas de beaucoup. À la fin du mois, six de ses quinze Digby étaient en réparation, tandis que l'escadron ne disposait que de sept équipages pour les neuf avions restants. Comme on pouvait s'y attendre, le 1^{er} Groupe n'était pas prêt lorsqu'il apprit, le 24 novembre, que des *U-boats* se dirigeaient de nouveau vers Terre-Neuve. Trois Digby se tinrent prêts, armés de grenades anti-sous-marines, pendant que le reste des avions de l'ARC et de la marine des États-Unis patrouillaient au large. Quatre Hudson furent envoyés en toute hâte à l'aérodrome de Torbay, dont la construction était terminée depuis peu, pour patrouiller au-dessus des ports de Saint-Jean et de Wabana, où l'on s'attendait que les *U-boats* attaquent. Le temps que l'ARC prenne ses dispositions et dresse des plans pour contrer cette menace, celle-ci était déjà passée. Le 22 novembre, Dönitz avait été forcé de satisfaire à la demande d'Hitler, qui voulait des *U-boats* en Méditerranée en réponse à

SOUS-MARINS ALLEMANDS AU LARGE DE TERRE-NEUVE 25 OCT - 4 NOV 1941



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

© (Cartes et données établies par le cartographe du Service historique)

l'offensive des Britanniques en Afrique du Nord. Au grand dépit de l'amiral allemand, tous les *U-boats* se trouvant dans l'Atlantique mirent le cap sur Gibraltar.⁴⁵

Pendant que l'année 1941 tirait à une fin relativement tranquille, à Terre-Neuve l'état de préparation laissait encore beaucoup à désirer, même si les ressources anti-sous-marines de l'ARC étaient bien meilleures que l'on aurait pu imaginer un an plus tôt. L'ordre de bataille comprenait le 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, avec ses quinze Digby, de même qu'un escadron des USAAF, doté de six B-17, à Gander. Le 14 octobre, ainsi qu'il a déjà été indiqué, l'aérodrome de Torbay, près de Saint-Jean, avait été ouvert et disposait de deux pistes; en novembre, quatre Hudson du 11^e Escadron de bombardement et de reconnaissance arrivèrent de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. La marine des États-Unis avait aussi à Argentia des détachements, équipés de Catalina, de trois escadrons de la marine et d'un escadron maritime. Toutefois, la circulation aérienne était mal contrôlée. L'absence de ligne terrestre entre le quartier général du 1^{er} Groupe à Saint-Jean et la base de Gander obligeait les contrôleurs de la circulation aérienne à improviser lorsque les conditions atmosphériques empêchaient de communiquer par radio, ce qui était souvent le cas, et les avions devaient parfois écourter leurs patrouilles à cause d'une panne de radio complète occasionnée par une aurore boréale. De plus, les circuits de téléscripateur vers Halifax étaient fortement surchargés.⁴⁶

Pendant l'automne de 1941, les 5^e et 116^e Escadrons avaient commencé à recevoir les premiers hydravions à coque PBY5 (Catalina) que le Canada avait commandés aux États-Unis. En décembre, l'ARC donna à ces appareils la désignation "Canso". Ce mois-là, le 5^e Escadron reçut les premiers Canso "A" ("A" pour amphibie) et, à la fin de février 1942, le nombre de Canso "A" s'élevait à treize. Entre temps, on avait concentré les hydravions à coque Canso au 116^e Escadron, qui, à la fin du mois de février, possédait sept de ces appareils et cinq des hydravions Catalina empruntés de la RAF le printemps précédent.⁴⁷

À la fin de l'automne furent également clarifiées les responsabilités opérationnelles du Canada et des États-Unis dans le nord-ouest de l'Atlantique. En novembre, dans une large mesure à la suite de questions pressantes émanant du ministère de la Marine des États-Unis et transmises par l'attaché de l'Air canadien à Washington, le vice-maréchal de l'Air Anderson et l'amiral Bristol promulguèrent leur accord du 17 octobre en termes officiels. Les Canadiens couvriraient deux secteurs de l'océan, l'un au nord d'une ligne partant de Terre-Neuve et longeant le 48^e degré de latitude, et l'autre à l'ouest d'une ligne partant de Terre-Neuve et suivant le 55^e degré de longitude jusqu'au littoral canadien. En fait, cela signifiait que les avions de la Région aérienne de l'Est escorteraient les convois jusqu'à ce que l'on appelait le *Western Ocean Meeting Point*, ou Point de rencontre ouest, au 49^e degré de longitude ouest, tandis que les Hudson et les Digby du 1^{er} Groupe, basés à Gander et à Torbay, les accompagneraient sur une distance de 200 et de 400 milles (320 et 640 km) respectivement, au nord du 48^e degré de latitude nord. En ce qui avait trait aux recherches anti-sous-marines et aux patrouilles de reconnaissance générale dans le secteur nord, on prolongea ces distances pour les avions de Terre-Neuve:

jusqu'à 480 km pour les Hudson et jusqu'à 960 km pour les Digby. Pour ces derniers, cela voulait dire voler jusqu'à la limite de leurs possibilités et, en fait, cette mesure ne donnerait pas de résultats satisfaisants.⁴⁸

Pendant que la Région aérienne de l'Est s'efforçait d'assurer la même couverture aérienne que celle que fournissait le *Coastal Command* dans l'Atlantique Est, l'ARC suivait aussi les progrès qu'accomplissaient les Britanniques sur le plan de l'armement aérien. Au milieu de l'année 1941, le quartier général de l'aviation prit des dispositions pour faire fabriquer au Canada la nouvelle grenade anti-sous-marine aérienne Mark VIII, une bombe de 250 livres (113 kg) remplie d'Amatol, et commanda des dispositifs de fixation au Royaume-Uni afin de pouvoir larguer d'un avion les grenades marines Mark VII de 200 kg. À la fin de l'année, ces armes avaient remplacé dans la plupart des escadrons la bombe anti-sous-marine peu fiable qui était auparavant utilisée.⁴⁹

Grâce à la visite qu'avait faite au cours de l'été le vice-maréchal de l'Air Anderson au *Coastal Command*, le partage de connaissances sur les nouveautés techniques – comme en témoignaient la fabrication et l'adoption par le Canada de la grenade anti-sous-marine aérienne britannique – était un élément de l'entente croissante qui régnait entre les deux commandements. Comme l'écrivit Anderson, "La longue expérience, l'entraînement et les études scientifiques du *Coastal Command* dans le domaine des opérations aériennes maritimes ont permis d'établir une politique et une méthode opérationnelles sûres que l'on améliore sans cesse pour continuer de surpasser les méthodes ennemies. Toute information que le *Coastal Command* peut fournir à la Région aérienne de l'Est quant aux progrès touchant les méthodes, les procédures ou l'équipement opérationnels sera traitée avec le secret voulu et utilisée de la manière qui offre le plus de chances de pouvoir poursuivre une doctrine opérationnelle commune dans la Bataille de l'Atlantique."⁵⁰

En juillet, le maréchal de l'Air Joubert de la Ferté avait répondu personnellement à l'ouverture des Canadiens en écrivant la première d'une série de lettres mensuelles qu'allaient s'échanger Anderson et lui-même sur des questions d'intérêt réciproque. Mais le temps allait bientôt manquer pour de tels échanges. La brève période d'accalmie qui suivit le retrait des *U-boats* en novembre fut brusquement interrompue par la nouvelle de l'attaque contre Pearl Harbor, le 7 décembre. Cet important point tournant signifia que les escadrons basés à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse allaient maintenant se trouver en première ligne dans la guerre contre les sous-marins. L'étape suivante dans la stratégie de Dönitz, l'Opération *Paukenschlag*, allait illustrer de façon soudaine et précise toutes les faiblesses qualitatives et quantitatives de la Région aérienne de l'Est. Pour fournir des renforts immédiats à l'ouest, le 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance fut transféré en toute hâte à Sea Island, à Vancouver (Colombie-britannique), et une autre unité équipée de Bolingbroke, le 113^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, à Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, prit la place de cet escadron à Sydney, dans la même province.⁵¹ Au début du mois de janvier 1942, la Région n'avait encore que cinq escadrons anti-sous-marins principaux qui étaient déployés en vue de la recrudescence prévue de l'activité des *U-boats* allemands.

Le moment que choisit le Japon pour entrer en guerre prit les Allemands par surprise. Cinq semaines passèrent avant qu'ils fussent capables d'envoyer cinq gros sous-marins du type IXB, l'U-66, l'U-109, l'U-123, l'U-125 et l'U-130, pour exécuter l'opération *Paukensschlag*. Celle-ci devait porter un "coup formidable et soudain" aux navires marchands de plus de 10 000 tonnes naviguant entre le fleuve Saint-Laurent et New York et elle était censée commencer, simultanément, le 13 janvier. En même temps, sept *U-boats* du type VIIC, agissant indépendamment de l'opération principale, formèrent le groupe *Ziethen* et se dispersèrent dans des zones d'attaque contiguës s'étendant jusqu'à 400 km de la côte sud de Terre-Neuve.⁵²

Le 2 janvier, l'Amirauté britannique, mise au courant de l'offensive par des messages codés (Enigme) que ses services avaient déchiffrés, lança ses premiers avertissements. Les escadrons canadiens stationnés à Dartmouth, Sydney, Gander et Torbay, les avions de la marine des États-Unis basés à Argentia et l'escadron des USAAF à Gander intensifièrent donc leurs patrouilles. Le 9 janvier, le convoi H.X. 169, qui se trouvait le plus près des *U-boats* qui s'approchaient, fut dérouté vers le nord-est, c'est-à-dire vers Terre-Neuve, pour "se frayer un passage", avec un groupe d'escorte de neuf navires de guerre, dans la zone dangereuse au large du Cap Race, et ainsi profiter de "l'occasion en or de détruire des *U-boats* . . . occasion où la force de l'escorte aérienne jouera un rôle important".⁵³ Par chance pour le convoi, les *U-boats* n'entrèrent pas en contact avec lui.

Le commandant de l'U-123, le *korvettenkapitän* R. Hardegen, déclencha l'opération *Paukensschlag* dans la nuit du 11 et du 12 janvier. Il torpilla et coula un navire britannique, le *Cyclops*, à 180 milles au sud de la Nouvelle-Écosse; ce fut le premier navire marchand à être coulé en eaux nord-américaines au sud de Terre-Neuve. Quelques heures plus tard, par un matin clair et froid, le sergent R.L. Parker, du 119^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, décolla de Sydney aux commandes d'un Bolingbroke. A une quarantaine de milles au nord, en effectuant une patrouille ordinaire au-dessus de l'entrée du port, l'équipage de l'appareil repéra l'U-130 "à trois milles de distance et à fleur d'eau, son kiosque clairement visible".⁵⁴ Dans l'attaque qui s'ensuivit, l'avion largua deux bombes de 113 kg à une trentaine de mètre devant le sous-marin qui cherchait refuge sous l'eau, afin que les explosions donnent des résultats satisfaisants. Mais, comme le supposa avec raison l'état-major de la Région aérienne de l'Est, l'opération fut un "échec total" parce que les bombes n'étaient probablement pas tombées assez loin et avaient dû exploser au-dessus de l'objectif.⁵⁵ Cinq Bolingbroke entreprirent de ratisser le secteur, se trouvèrent à deux reprises à distance de visibilité de leur proie, mais ne détectèrent rien. Le sous-marin s'esquiva. Dans les vingt-quatre heures qui suivirent, il envoya par le fond deux navires naviguant seuls, le *Frisco* et le *Friar Rock*. Ce dernier, un bâtiment battant pavillon panaméen qui avait été retardé à Sydney, tentait de rattraper le dernier convoi à quitter le port avant le printemps.⁵⁶

Même si les *U-boats* opérant près de la partie continentale du Canada et des États-Unis signalèrent des "patrouilles aériennes ennemies nombreuses, mais

non dangereuses à cause de l'inexpérience [des équipages]", ils choisirent de ne pas se frotter aux navires naviguant sous escorte: sur les vingt-et-un navires marchands détruits au nord du 40° degré de latitude Nord et à l'ouest du 40° degré de longitude Ouest en janvier 1942, vingt furent envoyés par le fond alors qu'ils naviguaient seuls ou après avoir perdu leur convoi, et un seul fut coulé alors qu'il se trouvait sous escorte navale.⁵⁷

Le 19 janvier, un Digby du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, parti de Gander, effectuait une patrouille côtière quand apparurent à travers la neige qui tombait le kiosque et le pont supérieur d'un sous-marin qui avait fait surface et qui reposait dans le creux des vagues. Il s'agissait du U-87, qui venait de torpiller un des navires du convoi ON 52, le *Toorak*, et de couler le *Dimitrios G. Thermiotis*, un bateau isolé qui traînait derrière le convoi SC 63. Le capitaine d'aviation fit descendre son appareil et lui fit suivre un cap d'approche perpendiculaire au cap du sous-marin; il largua ses trois charges de droite, des bombes de 113 kg remplies d'Amatol et réglées pour exploser à 15 mètres, vira, et lâcha ses bombes gauches réglées pour exploser à 30 mètres, à un angle de 45° par rapport au cap présumé du sous-marin qui avait amorcé sa plongée. Cette attaque bien exécutée donna des résultats décevants: les bombes fendirent des soudures mais ne détruisirent pas le sous-marin.⁵⁸

Trois jours plus tard, en rentrant d'une patrouille ayant pour but d'appuyer le convoi S.C. 65, un autre Digby du 10^e Escadron tomba sur l'U-84. Le sous-marin se déplaçait rapidement en surface, à cinq km de distance par bâbord devant. Le capitaine d'aviation E.M. Williams amorça son attaque à 1100 pieds (335 mètres) d'altitude, réglant ses charges pour qu'elles explosent à une profondeur de 15 mètres; l'opération fut cependant mal exécutée. Comme l'indiqua charitablement le compte rendu officiel: "Une seule des trois grenades larguées à cause de l'enthousiasme excessif du premier mitrailleur", qui, dans l'excitation du moment, oublia que toutes les grenades devaient être lâchées manuellement parce qu'à Gander on n'avait pu obtenir pour l'avion un distributeur de 12 volts. Williams, qui, plus tard cette année-là, reçut la Croix de l'Aviation pour la qualité de son travail et son dévouement, fit deux autres attaques contre un objectif manifestement hors de portée. Les archives allemandes confirment que le sous-marin fut "manqué de peu".⁵⁹

Les avions trouvaient plus souvent les survivants de navires coulés et dirigeaient les bateaux de sauvetage vers l'endroit où ils se trouvaient. Un incident qui survint le 24 janvier illustre d'une manière caractéristique la manière dont les aviateurs percevaient ce rôle. Les Catalina du 116^e Escadron, après avoir volé pendant des heures, repérèrent tout ce qui restait de l'*Empire Wildbeeste*, un vapeur de 6000 tonnes, que l'U-106 avait torpillé à 580 km au sud-est de Halifax:

Un cordage reliait les deux embarcations où prenaient place environ 8 survivants dans l'une et 12 dans l'autre. On communiqua d'abord avec eux à l'aide du projecteur de signalisation et . . . on laissa tomber un message dans un contenant étanche . . . On les informa qu'un navire de sauvetage avait été appelé.

Plus tard ce jour-là . . . nous aperçûmes un canot de sauvetage transportant quatre ou cinq survivants, la voile montée . . . Nous larguâmes dans un canot en caoutchouc des messages, de l'eau, des cigarettes et des fusées éclairantes.⁶⁰

En février, Dönitz donna l'autorisation à ses sous-marins qui naviguaient le plus au nord de descendre graduellement au sud du Cap Race, ce qui leur permit ainsi d'échapper au mauvais temps et au froid intense qui les obligeaient à plonger toutes les deux ou trois heures pour ne pas risquer que gèlent les soupapes d'échappement de leurs moteurs diesel.⁶¹ Là encore, la majorité des navires qu'ils trouvèrent sur leur chemin étaient seuls, sans escorte aérienne ou navale; huit des dix navires en tout qui tombèrent entre leurs mains durant le mois se trouvaient aux abords de la côte de la Nouvelle-Écosse.

Dans une certaine mesure, les derniers navires furent les victimes de deux revers importants que subirent les Alliés sur le plan des renseignements radio. Le 1^{er} février, les Allemands apportèrent un changement au dispositif de codage Enigma en y ajoutant une quatrième roulette pour les communications avec les sous-marins naviguant dans l'Atlantique et en Méditerranée. *Bletchley Park* se trouva dans l'incapacité, sauf pendant quelques jours en février et en mars, de déchiffrer ces messages durant les dix mois qui suivirent. De plus, le service allemand de déchiffrement (*Beobachtungsdienst* ou *B-Dienst*) avait finalement maîtrisé le chiffre n° 3 de la marine britannique, de sorte que jusqu'en juin 1943, il lui fut possible de "lire" une part importante des messages des Alliés concernant les convois naviguant dans l'Atlantique Nord.⁶² Les conséquences les plus sérieuses de la fin abrupte de cette importante source d'information sur la flotte sous-marine, situation que compensait jusqu'à un certain point la préoccupation de Dönitz à l'égard de la navigation côtière en Amérique du Nord, allaient se faire sentir lorsque, plus tard dans l'année, une force grandissante de *U-boats* revint se poster aux abords des routes de convoi au milieu de l'océan. Cependant, en février, l'effet de la situation sur les opérations fut assez sérieux.

Le 19 février, un commandant de *U-boat*, le *kapitänleutnant* H. Leuhmann-Willenbrock, un as surnommé *Der Recke* par les Allemands, entreprit une série d'attaques fructueuses au large de Halifax en détruisant l'*Empire Seal*. Quatre jours plus tard, son U-96 avait mis à mal trois autres navires, l'un d'eux à moins de 24 km du port. Le 24 février, après l'une des dernières "lectures" de messages allemands chiffrés, le rapport de l'Amirauté sur les sous-marins nota la présence de "1 ou 2 au large de Halifax", amis comme on disposait sur place de preuves d'attaque indubitables la nouvelle ne surprit pas l'état-major de la Région aérienne de l'Est.⁶³ Le 23 février, un navire marchand, l'*Empire Union*, avait signalé qu'on lui tirait dessus au sud des abords de Halifax, et des forces s'étaient précipitées à son aide de tous les azimuts. Peu avant 18 heures, le *Lysander* n°449, un instrument de vengeance des plus invraisemblables, du 2^e Détachement de collaboration avec l'artillerie côtière, qui était basé à Dartmouth, avait pris l'air. L'opérateur radio/mitrailleur aérien, le sergent R.H. Smith, prit note des événements qui s'ensuivirent:

. . . en direction sud environ pendant . . . 20 minutes. Nous volions parallèlement à un

Catalina jusqu'à ce que nous survolâmes un cargo qui remontait la côte. Nous suivîmes le Catalina pendant encore 10 milles jusqu'à ce qu'il monta et vira pour reprendre la route qu'il venait de parcourir. Nous virâmes à notre tour et suivîmes le Catalina jusqu'au cargo pour ensuite tourner et nous diriger vers le soleil couchant. Nous suivîmes ce cap pendant peut-être 15 minutes. C'est alors que le lieutenant d'aviation Humphreys montra du doigt le périscope d'un sous-marin, à un mille à peu près devant nous. Le périscope était clairement visible, tout comme un tourbillon autour de ce qui devait être le kiosque. Alors que nous nous approchions, le sous-marin commença à plonger de sorte qu'il fut invisible pendant les 30 dernières secondes de notre attaque. Nous survolâmes l'endroit où il avait disparu et larguâmes les grenades anti-sous-marins. Nous ne vîmes pas apparaître de bulles d'air ou de carburant . . . L'avion opéra un virage en montée et les grenades explosèrent environ 5 secondes après avoir été larguées.⁶⁴

Lehmann-Willenbrock avait été sauvé par la rapidité avec laquelle ses guetteurs avaient repéré le monoplane à ailes hautes, et il eut la chance de ne subir que des dommages mineurs après l'explosion de deux grenades sous-marines bien placées.⁶⁵

Le fait que des sous-marins aient frappé si près du point principal de regroupement des navires exerça des pressions supplémentaires sur les escadrons anti-sous-marins, qui devaient aussi protéger du haut des airs un réseau croissant de convois locaux dans la zone canadienne. Les détachements de collaboration avec l'artillerie côtière de Saint-Jean et de Sydney furent donc transférés à Dartmouth pour effectuer de jour des patrouilles continues au-dessus de l'entrée du port. Il se trouva que cela était inutile. Alors même que l'ARC intensifiait ses patrouilles dans le secteur de Halifax, les *U-boats* se retirèrent temporairement de la côte. Le 22 février, l'U-155, en se dirigeant vers les eaux américaines, tomba sur le convoi ONS 67; celui-ci, qui comptait quarante navires placés sous escorte américaine, faisait route vers le sud-ouest, dans la direction du Cap Race, et était encore à la portée des avions; des *U-boats* dirigés vers le convoi par l'U-155 furent en mesure de couler huit navires, des pétroliers surtout, et d'en endommager un autre.⁶⁶

Les tempêtes et les conditions atmosphériques infectes se poursuivirent jusqu'en mars, entravant les opérations des *U-boats*. L'U-404, qu'un Hudson du 11^e Escadron de bombardement et de reconnaissance avait attaqué le 2^e jour du mois à la grenade anti-sous-marine, mais sans succès,⁶⁷ fit état d'une "activité aérienne moyenne, un peu de trafic au large de Halifax . . . beaucoup de brume, cargo *Collamer* coulé . . ." ⁶⁸ Dans l'U-96, Lehmann-Willenbrock nota aussi ce qui suit le 8 mars, le jour où, pour la seconde fois, un avion canadien l'attaqua: "Trafic très dispersé. Beaucoup de brume et mauvais temps".⁶⁹ Le capitaine d'aviation T.V.L. Mahon, à qui fut plus tard décernée la *Distinguished Flying Cross* pour ses opérations de bombardement au sein du 433^e Escadron, fit la seconde attaque contre l'U-96 aux commandes d'un Canso "A" du 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance et jugea qu'il devait être "bien près de la cible" car ses grenades sous-marines avait provoqué un jaillissement de carburant diesel qui sourdait encore plus d'une heure plus tard. En fait, *Der Recke* ne subit que très peu de dommages (la cause du jaillissement de carburant

est inconnue) et, le lendemain, il torpilla un navire sans escorte, le *Tyr*, avant de rentrer à Saint-Nazaire.⁷⁰

Pendant deux semaines, aucun sous-marin ne fut aperçu. Ensuite, le 23 mars, le *Bayou Chico*, un navire isolé qui traînait derrière le convoi HX 81, aperçut et signala l'U-754. Aux commandes d'un Bolingbroke du 119^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, basé à Sydney, le sergent C.S. Buchanan et ses quatre membres d'équipage repérèrent par la suite le sous-marin qui se dirigeait en surface vers le nord après avoir quitté le secteur où il avait récemment détruit le *British Prudence*. L'attaque qui s'ensuivit fut décevante. Les aviateurs prétendirent avoir fait sauter le sous-marin, et il est vrai qu'il fut consigné dans le journal de ce dernier que des bombes avaient été bien placées, mais une fois de plus il n'y eut pas d'avarie grave.⁷¹

En partie à cause du mauvais temps mais aussi en raison du manque de proies faciles, l'amiral Dönitz dirigea maintenant ses sous-marins de type VII vers les secteurs plus "giboyeux" situés au large de New York, pendant que les sous-marins de type IX amorçaient une nouvelle série d'opérations fructueuses contre la flotte non protégée de pétroliers et de transports de bauxite qui naviguaient seuls dans le Golfe du Mexique et les Caraïbes.⁷²

La perte de l'U-656 et de l'U-503, les 1^{er} et 15 mars respectivement, à la suite d'attaques de Hudson de la marine des États-Unis opérant à partir d'Argentia, soit les premières victoires aériennes des alliés sur les *U-boats* en eaux nord-américaines, ne déconcerta pas Dönitz, qui nota ce qui suit dans son journal de guerre:

Les mesures de défense maritime rencontrées jusqu'ici (à l'exception des secteurs au large de Halifax et du Cap Race) sont restreintes, et les effectifs mal organisés et non entraînés.

Dans de nombreux secteurs (Aruba, Hatteras et Halifax), les effectifs chargés de la défense aérienne sont en nombre suffisant, il est vrai, mais ils manquent d'expérience et, par rapport aux escortes aériennes anglaises, tout ce qu'on peut dire à leur sujet c'est qu'ils ne valent rien.⁷³

Grâce aux succès remportés plus au sud par les *U-boats*, la zone canadienne fut relativement tranquille pendant les mois d'avril et de mai. Avec l'adoucissement des conditions atmosphériques et l'augmentation du nombre d'avions, le nombre de vols au large s'accrut sensiblement. Un détachement spécial (constitué après l'augmentation marquée du nombre de navires coulés au sud et à l'ouest de la Nouvelle-Écosse), composé de trois Canso "A" dotés d'équipages du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance et de Hudson d'une nouvelle unité, le 113^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, effectua en avril ses premières sorties à partir de la base aérienne de Yarmouth. De Dartmouth, d'autres Hudson de la 31^e Unité d'entraînement opérationnel, et des Fairey Swordfish de l'aéronavale britannique accomplirent à tour de rôle des patrouilles anti-sous-marines et des patrouilles au-dessus d'entrées de port, pendant que les Anson de la 2^e École de navigation aérienne opéraient à partir de Penfiel Ridge, au Nouveau-Brunswick. Rares furent les fois où l'on aperçut

l'ennemi ou que l'on en entendit parler. Des avions exécutèrent deux attaques, dont aucune des deux n'est mentionnée dans des journaux de *U-boats*, même si l'une d'elles se déroula dans un secteur où une station radiogoniométrique côtière avait détecté les transmissions d'un sous-marin.⁷⁴ Le nombre total de navires marchands envoyés par le fond dans la zone côtière du Canada tomba à six en mars et à quatre le mois suivant, pour s'élever de nouveau à six en mai, dont deux dans le golfe du Saint-Laurent (ce qui mit en branle une série d'activités dont il sera question au chapitre 13).

Le vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe, qui était arrivé à Halifax le 11 février 1942 pour remplacer le vice-maréchal de l'Air Anderson en tant que commandant des forces aériennes, était conscient des lacunes de la Région aérienne de l'est et prit quelques mesures correctrices. Les équipes consultatives britanniques qui firent la tournée des commandements anti-sous-marins américain et canadien au début de 1942 trouvèrent que "les Canadiens s'étaient grandement efforcés de tirer toutes les leçons possibles de la Bataille de l'Atlantique, ainsi que de notre expérience de ce côté [le côté britannique]".⁷⁵ Ensuite, le 13 avril, le commandement adopta une version modifiée du *Manual of Coastal Command Operational Control* (Manuel de contrôle opérationnel du *Coastal Command*). Quelques semaines plus tard, le personnel de contrôle du commandement déménagea dans une nouvelle salle des opérations à Halifax. Celle-ci était imparfaitement modelée sur la salle des opérations britannique du quartier général du *Coastal Command*; elle était dotée d'officiers de liaison militaires et naval, mais l'apport de la marine était insuffisant. La salle des opérations, qui reflétait les responsabilités diverses du QG de la Région aérienne de l'Est, abritait aussi les installations relatives à la direction des chasseurs et aux alertes d'attaque aérienne. Le but était de nouer des liens opérationnels étroits avec les forces aériennes, navales et terrestres du Canada, avec le commandant de l'*Eastern Sea Frontier* (Frontière marine de l'Est), de la marine des États-Unis, dont le quartier général de New York était aussi du 1st *Bomber Command* des USAAF, de même qu'avec diverses bases aériennes américaines dans le nord-est des États-Unis et à Terre-Neuve. Cependant, un quartier général combiné de l'aviation et de la marine n'avait pas encore été organisé à Halifax; l'impasse dans laquelle se trouvaient les services se poursuivait, Cuffe et le contre-amiral G.C. Jones, le commandant de la Côte atlantique, refusant tous deux de bouger de leur salle des opérations respective. À cause de la distance et de mauvaises communications, Cuffe avait délégué le commandement tactique des forces basées à Terre-Neuve au commandant du 1^{er} Groupe.⁷⁶ A Saint-Jean, l'état-major du commodore de l'Air McEwen (il reçut le grade provisoire en décembre 1941) était situé dans une salle de contrôle centralisée similaire à celle de Halifax mais en plus petit, en attendant que prenne fin la construction d'un quartier général combiné, et les forces américaines et canadiennes échangeaient des officiers de liaison.

L'inexpérience et un entraînement insuffisant – en 1942, il n'y avait toujours pas d'unité d'entraînement opérationnel expressément établit pour les escadrons de reconnaissance maritime de la Région – contribuèrent sans aucun doute dans une grande mesure à l'incapacité dans laquelle se trouvaient les avions à donner

le coup de grâce aux sous-marins. Pour rendre les pilotes et leurs équipages plus efficaces, l'ARC institua un programme d'armement dans les établissements d'instruction et introduisit une politique d'entraînement "sur le tas" dans les unités opérationnelles, laquelle était adaptée à un programme d'instruction à jour. Les avions qui accomplissaient des patrouilles régulières transportèrent des bombes et des munitions pour mitrailleuse supplémentaires afin de faire des exercices, et chaque escadron confia à un commandant d'escadrille, qui avait suivi le cours d'armement de huit semaines destiné aux pilotes, la responsabilité de propager le programme d'entraînement.⁷⁷

Cependant, dans au moins quatre des sept accrochages confirmés qui eurent lieu avec l'ennemi au début de 1942, ce furent probablement des armes inadéquates plutôt qu'une technique erronée qui empêchèrent d'obtenir des résultats plus fructueux. La précision des attaques du 19 janvier et du 23 mars n'avaient servi à rien parce que les grenades sous-marines étaient réglées pour exploser à une profondeur de 15 mètres ce qui, d'après l'expérience du *Coastal Command*, était inefficace. Le détonateur le plus récent, le Mark XIII, qui était réglé pour faire exploser la charge à une profondeur de 10 mètres, fut livré à la Région aérienne de l'Est en février, soit de nombreux mois après que le *Coastal Command* l'eut introduit. Il fut utilisé dans l'attaque que fit le Lysander le 23 du mois, ainsi que par le 11^e Escadron de bombardement et de reconnaissance le 2 mars. Néanmoins, les charges de 113 kg remplies d'Amatol n'avaient pas un effet meurtrier suffisant, comme le démontra aussi la fiche sans victoire du *Coastal Command* au début de 1942. Le quartier général de l'aviation commanda des charges remplies de Torpex au Royaume-Uni en mai, en attendant que l'on organise leur fabrication au Canada, mais celles-ci ne furent pas livrées avant tard dans l'année, six mois après que *Coastal Command* eut commencé à en recevoir. Il y eut des retards similaires dans la livraison de détonateurs Mark XIII Star, qui assuraient le réglage de profondeur essentiel. Dans l'intervalle, l'arme la plus prometteuse de l'arsenal de la Région aérienne de l'Est était la grenade sous-marine Mark VII, un projectile de 200 kg rempli d'Amatol, dont la puissance équivalait à celle de la grenade de 113 kg remplie de torpex, mais seuls les gros avions étaient capables de la transporter.⁷⁸

Dans le but de résoudre le problème que posait le fait de détecter un sous-marin en surface assez rapidement pour pouvoir l'attaquer de façon efficace, l'ARC dota le plus grand nombre possible d'avions de l'appareil Mark II, un radar de bord de détection des bâtiments de surface. À la fin du mois d'avril 1942, la première demi-douzaine de ces appareils avait été installée, mais les premiers essais que fit les avions de la Région aérienne de l'Est pour détecter des sous-marins se révélèrent aussi décevants que ceux du *Coastal Command*. L'amélioration continue des installations des bases, la livraison d'avions moderne et la constitution de nouveaux escadrons furent des facteurs qui contribuèrent de façon plus tangible à l'efficacité de la Région aérienne de l'Est. À la mi avril, on comptait six escadrons de bombardement et de reconnaissance, un équipé de Digby, deux de Catalina, de Canso et de Canso "A", et trois de Hudson, dont le 119^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, lequel était en train de se défaire de ses Bolingbroke qui étaient désuets. Le 117^e

Escadron, qui avait été démantelé peu de temps après la mobilisation en 1939, fut reconstitué et dissous en 1941; on le remit sur pied à Kelly Beach, Nord Sydney, le 27 avril 1942, et il commença bientôt à recevoir des hydravions à coque Canso. Le 162^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, qui avait été créé le 19 mai à Yarmouth à partir du détachement de Canso "A" du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, et le 145^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, qui avait été constitué à Torbay onze jours plus tard à partir de l'ancien détachement de Hudson du 11^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, furent des acquisitions opportunes, encore que l'effectif du 162^e Escadron allait demeurer au niveau de celui d'un détachement pendant de nombreux mois à venir.⁷⁹ A Argentia, la Marine des États-Unis remplaça son escadron de Hudson par deux autres de PBY. Mais en même temps, les Allemands étaient sur le point d'étendre leurs opérations. La campagne des *U-boats* dans le Saint-Laurent – campagne dont les débris et les victimes joncheraient les rives de la Gaspésie – allait finalement amener la guerre au pays et précipiter un débat national amer sur l'état de préparation et les possibilités de l'ARC et de la MRC.

La Bataille du Saint-Laurent

L'expansion marquée que connurent les effectifs de la Région aérienne de l'Est à la fin du printemps et au début de l'été 1942 se concentra autour des moyens anti-sous-marins océaniques de cette dernière; toutefois, entre le mois de mai et la fin de l'année deux vagues de *U-boats* pénétrèrent dans le golfe du Saint-Laurent, ajoutant une dimension nouvelle aux responsabilités de la Région et à celles de la MRC. Le signe avant-coureur de cette nouvelle campagne fut l'U-553, qui, passant par le détroit de Cabot, pénétra subrepticement dans le golfe du Saint-Laurent le 8 mai 1942;¹ il s'agissait là du premier bâtiment de guerre ennemi à entrer dans ces eaux depuis que le Canada était devenu un état soixante-quinze ans plus tôt. D'autres suivirent bientôt, et les ressources aériennes et maritimes étaient si rares qu'il était impossible de contrer cette menace supplémentaire sans affaiblir dangereusement la route maritime vitale de l'Atlantique Nord vers le Royaume-Uni. Il faut dire à l'honneur du gouvernement canadien que c'est une tentation à laquelle il résista, même si les *U-boats* remportèrent une victoire tactique évidente. Sans perdre un seul des leurs, les sous-marins coulèrent 21 navires dans le Golfe et, en septembre 1942, obligèrent à le fermer à la navigation maritime. À cette date, la MRC fournissait près de la moitié des escortes entre Halifax et le Royaume-Uni, des escortes pour presque tous les convois entre Boston et Halifax, et huit corvettes pour les convois de pétroliers dans les Caraïbes. Des yachts armés, quelques dragueurs de mines Bangor, des corvettes et des vedettes Fairmile devaient défendre le Golfe du mieux qu'ils pouvaient, en collaboration avec les forces aériennes, quelles qu'elles soient, dont il était possible de disposer après avoir satisfait aux besoins liés à la défense des convois traversant l'océan.

Bordé par Terre-Neuve et le Cap Breton à l'est, la rive du Québec au nord, et la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la rive québécoise de la Gaspésie au sud, le golfe du Saint-Laurent est en fait une mer fermée qui, à son point le plus large, s'étend sur environ 250 milles nautiques. L'île d'Anticosti et les Îles-de-la-Madeleine obligent les navires à passer dans des bras de mer déterminés d'avance, tandis que le fleuve Saint-Laurent lui-même, grâce à ses vastes étendues, est navigable jusqu'à Montréal. L'embouchure du Fleuve, où les effets des marées, les gradients de température, les courants fluviaux et la combinaison d'eau douce et d'eau de mer entraînent la

formation d'assises complexes qui permettaient souvent aux *U-boats* naviguant en plongée d'échapper à la surveillance des appareils de détection sous-marine (*asdic*), offrait aux sous-mariniers intrépides un terrain de chasse fructueux.

Il n'y eut aucun plan de défense du Golfe avant la fin de 1938. Pendant la crise de Munich qui avait éclaté cette année-là, le Comité d'état-major interarmées à Ottawa avait envisagé d'établir des hydrobases à Gaspé et à Port Menier, dans l'île d'Anticosti, pour défendre la moitié ouest de la région, de même qu'une hydrobase et un aérodrome à Sydney pour couvrir la partie est et ses abords du côté de la mer. Toutefois, lorsque la mobilisation commença à la fin du mois d'août 1939, le QG de la Région aérienne de l'Est décida qu'il était plus important de couvrir le détroit de Belle-Isle, soit l'entrée nord du Golfe, à partir d'une petite base située à Red Bay, que de construire une base dans l'île d'Anticosti. Les avions basés à Gaspé couvriraient le Golfe, et ceux qui se trouvaient à Sydney le détroit de Cabot et les eaux situées au sud de Terre-Neuve. Seule la dernière partie du plan pouvait être mise à exécution sur-le-champ puisque seuls six hydravions à flotteurs Northrop Delta du 8^e Escadron polyvalent étaient disponibles; ces derniers opérèrent à partir d'une base improvisée à Sydney River jusqu'à ce que l'unité puisse disposer en décembre 1939 de nouvelles installations à Kelly Beach.²

Les plans de la Marine furent encore plus lents à prendre forme et ce n'est pas avant le mois de mars 1940 que la MRC prit des dispositions pour établir à Gaspé des installations capables d'accueillir sept bâtiments anti-sous-marins, dont deux destroyers. Ces navires seraient postés "à des endroits stratégiques le long des routes maritimes, et compteraient sur l'aide d'avions de patrouille, qui jouissent d'une grande mobilité et d'un rayon de visibilité étendu, pour trouver et signaler les sous-marins et ensuite les maîtriser jusqu'à l'arrivée de la force de chasse".³

Comme la menace n'était pas immédiate et qu'il n'y avait pas suffisamment d'avions, les opérations qui se déroulèrent dans la région furent extrêmement limitées pendant les deux premières années et demie de la guerre. La seule unité opérationnelle stationnée au sein du Golfe avant 1942 fut un détachement de Supermarine Stanraer du 5^e Escadron qui opéra à partir d'une base improvisée à Gaspé durant la saison de navigation de 1940. Les travaux relatifs à la construction de l'hydrobase de Gaspé furent mis en branle en 1941, mais l'arrivée à Gander, en juin 1940, des Douglas Dirby du 10^e Escadron avait rendu inutile la base prévue pour Red Bay, au Labrador: L'ARC à Terre-Neuve fut chargée de la protection du détroit de Belle-Isle. Ainsi qu'il est indiqué au chapitre précédent, un détachement du 116^e Escadron, équipé de Consolidated Catalina et installé l'été à Botwood, assumait une part importante de cette tâche pendant la saison de navigation de 1941.⁴

Au début de 1942, l'état-major de la Région aérienne de l'Est fut en mesure d'affecter au Golfe et à ses abords des forces sensiblement plus importantes. Toutefois, l'U-553 apparut peu de temps après que la navigation commença dans la partie sud du Golfe, à un moment où les préparatifs de défense étaient loin d'être terminés. Il restait encore beaucoup à faire à la base aérienne de Gaspé; le 119^e Escadron, qui était basé à l'aérodrome de Sydney et utilisait des Bristol

Bolingbroke, ne finirait d'échanger ces derniers contre des Lockheed Hudson qu'au début du mois de juin; et le 117^e Escadron de North Sydney, qui était censé fournir le détachement de Gaspé, en était aux premières étapes de son organisation. Les escadrons basés à Dartmouth étaient provisoirement capables d'envoyer des avions au-dessus du Saint-Laurent en cas d'urgence, mais cela grèverait sérieusement leurs ressources. Moins urgente était la défense du détroit de Belle-Isle où les glaces prenaient plus de temps à se dégager. Le transfert à Botwood du 116^e Escadron, qui se trouvait à sa base d'hiver à Dartmouth, commença par un détachement de quatre Catalina à la fin du mois de mai; les quatre autres hydravions à coque arrivèrent en juillet.⁵

Le 3^e Commandement d'entraînement disposait d'importantes ressources qui pouvaient aider les forces opérationnelles. Au mois de mai 1942, les écoles de la RAF à Charlottetown, (Île-du-Prince-Édouard), ainsi qu'à Débert et à Greenwood (Nouvelle-Écosse) possédaient plus de 150 Avro Anson et Lockheed Hudson. Les écoles de l'ARC à Summerside (Île-du-Prince-Édouard), à Chatham (Nouveau-Brunswick) et à Mont-Joli (Québec) avaient moins d'avions disponibles, mais les bases étaient bien situées et allaient se révéler d'une utilité inestimable.⁶ Certains des Anson du Commandement d'entraînement étaient équipés de supports à bombes et de mitrailleuses et, lorsqu'ils transportaient la charge maximale de 225 kg de bombes, avaient un rayon d'action de 320 km. On ne pouvait normalement pas s'attendre à ce que les aviateurs des établissements d'entraînement, même le personnel d'instruction, donnent un rendement aussi bon que celui d'équipages opérationnels chevronnés, mais ils constituaient quand même une force avec laquelle il fallait compter.

Il s'agissait là de ressources aériennes considérables, mais il n'existait aucun plan d'opérations aériennes cohérent qui permettrait de faire face à une crise véritable. Il était clair dès le début qu'il allait falloir se contenter de mesures ponctuelles, tandis que la coordination avec la MRC – qui dressait à toute vitesse son propre plan de défense de la navigation dans le Golfe – était quasi inexistante. Le plan qu'avait la marine d'agir de concert avec l'ARC pour suivre et attaquer les *U-boats* qui pénétraient dans le Golfe avait fait place à un système beaucoup plus restreint qui consistait simplement à escorter les navires. Quelques aviateurs considérèrent que dans l'ensemble cela laissait à supporter à l'ARC une part trop lourde du fardeau.⁷

Les planificateurs de la marine avaient pris pour hypothèse qu'il se produirait dans le Golfe des attaques soudaines et inattendues. "Il est important", écrivit le commodore L. W. Murray, en 1941, quand il était chef adjoint de l'état-major de la Marine, "que les officiers qui mettront à exécution le programme (sur lequel s'appuieront les plans de 1942) devront avoir un état d'esprit qui empêchera de 'prendre panique' lorsqu'un navire aura été coulé. Ils doivent se souvenir qu'il peut y avoir un, peut-être deux et tout au plus trois sous-marins, qui, tous, devront partir avant peu pour l'Allemagne".⁸ La seule erreur dans cette prévision fut le fait que Murray n'avait pas anticipé les patrouilles de six semaines que firent parfois les sous-marins. Entre temps, le CRO de la marine à Ottawa, au pays comme ailleurs, fournit des renseignements indispensables sur les activités ennemies. À part permettre de confirmer la présence d'un *U-boat*, la

radiogoniométrie à haute fréquence se révéla souvent “inutile” dans le Golfe; toutefois, d’autres formes de renseignements et des repérages visuels, faits dans de nombreux cas par des membres du Corps de détection d’avions (CDA), complétèrent les dispositifs radiogoniométriques.⁹

Le CDA s’étendit à Terre-Neuve et au Labrador en juillet 1941, englobant ainsi le golfe tout entier. Ces volontaires civils non rémunérés, enthousiastes, appliqués et inexpérimentés, faisaient part, au moyen du téléphone ou du télégraphe, de ce qu’ils avaient aperçu à un “centre de déclaration”, qui était habituellement la base de l’ARC la plus rapprochée. Leurs rapports, que l’on ne pouvait en aucun cas négliger, étaient souvent de fausses alertes. Quand il ne s’agissait pas d’une fausse alerte, les communications subissaient parfois des retards fatals. Sur la rive gaspésienne, entre Sainte-Anne-des-Monts et Fox River, il n’y avait pas de ligne téléphonique, quoiqu’une ligne télégraphique reliait des bureaux distants parfois de 30 km les uns des autres. À Gaspé même, la base de l’ARC n’avait ni le personnel ni les locaux nécessaires pour agir de façon appropriée comme centre de déclaration. Le quartier général régional de l’armée n’avait que vaguement conscience du système CDA, et à une occasion au moins indiqua à des civils qu’ils devaient tout déclarer au Service du renseignement de l’Armée. Bien trop souvent, la nouvelle de la destruction d’un navire était le premier signe de la présence d’un U-boat.¹⁰

La piètre qualité des communications entrava aussi la direction des opérations militaires. Les liaisons entre les quartiers généraux des trois services à Halifax et les bases du Golfe étaient incomplètes, et on avait de ce fait pas d’autre choix que de se fier aux lignes téléphoniques commerciales qui, elles-mêmes étaient inadéquates. La situation était particulièrement difficile pour l’aviation, qui avait pour tâche de réagir rapidement après que la présence d’un U-boat était signalée, tâche qui obligeait à redéployer souvent des avions entre des bases largement dispersées.¹¹

C’est cette combinaison de circonstances, et non un péché d’omission quelconque de la part d’une Marine et d’une Aviation aux prises ailleurs avec des demandes concurrentes, qui ouvrit la voie aux succès apparemment faciles que remporta l’U-553. Le *Korvettenkapitän* Karl Thurmman, qui fut le premier à pénétrer dans le Golfe et le premier à y couler un navire, institua la marche à suivre pour la bataille qu’il mit en branle: l’apparition de l’U-553, comme le dit un jour un éminent aviateur britannique au sujet des opérations de la Région aérienne de l’Est, revenait à “enfermer le loup dans la bergerie”¹², une comparaison peu aimable, mais pas tout à fait inexacte.

C’est un observateur civil, à Cape Ray (Terre-Neuve), qui, croyant à tort avoir aperçu un sous-marin, déclencha les premières recherches aériennes, le 9 mai, soit le lendemain du jour où l’U-553 avait traversé le secteur. Un Boeing B-17 (Forteresse volante) des USAAF, opérant à partir de Gander, fit une attaque infructueuse contre le sous-marin au sud de l’île d’Anticosti, tôt dans la soirée du 10. Le major général C.G. Brant, qui commandait les USAAF à Terre-Neuve, n’entendit parler de l’attaque que le lendemain matin et négligea ensuite de transmettre la nouvelle au 1^{er} Groupe de l’ARC. Le commodore de l’Air C.M. McEwen, qui ne fut jamais en bons termes avec Brent, déclara: “Il m’a fallu tirer

l'information moi-même"; la nouvelle atteignit finalement Halifax tard dans la soirée du 11 mai.¹³

Deux Canso "A" du 5^e Escadron de Dartmouth balayèrent le Golfe très tôt le 11 mai, tandis que la 31^e École de reconnaissance générale, qui se trouvait à Charlottetown, établit pour ses Anson des zones d'exercice couvrant la route que suivait vraisemblablement le submersible. Cette nuit-là, cependant, aux petites heures du matin du 12 mai, l'U-553 torpilla et coula deux vapeurs, le *Leto* et le *Nicoya*, au nord de la côte de la Gaspésie. Avant l'aube, la Marine ordonna aux navires qui devaient traverser le Golfe de rester au port, et un Canso "A" du 5^e Escadron décolla de Dartmouth dans des conditions atmosphériques misérables pour effectuer des recherches près des endroits où les deux navires avaient été envoyés par le fond. Plus tard ce jour-là, cinq Hudson – trois de la 31^e UEO de Débert et deux du 11^e Escadron stationné à Dartmouth – balayèrent le secteur et 24 Anson de Charlottetown firent des exercices au-dessus de la partie centrale du Golfe. Le Canso "A" et les Hudson du 11^e Escadron atterrirent à Mont-Joli où, le 14, les rejoignit un second Canso "A" du 5^e Escadron. Ce détachement opéra au-dessus du fleuve et de la partie ouest du Golfe jusqu'au début de juin.

Entre temps, le 119^e Escadron effectue de nombreuses patrouilles au-dessus du détroit de Cabot, et le 116^e Escadron, qui était stationné à Dartmouth, commença à transférer du personnel chevronné et des hydravions à coque Canso au 117^e Escadron de Sydney. Au début du mois de juin, cette dernière unité, maintenant dotée de sept avions, fut en mesure d'assumer sa part entière des opérations dans le secteur de Sydney, et le 10 du mois envoya deux hydravions à coque à Gaspé pour y former un détachement.¹⁴ Les navires de guerre qui étaient basés à Gaspé et à Sydney à la fin du mois de mai en vue d'exécuter des opérations dans le Golfe comprenaient six dragueurs de mines Bangor (un septième se joindrait à eux au début de juin), trois yachts armés et neuf vedettes Fairmile.¹⁵

Ces modestes forces navales et aériennes avaient de lourdes responsabilités à assumer pour défendre la navigation. Des convois faisant la navette entre Sydney et Québec (convois SQ-QS) s'ébranlèrent le 17 mai, et passèrent au sud des Îles-de-la-Madeleine pour demeurer à bonne portée des Anson de la RAF qui se trouvaient à Charlottetown. Le 19 mai, les premiers convois entre Sydney et Comerbrook, à Terre-Neuve, (convois SB-BS) prirent la mer. Les escadrons de l'ARC à Sydney assurèrent la protection de deux traversiers, le *Caribou* et le *Burgeo*, qui faisaient la navette entre Sydney et Port-aux-Basques, jusqu'à ce que la MRC assume en juin l'entière responsabilité de ces convois (convois SPAB, comme on les appelait). Finalement, l'ARC aida à protéger deux autres routes de convoi, la série LN-NL entre la ville de Québec et la nouvelle base aérienne de Goose Bay, au Labrador, et la série SG-GS entre Sydney et les bases américaines au Groënland.¹⁶

Il ne fait aucun doute que le fait d'avoir coulé deux navires marchands semblait d'un bon rapport pour les Allemands, mais les résultats de la campagne des *U-boats* dans son ensemble auraient été plus spectaculaires si les navires coulés avaient incité les Canadiens à redispoper à grande échelle des forces loin des routes océaniques stratégiquement vitales. C'est une chose que les

état-majors de la Marine et de l'Aviation refusèrent résolument de faire. Les choses étant ce qu'elles étaient, la présence de l'U-553 maintint le Golfe dans un état de vive agitation jusqu'à la fin du mois de mai. En réalité, l'effort maximal que déploya l'Aviation ne permit même pas d'apercevoir un seul sous-marin car, après sa brève rencontre avec la Forteresse volante, le 10 mai, Thurmman se montra très prudent, ne remontant en surface que la nuit. Cette prudence, toutefois, le priva d'autres occasions d'attaquer lorsque la navigation fut placée sous le contrôle de la Marine: seul un sous-marinier entreprenant, opérant audacieusement en surface, pouvait s'attendre à repérer des convois et à les frapper. En plus de la disparition du trafic de vapeurs, Thurmman nota aussi des "patrouilles aériennes très minutieuses" au-dessus du Golfe, mais le *BdU* ne parut pas prendre cet avertissement très au sérieux.¹⁷

Le départ de l'U-553 le 22 mai, date qu'évalua avec précision le Service du renseignement de la Marine, s'accompagna de quelques critiques sérieuses. La guerre s'était soudain rapprochée du pays à une époque où régnait encore la vive controverse nationale concernant la conscription pour le service outre-mer. Le plébiscite du 27 avril avait divisé le Canada sur la question; le pays dans son ensemble appuyait l'idée mais la réponse du Québec avait un "non" retentissant. À Ottawa, le Premier ministre Mackenzie King était sur le point de se rendre à un "caucus" du Parti libéral pour expliquer comment il réagirait à ce mandat contradictoire lorsqu'il apprit la nouvelle des premiers navires coulés. Les Canadiens-français qui s'opposaient à la conscription, pensa-t-il, verraient maintenant que la guerre n'était pas une affaire qui se déroulait au loin et que le Canada ne pouvait limiter sa contribution. En même temps, les opérations de l'ennemi en zone canadienne apportèrent de l'eau au moulin de ceux qui désiraient que l'on accorde plus d'importance à la défense du territoire. King serait peut-être capable d'éviter d'avoir à expédier des conscrits outre-mer. Si Dönitz et le haut-commandement allemand avaient été au courant des pensées de King ils se seraient émerveillés de l'avantage inattendu qu'apportait leur stratégie; et s'il s'était trouvé un espion ennemi au "caucus", il aurait écouté avec grand plaisir les efforts que fit King pour présenter les nouvelles sous le jour le plus dramatique possible. Le lendemain, le Premier ministre se fit la réflexion que "Plusieurs vies ont été perdues et rien d'autre ne pourrait bien faire comprendre aux gens toute la situation. . ."¹⁸

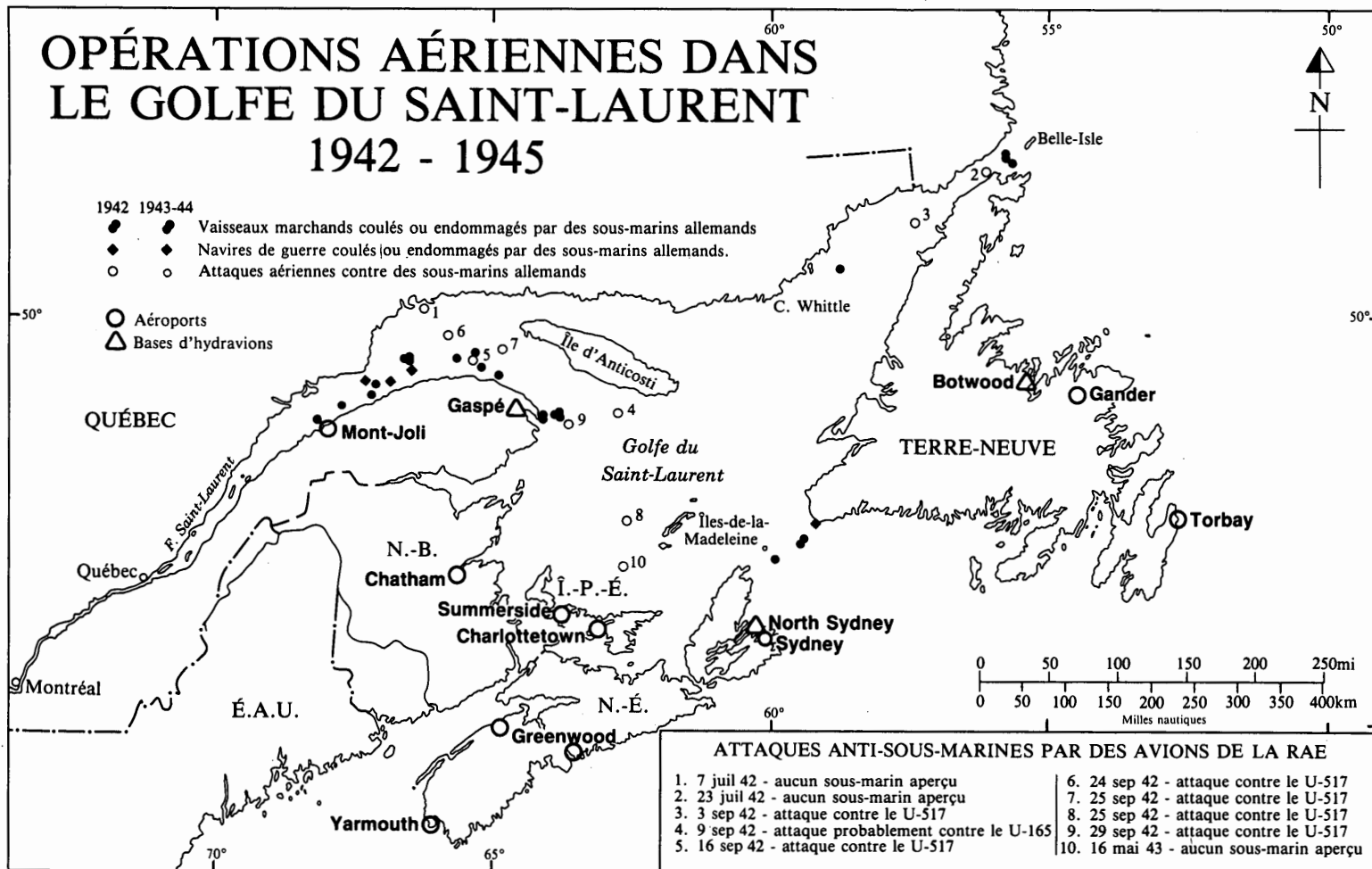
King avait raison. Le ministre de la Défense nationale pour le service naval, Angus L. Macdonald, annonça à la presse la perte d'un navire le 12 mai, et celle du second à la Chambre des communes le lendemain. Il le fit non pas parce qu'il partageait les opinions du Premier ministre, mais parce que les survivants qui échouèrent sur la côte gaspésienne avaient dévoilé tous les détails à la presse, y compris la sombre nouvelle que les navires n'avaient été nullement avertis de la présence d'un *U-boat* dans le Golfe. Autre conséquence, des articles révélèrent des faits qui étaient susceptibles d'être utiles aux autorités navales allemandes. Macdonald jura de ne jamais plus reconnaître de tels incidents si tôt après le fait, et la Marine diffusa une brochure rédigée par son Service de renseignement où l'on expliquait à la presse comment la publication non autorisée de nouvelles pouvait aider la cause de l'ennemi.¹⁹

Bien sûr, le gouvernement ne pouvait jeter un voile de silence sur les catastrophes qui survenaient dans le Saint-Laurent. Les gens qui vivaient le long des rives du Golfe voulaient qu'on les rassure; ils voulaient qu'on envoie des troupes, des navires et des avions pour les protéger. Les députés locaux, notamment le député indépendant de Gaspé, J.-S. Roy, ne manqueraient pas de faire ressortir que depuis longtemps on ne faisait pas profiter la Gaspésie d'aucun avantage réel de l'économie de guerre, qui était en pleine expansion. Roy se plaignait depuis des années de ce manque d'égards; maintenant, pour appuyer ses dires, il disposait de résultats horribles. Pour sa part, l'opposition conservatrice, qui était nullement en sympathie avec le député gaspésien, fut ravie de profiter d'une occasion aussi profitable de tourner en dérision l'effort de guerre du gouvernement.²⁰

Plus d'un mois s'écoula avant que le coup suivant ne fût porté: dans la nuit du 29 au 30 juin, l'U-132 traversa le détroit de Cabot et, suivant l'exemple de l'U-553, le *korvettenkapitän* Ernst Vogelsang se dirigea directement vers l'embouchure du Saint-Laurent. En début de soirée, le 5 juillet, le sous-marin se trouvait au large du Cap Chat, soit à 145 km en amont de l'endroit où l'U-553 avait attaqué le 12 mai. Les patrouilles aériennes menées au-dessus du secteur durant la journée s'étaient limitées à appuyer le convoi SQ 16 dans la matinée, et c'était un des deux Canso du 117^e Escadron qui était disponibles à Gaspé qui s'était chargé de cette tâche. Peu de temps après que cet appareil, le seul utilisable, fut rentré à la base, le convoi SQ 15 s'ébranla de son secteur de regroupement, devant l'île Bic, à destination de Sydney; pris au dépourvu par ce départ anticipé, l'état-major de la Région aérienne de l'Est dressa des plans hâtifs pour fournir au convoi une escorte aérienne dès les premières lueurs de l'aube du 6 juillet. Malheureusement, les Allemands furent les premiers à arriver sur les lieux. Dans l'aube naissante de cette journée d'été, l'U-132 torpilla deux des navires du convoi, maintint le contact en dépit des efforts de l'escorte navale et, deux heures plus tard (à 23 h 07, heure locale, soit trois heures après l'heure moyenne de Greenwich (GMT), qui est celle dont nous nous servons dans tout ce chapitre), toucha un autre navire, qui coula par la suite. Après la seconde attaque, le NCSM *Drummondville* lança des grenades sous-marines contre l'U-132 pendant que celui-ci plongeait en catastrophe; toutefois, les autorités côtières n'entendirent parler des deux attaques qu'à 2 h 30 – six heures après que les premières torpilles eurent touché leur cible.²¹

Comme la Région aérienne de l'Est dépendait habituellement des lignes téléphoniques commerciales pour communiquer avec la Gaspésie, le commandant, le vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe, avait décentralisé les pouvoirs, donnant l'ordre aux commandants de Gaspé et de Mont-Joli de "prendre immédiatement toutes les mesures nécessaires, quelles qu'elles soient, chaque fois que l'on signale qu'un sous-marin a été aperçu, en plus d'exécuter les fonctions normales d'un plan bien coordonné".²² Cependant, les 5 et 6 juillet, ce système ne fonctionnait tout simplement pas. La première nouvelle qu'eut Gaspé de l'attaque fut un coup de téléphone de Halifax ordonnant que les deux Canso détachés de Sydney prennent l'air juste avant 3 h 00 le 6. Le brouillard les empêcha de décoller avant midi. À Mont-Joli, un coup de téléphone du

OPÉRATIONS AÉRIENNES DANS LE GOLFE DU SAINT-LAURENT 1942 - 1945



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

© (Cartes et données établies par le cartographe du Service historique)

détachement de la Marine stationné à Rimouski mit en branle des mesures précipitées qui se révélèrent futiles et, finalement, tragiques. Les appareils les plus appropriés dont on disposait étaient des Curtiss P-40 Kittyhawk du 130^e Escadron de chasse, affectés temporairement à la base. Le personnel au sol se précipita pour armer les chasseurs et remplir leurs réservoirs et, une heure plus tard, quatre d'entre eux décollaient dans l'obscurité. Le commandant d'aviation J.A.J. Chevrier, le premier à prendre l'air, ne rentra jamais; selon des rapports civils, il semble qu'il s'écrasa dans la mer près de Cap-Chat. Entre temps, les équipes au sol s'affairaient à fixer des supports et une paire de grenades anti-sous-marines sous deux Fairey Battle de la 9^e École de bombardement et de tir. À 4 h 45 deux pilotes décollèrent, en sachant que les moteurs de leur appareil n'étaient pas fiables; il se peut que ces avions n'aient même pas eu d'équipement radio à bord. Aucun de ces efforts courageux ne porta fruit et l'insulte fut menée à son comble lorsque l'ARC dut répondre deux semaines plus tard à des rumeurs qui vinrent aux oreilles de la Chambre des communes, rumeurs selon lesquelles "les pilotes de Mont-Joli étaient tous ivres et en compagnie de femmes au moment où le navire a été coulé".²³

Après ces nouvelles catastrophes, la marine affecta six corvettes au Golfe, pendant que trois Hudson du 119^e Escadron de Sydney et trois du 113^e Escadron de Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, se rendaient à Mont-Joli, où, pendant le reste de la saison de navigation, il y eut toujours un détachement d'un de ces escadrons ou du 11^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, basé à Dartmouth. Le 7 juillet, à la suite d'un rapport du CDA de Sept-Îles, un Hudson du 119^e Escadron aperçut ce qui semblait être l'écume que laisse derrière lui le périscope d'un sous-marin en mouvement; l'avion attaqua. L'U-132, toutefois, se trouvait loin de là, près de la côte de la Gaspésie, et les archives allemandes ne font état de la présence d'aucun autre submersible dans le Golfe à cette époque. Malgré les dires de l'équipage, il ne s'agissait pas d'un sous-marin.²⁴

Cette première campagne des *U-boats* dans le Golfe était aussi, bien sûr, une situation extraordinaire pour les communautés paisibles et éloignées qui bordaient la côte de la Gaspésie. Même si la presse garda docilement le silence, la nouvelle s'étendit comme une traînée de poudre dans tout le sud-est du Québec après l'arrivée des survivants le 6 juillet. Incapable de se contenir plus longtemps, J.-S. Roy se leva en Chambre pour annoncer que trois navires faisant partie d'un convoi avaient été coulés. Il redemanda ensuite, comme il le faisait depuis le mois de mai, que la Chambre des communes tienne une session secrète. Cela mit en fureur Angus L. Macdonald. Roy violait les règles de sécurité et minait les politiques de guerre bien étudiées du gouvernement. "S'il (Roy) croit un seul instant que la Marine canadienne toute entière va s'aligner le long de ses côtes, laissant s'en aller à vau-l'eau le système de convois que nous avons et la protection que nous avons pour tout le reste du Canada, il commet là une grossière erreur. Je ne suis pas disposé à changer la disposition d'un seul bâtiment de la Marine canadienne", conclut Macdonald, "malgré lui ou toutes les questions qu'il pourrait poser d'ici à la fin des temps".²⁵

L'intensité des propos du ministre reflétait son engagement vis-à-vis de son service et son intention de ne pas être distrait par la campagne dans le Golfe, et fit

peut-être écho dans une certaine mesure à l'amertume qu'engendrait la récente controverse concernant la conscription. Il était évidemment contre la tenue d'une session secrète du Parlement, mais le sang-froid prévalut: des membres de tous les partis, y compris un certain nombre de libéraux du Québec, approuvèrent l'idée.²⁶ Adélard Godbout, le Premier ministre libéral du Québec, avertit son homologue fédéral qu'"il existe une situation périlleuse" parce que la population était abasourdie et nerveuse et que des rumeurs couraient de toutes parts. Godbout avait appris de "deux sources fiables" que deux hommes, probablement débarqués d'un sous-marin, avaient attaqué la station de radio de l'aérodrome de Mont-Joli. King, toujours sensible à ce que Godbout qualifiait à bon droit de "dangers incalculables pour la sûreté et la sécurité du Canada", ordonna la tenue d'une session secrète le 18 juillet. Cela permit à Macdonald et à C.G. Power, le ministre de l'Air, de rassurer ceux qui y participèrent sur les mesures navales et aériennes prises pour défendre le Golfe; Power indiqua que le faux contact que le Hudson avait attaqué le 7 juillet avait "probablement coulé".²⁷ Cela fit taire pendant un temps les critiques; ceux-ci ne réagirent pas vivement quand l'U-132, attaquant le convoi QS 19 au large du Cap-de-la-Madeleine le 20 juillet, envoya un autre cargo par le fond.²⁸

Ce fut le succès de mesures anti-sous-marines prises ailleurs sur la côte est du Canada et des États-Unis qui exposa le Golfe à son épreuve suivante, la pire qu'il connut. Cherchant des points faibles dans le système de défense de la navigation, Dönitz avait déployé trois de ses sous-marins au large du détroit de Belle-Isle à la dernière semaine d'août 1942. Deux d'entre eux, l'U-517 et l'U-165, pénétrèrent dans le Golfe où, pendant les six semaines qui suivirent, ils accomplirent dans ces eaux les patrouilles allemandes les plus fructueuses de la guerre.²⁹

A cette époque, la couverture aérienne du Golfe et des navires qui y circulaient avait peu changé par rapport à ce qu'elle était au moment de l'incursion de l'U-132. Les escadrons de Terre-Neuve continuaient de garder le détroit de Belle-Isle, et le 117^e Escadron utilisait trois Canso à partir de Gaspé, tandis qu'à Mont-Joli, le détachement du 113^e Escadron, dont le nombre d'avions était passé à sept après que le cargo avait été envoyé par le fond le 20 juillet, vit le nombre de ses Hudson tomber à quatre le 1^e août (le 3, ces appareils furent remplacés par quatre avions similaires provenant du 119^e Escadron). Mais dans les eaux fermées et les bras de mer du Golfe, la protection aérienne des navires, même quand celle-ci était assurée de façon presque ininterrompue, était impuissante contre des sous-marins embusqués, ainsi qu'en témoignèrent les premiers succès que remportèrent l'U-165 et l'U-517 dans les zones septentrionales du Golfe. Leurs proies étaient le convoi LN 6, un petit convoi naviguant entre Québec et Goose Bay, et le convoi SG 6, un groupe de navires américains parti de Sydney à destination du Groënland et accompagné par un escorteur de la marine des États-Unis et, au moment de l'attaque, d'un Digby du 10^e Escadron. Le *Chatham*, un transport de l'Armée des États-Unis, était plus rapide que les autres navires du convoi SG 6 et reçut l'autorisation de prendre de l'avance; il était accompagné du navire d'escorte mais se trouvait au-delà des circuits qu'effectuait l'escorte aérienne du convoi. Le *Chatham* fut torpillé et coulé en plein jour, le 27 août, par l'U-517 du *kapitänleutnant* Paul Hartwig, au moment

même où les deux convois entraient dans le détroit de Belle-Isle. Le NCSM *Trail*, qui escortait le convoi LN 6, lequel s'était glissé entre le groupe principal du convoi SG 6 et le *Chatham*, mit les deux navires dont il avait la charge à l'abri dans la Baie de Forteau pendant qu'il accomplissait des opérations de sauvetage. Entre temps, le convoi SG 6 poursuivait sa route sous une couverture aérienne continue. À 21h30 cette nuit-là, pendant que le Catalina du 116^e Escadron qui était de service patrouillait à quelque distance du convoi, l'U-165 (commandé par le *korvettenkapitän* Eberhart Hoffman) et l'U-517 torpillèrent deux navires marchands, le *Laramie* et l'*Arlyn*. Ce dernier coula, mais le *Laramie* put regagner tant bien que mal Sydney.³⁰

Le convoi LN 6 fit maintenant demi-tour vers Gaspé pour se joindre aux deux navires du convoi LN 7, et le convoi combiné leva l'ancre le 2 septembre, escorté de deux corvettes. Le CRO les avertit que les *U-boats* les avaient repérés. Vers midi, le Canso escorteur de Gaspé perdit le convoi dans une brume épaisse. L'U-517, qui se tenait à l'affût à environ 160 km au sud-ouest du détroit de Belle-Isle, coula un cargo, le *Donald Stewart*, aux petites heures du matin, le 3 septembre.

À l'aube, un Hudson de Sydney, de même qu'un Digby et un B-17 des USAAF de Gander, assurèrent la couverture aérienne, balayant de jour le Détroit. Cela mena à la première attaque aérienne proprement dite de l'ARC dans le Golfe. Le lieutenant d'aviation J.H. Sanderson, du 10^e Escadron, aperçut l'U-517 aux abords sud du Détroit quelques minutes avant midi. Le sous-marin se trouvait en surface depuis des heures et à cause de la présence d'avions avait plongé plusieurs fois. Il ne fait aucun doute que de meilleures techniques de recherche aérienne auraient permis de le repérer plus tôt. Le Digby, descendant d'une altitude de recherche de 275 mètres, attaqua d'une altitude de 45 mètres. Le sous-marin était immergé depuis vingt secondes et l'avion fut seul à être endommagé, par suite de l'explosion prématurée d'une grenade anti-sous-marins. Cet effort, qui n'était guère un modèle du genre, évita au moins au convoi de perdre d'autres navires.³¹

À l'autre extrémité du Golfe rôdait l'U-165, qui pénétra dans l'embouchure du fleuve; le 7 septembre, l'U-517 était arrivé au large de la Gaspésie. Le CRO conclut à partir d'un certain nombre de sources que deux *U-boats* opéraient dans le Golfe et, en conséquence, l'activité aérienne s'intensifia. Le détachement du 119^e Escadron qui se trouvait à Mont-Joli obtint des renforts du 11^e Escadron, ce qui porta à six Hudson le nombre total de ses avions, et la Région aérienne de l'Est utilisa abondamment les Hudson et les Anson des UEO de Greenwood et de Debert, en Nouvelle-Écosse, ainsi que des Écoles de reconnaissance générale de Summerside et de Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard. Malgré ces efforts, tous les convois ne furent pas protégés de façon efficace. Les conditions atmosphériques empêchèrent de bien appuyer le convoi QS 33 lors de son passage dans la partie inférieure du fleuve Saint-Laurent et, bien que neuf sorties fussent effectuées dans le secteur général, l'U-165 et l'U-517 purent couler quatre navires et un yacht armé, le *Racoon*, au large de Cap-Chat, les 6 et 7 septembre.³² Sans le radar, qui, même installé à bord des avions, était à peine plus à cette époque qu'une aide à la navigation, les aviateurs étaient presque aveugles lorsque la visibilité était mauvaise.

Le QG de la Région aérienne de l'Est réagit en envoyant trois autres Hudson du 113^e Escadron, de Yarmouth à Chatham au Nouveau-Brunswick, de même qu'un Canso du 5^e Escadron, de Dartmouth à Sydney. Les appareils de Chatham, décrits comme étant "un détachement spécial de chasse aux sous-marins", agit comme force de frappe dans le centre du Golfe.³³ Le 8 septembre, des relèvements radiogoniométriques, des contacts visuels et un contact radar obtenu par une corvette, le *Summerside*, indiquèrent qu'il se trouvait un sous-marin au large de Gaspé et un autre au nord-est d'Anticosti. Des recherches aériennes furent de nouveau lancées, pendant que les Hudson de Chatham accomplissaient à l'est de Gaspé une "recherche anti-sous-marine générale".

Le 113^e Escadron avait été la première unité de la Région aérienne de l'Est à mettre en oeuvre les récentes innovations tactiques du *Coastal Command* en camouflant en blanc ses avions patrouillant jusqu'à 1500 mètres d'altitude au lieu de 450 mètres ou moins; les nouvelles méthodes avaient rapidement démontré leur valeur dans les opérations que l'Escadron avait menées à partir de Yarmouth, et il en fut de nouveau de même dans le Golfe. Dans la matinée du 9 septembre, le Hudson n° 403, aux commandes duquel se trouvait le sous-lieutenant d'aviation R.S. Keetley, plongea d'une altitude de 1200 mètres sur l'U-165, à une trentaine de km environ au sud d'Anticosti. Comme il confondit d'abord le sous-marin avec un voilier – "le kiosque était blanc et la coque vert glauque", déclara-t-il erronément – Keetley passa la première fois trop haut et le sous-marin plongea huit secondes avant l'attaque.³⁴ Toutefois, à la suite de son rapport, on envoya deux corvettes et un dragueur de mines Bangor faire des recherches dans le secteur. Les contacts visuels et les attaques, bien qu'infructueuses, qui survinrent par la suite furent suffisants pour que le capitaine de l'U-165 signale qu'à cause des patrouilles aériennes il était difficile d'entrer en contact avec les convois à l'est de Gaspé et au sud d'Anticosti.³⁵

Dans les limites étroites du Golfe il était encore facile pour les *U-boats* de repérer et d'attaquer des objectifs. L'audace même des sous-marins favorisa leurs succès. Le 11 septembre, des témoins aperçurent du rivage l'U-517 au large de Cap-Chat quelques minutes à peine avant qu'il n'envoie par le fond en plein jour la corvette *Charlottetown*; avant que des avions n'arrivent sur les lieux, Hartwig avait disparu.³⁶ Les 15 et 16 septembre, dans la même région, l'U-517 et l'U-165 mirent à mal un gros convoi de 22 navires, le SQ 36. L'U-517, que n'avait pas repéré le Canso du 117^e Escadron qui patrouillait en avant du convoi dans un ciel très clair, fut aperçu en surface par un observateur du CDA une heure et demie avant l'attaque. Le temps que le rapport de l'observateur, transmis par les voies de l'Armée, soit reçu, Hartwig avait plongé en avant du convoi et coulé deux navires dans l'après-midi. Malgré la forte contre-attaque de l'importante escorte navale – sept bâtiments en tout, dont un destroyer britannique – l'U-517 ne subit que des dommages mineurs.³⁷ La protection aérienne du convoi fut prise en charge par un Canso "A" du 5^e Escadron qui patrouilla pendant toute la nuit; l'appareil fut cependant incapable d'empêcher d'autres pertes lorsque le convoi se heurta à l'U-165, tapi sous l'eau au large de Cap-Chat, qui précipita au fond deux navires de plus et mit à mal un troisième juste avant l'aube.³⁸

Onze navires en deux semaines: c'était un coup de massue, et les *U-boats* semblaient toujours en pleine possession de leurs moyens. Le 16 septembre, à la suite de relèvements radiogoniométriques, les Hudson de Chatham prirent l'air; le sous-lieutenant d'aviation Keetley repéra l'U-517 au nord du Cap-de-la-Madeleine, à 10 heures environ. Keetley rapporta avoir encadré le sous-marin en surface de quatre grenades d'Amatol, mais peut-être parce que celles-ci étaient trop espacées, ou parce qu'elles n'étaient tout simplement pas assez puissantes, elles ne firent aucun dommage important. Ensuite, pendant une semaine environ, les Allemands ne donnèrent plus signe de vie.³⁹

C'est en ces temps difficiles que le gouvernement britannique demanda des navires d'escorte canadiens pour appuyer l'Opération "Torch", le nom donné aux débarquements en Afrique du Nord. Satisfaire à cette demande signifierait retirer la plupart des escorteurs de la Marine du golfe Saint-Laurent et de la côte ouest et confier ainsi plus de responsabilités à l'aviation. Il y a des preuves que la Marine penchait depuis un certain temps en faveur d'une telle solution parce qu'elle n'avait pas assez d'escorteurs pour protéger convenablement les convois du Golfe en 1942 et ne prévoyait pas d'amélioration pour 1943. Les autorités maritimes préféraient elles aussi que l'on mette fin au trafic des navires dans le Golfe parce que le trajet de 1600 km jusqu'à Montréal occasionnait une saignée de navires marchands dont le nombre était déjà très insuffisant et qu'il était toujours possible de transporter les cargaisons par voie ferroviaire jusqu'aux ports de la côte est. Le 9 septembre les autorités maritimes de guerre du Cabinet approuva une recommandation de l'état-major de la Marine voulant que l'on satisfasse à la demande des britanniques en fermant le Saint-Laurent à la navigation outre-mer. Le Premier ministre, à la prière personnelle de Winston Churchill, appuya la mesure avec de profondes réserves. Il était sûr que cela signifierait plus de navires coulés, et soutint avec perspicacité que les corvettes, qui revêtaient tant d'importance pour la défense du territoire, joueraient peut-être un rôle relativement insignifiant au sein de l'Opération "Torch". Même si le chef de l'état-major de la Marine insista pour que les navires soient rendus avant le mois d'avril 1943, King fit part de "la crainte et le sentiment qu'ils auront tous disparu ou que les Britanniques les conserveront à des fins continentales, en vue d'une offensive lancée tôt au printemps".⁴⁰

Dans les heures qui suivirent la décision du Cabinet, le quartier général du Service naval indiqua à l'Amirauté que tous les navires transocéaniques à destination du Saint-Laurent devraient être déroutés vers Halifax, Sydney ou Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. La Marine avait espéré mettre graduellement fin à la série de convois SQ-QS (Sydney-Québec – Québec-Sydney), mais cela se révéla impossible parce que 40 p. cent des navires naviguant en convoi étaient des caboteurs dont les activités étaient essentielles tant pour l'économie de la région que pour la bonne marche des industries qui s'y trouvaient. Cependant, les mesures qui furent prises immédiatement réduisirent presque de moitié le cycle des convois, et tous les bâtiments d'escorte, à l'exception d'une corvette qui était au radoub en Nouvelle-Écosse, de deux dragueurs de mines Bangor et de la flottille de six vedettes Fairmile, cessèrent d'opérer dans le golfe le mois suivant. Les services chargés de contrôler la navigation contrebalancè-

rent ces mesures en ajoutant des routes plus variées et plus souples.⁴¹ Le fait de n'offrir à l'ennemi que du menu gibier et d'agir de façon imprévisible inciterait, croyait-on, les *U-boats* à changer de terrain de chasse.

L'état-major de la Région aérienne de l'Est ne partageait pas cet optimisme. En dépit du lourd fardeau imposé aux escadrons de Canso et de Hudson en Nouvelle-Écosse, expliqua l'officier d'état-major supérieur de la Région aérienne de l'Est, le colonel d'aviation M. Costello, l'Aviation n'était pas parvenue à "concentrer (suffisamment) ses avions opérationnels pour chasser l'ennemi du secteur".⁴² Le vice-maréchal de l'Air Cuffe, qui proposait de retirer temporairement tous les Hudson et tous les Canso de Yarmouth afin de renforcer le Golfe, avait ordonné à Costello de demander au quartier général de l'Aviation "de demander aux Américains de se charger de la protection aérienne de tous les convois naviguant à l'ouest de 65° de latitude. . . aussi longtemps qu'il le faut pour que nous nous concentrions dans la région du Golfe". Le 17 septembre, le maréchal de l'Air Breadner donna son accord, "à titre de mesure temporaire seulement, à la condition que les forces américaines n'utilisent Yarmouth que pour refaire le plein de carburant seulement. . .". La 1^{re} Aviation des États-Unis (*First U.S. Air Force*) entreprit d'opérer dans la zone de patrouille de Yarmouth le 18 septembre, et les bombardiers North American B-25 Mitchell de Westover Fields, au Massachussets, se posèrent périodiquement à Yarmouth jusque tard dans le mois d'octobre pour remplir leurs réservoirs. Même si les Canso "A" du 162^e Escadron ne quittèrent pas à ce moment la Nouvelle-Écosse, le 113^e Escadron, que dirigeait le commandant d'aviation N.E. Small, envoya immédiatement à Chatham les Hudson qui lui restaient.⁴³

Small était le pilote émérite de la Région aérienne de l'Est et, au sein de cette dernière, celui qui cherchait le plus consciencieusement à accroître ses connaissances sur la puissance aérienne maritime. Sergent pilote dans l'ARC avant la guerre, Small avait quitté le service en 1937 pour exercer ses talents dans le secteur privé avant de s'engager de nouveau en 1939, au grade de sous-lieutenant d'aviation. Comme il avait traversé cinq fois l'Atlantique en Catalina, il fut affecté au 116^e Escadron en juillet 1941, quand cette unité commença à prendre livraison de ce type d'appareil. Décrit par des supérieurs comme un "maître du pilotage" et un "excellent tacticien" animé d'un "ardent désir d'action", Small s'était vu confier en mai 1942 le commandement d'une unité nouvellement mise sur pied, le 162^e Escadron. Un mois plus tard, il prit le commandement du 113^e Escadron et fut décoré de la Croix de l'Aviation.⁴⁴ Sous sa direction inspirée, l'unité réalisa bientôt de grandes choses à Yarmouth (voir le chapitre 14) et, ainsi qu'il a déjà été noté, le détachement de Chatham effectua deux des trois attaques confirmées contre les *U-boats* dans le Golfe. Quand ce détachement fut renforcé à la fin de septembre, les exploits de l'escadron allaient éclaircir la situation autrement sombre de l'effort déployé pour défendre le Saint-Laurent.

Le 25 septembre, Hartwig, dans l'U-517, signala la diminution de cycles de convois et les patrouilles aériennes "constamment renforcées". Il ne fait aucun doute que cette dernière remarque fut faite avec quelque émotion. Pas plus tard que la veille, un Hudson du 113^e Escadron, escortant le convoi QS 37, avait

aperçu le sous-marin au sud-est de Sept-Îles. Larguant des repères, le sergent de section A.S. White avait rebroussé rapidement chemin pour prévenir le convoi et, à son retour, avait pu attaquer l'U-517 cinq secondes environ après que le kiosque eut disparu sous l'eau. Un fusible grillé avait empêché de larguer trois grenades sous-marines, et une seule était tombée. Mais l'U-517 avait dû plonger, et après le coucher du soleil, dans le cadre de l'opération de nuit la plus importante jamais entreprise jusque là, au moins cinq avions furent affectés à des tâches de recherche et d'escorte. Environ une heure avant minuit, un autre Hudson de Chatham, piloté par le lieutenant d'aviation M.J. Bélanger, fit au clair de lune une excellente attaque, prenant tout à fait par surprise l'U-517 et secouant le sous-marin par deux explosions "violentes" près de l'arrière. Le lendemain matin, après l'aube, un autre Hudson de Chatham, qui escortait le convoi QS 37 et aux commandes duquel se trouvait le sergent de section M.S. Wallace, aperçut à deux reprises l'U-517, le contraignant chaque fois à plonger. Plus tard cet après-midi là, Bélanger, qui patrouillait juste au-dessous de la couche des nuages, attaqua de nouveau l'U-517, cette fois avec légèrement moins de précision, pendant que le sous-marin plongeait en catastrophe. Il n'y eut aucun signe de dommage apparent, et les aviateurs commencèrent à se dire que les grenades sous-marines Mark VIII remplies d'Amatol étaient la cause de leur mauvaise fortune. Quoi qu'il en soit, les équipages des Hudson du 113^e Escadron avaient obtenu des résultats remarquables, ayant aperçu à sept reprises l'U-517 et mené contre lui trois attaques bien exécutées, et ce, en vingt-quatre heures.⁴⁵

Le fait que le capitaine de l'U-517 ait persisté dans ses efforts malgré ces alertes constantes en dit long sur sa détermination, mais l'état-major de la Région aérienne de l'Est était tout aussi déterminé à le pourchasser. Dans la nuit du 25 au 26 septembre, six Anson de la 31^e ERG de la RAF, à Charlottetown, effectuèrent les premières patrouilles nocturnes prolongées de l'école. Voici ce qu'on peut lire dans le journal de la base: "Un important convoi traversant notre secteur a été menacé par trois sous-marins (deux plutôt, selon les estimations du Service de renseignements de la marine). L'unité s'est portée volontaire pour l'escorter toute la nuit. La lune était pleine et le ciel dégagé. Jusqu'à l'aube, des avions armés de deux bombes de 250 lbs (113 kg) ont escorté le convoi".⁴⁶ En fait, les Allemands avaient tourné leur attention vers le détroit de Cabot, mais ils étaient de retour quelques jours plus tard. Le 28 septembre, avant l'aube, l'U-517 s'en prit au convoi QS 38 au large de Gaspé, mais sans succès. Entre temps, le 113^e Escadron entreprit une fois de plus d'effectuer des reconnaissances au-dessus du secteur, faisant voler ses Hudson à 1500 mètres et, une fois de plus, les nouvelles tactiques portèrent fruit; le 29 septembre, le lieutenant d'aviation Bélanger surprit l'U-517 à 30 km au large de la côte de la Gaspésie. Plongeant de l'altitude élevée à laquelle il patrouillait, Bélanger largua quatre grenades anti-sous-marins sur son objectif complètement émergé. Sa description de ce qui s'ensuivit est assez précise: "Les grenades ont explosé tout autour de la coque, légèrement à l'avant du kiosque. Une grosse déflagration a entouré la coque. . . La proue du sous-marin est sortie de l'eau et tout mouvement vers l'avant s'est arrêté. Le sous-marin a semblé ensuite se diriger droit vers le fond.

La mer, balayée par un vent de 31 noeuds, était très agitée, et dans l'heure et cinquante-cinq minutes durant lesquelles l'avion est demeuré dans le secteur, on n'a observé aucune trace de débris, de bulles d'air ou de carburant".⁴⁷ Comme tant d'autres avant lui, Bélanger avait été trompé par les apparences. Hartwig reconnut que les grenades avaient été "bien placées", mais le commandant d'aviation Small crut à tort que Bélanger avait détruit l'U-517. En examinant les photographies sur lesquelles Small appuyait son évaluation de l'attaque, les analystes de la Marine des États-Unis conclurent que les grenades avaient probablement dépassé leur objectif. Leur évaluation des résultats de l'attaque, "dommages légers probables", était juste.⁴⁸ Néanmoins, Bélanger fut plus tard décoré de la Croix du Service distingué dans l'Aviation pour services rendus dans la Région aérienne de l'Est, décoration à laquelle il ajouta plus tard une barrette à la suite de ses exploits au sein du *Bomber Command* de la RAF en 1944.

Les commandants des *U-boats* commençaient à perdre de leur allant, mais il semblait encore à l'amiral Dönitz que les "mesures de défense se révélaient relativement faibles et se bornaient à escorter directement les convois."⁴⁹ D'autres sous-marins étaient déjà en route pour la région, et l'on avait prévu d'envoyer des renforts supplémentaires. Sur les deux sous-marins affectés au Saint-Laurent, seul l'U-69, un mouilleur de mines qui opérait dans la baie de Chesapeake, pénétra réellement dans le Golfe, traversant le détroit de Cabot le 30 septembre. Le 5 octobre, il se trouva au nord de Gaspé, filant le convoi QS 39; toutefois, d'après des renseignements qu'il avait reçus trois jours plus tôt, l'état-major de la Région aérienne de l'Est savait qu'un sous-marin se trouvait à proximité du convoi et elle assurait une couverture aérienne constante, dont des escortes de nuit entre le 4 et le 6 octobre. La Marine détourna le convoi de sa route habituelle pour lui en faire suivre une autre au nord des Îles-de-la-Madeleine.⁵⁰

Selon des relèvements radiogoniométriques obtenus des 5 et 6 octobre, le sous-marin se trouvait maintenant loin en amont, au niveau de Rimouski. Les 6 et 7 octobre, d'autres bulletins de renseignements indiquant qu'un sous-marin se trouvait au large de la Gaspésie et de la Baie des Chaleurs amenèrent les Hudson de Chatham à entreprendre des recherches, mais ils revinrent bredouilles. Il n'y avait aucun sous-marin ennemi dans la partie centrale du Golfe. Une fois de plus, le véritable danger menaçait dans le fleuve, comme l'apprit à ses dépens le convoi NL 9 quand, parti de Goose Bay pour Québec, il approcha de Rimouski dans la nuit du 8 et du 9 octobre. Les avions d'escorte ne suivirent le convoi que jusqu'à la tombée de la nuit. Un Hudson du détachement du 113^e Escadron basé à Mont-Joli entreprit à partir de minuit un vol de reconnaissance mais ne fut pas affecté au convoi, et n'était pas présent une heure plus tard quand l'U-69 torpilla et envoya par le fond un navire marchand, le *Carolus*. Les navires d'escorte contre-attaquèrent en lançant des grenades sous-marines, et des Hudson de Chatham cherchèrent le sous-marin avant le lever du soleil le 9 jusqu'à l'après-midi du 11, mais l'U-69 parvint à leur échapper.⁵¹

Le QG de la Région aérienne de l'Est affermit ses moyens de défense à Mont-Joli les 10 et 11 octobre en y envoyant deux Canso "A" du 162^e Escadron de Yarmouth, mais à ce moment, l'U-43 et l'U-106 présentaient une nouvelle

menace dans le détroit de Cabot. Deux navires marchands escortés par un yacht armé, le NCSM *Vison*, et qui, le 10 octobre, venaient tout juste de quitter Cornerbrook, à Terre-Neuve, à destination de Sydney, se trouvaient en danger. Un Canso du 117^e Escadron, qui était basé à North Sydney, rencontra le convoi dans la journée du 11, et commença à effectuer une patrouille anti-sous-marine intérieure à moins d'un km des navires, à 230 mètres d'altitude seulement. Les conditions atmosphériques étaient pitoyables: faible visibilité, bruine, mer agitée et nuages bas. Environ une heure avant midi, l'U-106, attaquant sous l'eau près du milieu du détroit de Cabot, torpilla le S.S. Waterton; celui-ci coula en huit minutes et le Canso, plongeant à travers les débris de la cargaison de papier que l'explosion avaient projetés dans les airs, n'aperçut dans les hautes vagues aucune trace de périscope ou de sillage de torpille.⁵²

Trois jours plus tard, le traversier *Caribou* quittait Sydney pour se rendre de nuit à Port-aux-Basques, à Terre-Neuve, escorté comme à l'accoutumée par un dragueur de mines Bangor, le NCSM *Grandmère*, mais sans couverture aérienne. Peu de temps après minuit, par "beau" temps et dans des conditions de visibilité "excellentes", l'U-69, attaquant en surface, lança une torpille contre le traversier. Le *Caribou*, qui ne se trouvait qu'à 65 km de sa destination, coula rapidement. Le *Grandmère* aperçut l'U-69 et poussa ses moteurs à fond pour charger l'ennemi, mais le sous-marin plongea en catastrophe. Le *Grandmère* lança ensuite dix-huit grenades sous-marines, mais seul un petit peu de carburant remonta à la surface. Le navire recueillit 103 survivants du traversier, dont deux décédèrent par la suite, ce qui porte le nombre de victimes à 136, dont 79 civils et 75 militaires. Cette tragédie donna lieu à un ratissage de vingt-quatre heures au-dessus du détroit de Cabot qu'exécutèrent des Hudson du 119^e Escadron et un Canso du 117^e Escadron, tous de Sydney, mais une fois de plus, l'U-69 leur échappa. Du 30 octobre au 8 novembre environ, trois Hudson du détachement de Chatham du 113^e Escadron opérèrent à partir de Sydney pour renforcer la couverture aérienne au-dessus de l'entrée du Golfe. Une escorte aérienne régulière fut aussi fournie pour le SS *Burgeo*, le seul traversier restant qui faisait la navette entre Sydney et Port-aux-Basques.⁵³

Après avoir coulé le *Caribou*, l'U-69 quitta le Golfe, signalant par radio au quartier général allemand que l'attaque menée contre le *Carolus* le 9 octobre avait attiré des mesures de défense plutôt considérables: "fortes patrouilles maritimes et patrouilles aériennes constantes avec radar...". Le 22 octobre, l'U-106 confirma ce rapport lorsqu'il quitta le secteur, envoyant le message suivant: "Rien aperçu... [dans le fleuve Saint-Laurent]. Forte défense depuis le 16 octobre". L'U-69, que des radiogoniomètres à haute fréquence avaient localisé au sud de Terre-Neuve après qu'il s'en fut pris sans succès à un cargo, le *Rose Castle*, subit à son tour, le 21 octobre, l'attaque infructueuse d'un Hudson du 145^e Escadron de bombardement et de reconnaissance de Torbay. À la fin du mois, le BdU nota que l'U-43 avait patrouillé dans l'embouchure du Saint-Laurent "pendant dix-sept jours et intercepté deux convois sans succès". Comme l'ajouta l'amiral Dönitz, "Escortes maritimes et aériennes de plus grande envergure". Frustré par les mesures de défense considérablement améliorées et la fixation d'itinéraires plus efficaces pour les navires, l'U-43 quitta le Golfe avant le 10 novembre.⁵⁴

Pendant ce temps, le 8 novembre, l'U-518 (commandé par le *kapitänleutnant* Friedrich-Wilhelm Wismann) arriva au large de New Carlisle, au Québec, sur la rive nord de la Baie des Chaleurs, pour débarquer un espion, Werner Janowski, que la Police provinciale du Québec arrêta aussitôt. Wismann s'éclipsa ensuite pour opérer au large de Gaspé, sans savoir que le Golfe était maintenant fermé à toute navigation, sauf au trafic local. Là, d'après ce que l'on peut lire dans le journal de guerre du *BdU*, l'U-518 vit "seulement de temps à autre des navires seuls naviguant près de la terre. Patrouilles de surface négligeables, pas de patrouilles aériennes de nuit. Faibles chances de succès." En conséquence, le 17 novembre, le sous-marin était parti patrouiller au large de Halifax.

Il vaut la peine de noter que Janowski était le second espion allemand à débarquer au Canada. Six mois plus tôt, dans la nuit du 13 et du 14 mai 1942, l'U-213 avait amené à terre un agent nommé Langebin, à une cinquantaine de km au sud-ouest de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Les services canadiens ne reçurent aucun renseignement au sujet de cette mission, mais il n'en résulta pas de conséquences fâcheuses. Langebin enfouit son transmetteur radio près de l'endroit où il avait débarqué et n'entreprit aucune activité subversive. Après avoir vécu sans rien faire de mal à Montréal et à Ottawa pendant deux ans et demi, il se rendit de lui-même à la GRC en novembre 1944.⁵⁵

Tant que les *U-boats* continuèrent encore d'apparaître dans le Golfe à la fin de 1942, le QG de la Région aérienne de l'Est ne réduisit pas de beaucoup les effectifs des détachements du Golfe. Les avions escortaient toujours les convois, exécutant des reconnaissances régulières et effectuant des recherches dans les secteurs où l'on avait aperçu des sous-marins ou que des relèvements radiogoniométriques avaient permis de localiser. Au début de décembre, le détachement de Canso qui se trouvait à Gaspé partit finalement pour North Sydney. Le 13 décembre, le détachement du 113^e Escadron qui était basé à Chatham déménagea ses pénates à Yarmouth et une partie du détachement de Mont-Joli resta sur place jusqu'au 23 décembre. Le convoi QS 46, le dernier des convois de la saison à naviguer dans le Golfe, arriva à Sydney le 7 décembre.⁵⁶

La disparition du *Caribou*, le 14 octobre, marqua la cessation des activités des *U-boats* pour 1942. Mais avant même que la nouvelle de la destruction du navire et des lourdes pertes de vies humaines ne fût lancée, des protestations publiques au sujet de la façon dont on traitait les mesures de défense dans le Golfe firent de nouveau surface dans la presse. Edouard Laurent, dans trois articles qu'il écrivit dans *L'Action catholique* de Québec entre les 14 et 20 octobre 1942, sous le titre "Ce qui se passe en Gaspésie", lança des accusations particulièrement graves. Au moins 40 navires avaient été coulés dans le Saint-Laurent, prétendit-il, tandis que les Gaspésiens n'avaient jamais vu un avion escorter un convoi. Les chinoiseries administratives du gouvernement fédéral avait peut-être affaibli les mesures de défense. Quand Louis Keable, le maire de Mechins, avait déclaré qu'un sous-marin se trouvait non loin de la rive, près de la base de l'ARC de Mont-Joli, rapporta Laurent, l'aviation avait alors demandé des instructions à Ottawa et attendu que deux membres de la GRC parcourent 45 km depuis Matane pour confirmer ce qui avait été aperçu; un avion avait survolé Mechins au moins huit heures après le rapport initial. Avec de telles histoires, Laurent saisit "l'atmosphère de malaise et d'angoisse" qui s'était emparé de la région de

Gaspé et souleva une question fondamentale: "Pourquoi le Canada était-il incapable de défendre ses propres côtes alors que tant de milliers de soldats, de marins et d'aviateurs avaient été enrôlés pour se battre outre-mer?"⁵⁷

Le directeur des relations publiques du ministère de la Défense nationale considéra cela "important" que Laurent "est ou a été en relations avec Duplessis", le chef du parti d'opposition, l'Union nationale.⁵⁸ Toutefois, c'est l'adversaire et la "némésis" de Duplessis, le Premier ministre Godbout, qui fit parvenir à King un exemplaire des trois articles en indiquant qu'il s'agissait "des articles les plus complets et les plus objectifs que j'aie vus sur la question".⁵⁹ Un important journal anglophone, le *Toronto Telegram*, publia le texte traduit d'un des articles et appuya résolument la position de Laurent. Le moment choisi par ce dernier était excellent: il publia ses articles au même moment où la nouvelle des navires coulés en octobre devint publique. Quand Angus L. Macdonald annonça le 15 octobre que le *Carolus* avait coulé, des comptes rendus détaillés qui parurent dans la presse soulignèrent que le navire avait été envoyé par le fond à 320 km seulement de la ville de Québec; la nouvelle du sort funeste que subit le *Caribou* et des lourdes pertes de vies humaines s'étalait de toutes ses révélations dans les journaux les 17 et 18 octobre. J.-S. Roy tira avantage de toutes ces révélations en renouvelant sa campagne publique pour que le gouvernement affermis les défenses du Saint-Laurent; il reçut l'appui de Jean-François Pouliot, député de Témiscouata et transfuge du Parti libéral, et d'au moins deux membres de l'Union nationale siégeant à l'Assemblée législative du Québec.⁶⁰

Le gouvernement entreprit rapidement de réfuter l'accusation voulant que le Golfe ait été mal défendu. Power, le ministre de l'Air, fit parvenir à Godbout la réponse détaillée du quartier général de l'Aviation aux articles de Laurent. Ces derniers étaient manifestement exagérés. Ainsi, pour ce qui était de l'incident mettant en cause le maire Keable de Mechins, incident survenu le 19 juillet, le maire s'était adressé à la GRC, pas à l'ARC. La GRC avait téléphoné à la base de Mont-Joli et, cinquante-six minutes après que la présence du sous-marin avait été signalée, et non "huit heures au moins", l'avion se trouvait au-dessus de l'endroit où le sous-marin avait été vu.⁶¹ Power demanda aussi à un organisateur libéral de Rimouski de fournir à Laurent et à L'Action catholique des preuves démontrant la fausseté des allégations de négligence formulées contre la marine. Le 2 novembre, Louis Saint-Laurent, qui détenait le portefeuille de la Justice au sein du Cabinet de King, déclara publiquement que ce n'était pas 40, mais entre 10 et 15 navires seulement qui avaient été coulés dans le Golfe; le 24 novembre, Macdonald annonça que 14 avaient été coulés dans le Golfe et six autres dans le détroit de Belle-Isle et le détroit de Cabot. Pour contrebalancer sans aucun doute les mauvaises nouvelles, Power diffusa à la mi-décembre un compte rendu coloré et détaillé des deux attaques exécutées par le sous-lieutenant d'aviation R.S. Keetley durant le mois de septembre.⁶²

Quel qu'ait été le degré d'inquiétude et de découragement, et aussi justifié qu'il fût, une chose était sûre: L'ARC avait fait des efforts considérables pour défendre le Golfe en 1942. Les chiffres approximatifs que l'état-major de la Région réunit en décembre montrent qu'entre les mois de mai et d'octobre il y eut en tout 5 126 vols opérationnels dans la Région aérienne de l'Est, dont 1 590, ou 31 p.c., au-dessus du Golfe.⁶³ Toutefois, même cette estimation ne reflète pas

toute l'envergure des opérations aériennes dans le Golfe, car elle n'inclut pas les vols qui furent exécutés au-dessus du détroit de Belle-Isle, pas plus que les milliers de vols d'entraînement effectués à partir de Summerside et de Charlottetown. Pendant la même période, il y eut au sein de la Région 24 attaques contre des *U-boats*, dont sept dans le Golfe et deux dans le détroit de Belle-Isle. Si la défense du Saint-Laurent était un engagement dont la marine ne voulait pas, alors l'Aviation remplaça dans une grande mesure ce service plus ancien.

Il ne fait aucun doute que la campagne des Allemands dans le golfe au cours de l'année 1942 procura une victoire manifeste à l'Amiral Dönitz. Dix-neuf navires marchands et deux escorteurs furent coulés, et les Canadiens se trouvèrent dans l'obligation de limiter le mouvement des navires aux ports du Saint-Laurent. En contrepartie, pas un seul *U-boat* n'avait été détruit et en dépit des efforts remarquables du 113^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, l'Aviation et la Marine se révélèrent incapables d'infliger des dommages durables à un ennemi plein de ressources. L'inefficacité des méthodes tactiques et l'absence de grenades sous-marines remplies de Torpex et réglées pour exploser à faible profondeur empêchèrent de couler un seul sous-marin; cependant, les archives allemandes révèlent que ce furent avant tout les patrouilles aériennes qui tinrent les *U-boats* en échec dans le golfe du Saint-Laurent pendant les trois semaines qui suivirent le 16 septembre et à partir du 14 octobre jusqu'à la fin de la saison de navigation.

Pendant que la saison de navigation 1942 tirait à sa fin, les enseignements de la campagne de cette année-là – y compris ceux qui avaient un effet sur les politiques intérieures – servaient déjà à dresser des plans pour la défense du Golfe en 1943. En vue de coordonner les efforts de l'Aviation, de la Marine et de l'Armée et de garantir la collaboration avec d'autres ministères fédéraux et autorités provinciales, les chefs d'état-major instituèrent en décembre 1942 un comité présidé par le vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, le représentant de l'état-major de l'Air, et composé de représentants des quartiers généraux de l'Armée et de la Marine.⁶⁴

La Marine, qui était déterminée à éviter que l'on étende son engagement dans le Golfe, continua à limiter le trafic maritime au strict minimum au cours de l'année 1943. Il était toutefois impossible d'arrêter d'expédier des ports du Golfe le minerai, le bois et les pâtes et papiers qui étaient essentiels à l'effort de guerre des Alliés, ou de mettre fin au trafic côtier qui pourvoyait aux besoins d'une grande part de la région.⁶⁵ L'état-major de la Marine s'attendait à ce que l'Aviation supporte une lourde part du fardeau inévitable que cette situation imposait. Le capitaine H.N. Lay, qui dirigeait la division des Opérations au quartier général de la Marine, rappela à ses homologues de l'Aviation que "même si en 1939 et en 1940 les *U-boats* opéraient principalement dans les eaux côtières entourant les îles britanniques, aujourd'hui, grâce à l'excellent travail du *Coastal Command* de la RAF et à de nombreuses attaques fructueuses contre des sous-marins, il n'y a pratiquement plus de *U-boats* dans ces eaux". Lay conclut que l'ARC "pouvait atteindre les mêmes résultats dans le Golfe à condition de disposer d'avions et de bases convenables...".⁶⁶

Point n'était besoin de donner ce conseil au vice-maréchal de l'Air Anderson;

il entraînait certainement dans ses intentions d'imiter le *Coastal Command* et se préparait à fournir près du double des 48 avions qui, l'année précédente, s'étaient trouvés dans la région durant les périodes d'activité maximale, y compris les appareils de Gander et de Botwood, à Terre-Neuve. Le plan consistait à augmenter à 15 le nombre d'avions affectés à chaque escadron, nombre qui, à ce moment, oscillait entre huit et 12, d'envoyer dans le Golfe un escadron de Canso "A" (le 162^e) et de déménager un escadre de Hudson (le 113^e de bombardement et de reconnaissance) de Yarmouth à Sydney, où il prêterait main forte aux hydravions à coque Catalina et Canso du 117^e Escadron et aux Hudson du 119^e Escadron de bombardement et de reconnaissance. Au besoin, le 113^e Escadron de bombardement et de reconnaissance enverrait un détachement de cinq appareils à Chatham, au Nouveau-Brunswick. Les aviateurs disposeraient aussi d'avions améliorés. Le 113^e Escadron était censé se rééquiper en Lockheed Ventura, un bombardier à moyen rayon d'action qui ressemblait au Hudson mais qui pouvait voler plus vite (sa vitesse maximale était de 512 km à l'heure contre 400 pour le Hudson) et transporter six grenades sous-marines de 113 kg, soit deux de plus que le Hudson. Si les *U-boats* venaient à lancer une attaque d'envergure, il était également possible de renforcer les défenses du Saint-Laurent en faisant appel aux services du 150^e Escadron, équipé de quinze Ventura, que l'on proposait de mettre sur pied à Yarmouth et qui était destiné à servir au sein de la Région aérienne de l'Ouest. Le nombre d'avions d'entraînement dans les écoles qui entouraient le Golfe augmenterait aussi: il y en aurait 386 de disponibles en 1943, comparativement à 259 en 1942.⁶⁷

Cet ambitieux programme s'appuyait sur des escadrons non encore formés ou en début d'organisation, et il y avait des divergences de vues entre les états-majors à Halifax et à Ottawa. Le QG de l'aviation avait l'intention de concentrer à Sydney le poids des défenses du Saint-Laurent, tandis que celui de la Région aérienne de l'Est voulait répartir les avions de façon plus égale dans le Golfe et utiliser ailleurs dans la Région l'unité supplémentaire de Canso "A", le 162^e Escadron de bombardement et de reconnaissance. Lorsque les avions commencèrent à arriver dans le Golfe à la fin du mois d'avril et au début du mois de mai, ce sont les vues du QG de la Région qui prévalurent parce qu'elles reflétaient les ressources qui étaient réellement disponibles.⁶⁸

La préparation des mesures de défense exigeait bien plus que la répartition d'avions et de navires de guerre. L'expérience acquise en 1942 avait montré qu'il était essentiel de bénéficier d'une meilleure collaboration entre les services et d'une structure hiérarchique plus solide. À partir du début de la saison de 1943, l'état-major de la base de Gaspé dirigea les unités de la Région aérienne de l'Est opérant dans le Golfe, qui furent connues sous le nom de 5^e Groupe, ou Groupe du "Golfe". Pour ce groupe, aucun quartier général distinct ne fut établi; le commandement fut exercé par le commandant de la base de Gaspé, lequel reçut le grade de colonel d'aviation plutôt que celui de lieutenant-colonel d'aviation, et l'on affecta du personnel supplémentaire pour assumer le surcroît de responsabilités opérationnelles. L'état-major de Gaspé, qui n'exerçait aucun contrôle sur les escadrons de Sydney et de Botwood, n'était nullement indépendant comme le 1^{er} Groupe de Terre-Neuve et fonctionnait en fait comme

contrôleur avancé pour la Région aérienne de l'Est.⁶⁹ Les états-majors de l'Aviation et de la Marine continuèrent de partager le même bâtiment d'opérations, mais il semble qu'ils n'établirent jamais une salle d'opérations combinée, comme celles de Saint-Jean et de Halifax.

Même si la Marine et l'Aviation affirmaient que les arrangements pris à Gaspé étaient satisfaisants, les registres du contrôleur aérien du Golfe qui portent sur la période 1943-1945 traitent de la Marine comme d'une entité éloignée, et donnent à penser que les relations n'étaient pas encore aussi étroites qu'elles auraient pu l'être.⁷⁰ A Sydney, qui, sur le plan des opérations dans le Golfe, jouait un rôle aussi important que Gaspé, le capitaine C.M.R. Schwerdt, l'officier en charge de la Marine, demanda instamment que l'on établisse une salle d'opérations combinée. Étant donné que les salles d'opérations de l'Aviation et de la Marine se trouvaient à des km de distance l'une de l'autre, le besoin de les réunir était plus important qu'à Gaspé; toutefois, le région aérienne de l'Est regimba, apparemment parce que la Marine souhaitait que le personnel en charge des opérations aériennes déménage à la base navale de Point Edward. Finalement, en juin 1943, à l'incitation de l'amiral Murray, l'Aviation promit d'affecter un officier de liaison à la salle des opérations de la Marine.⁷¹ Entre temps, en vue d'améliorer la collaboration aux échelons inférieurs, des avions appartenant aux escadrons affectés au Golfe prirent part à des exercices avec des flottilles de Fairmile, principalement dans la Baie de St-Margarets, entre les mois de février et d'avril 1943.⁷²

Des problèmes de communication avaient sérieusement entravé les opérations pendant l'année 1942. Sur les conseils du personnel des transmissions de l'Armée, de la Marine et de l'Aviation, le comité de coordination que présidait Anderson recommanda à la fin du mois de janvier 1943 que soit établi pour chacune des trois armées un programme de grande envergure comprenant des systèmes imbriqués de radiophonie, de téléphonie et de téléimpression reliant les bases du Golfe à Halifax (et dans certains cas à Ottawa). De plus, des moyens de communication sans fil devaient être fournis pour le CDA et les unités de l'armée de réserve préposées à la surveillance des côtes, de même que des systèmes téléphoniques et télégraphiques civils remis à neuf et s'étendant dans toute la région du Golfe.⁷³

Le 18 février 1943, le Comité de guerre du Cabinet approuva en principe le rapport du comité Anderson. À cette date, le ministère des Munitions et des Approvisionnements avait créé une société de la Couronne, la *Defence Communications Limited*, dans le but d'exécuter un grand nombre de projets s'inscrivant dans le cadre du vaste programme de communications de la côte atlantique, dont les besoins du Golfe ne constituaient qu'un élément.⁷⁴ Les difficultés que posait l'interaction avec de nombreuses petites compagnies de téléphone, le manque d'équipement, les conditions hivernales et l'isolement d'une grande partie du littoral frustrèrent le comité Anderson dans son espoir qu'il serait possible de terminer avant le 1^{er} mai les améliorations principales à apporter aux communications dans la région du Golfe. Néanmoins, les travaux allèrent bon train. le 19 mai 1943, par exemple, l'Armée, qui était en charge de la construction de lignes terrestres le long de la rive nord de la Gaspésie, fit

savoir que les travaux étaient bien avancés dans le secteur ouest, que dans le secteur est ils étaient sur le point de commencer, et qu'une chaîne de stations radio chargées d'assurer des communications provisoires était presque prête à entrer en service. En fait, c'est à la mi-septembre que l'on déclara finalement que les lignes terrestres étaient terminées.⁷⁵

Les observateurs postés sur les côtes étaient, c'est le mieux que l'on puisse dire, des sources incertaines d'information. Dans les eaux étroites du Golfe, des stations de radar côtières seraient plus fiables. L'Aviation ne disposait pas d'équipement approprié, mais le Conseil national de recherches fit savoir que les appareils G.L. Mark III de l'Armée, qui servaient habituellement à diriger l'artillerie antiaérienne, feraient l'affaire; des essais indiquèrent qu'il était possible de suivre un sous-marin évoluant en surface à une distance de 23 000 mètres. À la fin du mois de mars, l'Armée répondit à la demande de l'Aviation en allouant des appareils de radar de type GL, déployés à intervalles de dix milles environ le long de la côte entre Matane et Gaspé, en mettant sur pied la 1^{re} Unité de radar de l'Artillerie royale canadienne pour se charger des installations. Le 1^{er} juin, les deux premiers appareils commencèrent à fonctionner et au mois de juillet six étaient en service et l'installation de trois autres était presque terminée. Les stations rendaient compte par téléphone à la salle des opérations de l'Aviation qui se trouvait à Mont-Joli.⁷⁶

Entre temps, le Conseil national de recherches mettait la dernière main à un appareil radar expérimental de "pré-alerte par micro-ondes" qui, utilisant une courte longueur d'onde de 10,7 cm, pouvait détecter les sous-marins évoluant en surface à plus grande distance que l'équipement existant. Au mois de mai, le Conseil du Trésor avait approuvé une commande de l'Aviation concernant l'acquisition de huit appareils qui seraient installés de manière à couvrir le détroit de Cabot, le détroit de Belle-Isle et le passage de Gaspé. Les travaux se déroulèrent à toute vitesse; un appareil expérimental fut monté près de Fox River, dans la péninsule gaspésienne, afin d'effectuer des tests pendant la saison 1943. Ainsi qu'il a été noté au chapitre 10, au moment où les premiers appareils opérationnels furent installés en 1944-1945, les *U-boats* avaient adopté des tactiques d'attaque en plongée; cela rendit ces appareils presque inutiles et le programme ne fut jamais terminé.⁷⁷

En dressant leurs plans pour la défense du Golfe, les forces armées ne pouvaient ne pas tenir compte de l'inquiétude et de la colère de la population du Québec. En mars 1943, la controverse éclata de nouveau lorsque Onésime Gagnon, un député de l'Assemblée nationale du Québec qui siégeait sous la bannière de l'Union nationale, déclara que plus de 30 navires avaient été coulés dans le Saint-Laurent en 1942, au lieu des 20 que la marine avaient reconnus. Les Conservateurs et les députés du Québec siégeant à la Chambre des communes, reprenant les allégations de Gagnon, mirent au gouvernement l'épée dans les reins et ramenèrent sur le tapis des histoires qui avaient circulé en 1942 au sujet de l'insuffisance et de l'inefficacité des mesures de défense dans le Golfe. Une fois de plus, la presse, tant au Québec que dans d'autres provinces, s'intéressa vivement aux catastrophes de 1942 et aux chamailleries entre les politiciens. J.-S. Roy, le turbulent député indépendant de Gaspé, piqua vraiment

le gouvernement au vis lorsqu'il raconta avec force détails comment le gardien du phare de Cap-des-Rosiers avait vainement tenté de prévenir l'Aviation de la présence de l'U-517 une heure et demie avant que celui-ci n'envoie deux navires par le fond le 15 septembre 1942.⁷⁸ Angus L. Macdonald contreattaqua avec autant de vigueur que l'année précédente, faisant remarquer que bien plus de navires avaient été coulés dans le golfe du Mexique que dans le Saint-Laurent et que pourtant aucun Américain n'avait laissé entendre que "la flotte entière des États-Unis devrait être détournée de ses autres fonctions pour protéger le golfe du Mexique".⁷⁹ Sur un ton plus acerbe encore, il fut mention de l'incapacité des services britanniques à empêcher que deux croiseurs allemands, le *Sharnhorst* et le *Gneisenau*, s'échappent vers le nord en traversant la Manche: "Le fleuve Saint-Laurent, à l'endroit le plus éloigné dans les terres où une attaque a eu lieu l'année dernière, est large d'une cinquantaine de km. Cela est presque comme la pleine mer. Cette étendue est plus large que le Pas de Calais qui sépare l'Angleterre de la France. Si la Grande-Bretagne, avec toute son expérience, sa compétence, sa force et son dévouement, n'est pas parvenue à rendre le Pas de Calais absolument sûr contre les sous-marins – en fait, il y a un an à peine, elle était incapable d'empêcher certains gros navires ennemis de traverser cette région – si cela ne peut être fait, faut-il se surprendre que nous ne puissions garantir une protection complète aux navires qui naviguent dans le fleuve Saint-Laurent?".⁸⁰ Macdonald tenta aussi de faire taire ceux qui critiquaient le gouvernement en dévoilant une bonne quantité d'informations. Il donna le nom de tous les navires qui avaient été coulés en 1942, y compris le *Charlottetown* et le *Raccoon*, révéla que des avions avaient accompli huit attaques à la grenade anti-sous-marins, reconnut que rien ne confirmait qu'un *U-boat* avait été détruit et confessa que les communications avaient mal fonctionné le 15 septembre 1942. En même temps, il expliqua de manière assez détaillée les capacités offensives des *U-boats* et les difficultés des opérations anti-sous-marines, y compris le peu de fiabilité de la plupart des rapports émanant des observateurs côtiers.⁸¹

Même si la défense du Golfe ne susciterait plus de controverse sérieuse, grâce à la faible activité des *U-boats*, les forces armées étaient maintenant pleinement conscientes de l'importance des relations publiques dans les secteurs qui entouraient le Golfe. Comme ils l'avaient fait en 1942, les militaires s'efforcèrent de calmer la nervosité de la population et d'obtenir une aide utile en recrutant des habitants de l'endroit dans l'Armée de réserve et le CDA, mais ce ne fut pas tout. Le gouvernement mis l'accent sur la nécessité de collaborer étroitement avec les autorités provinciales et locales. Le 12 mars, les membres du comité Anderson se réunirent à Ottawa avec des représentants de la Sûreté provinciale du Québec, de la Gendarmerie royale du Canada et de l'Organisation des précautions contre les raids aériens dans le but de coordonner le travail de ces organismes, notamment pour ce qui était de sensibiliser la population et d'obtenir sa collaboration. Plus tard ce mois-là, le commodore de l'Air K.M. Guthrie, le représentant adjoint de l'état-major de l'Air, qui avait présidé la réunion d'Ottawa en remplacement d'Anderson, se rendit à Québec pour participer, les 26 et 27 mars, à une conférence avec les autorités provinciales et

locales. Bien que Guthrie parlât peu le français, il avait vécu et servi au Québec et était sensible à question linguistique. Son personnel et lui-même assurèrent les participants à la conférence que tous les membres de l'organisation étendue du CDA qui devaient travailler avec le public seraient bilingues, et que la publicité serait faite aussi bien en français qu'en anglais. Le commissaire Marcel Gaboury de la Sûreté provinciale du Québec persuada les participants que le CDA devrait disposer à Québec d'un bureau de liaison bien en vue, car le quartier général de la Région aérienne de l'Est était trop éloigné de la province. Conscient du rôle prépondérant de l'Église catholique romaine au Québec, surtout dans les zones rurales, Guthrie rencontra aussi le cardinal Villeneuve, qui confirma que le clergé appuierait les diverses organisations de défense volontaires.⁸²

Le Comité des chefs d'état-major convint qu'il fallait établir un bureau de liaison du CDA à Québec et nomma à cette fin le lieutenant d'aviation E.B. Goodspeed, qui occupait le poste de directeur adjoint du CDA au quartier générale de l'Aviation.⁸³ Toutefois, le Comité de guerre du Cabinet demanda aux chefs d'état-major de reconsidérer cette nomination en tenant compte de "compétences linguistiques ainsi que techniques".⁸⁴ C'est ainsi que le commandant d'aviation J.-P. Desloges, qui servait au Canada depuis qu'il avait été blessé au combat dans la Bataille d'Angleterre en volant au sein du 1^{er} Escadron de chasse, fut nommé "officier de coordination de la défense". Desloges eut pour responsabilité de superviser l'expansion du CDA et de rendre compte aux chefs d'état-major de la collaboration existant entre les forces armées et les autorités provinciales "dans les districts de Gaspé et du Bas-Saint-Laurent".⁸⁵ Son bureau devint aussi le centre de publicité des trois armées (mer, terre et air) et diffusa des messages radio, des communiqués de presse et d'autres publications.⁸⁶

L'expérience démontra que ce n'est qu'avec des contacts personnels que l'on pouvait intéresser les gens aux tâches liées à la défense. Du début du printemps jusqu'à l'automne de 1942, des équipes sur le terrain composées d'officiers du CDA parcoururent la côte atlantique et Terre-Neuve, faisant des exposés accompagnés de diapositives et distribuant de la documentation. Au 30 septembre, on comptait plus de 15 000 observateurs dans les Maritimes, au Québec et à Terre-Neuve. Bien que l'on ne dispose d'aucun chiffre précis, la Région aérienne de l'Est dut venir près d'atteindre son objectif, qui consistait à augmenter le nombre d'observateurs dans la région du Golfe de 3968 qu'ils étaient en décembre 1942 à 9943 à la fin de 1943.⁸⁷

En mai 1943, la MRC reprit, dans le Golfe, le système de convois qu'elle avait établi en 1942. Trois dragueurs de mines Bangor et huit chalutiers anti-sous-marins furent basés à Sydney pour escorter les convois SQ-QS et ceux de Terre-Neuve. À Québec se trouvaient quatre corvettes qui escortaient les convois NL-LN vers Goose Bay. Cependant, la politique de la Marine consistait à prendre l'offensive contre les *U-boats*, en recourant à une force d'appui de cinq Bangor et d'une force de frappe composée de quatre flottilles de six vedettes Fairmile chacune. Les Bangor, qui étaient basés à Sydney, patrouillaient par groupes de deux en suivant des routes qui leur permettaient rapidement de renforcer un convoi attaqué ou de poursuivre un contact sous-marin. Les vedettes Fairmile, qui avaient une autonomie limitée, patrouillaient moins

souvent mais se tenaient prêtes à frapper dès qu'un contact était relevé. Une flottille était basée à Sydney, les trois autres à Gaspé.⁸⁸

Pendant que les officiers d'état-major mettaient la dernière main aux plans, les avions furent envoyés d'urgence dans le Golfe un peu plus tôt que prévu. Tard dans la matinée du 24 avril, un observateur sûr – décrit comme étant un "technicien dans le domaine de la radiodiffusion" – à New Carlisle, au Québec, aperçut quelque chose de suspect à environ 2 km de distance dans la Baie des Chaleurs. Il vérifia avec ses jumelles et se dit certain d'avoir vu un sous-marin. Le CDA fit part de ce que l'observateur avait vu au QG de la Région aérienne de l'Est, qui dérouta vers le secteur un Canso du 117^e Escadron, à Dartmouth, lequel patrouillait à ce moment les glaces. L'appareil arriva deux heures et trente-neuf minutes après le moment où le sous-marin avait été aperçu et il fut bientôt remplacé par un Hudson du 11^e Escadron qui avait volé en droite ligne de Dartmouth pour effectuer des recherches plus poussées.⁸⁹

Les recherches ne donnèrent absolument rien. À Halifax, les officiers d'état-major jugèrent que l'affaire du sous-marin devait être "considérée avec réserve".⁹⁰ Néanmoins, dans l'heure et demie qui suivit, ils ordonnèrent au 119^e Escadron, à Sydney, d'envoyer deux Hudson à Mont-Joli et deux autres à Chatham. Sur le Saint-Laurent, les glaces se dégageaient plus vite que prévu, et l'état-major de la Région aérienne de l'Est décida donc que le personnel en charge de l'organisation du Groupe et le reste de l'escadron devraient se rendre dans la région du Golfe le plus rapidement possible. Le contrôleur du "Groupe du Golfe" commença à travailler à Gaspé le 1^{er} mai, et entre le 3 et le 5 mai, le gros du 119^e Escadron se transporta par train jusqu'à ses nouvelles bases. Mont-Joli, où les logements disponibles étaient plus nombreux qu'à Chatham, devint le quartier général de l'Escadron.⁹¹

Le 11 mai, le déménagement du 113^e Escadron, qui quittait Yarmouth pour Sydney, était presque terminé et, le 14 mai, le 117^e Escadron commença à quitter Dartmouth pour North Sydney, établissant un détachement de trois Canse et un Catalina à Gaspé entre le 18 et le 21 mai. À la fin du mois, les avions opérationnels en place dans les bases du Golfe comprenaient les 12 Hudson du 119^e Escadron à Mont-Joli et à Chatham, les 13 Ventura et cinq Hudson (ces derniers étaient censés disparaître, cédés en partie au 119^e Escadron) à Sydney, et les quatre Canso et 11 Catalina du 117^e Escadron à North Sydney et à Gaspé.⁹²

Ce sont des renseignements reçus le 29 avril du quartier général de la Marine qui avaient accéléré le renforcement des effectifs; ces renseignements découlaient sans aucun doute de messages allemands déchiffrés, selon lesquels un *U-boat* pénétrerait dans le Golfe au cours de la première semaine de mai, "vraisemblablement pour débarquer ou recueillir des agents ennemis".⁹³ Malheureusement, rien ne permettait de déterminer la destination précise du sous-marin. Le fait qu'un sous-marin ait été "aperçu" à deux reprises le 30 avril, la première fois par des pêcheurs à l'entrée nord du détroit de Northumberland et la seconde par un Anson d'entraînement à l'est de North Point, à l'Île-du-Prince-Édouard – deux rapports qui, en réalité, se révélèrent faux – indiqua que le sous-marin était arrivé plus tôt que prévu. Des avions opérationnels et d'entraînement battirent le secteur et, pendant les jours suivants, à mesure que

les escadrons affectés au Golfe arrivèrent à leurs bases, on organisa des reconnaissances régulières entre l'embouchure du Saint-Laurent et le détroit de Cabot. L'U-262 était passé par le Déroit dans la nuit du 26 et du 27 avril et, après un pénible périple à travers des débris de champ de glace qui l'endommagèrent sérieusement, le sous-marin arriva avant l'aube du 2 mai au large de North Point où, paradoxalement, des avions avaient effectué des recherches trois jours plus tôt. À cet endroit l'U-262, qui ne remonta en surface que pendant de brèves périodes la nuit, attendit en vain les hommes qu'il devait recueillir, des prisonniers de guerre allemands qui n'avaient pas réussi à s'évader du camp canadien où ils étaient internés. Il repartit ensuite par où il était venu dans la nuit du 8 au 9 mai.⁹⁴

Les forces aériennes et maritimes opérant dans le Golfe furent actives pendant tout l'été, escortant des convois et répondant à de fausses alertes; il fallut cependant attendre le 24 septembre avant qu'apparaisse un second sous-marin, l'U-536. Celui-ci comme l'U-262 avant lui, avait pour mission de recueillir des prisonniers de guerre évadés. Prévenue par d'excellents renseignements, la Marine, évitant de faire appel à l'ARC, dressa des plans complexes, qui, au bout du compte se révélèrent toutefois infructueux, pour piéger le submersible avec un groupe de chasse à l'endroit où, dans la Baie des Chaleurs, il recueillerait les évadés. Le 26 septembre, à la demande de la Marine, un Catalina d'un détachement du 117^e Escadron, celui de Gaspé, effectua une reconnaissance spéciale du secteur, mais durant les dix jours qui suivirent, les avions de Gaspé et de Chatham firent leurs vols de reconnaissance habituels au-dessus du centre du Golfe.⁹⁵ L'U-262, comme l'U-536, n'avait pu mener à bien sa mission, mais le succès avec lequel les deux parvinrent à passer inaperçus démontra que si les sous-marins ne se portaient pas à l'attaque de navires et n'opéraient pas en surface, ils étaient pour ainsi dire invisibles aux avions et aux navires de guerre.

Les reconnaissances aériennes et les opérations de convoiement se poursuivirent jusqu'à ce que la navigation s'arrête à la mi-novembre en prévision du gel. Le QG de la Région aérienne de l'Est et celui de l'Aviation ont continué de discuter du déploiement d'escadrons jusque tard dans la saison. Des problèmes d'équipement et de personnel, qui empêchèrent le 160^e Escadron, une unité récemment mise sur pied, d'opérer à partir de Yarmouth avant le mois de septembre, contrecarrèrent l'intention qu'avait le quartier général de transférer rapidement le 162^e Escadron dans la région du Golfe et, ainsi, de mettre à exécution le plan de 1943. À cette époque, le 1^{er} Groupe avait un urgent besoin de renforts pour appuyer les convois maritimes attaqués. Le 24 septembre, le 162^e Escadron détacha des avions pour qu'ils opèrent à partir de Gander et de la base américaine de Stephenville, à Terre-Neuve; le 5 octobre, il expédia tous les avions disponibles à Goose Bay, au Labrador.⁹⁶ Aussi important que fût le Golfe pour le Canada, les combats critiques se déroulaient sur les routes maritimes, et c'est là que la Région aérienne de l'Est contribua le plus à la victoire des Alliés dans la Bataille de l'Atlantique.

Les opérations en haute mer, 1942

Bien que l'engagement de la Région aérienne de l'Est vis-à-vis de la protection de navigation s'accrût au cours de l'année 1942, l'étendue géographique de ses opérations dans le nord-ouest de l'Atlantique n'excéda pas les limites qui avaient été fixées dans les accords passés avec les Américains l'automne précédent. Les avions basés en Nouvelle-Écosse couvraient un territoire qui s'étendait, vers le sud, jusqu'aux limites de la frontière maritime orientale des États-Unis (*US Eastern Sea Frontier*) et, vers le nord, jusqu'au point de rencontre maritime occidental (*Western Ocean Meeting Point*) au large de Terre-Neuve jusqu'aux limites les plus éloignées que pouvaient atteindre au nord et à l'est ses Douglas Digby et ses Consolidated Canso, le 1^{er} Groupe assumait la responsabilité des opérations, tandis que, coïncé entre les deux zones canadiennes, s'étendait au sud-est d'Argenticia un secteur de forme triangulaire où les avions de l'Aéronavale américaine protégeaient la navigation. Les "forteresses volantes" (Boeing B-17) de l'Aviation américaine qui étaient stationnées à Gander se bornèrent à exécuter des fonctions de reconnaissance plutôt que des tâches liées à la défense de la navigation et, vu le nombre très faible d'*U-boats*, en repéra peu. Ces forces ne jouèrent donc qu'un rôle minime dans la bataille contre les sous-marins. Quoique le nombre de *U-boats* chassant dans les eaux de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve diminuât après le mois de juillet, quand Dönitz concentra le gros de son effort au milieu de l'océan, les effectifs de la Région aérienne de l'Est ne purent relâcher leur surveillance dans les eaux côtières ou dans le golfe du Saint-Laurent, pendant que l'ennemi continuait de choisir des victimes sur les deux théâtres. L'ARC dut étirer jusqu'à la limite ses maigres ressources pour faire face à toutes ces menaces pendant la seconde moitié de l'année, mais il ne fait aucun doute que ce qui aggrava ses problèmes fut son incapacité à adopter avant la fin du mois d'octobre les tactiques éprouvées et plus économiques du *Coastal Command*.

À l'été 1942, le "trou" qui existait entre les zones que couvraient d'une manière effective les forces aériennes terrestres des deux côtés de l'Atlantique n'avait pas encore été comblé. Les avions du *Coastal Command* poussaient leurs missions de patrouille et d'escorte jusqu'à 965 km de distance environ de leurs bases en Grande-Bretagne et en Islande, tandis que les appareils du 1^{er} Groupe, basés à Terre-Neuve, couvraient vers l'est des distances quelque peu inférieures.

Le "trou" ainsi créé, qui revêtait la forme d'un entonnoir, partait du nord, où les patrouilles aériennes qui décollaient de Terre-Neuve et d'Islande laissaient à découvert une zone relativement courte; la zone non couverte s'élargissait au sud, où s'étendait une vaste étendue de mer qui n'était pas à portée d'avions terrestres. Plusieurs facteurs compliquaient les efforts que faisait le 1^{er} Groupe pour appuyer les navires qui traversaient cette zone non protégée. Les *Canso* et les *Digby*, qui, une fois leur patrouille terminée, rentraient à la base, devaient affronter les vents dominants de l'ouest, ce qui les obligeait souvent à voler à une vitesse désespérément lente et réduisait ainsi, encore plus qu'à l'accoutumée, leur rayon d'action. Les aviateurs du 1^{er} Groupe apprirent à voler dans des conditions qui étaient bien en-deçà des niveaux minimaux que l'on tolérait au sein du *Coastal Command*.¹ Les conditions atmosphériques, tant aux aérodromes qu'au-dessus du secteur d'opérations, restreignaient aussi d'autres façons l'efficacité des avions basés à Terre-Neuve. La combinaison des eaux chaudes du *Gulf Stream* et du courant glacé du Labrador créait un brouillard quasi perpétuel sur le Grand Banc, et la zone de brouillard s'étendait jusqu'à la distance maximale, ou à peu près, que les avions du 1^{er} Groupe pouvaient atteindre. Les "meutes" de *U-boats* furent ainsi en mesure d'attaquer des convois qui, techniquement, se trouvaient dans un secteur où, dans d'autres circonstances, des patrouilles aériennes constantes les auraient tout à fait neutralisées. Les opérations du Groupe pendant la seconde moitié de l'année 1942 furent caractérisées par l'incapacité de ce dernier à couvrir la zone dénuée de protection aérienne et à arrêter le carnage dans ce secteur, ainsi qu'à empêcher les sous-marins cachés dans le brouillard d'opérer impunément même à la portée de ses *Canso*, de ses *Digby* et de ses *Lockheed Hudson*.

Ces problèmes se manifestèrent pour la première fois en mai et en juin, quand les sous-marins du groupe *Hecht* pénétrèrent dans le secteur nord-ouest de l'Atlantique pour s'en prendre à des convois maritimes à l'extrême limite du rayon d'action des forces aériennes stationnées à Terre-Neuve. L'ARC réagit en effectuant des reconnaissances toutes les fois que la ligne de patrouille se trouvait à sa portée et en s'efforçant d'escorter les convois menacés. Mais l'épais brouillard qui contrecarrait les efforts persistants que faisait le groupe *Hecht* pour attaquer les convois naviguant vers l'ouest lorsqu'ils passaient au niveau du Grand Banc gênait aussi considérablement les opérations aériennes. Aucune des reconnaissances du 1^{er} Groupe ne permit d'établir le contact avec la meute de sous-marins; en fait, peu d'avions affectés à des missions d'escorte réussirent à trouver les convois qu'ils avaient reçus pour tâche de protéger. Le 20 mai, deux *Digby* repérèrent dans la zone de danger l'ONS 94, un convoi lent naviguant vers l'ouest, et onze jours plus tard, un seul appareil localisa l'ONS 96. Mais dans ces deux cas, l'épais brouillard entrava les opérations des *U-boats* et les convois ne furent jamais attaqués. Le 11 juin, le convoi ONS 100 arriva au large du Grand Banc; il avait déjà perdu une corvette et deux navires marchands, et la meute de sous-marins était sur ses talons. Pendant les trois jours qui suivirent, le brouillard dense qui enveloppait la région empêcha les *Catalina* de Botwood et les avions de l'Aéronavale américaine de localiser le convoi. Deux autres navires furent détruits avant que le groupe *Hecht* ne s'en prenne, le 16 juin, au convoi

ONS 102. Le 18, pendant qu'un Catalina de Botwood tentait en vain de trouver le convoi dans le brouillard, l'U-124 torpilla le *Seattle Spirit*. De nombreux renforts, y compris une couverture aérienne efficace, arrivèrent le lendemain, et l'ennemi abandonna la chasse. En tout, la meute put couler douze navires pendant la brève période où elle se tint sur les principales routes commerciales, et ce, sans que ses sous-marins ne subissent de pertes ou de dommages graves.² Le pire était encore à venir, mais pour le moment, l'action se déplaça vers le sud, où une poignée de sous-marins opérant en solitaire au sud et à l'ouest de la Nouvelle-Écosse faisaient des ravages.

Le 30 mai, l'U-432 envoya par le fond le *Sonia*, un petit vapeur, au sud de Yarmouth. Trois jours après, le lieutenant d'aviation J.M. Greer, du 113^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, qui escortait le BX 23, un convoi côtier parti de Boston à destination de Halifax, attaqua à la grenade sous-marine le même sous-marin alors que ce dernier poursuivait le convoi. L'*U-boat* signala qu'il avait été "repoussé par une forte escorte aérienne".³ Un autre Hudson de Yarmouth et un dirigeable de reconnaissance de la Marine des États-Unis eurent moins de succès quand, le 9 juin, l'U-432 attaque le convoi BX 23A (Boston-Halifax), torpillant le cargo *Kronprinsen*, qui fut remorqué jusqu'à Shelburne. Une semaine plus tard, dans la nuit du 16 juin, tombant sur le convoi XB 25 (Halifax-Boston) au large de Cap Sable, l'U-87 coula le *Port Nicholson* et le *Cherokee*. Le sous-marin se déplaça ensuite vers Halifax, plus au nord-est, et fut aperçu le 22 par un Hudson du 11^e Escadron, qui l'attaqua à la grenade sous-marine, mais bien trop tard pour lui infliger des dommages quelconques. Le 23 juin, dès les premières lueurs de l'aube, l'Escadron organisa des recherches intensives auxquelles prirent part cinq avions. Quelques heures plus tard, le sous-lieutenant d'aviation W. Graham aperçut l'U-87, en surface et immobile. En voyant l'avion, le sous-marin plongea, mais le kiosque et la poupe étaient encore visibles lorsque Graham encadra la coque de quatre grenades sous-marines. Le journal de bord de l'*U-boat* décrit ainsi les effets de l'attaque:

L'appareil se présente avec le soleil directement dans le dos; le soleil s'élève tout juste au-dessus de la couche de brouillard et est très éblouissant. Nous sommes en surface car le moteur diesel ne fonctionne pas.

Après 25 secondes trois grenades bien placées tombent à l'arrière, sous le sous-marin. La proue bascule et le sous-marin tombe rapidement. Chute stoppée en vidant réservoir de plongée n°3. Sous-marin remonte jusqu'à A-65 (65 mètres sous niveau d'immersion périscopique). Les moteurs électriques ne démarrent pas parce que, comme il a été déterminé plus tard, un certain nombre de pièces de rechange et d'outils se sont décrochés de leur support et sont tombés dans les moteurs. En arrimant sur le nez, sous-marin remonté à A ± 0 (niveau d'immersion périscopique) et réparations effectuées. Il n'y a pas trop de voies d'eau. . . Les supports de compresseur sont fendus. La chaise du compresseur bâbord a été arrachée. L'embase du tube lance-torpilles V fuit. Le tube lui-même est faussé. Dans la torpille électrique qui se trouve dans ce tube, la batterie a été reculée, les boulons des butées sont soit cassés soit desserrés; la plupart des boulons du berceau du moteur diesel bâbord sont cassés, le moteur a été déplacé de côté. Les

boulons du berceau du moteur électrique se sont desserrés; les têtes des boulons bâbord de l'embase de l'arbre ont été arrachés dans certains cas; 5 éléments de la batterie arrière ont fui; la plupart des pièces de rechange fixées à la paroi supérieure se sont détachées de leurs supports (un danger pour l'équipage). Blessures: second maître mécanicien Haferbier, pied contusionné. Lorsque la porte séparant la chambre du moteur électrique du compartiment des moteurs diesel a été arrachée, il est tombé dans le compartiment.⁴

Cette description témoigne bien de la résistance d'un *U-boat* et de son équipage. Un tel objectif ne pouvait être détruit qu'au moyen de grenades sous-marines puissantes et parfaitement placées.

Les avions continuèrent à chercher le ou les sous-marins qui, soupçonnaient-on, rôdaient au large de Halifax; le 28 juin, pendant qu'il patrouillait avec deux autres Hudson de son unité, le commandant d'aviation W.C. Van Camp, commandant du 11^e Escadron, tomba sur ce qui était probablement l'U-125. Ce n'était pas le genre de nuit que préféraient les commandants d'*U-boat*: la mer était absolument calme et la lune était claire. Trois des membres d'équipage de Van Camp pensèrent avoir aperçu "dans le rayon de lune, la silhouette . . . d'un objet sur l'eau . . . trop court pour être un bateau".⁵ Virant et glissant sur l'aile, le Hudson se dirigea vers l'objet en question, larguant d'une altitude de 30 mètres quatre grenades sous-marines, à intervalles de 20 mètres, et réglées pour exploser à 7 mètres de profondeur. Si cet objectif était bien l'U-125, seul son équipage aurait su si les grenades avaient explosé près du sous-marin, car celui-ci périt corps et biens le 3 juillet, sous les coups d'un chalutier britannique, le HMS *Le Tigre*, en attaquant le convoi BX 27.

Si l'on excepte ce qui se passait dans le fleuve Saint-Laurent, il n'y eut plus de navires coulés ou d'attaques contre des *U-boats* dans la zone canadienne pendant trois semaines environ; toutefois, les six premiers mois de l'année 1942 avaient été catastrophiques. Les pertes importantes qui survinrent dans l'hémisphère occidental pendant cette période – le nombre renversant de 505 navires, dont 95 p.c. d'entre eux naviguaient seuls et pour la plupart en eaux américaines, avaient été perdus contre 11 sous-marins seulement – ne se répétèrent jamais plus, grâce à l'extension progressive du système des convois côtiers.⁶

Les succès moins considérables des *U-boats* amenèrent finalement Dönitz à redéployer ses forces. Le 19 juillet, il commença à retirer des sous-marins des côtes américaines, ordonnant à ceux qui étaient en mesure de le faire d'opérer plus au sud; quelques-uns continuèrent de rôder au large de la partie sud de Terre-Neuve. Dönitz avait aussi pris conscience que les convois qui longeaient la route principale au milieu de l'Atlantique suivaient de près la route orthodromique et qu'il était donc facile aux meutes de sous-marins de les intercepter. Le 9 juillet, il avait entrepris de répéter l'opération fructueuse du groupe *Hecht*, et ordonné aux sous-marins en partance de former le groupe *Wolf*, dans la zone se trouvant hors de portée des avions alliés.⁷

Le convoi ON 113 fut la première victime. Il venait tout juste de franchir le 40° de longitude ouest quand le groupe *Wolf* l'intercepta le 25 juillet. À Botwood, le brouillard avait cloué au sol les Catalinas et bien que le NCSM *St Croix* détruisît l'U-90, les sous-marins coulèrent un navire et en endommagèrent un autre. Un

Digby de Gander arriva le lendemain et, grâce à son radar, rencontra le convoi loin au-delà des limites opérationnelles de cet avion, tandis que des avions de l'Aéronavale américaine, basés à Argentia, escortèrent les navires du 26 au 28 juillet. Un autre navire de ce convoi fut envoyé par le fond pendant cette période, et un de plus le 29 juillet, près de l'île Sable, sous les coups de l'U-123, qui opérait maintenant au large de la Nouvelle-Écosse après ses victoires dans le Saint-Laurent. L'équipage d'un Hudson du 11^e Escadron, aux prises avec la mauvaise visibilité et l'obscurité grandissante, "vécut l'expérience plutôt déchirante de voir un navire [le *Pacific Pioneer*] se faire torpiller sous ses yeux... sans pouvoir riposter".⁸

Le convoi ON 115 fut le suivant à tomber entre les griffes de l'ennemi; des *U-boats* l'interceptèrent le 29 juillet au moment où il quittait la zone que couvraient les avions du *Coastal Command*. Il fut harcelé tout le temps qu'il traversa la zone non protégée, mais l'escorte de la MRC fut en mesure d'empêcher que des navires ne soient coulés et de rompre le contact avec l'ennemi. Cependant, le groupe *Pirat* était posté à l'avant du convoi, juste à l'extérieur de la zone couverte par les appareils du 1^{er} Groupe et, le 1^{er} août, fit de nouveau contact avec lui. Les sous-marins poursuivirent le convoi jusqu'à une distance qui les mit à portée des avions de la Région aérienne de l'Est, mais le secteur était recouvert d'un brouillard dense. Deux des navires furent coulés et un troisième fut endommagé dans ce qui aurait dû être des eaux protégées. Le même mauvais temps permit au groupe *Steinbrinck* et au groupe *Pirat* de repérer le 5 août, au nord-est de Saint-Jean, un convoi qui se dirigeait vers l'est, le SC 94. Privé d'appui aérien et ne disposant pas du système radar moderne, le groupe d'escorte canadien ne put briser la meute de sous-marins ou la semer. Le 6 août, quant il fut hors de la portée des Catalina et des Canso, le convoi SC 94 commença à subir de lourdes pertes – dix navires contre deux *U-boats* – jusqu'à ce que les avions du *Coastal Command* chassent les meutes de sous-marins et mettent fin à l'engagement le 10 août.⁹

Pendant que le 1^{er} Groupe tentait vainement d'influencer la bataille qui se déroulait sur les routes maritimes, les escadrons de Hudson stationnés en Nouvelle-Écosse frappèrent chacun des quatre sous-marins qui opéraient encore près des côtes. Le sous-lieutenant d'aviation Graham amorça la série d'attaques lorsqu'il largua sans succès ses grenades sous-marines sur l'U-89 au large de Halifax, le 30 juillet. L'état-major de la Région aérienne de l'Est savait que le submersible se trouvait dans les parages, mais les membres d'équipage de Graham ne réussirent à le repérer que parce qu'ils guettaient la surface des eaux avec vigilance sous une pluie torrentielle en effectuant une patrouille ordinaire à l'entrée du port. Le quartier général de la Région avait en fait négligé de transmettre des informations confirmant la présence de l'U-89, lesquelles lui avaient été communiquées par un nouveau système de diffusion de renseignements de la Marine.¹⁰

Depuis l'introduction du chiffage *Triton* (appelé *Shark* par les déchiffreurs britanniques), que les spécialistes de Bletchley Park ne purent percer immédiatement, les renseignements des Alliés dépendaient en grande partie de la radiogoniométrie à haute fréquence, et la compétence des Canadiens dans ce

domaine s'améliorait considérablement. À Ottawa, le CRO de la MRC, qui utilisait le système de radiogoniométrie à haute fréquence créé en collaboration avec le ministère des Transports et, dans une moindre mesure, avec l'ARC, devint en avril 1942 l'un des deux centres de relèvement de la position de sous-marins naviguant dans l'Atlantique Ouest. (L'autre centre était l'OP-20-G de la Marine des États-Unis, à Washington.) Cependant, jusqu'en juillet 1942, les renseignements radiogoniométriques transmis au moyen de messages avaient tendance à arriver trop tard à Halifax pour revêtir une valeur opérationnelle quelconque. À Ottawa, le quartier général de l'Aviation mit donc sur pied un système qui consistait à transmettre directement à la salle des opérations de la Région aérienne de l'Est les renseignements radiogoniométriques qu'il recevait du CRO; ces renseignements étaient transmis par les lignes téléphoniques commerciales, au moyen d'un code simple qui faisait appel à des termes ordinaires (des mots comme "poire", "pomme" ou "pamplemousse") pour désigner les *U-boats* et le mot "mûr" pour indiquer la présence de navires de guerre ou de bâtiments effectuant un raid.¹¹ En même temps, grâce à de nouveaux transmetteurs puissants que la RAF avait fournis à Saint-Jean et à Halifax, il était maintenant possible de rester en contact avec les avions se trouvant à de grandes distances et de communiquer directement avec le *Coastal Command* au Royaume-Uni.¹²

Dans les vingt-quatre heures qui suivirent l'attaque de Graham contre l'U-89, la liaison téléphonique permit au 113^e Escadron, qui était stationné à Yarmouth, d'obtenir des résultats fructueux. Le commandant d'aviation N.E. Small, qui, cinq semaines plus tôt seulement, avait pris le commandement de l'unité, était un ardent défenseur des renseignements de la Marine; il avait mis sur pied des patrouilles pour couvrir les endroits où des sous-marins étaient susceptibles de se tenir et maintenait à la base des avions en état d'alerte immédiate au cas où les relèvements radiogoniométriques révéleraient la présence d'un ennemi. Ainsi qu'il a été mentionné au chapitre précédent, Small fut aussi le premier commandant d'escadron de la Région aérienne de l'Est à camoufler ses avions et à faire faire des patrouilles à haute altitude, conformément aux méthodes les plus récentes qu'employaient les Britanniques.¹³

Tous ces éléments se conjuguèrent le 31 juillet quand Small lui-même surprit l'U-754 au sud de Yarmouth. Son équipage, c'est-à-dire le sous-lieutenant d'aviation G.E. Francis, à titre d'observateur, et deux opérateurs radio (mitrailleurs aériens), les sergents R.A. Coulter et D.P. Rogers, et lui effectuaient une reconnaissance spéciale à une altitude de 3000 pieds après avoir reçu des renseignements de fraîche date. Le temps était idéal, une légère brume d'été rendant la visibilité difficile depuis la surface de l'eau. Cinq km devant eux, le sous-marin allemand, qui avançait tranquillement, fut surpris lorsque le Hudson plongea vers la mer pour attaquer. L'équipage aérien vit des marins se précipiter vers l'écouille, et la majeure partie du sous-marin était encore visible quand les grenades sous-marines tombèrent tout autour de lui. Small resta sur place pendant près d'une heure. Au troisième passage, le mitrailleur avant ouvrit le feu lorsque le kiosque du sous-marin réapparut brièvement. De grosses bulles

d'air continuèrent de remonter à la surface jusqu'au moment où une forte explosion sous l'eau fit apparaître une grande quantité de carburant qui marque la tombe de l'U-754 – la première victime de la Région aérienne de l'Est.¹⁴

Quelques heures plus tard, le sous-lieutenant d'aviation G.T. Sayre du 113^e Escadron attaque l'U-132, et Small attaque également l'U-458 le 2 août et l'U-89 le 5 août. Aucune de ces attaques ne réussirent, mais toutes faisaient suite à de récents relèvements radiogoniométriques basés sur les transmissions de sous-marins.¹⁵ Le chef de l'état-major de l'Air entreprit sur-le-champ de transmettre les estimations quotidiennes de la Marine concernant les positions des sous-marins au quartier générale de la Région aérienne de l'Est et au 1^{er} Groupe pour que les aviateurs de la côte est puissent planifier les patrouilles en se fondant sur le tableau le plus complet possible des mouvements de l'ennemi. Le QG de l'Aviation mit aussi en marche au CRO de la Marine un cours sur les renseignements relatifs aux *U-boats*, à l'intention des aviateurs qui s'occupaient le plus des opérations de bombardement et de reconnaissance. Entre temps, le général commandant l'Aviation, le vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe, affecta Small comme contrôleur au quartier général de la Région aérienne de l'Est dans le but de veiller à ce que le personnel de la salle des opérations ne néglige jamais plus de diffuser des renseignements, comme c'était arrivé le 30 juillet. Il fallut cependant attendre quatre mois avant que l'on donne suite à la suggestion éminemment judicieuse que fit Cuffe pour que soit installée une ligne téléphonique fermée et sûre entre les standards téléphoniques des opérations du quartier général de la Marine et de la Région aérienne de l'Est, ainsi que des liaisons avec d'autres standards de l'Aviation et de la Marine.¹⁶ De plus, en dépit des succès que remporta le 113^e Escadron, il fallut attendre le milieu de l'automne avant que l'on applique d'une manière générale à l'ensemble de la Région aérienne de l'Est les techniques du *Coastal Command* que l'unité avait adoptées.

Une expérience qui connut bien moins de succès que les nouvelles méthodes d'utilisation des renseignements prit brusquement fin en août. A cause de la présence de sous-marins dans les environs de l'île Sable, présence dénotée par des rapports radiogoniométriques et par le fait que l'on avait aperçu des sous-marins dans le secteur, un détachement de l'Aéronavale britannique, équipé d'un Supermarine Walrus doté d'un système radar, y avait été envoyé en mai; l'ARC avait fourni une équipe de travail pour construire la "base" et, plus tard, avait attaché un observateur aérien. Le Walrus, que l'on surnommait affectueusement le "shagbat" (littéralement: chauve-souris à longs poils), était un biplan amphibie d'avant-guerre, mû par une hélice propulsive unique. En vol, "quand les vents sont violents, il se comporte comme un veau enfoncé jusqu'aux genoux dans un pré bourbeux" a écrit un pilote de l'Aéronavale. Sous les ordres du contrôleur de Dartmouth, le Walrus exécuta des patrouilles quotidiennes à partir d'un petit lac de l'île, chaque fois que les conditions atmosphériques le permettaient, ce qui n'était pas souvent le cas, jusqu'à ce que, le 20 août, l'appareil eut un accident. Après avoir flotté pendant trois jours à la dérive, l'équipage fut recueilli par des navires du convoi HX 24; l'appareil coula

par la suite alors que la corvette *Napanee* le remorquait. On décida alors d'abandonner la patrouille de l'île Sable pour le reste de la saison 1942, et le détachement se retira.¹⁷

Pendant le reste du mois d'août, la Région aérienne de l'Est n'entendit que les échos lointains de batailles de convois se déroulant hors de la portée des avions. Ce n'est qu'à la fin du mois que trois *U-boats* de type IX, qui passaient au sud de l'Islande, se dirigèrent vers l'ouest pour mettre à l'épreuve le trafic estival dans le détroit de Belle-Isle, un secteur auparavant tranquille. Deux d'entre eux, l'U-517 et l'U-165, entrèrent dans le golfe du Saint-Laurent – un épisode qui a été décrit au chapitre précédent. Le troisième, l'U-513, patrouilla au sud-est de Terre-Neuve et, le 5 septembre, coula sans délai le *Saganaga* et le *Lord Strathcona*, qui mouillaient au large de l'île Bell, dans la baie de Conception. Des tirs d'artillerie furent dirigés vers l'U-513, et celui-ci signala que son disque avait été endommagé après qu'on l'eut éperonné.¹⁸ Un Hudson du 145^e Escadron et deux Digby du 10^e Escadron arrivèrent rapidement sur les lieux, mais comme la couche de nuages n'était qu'à 60 mètres au-dessus du mouillage, ils ne purent pas faire grand-chose pour aider à contre-attaquer. L'U-513 fit de nouveau sentir sa présence en endommageant un cargo, l'*Ocean Vagabond*, qu'il attaque à la torpille le 29 septembre, à quelques milles au large de Saint-Jean.

Pendant ce temps, le 1^{er} Groupe donna l'ordre d'exécuter des patrouilles à distance extrême pour atteindre les convois que menaçaient d'importants groupes de *U-boats*. Le 10 septembre, le convoi ON 127, qui se dirigeait vers l'ouest, passa à l'extrémité sud d'une longue ligne de treize sous-marins, le Groupe *Vorwärts*, qui fondit sur cette proie. À 16 h 05 HG (heure moyenne de Greenwich) le 13 septembre, le lieutenant d'aviation R.M. MacLennan, aux commandes d'un Catalina de Botwood, repéra l'U-96 partiellement émergé, mais malheureusement trop éloigné pour l'attaquer avant qu'il ne s'enfonce sous l'eau. Quarante-cinq minutes plus tard, à 885 km à l'est de Saint-Jean, distance qui n'avait jamais été atteinte auparavant dans cette direction, le Catalina établit le contact avec le convoi ON 127 que l'ennemi cernait. Un second Catalina rencontra le convoi et l'escorte de la MRC à 20 h 50 HG et, dans l'obscurité, entreprit de patrouiller au radar autour du convoi. Entre temps, les navires réagirent à une alerte au sous-marin en lançant des fusées éclairantes, ce qui était la procédure réglementaire lors d'une attaque la nuit. L'avion tenta bien d'aider les bâtiments d'escorte mais "à cause d'un mauvais contact les fusées à parachute qui furent larguées... ne s'allumèrent pas" et "il fut impossible d'attaquer".¹⁹ À 4 heures HG le 14 septembre, le Catalina dut partir trente-cinq minutes après avoir assisté, impuissant, à la destruction du destroyer *Ottawa*, qui était posté huit km devant le convoi et qui fut torpillé et coulé par l'U-91. Dönitz prit note pour la première fois et avec une certaine surprise qu'il y avait à Terre-Neuve des avions à long rayon d'action.²⁰

Ce que l'ARC voulait réellement c'était des Consolidated B-24 Liberator à très grand rayon d'action, comme ceux que le 120^e Escadron de la RAF mettaient au point et utilisaient à partir de l'Islande. En fait, le 11 septembre, un Liberator de cet Escadron, modifié pour lui donner une autonomie accrue, avait

pénétré plus loin qu'aucun de ses prédécesseurs dans la zone dénuée de couverture aérienne, bien que cela n'eût aucun résultat visible. Étant donné que le Liberator à très grand rayon d'action vint à jouer un rôle si important dans les succès de la Région aérienne de l'Est, et parce qu'il est facile de confondre les divers types de Liberator à long et à très long rayon d'action, il est important de comprendre ce que le 120^e Escadron faisait avec ses avions pour améliorer à ce point leur rendement. À l'époque, le Liberator ordinaire, un avion conçu comme bombardier lourd, avait une autonomie maximale de 1700 milles nautiques, ce qui lui donnait un rayon d'action de 1125 km environ. Les modifications qui furent entreprises en 1942 prirent finalement deux formes. Les avions à très grand rayon d'action de classe "A" allaient être des Liberator Mark V dont on avait retiré la matière auto-obturante caoutchoutée des réservoirs de voilure principaux et auxquels on avait ajouté des réservoirs de voilure auxiliaires. Les versions de classe "B" revêtirent plusieurs formes, la première desquelles était les Liberator Mark III modifiés que l'on avait commencé à livrer au *Coastal Command* à la fin de 1942. Les appareils de ce type n'étaient pas équipés de réservoirs de voilure auxiliaires, et il n'était pas non plus possible de retirer des réservoirs principaux la matière auto-obturante. L'accroissement de l'autonomie fut donc obtenue en installant deux réservoirs de carburant dans la soute à bombes et en retirant l'équipement dont on n'avait pas strictement besoin pour la lutte contre les sous-marins, y compris la tourelle de queue et la tourelle supérieure, une grande partie du blindage, l'équipement d'oxygène, les treuils de bombes, tout sauf le minimum d'équipement de dégivrage, et la source d'alimentation auxiliaire. Ce furent probablement ces modifications qu'apporta le 120^e Escadron pour donner à ses Liberator Mark I une autonomie totale de 3700 km avec une charge de grenades sous-marines de 680 kg et leur permettre d'opérer à une distance oscillant entre 1125 et 1600 km des bases côtières. En 1943, les versions de classe "B" avaient les mêmes possibilités et, avec une autonomie totale de 4180 km, les versions de la classe "A" pouvaient pénétrer plus avant dans la zone dénuée de couverture aérienne.²¹

Lorsque les Britanniques lui demandèrent à la fin de l'été d'étendre les patrouilles aériennes à 1200 km de Terre-Neuve, le maréchal de l'Air L.S. Breadner, le chef de l'état-major de l'Air, fit remarquer que la Région aérienne de l'Est avait besoin d'appareils à très grand rayon d'action. Pourquoi ni les États-Unis ni le Royaume-Uni ne voulurent-ils céder à l'ARC des Liberator qui pouvaient être modifiés comme ceux du 120^e Escadron? Voilà une question compliquée que nous analyserons au chapitre suivant.

Cependant, sur la côte est, l'organisation et le rendement des forces anti-sous-marins existants laissaient beaucoup à désirer. Les premiers visiteurs à le faire remarquer, en juillet 1942, furent deux lieutenants-colonels d'aviation de la RAF, S.R. Gibbs et P.F. Canning, qui peu de temps auparavant avaient passé huit mois à conseiller les USAAF sur l'organisation du contrôle des opérations, la création de salles d'opérations combinées et l'établissement d'un commandement anti-sous-marin semblable au *Coastal Command* de la RAF Gibbs trouva dans l'organisation de la Région aérienne de l'Est deux grands points préoccupants. Tout d'abord, il pensait que l'organisation était beaucoup trop

complexe "à cause de la responsabilité (qu'il y avait à assumer) . . . à l'égard de la défense aérienne totale de l'est du Canada".²² Deuxièmement, même si les liaisons avec la Marine semblaient aussi bonnes que le système le permettait, l'absence d'un QG combiné restreignait sérieusement les choses.

En octobre, le *commander* P.B. Martineau, de la *Royal Navy*, un officier d'état-major du QG du *Coastal Command*, lui aussi à la dernière étape d'une longue tournée de consultation en Amérique, formula d'autres critiques dans son rapport: "En règle générale, la Région aérienne de l'Est accuse un important retard par rapport à tout autre endroit que j'ai visité, que ce soit au Canada ou aux États-Unis. . .".²³ Il recommanda avant tout d'adopter les "tactiques offensives" du *Coastal Command*; les efforts que faisait la Région aérienne de l'Est pour escorter chaque convoi, que celui-ci fût menacé ou non, étaient une méthode tactique que la RAF avait abandonnée dix-huit mois plus tôt.

Martineau ne fut pas le seul à renseigner les autorités de l'Aviation canadienne sur les méthodes offensives. Dès novembre 1941, dans une lettre personnelle, le maréchal en chef de l'Air P.B. Joubert de la Ferté, avait décrit les nouvelles tactiques au vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, qui commandait à l'époque la Région aérienne de l'Est. Par la suite, les quartiers généraux de l'ARC, tant à Ottawa qu'à Halifax, avaient reçu des notes de service et des études où l'on évaluait le succès de méthodes offensives qui avaient permis de repousser les *U-boats* à 560 km des bases du *Coastal Command*. En mars 1942, J.P.T. Pearman, de la section de recherche opérationnelle du *Coastal Command*, avait séjourné un certain temps au QG de la Région aérienne de l'Est pour analyser statistiquement l'effort de l'ARC. Les rapports qu'il rédigea pour les Canadiens en mars et en août montrèrent que la plupart des vols effectués par les avions de la Région aérienne de l'Est ne dépassaient pas un rayon de 320 km de la base, ce qui ne permettait pas d'attaquer les sous-marins avant que ceux-ci aient atteint les principales routes que suivaient les navires côtiers et de commerce, où ils pouvaient causer le plus de dégâts. Cependant, parce que l'ARC n'avait peut-être pas encore l'habitude des analyses mathématiques – la section de recherche opérationnelle de la Région aérienne de l'Est ne commença à s'organiser qu'en novembre 1942 – il fallut que le *commander* Martineau présente ses arguments personnels pour qu'un changement intervienne. Ses conseils furent retenus immédiatement, peut-être parce que, de toute façon, il y avait des changements en vue. Lorsqu'en juillet le QG du Service naval avait commencé à fournir à la région aérienne de l'Est des renseignements opportuns sur les sous-marins, les aviateurs avaient vu qu'il fallait concentrer les opérations sur les endroits où se tenaient probablement les sous-marins, à la condition que cela ne soit pas indûment préjudiciable à la sécurité des convois. En fait, l'"offensive" que l'ARC avait menée dans la partie centrale du Golfe à la fin du mois de septembre avait été une tentative d'application de ce principe.²⁴

Avec l'accord de la MRC, le 30 octobre 1942, la Région aérienne de l'Est mit en oeuvre pour la première fois des tactiques offensives au large de la côte de Terre-Neuve. La priorité devait être donnée à la couverture des secteurs où le Service de renseignements signalait la présence de sous-marins. La protection des convois se ferait maintenant en effectuant des reconnaissances le long de

voies parallèles situées à 80 km de distance des deux côtés de la ligne moyenne d'avance, à 80 km à l'arrière et à 160 km à l'avant, de préférence durant les dernières heures de la journée ou juste avant l'aube quand les sous-marins se mettaient en position pour attaquer ou filaient leurs proies. Seuls les convois que l'on savait en danger et les navires naviguant sur des plans d'eau fermés comme le golfe du Saint-Laurent devaient être escortés de près. Pour que ce nouveau système fonctionne adéquatement, Martineau persuada Ottawa d'installer ce que Cuffe avait proposé en août, à savoir une ligne téléphonique directe entre le quartier général du Service naval et la Région aérienne de l'Est. Le code "Vitamine" fut aussi amélioré afin qu'il soit possible de transmettre rapidement à la côte plus que les simples détails d'un repérage radiogoniométrique.²⁵

D'autres critiques portèrent sur les méthodes générales employées. Selon le *commander* Martineau, il semblait "n'y avoir aucune politique établie quant à la manière d'attaquer par avion les sous-marins". Et dans le même contexte il fut "horriifié de constater en visitant les divers aéroports à quel point les pilotes étaient arriérés".²⁶ Les Canadiens nièrent catégoriquement la première accusation: les escadrons de la Région étaient régis par le "*Manual of Eastern Air Command Operational Control*" (Manuel de contrôle opérationnel de la Région aérienne de l'Est) et, indiquèrent-ils, on diffusait régulièrement dans l'ensemble de l'organisation les documents émanant du *Coastal Command*. Cela était vrai jusqu'à un certain point. Au début, les notes de service et instructions tactiques provenant d'outre-mer furent diffusées avec un ordre général indiquant qu'elles devaient être observées. Par la suite, cependant, les instructions furent diffusées sous la forme établie par le *Coastal Command* et ne revêtirent jamais celle des ordres opérationnels de la Région aérienne de l'Est. L'ordre général qui avait été donné au début d'adopter les méthodes décrites dans les notes de service et les instructions fut vite oublié et dans les escadrons on pensa que les documents étaient distribués "à titre informatif seulement". De plus, la diffusion des informations entre les aviateurs se faisait lentement et l'adoption des nouvelles tactiques dépendait entièrement de l'initiative de chaque commandant d'escadron. En 1942, le commandant d'aviation Small était le seul de la Région aérienne de l'Est à mettre en application avec succès les tactiques les plus récentes du *Coastal Command*. Martineau blâma les officiers supérieurs de la Région aérienne de l'Est pour ce manque général de leadership, et sur ce plan il est difficile de ne pas être du même avis que lui.²⁷

Pour ce qui est du second point, celui concernant l'arriération des pilotes, Cuffe reconnut que dans certains escadrons opérationnels les niveaux étaient faibles parce que l'on "saignait" la Région de pilotes chevronnés et que, dans de nombreux cas, leurs remplaçants sortaient tout droit d'écoles de pilotage militaire. Le véritable problème, selon lui, était que "nous n'avons pas assez d'avions et d'équipages, que ce soit pour l'entraînement ou pour les opérations".²⁸ Pour prouver ce qu'il avançait, une vérification au hasard faite le 15 octobre montra que la Région ne pouvait disposer réellement que de 89 des 135 avions de bombardement et de reconnaissance qu'elle possédait. De ce nombre, neuf étaient affectés à des tâches d'entraînement. Environ 60 p.c. des 80 avions restants étaient en bon état de marche (ce qui, selon les critères de l'époque,

n'était pas déraisonnable); cela ne laissait qu'une cinquantaine d'avions normalement disponibles pour effectuer des opérations sur toute la côte est du Canada et au large de Terre-Neuve.²⁹ Ironiquement, les effets négatifs du manque d'avions sur les opérations et l'entraînement auraient été bien moindres si l'on avait adopté plus tôt la méthode offensive, qui était conçue pour économiser de nombreuses heures de vol inutiles.

Les personnes qui participèrent aux réunions d'état-major interarmées que l'on tint à Ottawa les 1^{er} et 3 novembre discutèrent d'un document que Martineau avait écrit et où étaient exposées toutes ses constatations et toutes ses propositions. Les officiers canadiens présents, le lieutenant-colonel d'aviation C.L. Annis, et, du quartier général du Service naval, le capitaine H.N. Lay, directeur de la Division des opérations, le capitaine H.G. DeWolf, directeur de la Division des plans, le *commander* G.A. Worth, directeur de la Division des transmissions, et le *lieutenant-commander* J.S. Stead, officier d'état-major naval affecté aux opérations aériennes, recommandèrent avec insistance d'élever finalement le nord-ouest de l'Atlantique au rang de zone de guerre importante en vue de l'attribution de matériel et de personnel bien entraîné et de reconnaître celle-ci "comme un engagement conjoint de la MRC et de l'ARC".³⁰

Bien que les Canadiens aient accepté la plupart des recommandations de Martineau, Gibbs et Canning, ils hésitaient à confier à une seule autorité le contrôle des opérations anti-sous-marines sur la côte est. Des officiers supérieurs invoquèrent comme motif l'"excellente collaboration (existant actuellement) entre le commandant de la côte atlantique, l'officier général de Terre-Neuve et le commandant de la Région aérienne de l'Est"³¹, passant outre au besoin bien reconnu de resserrer encore plus les rapports entre les divers services. De l'autre côté de l'Atlantique, la collaboration entre les autorités de l'Aviation et de la Marine était excellente, mais celles-ci jugèrent quand même nécessaire de placer leurs ressources anti-sous-marines sous la responsabilité d'un commandant opérationnel. En ce qui concernait les points plus précis que Martineau avait soulevés, les participants étaient entièrement d'accord pour que l'on adopte une méthode offensive/défensive, reposant sur des renseignements anti-sous-marins; les opérations conjointes seraient pour leur part menées à partir d'une installation temporaire jusqu'à ce que soit installée à Halifax une nouvelle salle d'opérations combinée.

En dépit de cet accord, la création d'une salle combinée à Halifax suscitait encore de nombreuses difficultés. Constatant qu'en Grande-Bretagne plusieurs quartiers généraux interarmées de zone étaient situés à une certaine distance d'arsenaux maritimes, le vice-maréchal de l'Air Cuffe invita le contre-amiral L.W. Murray, qui commandait la côte atlantique, à s'installer dans la salle des opérations de la Région aérienne de l'Est. Murray répondit que cela lui était impossible vu les responsabilités étendues qu'il assumait relativement aux opérations navales et à la direction de la marine marchande, et il invita à son tour Cuffe à déménager à l'arsenal naval. Les manoeuvres commencées en 1939 se poursuivirent donc, et les parties se cantonnaient maintenant à un tel point dans leurs positions que le vice-chef de l'état-major de la Marine conseilla vivement d'aborder toute cette question "avec plus grand tact".³²

À Ottawa, la collaboration entre les armées ne s'améliorait pas non plus. Le *commander* C. Thompson de la *Royal Navy*, un capitaine de destroyer au sein de la Force d'escorte occidentale de la MRC et un homme qui possédait une grande expérience des opérations aériennes et qui avait accompagné Martineau dans sa tournée, fit ressortir la nécessité d'émettre des instructions uniformes et générales pour servir de guide à la collaboration entre les avions et les navires de guerre. À cette fin, et dans le but de traiter de questions connexes concernant les tactiques, le matériel et l'entraînement, les chefs des états-majors de l'Aviation et de la Marine convinrent en janvier 1943 que soit constitué un comité mixte (MRC-ARC) de guerre anti-sous-marins, où siègeraient des représentants des divisions et directions intéressées des quartiers généraux du Service naval et de l'Aviation. Ni l'un ni l'autre service ne donna suite au projet.³³

Fait plus encourageant, un groupe de recherche opérationnelle de l'ARC commençait à prendre forme. Impressionnés par les résultats qu'obtenaient les sections de recherche opérationnelle de la RAF, des officiers supérieurs comme le maréchal de l'Air H. Edwards, le vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson et le vice-maréchal de l'Air E.W. Stedman mirent de l'avant des idées semblables au Canada. Durant son tour de service en Amérique du Nord, J.P.T. Pearman, le responsable des recherches opérationnelles du *Coastal Command*, aida et conseilla aussi la Marine des États-Unis relativement à l'organisation de son *Anti-Submarine Warfare Operations Research Group*, c'est-à-dire, groupe de recherche sur les opérations liées à la guerre anti-sous-marine. En août 1942, le professeur J.O. Wilhelm, un physicien de l'université de Toronto, établit un centre de recherche opérationnelle au quartier général de l'Aviation et le professeur Colin Barnes, un autre physicien de l'université de Toronto, mit sur pied une section analogue à Halifax, à la fin de novembre. Barnes, et les deux autres scientifiques qui se joignirent à son équipe, s'étaient rendus au Royaume-Uni pour prendre connaissance des méthodes employées par la RAF et en août 1943 Ottawa affecta un officier de liaison scientifique à Londres, au quartier général des forces outre-mer de l'ARC. Le rôle de chef de file que les Britanniques jouaient dans ce domaine était tel que les chercheurs de la Marine des États-Unis dépendaient eux aussi de leur conseils et de leurs données. À l'instar de leurs homologues américains et britanniques, Barnes et ses collègues qui se trouvaient au quartier général de la Région aérienne de l'Est travaillaient en étroite collaboration avec le personnel du renseignement pour produire des analyses scientifiques sur les opérations aériennes, et ils entreprirent également des études spéciales dans des domaines comme la précision des bombardements, l'utilisation du radar de bord et le radio ralliement mer-air, dans le but d'améliorer l'efficacité de la Région.³⁴

Quelle que fût l'hésitation avec laquelle les Canadiens adoptèrent les modèles de commandement et de contrôle des Britanniques, les nouvelles tactiques anti-sous-marines firent rapidement leurs preuves dans le nord-ouest de l'Atlantique. Durant le mois d'octobre 1942, le 1^{er} Groupe prit part à la défense de convois naviguant vers l'est, le SC 104 et le SC 107, que des meutes de sous-marins avaient interceptés. Dans le cas du premier, l'appui aérien fut assuré comme à l'accoutumée: les avions escortèrent de près le convoi, à une altitude de 300 mètres environ, et la tactique eut peu d'effet. Dans le cas du second, des

appareils patrouillant à haute altitude couvrirent aussi des secteurs où le Service du renseignement avait localisé des *U-boats*, et ils ratissèrent les routes du convoi, conformément aux nouvelles méthodes offensives. C'est ainsi que les forces de l'ARC stationnées à Terre-Neuve obtinrent leur premier succès.

La deuxième semaine d'octobre 1942, les Allemands se rendirent compte que les convois ne suivaient plus exactement la route orthodromique. Le groupe *Wotan* s'embusqua à 500 km au nord-est de Terre-Neuve. Plus à l'est, huit sous-marins venaient juste de se séparer d'une autre ligne pour former une nouvelle "meute", le groupe *Leopard*, qui attaquerait le convoi ONS 136; l'attaque avorta. La ligne formée par le groupe *Leopard* se tourna ensuite vers l'ouest à la recherche du convoi SC 104, qui allait jouer de malchance.

La protection aérienne du convoi fut assurée le 9 octobre par des PBY de l'Aéronavale américaine stationnée à Argentia, et le lendemain par deux Hudson du 145^e Escadron de Torbay. Le 11 octobre, tandis que les autorités côtières tentaient de faire passer le convoi autour de la pointe nord du groupe *Wotan*, les Digby assurèrent une couverture continue pendant plus de quatorze heures. Malheureusement, ils n'empêchèrent pas l'U-258 d'apercevoir l'un des navires d'escorte qui s'esquivaient vers le nord-est, bien qu'à cause d'une défaillance dans les communications des Allemands le rapport du sous-marin fut retardé de douze heures. Pendant ce temps, les efforts que déployaient le 1^{er} Groupe pour renouveler l'appui aérien le 12 octobre furent contrecarrés par le mauvais temps, et le seul Catalina du 116^e Escadron qui atteignit le convoi SC 104 ne put établir le contact et fut réduit à balayer le secteur en général. Le même jour, l'U-121, le premier sous-marin du groupe *Wotan* que le rapport de l'U-258 avait attiré vers le nord, établit le contact et durant les deux nuits qui suivirent, pendant que l'U-607 et l'U-661 se ruaient à la curée, huit navires furent coulés. Quand les avions de l'ARC furent de nouveau en mesure d'atteindre le lieu du combat, le 14 octobre, les aviateurs ne purent que larguer de l'équipement d'urgence aux survivants pendant que le convoi s'éloignait hors de portée dans la zone dénuée de couverture aérienne, dans une mer fouettée par des vents d'ouest soufflant en tempête, qui réduisaient considérablement l'efficacité de l'équipement asdic et radar des bâtiments d'escorte. En outre, à ce moment, le convoi était maintenant suivi par le groupe *Leopard*. L'amélioration des conditions atmosphériques permit aux escorteurs d'empêcher de perdre d'autres navires jusqu'à ce que le convoi se trouve sous la protection des Liberator du 120^e Escadron stationné en Islande. Dans les derniers jours de la bataille, les avions et les navires d'escorte détruisirent trois *U-boats*; les autres se tournèrent finalement de nouveau vers l'ouest pour former le groupe *Veilchen*, à 600 km à l'est de Terre-Neuve.³⁵

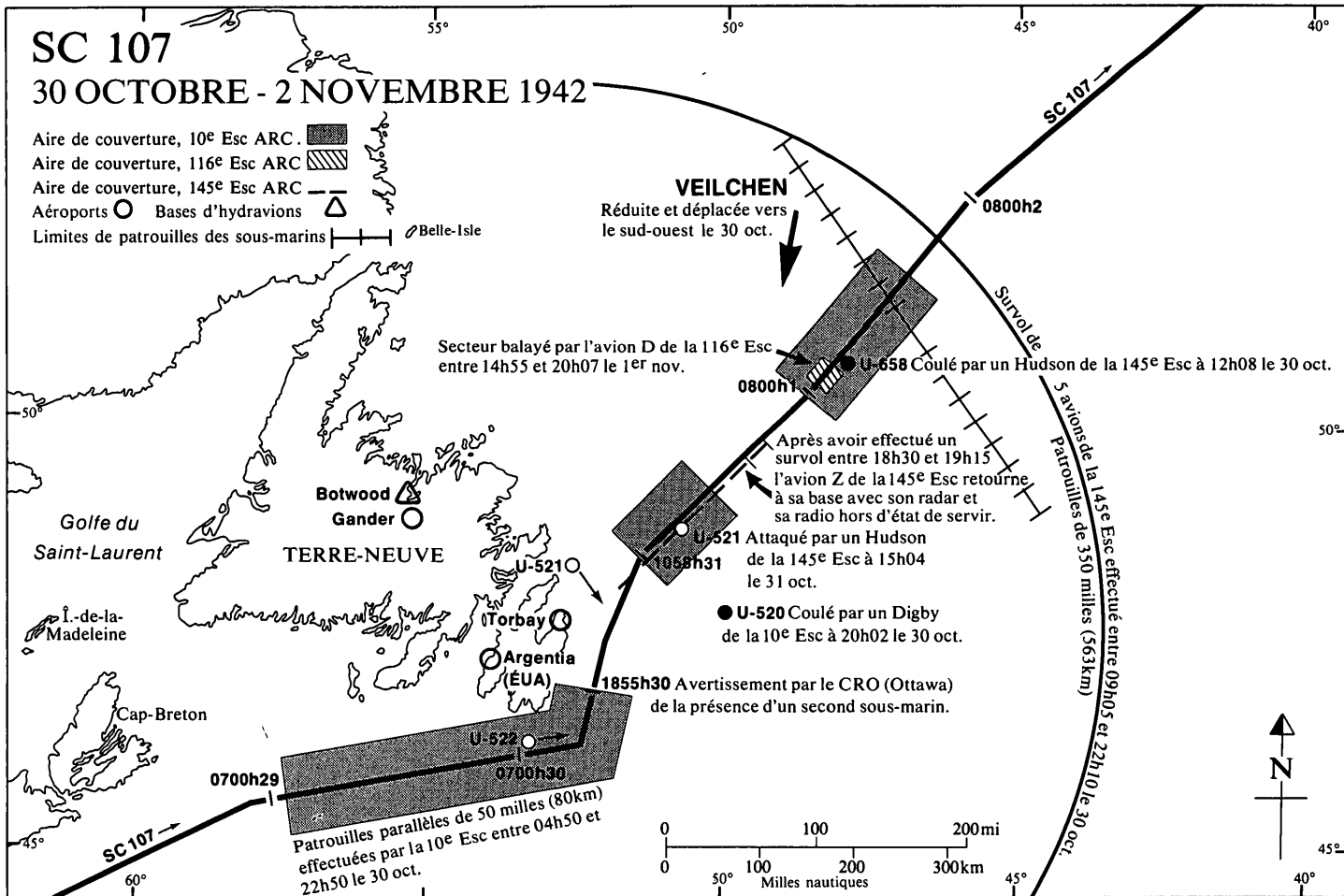
Le 29 octobre, les treize *U-boats* du groupe *Veilchen* étaient postés sur le Grand Banc. De plus, trois gros sous-marins de type IX, l'U-522, l'U-520 et l'U-521, qui se dirigeaient vers le Saint-Laurent et Halifax, se trouvaient au sud de Terre-Neuve. Ce jour-là, le sous-marin du groupe *Veilchen* qui se trouvait le plus au sud aperçut un convoi naviguant vers l'ouest et la ligne de sous-marins se déplaça légèrement vers le sud-ouest. Dönitz reçut aussi du Service du renseignement de la Marine allemande un message déchiffré indiquant que le convoi SC 107, qui se déplaçait vers l'est, changerait de cap au point de

rencontre maritime occidental, au large du Cap Race, et se dirigerait vers le nord-est.³⁶

Ce rassemblement de sous-marins au large de Terre-Neuve donna à la Région aérienne de l'Est une occasion de mettre à l'essai les tactiques offensives. Le 30 octobre, à 9 h 05 HG, le 1^{er} Groupe envoya deux Hudson du 145^e Escadron effectuer une reconnaissance anti-sous-marine à l'avant du convoi SC 107 pour couvrir un secteur mentionné dans les prévisions ordinaires concernant les positions de sous-marins que le quartier général du Service naval avait diffusées la veille.³⁷ Les appareils, presque à la limite de leur autonomie, à quelque 460 km au nord-est de Torbay, aperçurent un kiosque de sous-marin émergeant de l'eau à une distance de trois km devant eux, à 12 h 05 HG. Le lieutenant d'aviation E.L. Robinson, qui se trouvait à une altitude de 600 mètres, amorça sur-le-champ son passage. Ce fut une de ces rares fois où tout fonctionna du premier coup: "au moment où les grenades ont été larguées, le sous-marin avait fait presque entièrement surface. Quatre grenades sous-marines Mark VIII, détonateur Mark XIII réglé à 7 mètres, sont tombées à un angle de 30° en travers du sous-marin, de bâbord arrière à tribord avant. Toutes les grenades ont bien fonctionné et l'on a noté que les explosions ont encadré l'objectif, les deux grenades du centre tombant de chaque côté de la coque et très près de celle-ci. L'explosion a soulevé le sous-marin dans l'eau et sa poupe s'est élevé sur 20 mètres à un angle de 40° par rapport à l'horizontale. Le sous-marin s'est ensuite stabilisé et une grosse nappe de carburant et des bulles d'air se mêlant à la mer houleuse sont apparues aussitôt".³⁸ Les deux Hudson survolèrent pendant cinquante minutes avant de devoir rentrer à la base, pendant qu'un avion s'en venait les relever. Robinson et son équipage avaient précipité l'U-658 à 3660 mètres de fond,³⁹ un exploit exceptionnel qui valut au pilote la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

L'exploit fut répété quelques heures à peine plus tard. À 20 h 02 HG, un Digby du 10^e Escadron qui rentrait à Gander après avoir effectué une patrouille anti-sous-marine auprès du convoi ON 140, tomba sur l'U-520, à 185 km plein est de Saint-Jean. Le lieutenant d'aviation D.F. Raymes exécuta son approche directement en suivant le sillage du sous-marin, plongeant d'une altitude de 975 mètres. Après l'explosion des quatre grenades sous-marines Mark VII de 200 kg remplies d'Amatol, le co-pilote, le sous-lieutenant d'aviation J. Leigh observa de grosses bulles d'air et de grandes quantités de carburant monter à la surface jusqu'à ce que l'obscurité tombât environ trente minute plus tard. Sa conclusion, à savoir que "le sous-marin s'était arrêté net directement en-dessous", était on ne peut plus exacte; ils avaient détruit l'U-520.⁴⁰

Malheureusement pour le convoi SC 107, la destruction de deux submersibles ennemis n'eut pas d'effet marqué sur le cours de la bataille. Le 31 octobre, quatre Hudson du 145^e Escadron balayaient la route du convoi entre 9 h 15 HG et 21 h 55 HG dans des conditions atmosphériques qui se détérioraient graduellement: il y avait des bourrasques de pluie et le vent soufflait fort. Un objet que l'un des appareils aperçut après une détection au radar, en volant parallèlement au convoi et 18 km à gauche de sa route, parut d'abord être un destroyer. Mais à 5000 mètres de distance, le sous-lieutenant d'aviation L.T. Ross constata qu'il



s'agissait d'un sous-marin tout à fait émergé; en passant à faible altitude au-dessus de l'objectif, trop rapidement pour attaquer, les occupants de l'avion aperçurent dans le kiosque du sous-marin un seul membre d'équipage, revêtu d'un ciré. Virant sec vers la gauche, Ross se dirigea de nouveau vers le sous-marin pendant que celui-ci tentait de l'éviter en tournant à 90° à tribord; l'avion attaqua par le travers tribord du submersible. À 15 h 05 HG, les grenades sous-marines semblèrent exploser à une distance qui donnerait des résultats efficaces; c'était, firent plus tard remarquer les évaluateurs, une "excellente attaque qui méritait des signes de dommages plus concrets".⁴¹ Toutefois, l'U-521 survécut. En chassant le sous-marin, d'autres Hudson et la corvette *Moose Jaw*, qui s'en allait rejoindre le convoi S.C. 107, ne trouvèrent que des traînées de carburant, provenant probablement des soupapes de compression des réservoirs de carburant du sous-marin.

Pendant ce temps, le convoi SC 107 s'approchait du groupe de sous-marins; un second convoi, le HX 213, qui suivait non loin derrière, s'en allait lui aussi se jeter dans la gueule du loup. Le premier des deux Catalina du 116^e Escadron provenant de Botwood, que l'on avait envoyé le 1^{er} novembre appuyer le convoi SC 107 et son groupe d'escorte de la MRC, établit brièvement le contact avec le convoi dans l'obscurité mais le perdit ensuite lorsque le radar de bord tomba en panne.⁴² Le convoi franchit la ligne de sous-marins allemands par le "trou" laissé par la destruction de l'U-658 deux jours plus tôt, mais il ne passa pas inaperçu. À 14 km de là, l'U-381, qui avait repéré le convoi, fit surface pour transmettre son premier rapport, qu'interceptèrent les opérateurs de radiogoniomètre du NCSM *Restigouche* et d'un navire de sauvetage, le *Stockport*. Comme le Catalina n'arrivait pas à trouver le convoi, aucun avion n'était disponible pour repousser le sous-marin. Pendant les jours qui suivirent les conditions atmosphériques empêchèrent les Catalina de prendre l'air et comme aucun autre appareil ne possédait une autonomie suffisante pour couvrir le convoi, celui-ci se retrouva dans la zone non protégée à 645 km seulement de Terre-Neuve. Dans la nuit du 1^{er} et du 2 novembre, les *U-boats* commencèrent à mettre à mal des navires marchands et lorsque des Liberator d'Islande les repoussèrent finalement le 5 novembre ils avaient envoyé par le fond 15 des 42 navires que comptait au départ le convoi SC 107.⁴³

Quoique la bataille du SC 107 se soldât par une défaite, elle marqua un important tournant dans les fortunes de la Région aérienne de l'Est. Par contraste avec la récente bataille du convoi SC 104, les aviateurs canadiens avaient démontré que lorsqu'ils étaient bien dirigés, ils étaient plus que de taille à lutter contre les *U-boats* qui s'avançaient à leur portée. Des Hudson patrouillant à l'avant du convoi à la recherche du groupe *Veilchen* avaient coulé un sous-marin et repoussé un sous-marin clé qui filait le convoi. En prime, un Digby rentrant d'une patrouille éloignée avait aussi coulé un sous-marin le long des routes de convoi principales.

Le changement fondamental qui intervint à la fin d'octobre 1942 dans les méthodes qu'employait l'ARC se répercuta dans le système complexe qu'appliquaient les Canadiens et les Américains à Terre-Neuve pour le contrôle des opérations aériennes. En conformité avec les accords conclus à la fin de 1941, le

contre-amiral R.M. Brainard (qui avait pris le commandement à Argentinia après le décès de l'amiral Bristol en avril 1942) dirigeait les forces aériennes opérant dans le nord-ouest de l'Atlantique au moyen d'un message quotidien concernant les vols qui seraient effectués le lendemain à partir des bases de Terre-Neuve. Les mots qu'il employait différaient selon les subtilités de la situation. Il y avait des "ordres" pour les escadrons de l'Aéronavale américaine qu'il dirigeait lui-même, des "propositions" pour le 1^{er} Groupe de l'ARC et, à partir du mois d'octobre, quand l'armée des États-Unis fournit quatre B-17 pour effectuer des missions de convoiement, des "demandes" en vue de l'utilisation d'avions des USAAF. Les trois commandements répondaient ensuite qu'ils s'y conformeraient, ou s'y conformeraient avec des exceptions et des ajouts.⁴⁴

Entre le 30 octobre et le 2 novembre, les opérations qu'exécuta le 1^{er} Groupe satisfirent à la fois aux demandes des Américains et aux nouvelles tactiques des Canadiens: des Hudson et des Catalina veillèrent sur le convoi SC 107 pendant que des Digby du 10^e Escadron appuyaient d'autres convois menacés.⁴⁵ Cependant, une fois que les sous-marins du groupe *Veilchen* se mirent hors de portée des avions et ne constituèrent plus une menace pour les navires se trouvant dans la région de Terre-Neuve, l'ARC négligea de plus en plus d'assurer toutes les patrouilles proposées par l'amiral américain. La question atteignit un point critique le 12 novembre quand le 1^{er} Groupe refusa de couvrir le convoi SG 12 comme Brainard l'avait demandé, parce qu'il ne se trouvait "aucun sous-marin à moins de 320 km, selon les estimations du quartier général du Service naval".⁴⁶ Brainard croyait que le problème des Canadiens était simplement un manque d'avions. Le commandement américain à Argentinia devenait en fait un obstacle aux efforts que faisaient les Canadiens pour introduire des méthodes britanniques éprouvées.

Brainard avait toutefois raison pour ce qui était du manque d'avions au sein du 1^{er} Groupe. A la deuxième semaine de novembre, trois des Catalina du détachement que le 116^e Escadron avait affecté à Botwood étaient hors de service. Même après l'arrivée de deux avions de secours de Dartmouth, les conditions atmosphériques rigoureuses de l'hiver empêchèrent d'effectuer des opérations, et le 19 novembre le détachement fut rappelé. Ses responsabilités furent confiées aux Hudson du 145^e Escadron basés à Torbay, mais ces avions souffraient aussi d'un manque de pièces de rechange et de problèmes de fonctionnement, tout comme les Digby du 10^e Escadron à Gander. Ainsi qu'on pouvait s'y attendre, Brainard avait alors demandé d'être "informé tous les jours du nombre et du type d'avions . . . disponibles le jour suivant pour être affectés à des tâches de couverture aérienne, ce qui permet ainsi d'émettre des propositions réalisables".⁴⁷ Les choses en restèrent là pour le moment.

Tandis que le convoi SC 107 levait l'ancre, la pression que les Allemands exerçaient sur les convois maritimes diminua dans la zone canadienne. Quatre submersibles seulement, l'U-518, l'U-106, l'U-43 et l'U-183, restèrent dans la zone; ceux-ci maraudèrent près des côtes et les trois premiers patrouillèrent dans le golfe du Saint-Laurent; ces opérations ont été décrites séparément au chapitre 13. À l'extérieur du Golfe, l'U-518 fut le premier à frapper. Le 2 novembre, aux petites heures du matin, le sous-marin évita un dragueur de mines de classe

Bangor et deux Fairmile patrouillant dans le mouillage de Wabana pour ensuite couler deux navires et en endommager légèrement un troisième qui était amarré au quai de chargement. S'en tirant sans une égratignure, l'U-518 poursuivit sa route vers le sud, en longeant la côte de Terre-Neuve, jusqu'à ce qu'il fasse une rencontre imprévue avec un Digby qui, parti de Gander, effectuait un balayage offensif. Le lieutenant d'aviation J.H. Anderson plongea sur le sous-marin par tribord devant à 25 mètres d'altitude, larguant quatre grenades sous-marines Mark VII à intervalles de 6 mètres.⁴⁸ Mais, comme cela s'était si souvent produit, le sous-marin avait aperçu l'avion et s'était réfugié dans les profondeurs de la mer.

Le 17 novembre, des avions découvrirent deux autres sous-marins opérant près des côtes. Effectuant une mission de balayage offensif à l'appui du convoi ON 142, un Digby du 10^e Escadron repéra ce qui semblait être une vedette Fairmile qui laissait derrière elle un gros sillage. Le fait qu'il n'y avait pas de jumelles à bord de l'avion n'aida pas l'équipage à identifier le bâtiment qu'il avait aperçu et l'U-183 atteignit une bonne profondeur avant que six grenades Mark VIII ne s'abattent dans son dernier remous. L'équipage de l'avion avait néanmoins fait ce qu'il fallait; le convoi ON 142 ne fut pas attaqué. Plus tôt cette journée-là, un Canso "A" du 5^e Escadron, récemment affecté à Gander, avait déjà empêché des *U-boats* d'établir le contact avec un autre convoi se trouvant au large de Terre-Neuve en forçant l'U-43 à plonger à 16 km à l'arrière du SC 109.⁴⁹ Malheureusement, l'U-43 rétablit le contact et torpilla un cargo, le *Brilliant*, le matin suivant; toutefois, les navires d'escorte de la MRC furent capables après cela de tenir les *U-boats* à distance.

Aucune couverture aérienne n'avait cependant été fournie quand, quelques jours plus tard, l'U-518 tomba sur le convoi ON 145; ce fait malheureux démontra la faiblesse du contrôle partagé qu'exerçaient les Canadiens et les Américains dans le nord-ouest de l'Atlantique. Le 21 novembre, aux petites heures du matin, le sous-marin coula un navire du convoi et en endommagea deux autres à 320 km au sud de la Baie de Placentia. Il est presque certain que ces accidents auraient pu être évités si, la veille, des avions avaient escorté le convoi pendant toute la journée, surtout au crépuscule, qui était la période vitale. *Argentia*, en partance d'où le convoi naviguait dans la zone de vol, était paralysée par le brouillard; trois avions de Sydney, en Nouvelle-Écosse, effectuèrent une mission de balayage offensif aussi loin à l'est que le 55^e degré de longitude ouest, mais les B-17 des USAAF basés à Gander qui étaient affectés à la défense du convoi ne répondirent pas aux demandes d'aide de l'ARC. Ce manque lamentable de collaboration entre les forces américaines et canadiennes donna plus de vigueur à la campagne qui se déroulait maintenant à Ottawa (campagne qui sera analysée au chapitre 15) pour que toutes les forces anti-sous-marins de la Marine et de l'Aviation soient placées sous la responsabilité d'une autorité canadienne.⁵⁰

La fin de l'automne fut marquée par l'attaque infructueuse que fit un Hudson du 145^e Escadron, le 26 novembre, contre un sous-marin non identifié.⁵¹ Les derniers affrontements de l'année se déroulèrent pendant que la Région déployait ses escadrons à leurs bases d'hiver. De Botwood, les hydravions à

coque du 116^e Escadron se transportèrent de nouveau à Dartmouth, tandis que le quartier général de l'unité fut établi à la nouvelle base de l'ARC à Shelburne, en Nouvelle-Écosse. En raison du gel prématuré des eaux du port, Shelburne se révéla rapidement inutile pour ce qui était d'utiliser des hydravions et tout l'escadron déménagea à Dartmouth; les appareils furent amarrés dans le Passage de l'Est, à l'extrémité sud-est du port de Halifax.

L'arrêt des activités des hydravions à Terre-Neuve ne laissa de la place au 1^{er} Groupe que pour un escadron d'avions terrestres à longue distance. Les Canso "A" du 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance remplacèrent donc les Digby vieillissants et souvent en panne qui remplissaient ces fonctions à Gander. Les Digby se joignirent au pèlerinage à Dartmouth qui, au début de décembre, comprit les Canso du 117^e Escadron quand les bases de Gaspé et de Kelly Beach (North Sydney) furent ramenées au niveau de leurs effectifs d'hiver. Tous ces déplacements amenèrent un afflux d'hommes et d'avions à la base principale de la Région, dont l'effectif d'escadrons opérationnels anti-sous-marins se composait maintenant de quatre escadrons de bombardement et de reconnaissance, soit le 10^e, le 11^e, le 116^e et le 117^e. Par contraste, l'effectif du 1^{er} Groupe qui était chargé des patrouilles maritimes ne comptait plus maintenant que les Hudson du 145^e Escadron à Torbay et les Canso du 5^e Escadron à Gander, que vint renforcer à la fin du mois de décembre un petit détachement d'avions similaires provenant d'une unité encore incomplète, le 162^e Escadron.⁵²

Les déploiements déséquilibrés de l'hiver, que dictaient les limites de l'équipement disponible plutôt que le cours de la guerre qui se déroulait en mer, mirent en lumière, la lacune la plus grave de la Région aérienne de l'Est: un manque d'avions terrestres capables d'atteindre la zone exempte de protection aérienne au milieu de l'océan, où les *U-boats* interceptaient et attaquaient les convois. Maintenant que les Liberator à très grand rayon d'action de la RAF étaient en mesure de patrouiller jusqu'au 35^e degré de longitude ouest, couvrant la partie orientale de la zone, c'était dans la partie occidentale que se trouvait le danger, entre les 35^e et 50^e degrés de longitude ouest, ainsi que l'avaient démontré les batailles dont les convois SC 104 et SC 107 avaient été l'enjeu. Seuls les douze Canso "A" des 5^e et 162^e Escadrons étaient en mesure – et ce, à l'extrême limite de leur autonomie – d'atteindre la zone où les *U-boats* étaient très actifs. Les équipages de l'ARC tirèrent de leurs avions amphibies un rendement extraordinaire, mais la seule solution vraiment efficace était de poster à Terre-Neuve des avions à très grand rayon d'action.

Les événements qui survinrent au début du mois de décembre auraient dû dissiper tout doute qui subsistait encore quant à l'importance cruciale des Liberator modifiés. Durant la première semaine du mois, 22 *U-boats* harcelèrent le convoi HX 217 pendant qu'il traversait la zone dénuée de protection aérienne. Les bâtiments d'escorte purent tenir en échec la meute de sous-marins jusqu'au 8 décembre, date à laquelle arrivèrent trois Liberator à très grand rayon d'action de la RAF pour appuyer le convoi, qui se trouvait à ce moment à 1300 km de leur base en Islande. Les avions forcèrent 13 sous-marins à plonger, en attaquèrent 11 et rompirent le contact que les Allemands avaient établi avec le convoi. Le 9,

le mauvais temps empêcha d'envoyer des avions en l'air et, bien que les Allemands eussent rétabli le contact, les bâtiments d'escorte de la MRC parvinrent à limiter les pertes à un seul navire. L'assaut prit fin le 11, face à l'efficacité grandissante de la couverture aérienne. Malgré tout, les débats que suscitait au sein du haut-commandement la répartition des ressources aériennes continuèrent de retarder l'affectation de Liberator supplémentaires aux routes de convoi dans l'Atlantique Nord.⁵³

Décembre 1942 marqua la fin de la première année d'engagements directs de la Région aérienne de l'Est avec des *U-boats*. A la veille d'une nouvelle étape, où les Alliés recouvreraient bientôt l'avantage de pouvoir déchiffrer entièrement les messages radio que les Allemands émettaient dans le code Enigme, c'est le moment propice pour évaluer la campagne jusqu'à ce stade.

Les Hudson constituaient le gros des appareils anti-sous-marins dont disposait la Région aérienne de l'Est, et ils avaient démontré leur valeur pour ce genre de tâche. Cet avion relativement lourd était facile à piloter et très maniable; la vue que le pilote avait de son siège était dégagée de tous côtés, ce qui faisait que l'avion convenait très bien aux attaques à la grenade sous-marine à faible altitude, à une époque où les yeux étaient encore l'instrument de visée utilisé.⁵⁴ Le principal handicap du Hudson était sa faible autonomie. L'hydravion à coque Catalina/Canso, même s'il avait une plus grande autonomie et s'il avait effectué environ 35 p.c. des heures de vol accomplies par tous les types d'avions combinés, ne donnait pas un bon rendement dans les conditions qui prévalaient au Canada en 1942. Pour commencer, il ne pouvait emporter que 450 kg de grenades sous-marines avec un équipage ordinaire de sept hommes et le plein de carburant. Pour faire voler cet avion bruyant, on disait qu'il fallait au pilote "beaucoup d'entraînement, d'expérience et de muscles".⁵⁵ Il fallait aussi avoir de l'endurance en raison du temps que cela prenait pour atteindre le secteur de patrouille; il y avait aussi des chances que ce temps diminue l'efficacité. L'hydravion avait également un faible taux de montée, de sorte que, souvent, il ne pouvait sortir assez vite du brouillard pour éviter que ses ailes ne givrent. Cela signifiait que lorsqu'on prévoyait des conditions de givre importantes on ne pouvait envoyer les Catalina au-dessus de la couche de nuages pour se porter à la rencontre de convois qui, eux-mêmes, se trouvaient au-delà de la ceinture de brouillard. Une fois que l'avion se trouvait dans le secteur des opérations, la vue que le pilote avait de l'océan vers l'avant et vers le bas était gênée par le nez de l'appareil, tandis qu'en bas, à la surface de la mer, les guetteurs du sous-marin avaient amplement le temps de donner l'alerte lorsqu'ils repéraient la grosse silhouette de ce lent hydravion.⁵⁶

Avant l'arrivée du Canso "A" amphibie, le disgracieux Digby était le seul avion de la Région aérienne de l'Est capable de patrouiller de façon prolongée à des distances de plus de 480 km qui pouvait opérer l'hiver à partir de Terre-Neuve. Cet appareil avait donc constitué le pivot du 1^{er} Groupe pendant près de deux ans. Même si les Digby ne firent que cinq attaques confirmées contre des *U-boats*, l'un d'eux détruisit l'U-520 en octobre 1942. À cette époque, neuf des vingt premiers Digby avaient soit péri dans des écrasements soit disparu au-dessus de l'Atlantique Nord, et ceux qui restaient n'étaient plus

assez fiables pour mener des opérations prolongées à longue distance. Les Digby survivants, que l'on prévoyait d'affecter à des fonctions de transport, furent en fait confiés à une unité nouvellement formée, le 161^e Escadron, au printemps de 1943, et ce, en attendant l'arrivée des Canso "A" qui équiperont cet escadron. Et le Digby continua ainsi de voler, en nombre de plus en plus restreint, jusqu'à la fin de 1943, quand on cessa finalement de l'utiliser à des fins opérationnelles.⁵⁷

Lorsque l'on examine la situation tactique générale à la fin de 1942, il est clair que la Région aérienne de l'Est faisait amplement usage des renseignements diffusés par la Marine et que la majorité des opérations de balayage étaient organisées en fonction de relèvements radiogoniométriques et d'estimations concernant l'emplacement de sous-marins qui découlaient de ces renseignements et d'autres sources d'informations. De plus, la Région disposait maintenant de sa propre section de recherche opérationnelle pour surveiller et évaluer l'efficacité de ses opérations et recommander des méthodes plus efficaces. Ces innovations démontrèrent rapidement leur valeur, mais on ne pouvait en dire autant du repérage de sous-marins à l'aide des radars de bord. "Il y a une conclusion bien nette que nous pouvons tirer en ce qui a trait à la détection de sous-marins", écrivit deux jours plus tard le chef de l'état-major de l'Air, "si nos avions n'avaient pas été équipés de radar de bord Mark II cela aurait fait peu de différence".⁵⁸ Le fonctionnement médiocre de l'équipement, le fait qu'il fallait le mettre hors circuit lorsqu'on émettait par radio et les soupçons que l'on avait que les *U-boats* étaient capables de détecter les émissions constituaient des facteurs qui s'étaient tous combinés pour restreindre l'utilisation optimale du radar. La photographie aérienne, qui servait à confirmer les rapports de ceux qui disaient avoir aperçu un sous-marin, de même qu'à enregistrer les attaques faites à la grenade sous-marine pour évaluer les résultats et aider à s'entraîner à lâcher des bombes avec précision, était un autre domaine qui laissait beaucoup à désirer. Cependant, il s'agissait là de problèmes internes de l'Aviation, et le service avait ce qu'il fallait pour trouver des solutions. Cela n'était pas le cas de la lacune la plus grave que présentaient les opérations anti-sous-marines canadiennes: l'incapacité de la MRC et de l'ARC de coordonner diverses instructions concernant la collaboration entre les avions et les navires d'escorte en un système commun compris de tous. La collaboration requise entre les deux armées brillait par son absence, ce qui démentait les affirmations faites par les Canadiens selon lesquelles les relations entre la Marine et l'Aviation étaient on ne peut mieux.

Pendant les cinq années et demie que dura la guerre d'usure contre les routes d'approvisionnement – guerre que l'on appela la "Bataille de l'Atlantique" – les forces aériennes et navales anti-sous-marines eurent pour responsabilité première et tâche principale de veiller à ce que les navires marchands fassent la traversée sans danger. Sur ce plan, l'année 1942 fut de loin la plus périlleuse pour les Alliés. Les *U-boats* détruisirent près d'un millier de navires totalisant plus de 5 millions de tonnes. Les pertes subies dans le nord-ouest de l'Atlantique (au nord du 40^e degré de latitude nord et à l'ouest du 40^e degré de longitude ouest) et dans le golfe du Saint-Laurent comptèrent pour un peu moins de 12 p. cent de ces chiffres.

Les avions de la Région aérienne de l'Est effectuèrent 8000 sorties. Ils enregistrèrent environ 50 000 heures de vol (y compris les heures passées au-dessus du golfe du Saint-Laurent et du détroit de Belle-Isle); ces heures, qui s'élevaient à 591 en décembre 1941, culminèrent à 6448 en octobre 1942 avant de tomber à 4602 en novembre après que la Région eut adopté des tactiques offensives.⁵⁹ Les tactiques défensives que comportait la fourniture d'une protection aérienne aux convois côtiers établis au début de l'année avaient été une réponse efficace au grand nombre de navires naviguant seuls que les sous-marins avaient envoyés par le fond, et elles avaient limité l'ampleur de la victoire des Allemands dans le golfe du Saint-Laurent. Le problème avec ces tactiques c'est qu'elles imposaient un fardeau si lourd qu'il était impossible d'escorter de façon constante tous les navires. Dans ces circonstances, les avions n'étaient pas capables non plus d'intervenir quand les *U-boats* se mettaient en position d'attaque sous l'eau le long de routes achalandées ou frappaient lorsque la nuit était tombée et quand les conditions atmosphériques clouaient les avions au sol. Si l'ARC avait adopté plus tôt des méthodes offensives, il est presque certain que l'on aurait pu entraver la poussée des Allemands à cinq ou six cents km des côtes, avec des résultats bien moins lourds pour les équipages aériens et les avions que ceux qui résultèrent de la politique d'escortes rapprochées assurées sans discernement.

Pour s'attaquer aux navires marchands, les Allemands dirigèrent 22 *U-boats* vers l'Atlantique Nord au début de l'opération *Paukenslag*, sur un total de 248 sous-marins en service le 1^{er} janvier 1942. Au 1^{er} décembre, ces chiffres s'élevaient à 95 et à 582 respectivement.⁶⁰ Si l'on se fie aux archives canadiennes et allemandes, on peut supposer que pendant les douze mois qui s'écoulèrent après le 1^{er} décembre 1941, 35 *U-boats* en tout opérèrent dans les eaux que couvraient la Région aérienne de l'Est. Les avions de l'ARC ripostèrent en effectuant 40 attaques à la grenade sous-marine. La présence d'un *U-boat* peut être confirmée dans les archives allemandes comme positive dans 26 cas, possible dans cinq et peu probable dans neuf. Les équipages canadiens attaquèrent trois sous-marins à deux reprises, et un, l'U-517, dans le golfe du Saint-Laurent, à six reprises. Ils détruisirent trois sous-marins, soit la moitié du résultat total qu'obtinrent les Alliés dans le nord-ouest de l'Atlantique; les avions de l'Aéronavale américaine en détruisirent deux, et un chalutier de la Royal Navy en coula un.

Pour ce qui est de l'ARC, le pourcentage de victoires par rapport aux attaques, soit 7,7 p.c., se comparait à celui du *Coastal Command* dont les avions obtinrent 26,5 victoires en 381 attaques au cours de l'année 1942,⁶¹ encore que le pourcentage de 7 p.c. que cela donne ne soit pas représentatif, vu que les statistiques britanniques comprenaient de nombreuses attaques faites à la mitrailleuse seulement. Il ne fait aucun doute que plusieurs attaques exécutées par des avions de la Région aérienne de l'Est qui avaient largué leurs grenades près du sous-marin qu'ils visaient auraient permis d'endommager sérieusement ou de détruire ce dernier si les avions canadiens avaient été équipés de l'armement le plus récent. La plupart des succès qu'obtint le *Coastal Command* contre les sous-marins eurent lieu entre les mois de juillet et de décembre en

utilisant des grenades sous-marines remplies de Torpex; les détonateurs Mark XIII et Mark WVI, réglés pour faire exploser la charge à faible profondeur, qui devinrent disponibles au cours de l'automne augmentèrent davantage l'efficacité des attaques de la RAF, et ce, d'environ 25 p.c. par rapport aux attaques dans lesquelles on utilisait les détonateurs Mark XIII.⁶² Il convient de rendre à l'ARC l'hommage d'avoir obtenu deux de ses victoires avec une grenade inadéquate, celle de 113 kg remplie d'Amatol, une avec la version plus efficace de 200 kg, et toutes avec le détonateur Mark XIII. Les grenades remplies de Torpex ne devinrent disponibles qu'à temps pour les deux dernières attaques en décembre, pour lesquelles on ne peut confirmer la présence d'un sous-marin, et les escadrons de l'ARC n'obtinrent les nouveaux détonateurs qu'au début de 1943. Le fait que l'emploi de tactiques erronées aient gâché de nombreuses attaques, malgré que le *Coastal Command* ait diffusé rapidement des méthodes plus efficaces, porte moins atteinte au personnel navigant qu'aux commandants supérieurs.

Il y eut aussi moins d'occasions d'attaquer car, sur le plan du nombre de sous-marins aperçus, la Région aérienne de l'Est n'avait pas un rendement égal à celui du *Coastal Command*: la moyenne canadienne de un sous-marin aperçu pour 134 sorties équivalait au quart du rapport de un contre 30 ou 40 que connaissait le *Coastal Command*; il ne faudrait cependant pas considérer que cela discrédite l'ARC. En 1942, la proportion de *U-boats* naviguant dans la zone canadienne était en moyenne de un tous les 100 000 km carrés, "souvent beaucoup moins".⁶³ Du côté des Allemands, Dönitz, qui s'interrogeait sur la raison pour laquelle les avions harcelaient ses sous-marins davantage dans l'est que dans l'ouest, écrivit ce qui suit: "C'est probablement à cause du petit nombre de bases aériennes à Terre-Neuve et au Groënland et du fait que moins de *U-boats* ont opéré dans ce secteur" et il prévoyait que "si l'on transférait des *U-boats* dans l'Atlantique Ouest, il y aurait rapidement des patrouilles aériennes plus intensives dans ce secteur. . .".⁶⁴

La seconde différence importante entre les conditions opérationnelles des deux commandements était qu'au large de la côte canadienne, les conditions atmosphériques étaient généralement bien pires pour ce qui était d'effectuer des opérations aériennes. Dönitz encore, après une rencontre particulièrement frustrante entre ses *U-boats* et un convoi au large de Terre-Neuve, souligna le problème: "Il a de nouveau été prouvé que le temps, qui subit l'influence des conditions saisonnières et locales, ne permet d'obtenir que des succès fortuits".⁶⁵ Cette remarque s'appliquait d'un côté comme de l'autre. Le brouillard, comme nous l'avons vu, perturbait fréquemment les recherches aériennes au large du Grand Banc. Lorsque le temps était bouché, l'un des dangers que guettaient les pilotes était la difficulté de savoir à quelle distance leur appareil se trouvait de la surface de l'eau; les indications de l'altimètre, qui étaient exactes au moment du départ, pouvaient changer sensiblement pendant un vol de longue durée à cause de variations de la pression atmosphérique. Même si l'altimètre était exact, le radariste pouvait obtenir un écho qui indiquait peut-être la présence d'un *U-boat* naviguant en surface, mais il pouvait aussi s'agir d'un iceberg de 30 mètres de hauteur ou plus, de sorte que si c'était bien à

un ennemi à qui il avait affaire, le pilote se trouvait dans l'impossibilité de faire l'approche à faible altitude qui était essentielle pour réussir son attaque.⁶⁶ Bien que le brouillard et les icebergs fussent saisonniers, il y avait un autre danger que les pilotes avaient toujours à l'esprit lorsqu'ils effectuaient de longues patrouilles. Les lents Digby ou Canso, qui devaient lutter contre le vent d'ouest dominant en revenant du secteur éloigné où ils opéraient au-dessus de l'Atlantique, pouvaient facilement tomber à court de carburant, surtout s'il leur fallait se diriger vers un autre aérodrome au-dessus de leur base d'attache. Ce facteur, peut-être plus qu'aucun autre, limita les efforts que déployaient les avions de l'ARC pour trouver des sous-marins.

Les conditions difficiles auxquelles se heurtaient les équipages et leurs avions n'excusaient pas le QG de la Région aérienne de l'Est d'être lent à adopter les tactiques du *Coastal Command*. Les résultats qu'obtinrent les Canadiens montrèrent que les méthodes britanniques étaient efficaces dans le nord-ouest de l'Atlantique. Sur les 26 attaques pour lesquelles la présence d'un U-boat peut être confirmée, la moitié furent accomplies par des avions patrouillant à une altitude de 600 mètres et plus. Fait révélateur, le 113^e Escadron fut le premier à attaquer un sous-marin avec succès peu après avoir adopté les altitudes de vol élevées et le camouflage blanc que préconisait la RAF, et fit plus d'attaques que le reste des escadrons réunis. En octobre et au début de novembre, les 10^e et 145^e Escadrons firent augmenter le nombre total de sous-marins coulés par l'ARC, et ce, peu après avoir appliqué, tardivement toutefois, les nouvelles méthodes. Les résultats qu'obtint l'ARC prouvèrent aussi la conclusion à laquelle était venu le *Coastal Command*, conclusion selon laquelle le fait d'escorter de près des convois non menacés constituait le moyen le moins efficace d'établir le contact avec l'ennemi. Quatre attaques confirmées seulement furent faites par des avions en mission d'escorte; par contraste, des balayages au-dessus des routes de convoi et des endroits où l'on soupçonnait que des sous-marins se tenaient donnèrent lieu à 17 attaques, dans deux desquelles les sous-marins repérés furent détruits. C'est un avion rentrant d'une mission d'escorte qui détruisit le troisième sous-marin; ce fait confirma ce que les Britanniques avaient appris: il y avait souvent plus de chances de repérer des sous-marins en balayant la mer pendant que l'on se dirigeait vers un convoi ou que l'on rentrait à la base qu'en patrouillant autour du convoi lui-même. Si l'ARC avait suivi plus tôt et avec plus de soin les méthodes du *Coastal Command*, les résultats qu'obtint la Région aérienne de l'Est, tant au chapitre des attaques portées contre l'ennemi qu'à celui de la défense du commerce, auraient été plus impressionnants.

Les critiques britanniques contemporains, qui imputèrent carrément les faiblesses du Canada aux officiers supérieurs parce que ceux-ci n'avaient pas assuré une direction adéquate, avaient indubitablement raison. Plutôt que de veiller à appliquer des techniques et des doctrines améliorées, ces officiers se préoccupaient de besoins banals et de la nécessité de trouver simplement assez d'hommes et d'appareils pour faire le nombre requis de sorties. Un manque de connaissances spécialisées aggravait le problème. Aucun des commandants supérieurs ne possédait une expérience directe quelconque des opérations anti-sous-marins. Jusque vers la fin de l'année 1942, cette entrave s'appliqua

aussi aux officiers d'état-major supérieurs. Le lieutenant-colonel d'aviation C.L. Annis, qui prit la tête des opérations de bombardement et de reconnaissance au quartier général de l'Aviation en août 1942, fut le premier membre de ce bureau à bénéficier d'une telle expérience.⁶⁷ L'excellente suggestion que fit la RAF en novembre 1942 d'envoyer quatre premiers pilotes à la fois suivre un cours de quatre semaines au *Coastal Command*, dans le but de profiter des connaissances spécialisées des Britanniques, ne fut pas retenue. Au lieu de cela, l'ARC dut compter sur l'aptitude des pilotes canadiens eux-mêmes à surmonter leurs difficultés.

La défaite des meutes de sous-marins allemands

À la fin de l'année 1942, l'ARC renouvela sa campagne en vue de l'obtention de bombardiers Liberator. Pour atteindre cet objectif, il lui fallut contourner le processus d'acquisition normal parce que la Commission anglo-américaine d'attribution des munitions refusait d'examiner la question et que le gouvernement canadien n'était pas prêt à poursuivre l'affaire par les voies politiques (voir le chapitre 9). Londres et Washington rejetèrent toutefois sans cérémonies les demandes de l'ARC. L'*Air Ministry* britannique, appuyé par Winston Churchill, repoussa les tentatives répétées que firent l'Amirauté et le *Coastal Command* pour que l'on utilise à des fins anti-sous-marines des avions affectés à des tâches de bombardement stratégique. Les USAAD, qui exerçaient un quasi-monopole sur les appareils à grand rayon d'action aux États-Unis, s'opposèrent elles-aussi à ce que l'on affecte des bombardiers lourds à d'autres rôles, déterminées qu'elles étaient à "garder l'ensemble de la puissance de frappe aérienne aux mains d'une même force".¹

Pour les tenants des opérations à très grande distance, un pas important fut franchi lorsque le *Anti-U-Boat Committee* (Comité de lutte contre les *U-boats*) du Cabinet britannique se pencha finalement sur le problème et, en novembre 1942, décida officiellement que le Consolidated B-24 Liberator – appareil que le 120^e Escadron de la RAF utilisait déjà avec succès au coeur de la zone de l'Océan Atlantique qui était dénuée de couverture aérienne – était le bombardier lourd qui serait le plus en mesure d'accomplir des opérations à très grande distance. Même alors, l'accent mis sur les opérations dans le golfe de Gascogne retardait le travail de conversion qui permettrait à cet appareil de protéger, très loin des bases, les convois qui suivaient les routes de l'Atlantique Nord.²

Le Golfe, qui était à la portée d'avions à moyen et à long rayon d'action, constituait pour le *Coastal Command* un terrain de chasse intéressant et apparemment logique. La densité de *U-boats* qui se trouvaient dans ces eaux était toujours élevée, car leurs bases étaient situées en France, le long de la côte Atlantique. De plus, comme les Allemands se fiaient encore au vieux code *Hydra* pour leurs opérations côtières, lesquelles comprenaient l'appui des *U-boats* en transit, il était possible de diriger les opérations à l'aide de renseignements spéciaux. Les messages émis dans le code *Enigme* que l'on interceptait pouvaient donner la position exacte de sous-marins dans le Golfe,

chose qui était impossible en 1942 dans les secteurs situés au milieu de l'Océan parce que l'on avait pas percé le code qu'employaient les sous-marins opérant dans l'Atlantique. On attendait donc beaucoup de ces opérations, et cela se comprend peut-être. Comme le prônaient l'Amirauté britannique et le *Coastal Command*, le fait d'attaquer de façon constante les sous-marins dans le Golfe briserait le moral de leurs équipages et feraient échouer les attaques de l'ennemi contre les navires marchands. Au sein du *Coastal Command*, les spécialistes de la recherche opérationnelle avait aussi établi un lien positif entre la vitesse des avions et le nombre de sous-marins aperçus. C'est ce principe qui faisait que le *Liberator*, un appareil rapide et d'une grande autonomie, était un avion très recherché pour le golfe de Gascogne.³

Ce n'est qu'après que les pertes de navires marchands organisés en convoi devinrent graves à la fin de 1942 et que les USAAF fournirent à contrecoeur des avions de remplacement en vue de l'offensive dans le Golfe en janvier 1943 que le Comité britannique de lutte contre les *U-boats* décida de modifier certains des *Liberator* qui opéraient au large de la côte de la France dans le but d'accroître leur autonomie et de leur permettre ainsi d'exécuter des tâches au milieu de l'Atlantique, là où il n'y avait pas de couverture aérienne. Néanmoins, même si le rapport entre le nombre de sous-marins aperçus et les heures de vol effectuées par les avions escortant des convois était supérieur à celui qui s'appliquait aux avions patrouillant dans le Golfe – un sous-marin toutes les 29 heures contre un toutes les 312 heures – les Britanniques continuèrent à préférer les opérations menées dans la zone de transit. Au début du mois de février 1943, les arguments que fournit P.M.S. Blackett, le responsable britannique des recherches opérationnelles, selon qui il était possible de réduire de 64 p.c. les pertes de navires marchands dans l'Atlantique, et ce, simplement en couvrant la zone dépourvue de protection aérienne, ne convainquirent toujours pas ceux qui étaient chargés de prendre les décisions.⁴ Aux yeux de ces derniers, l'aviation avait pour rôle de porter la guerre sur le territoire de l'ennemi – et c'était ce qui se faisait dans le golfe de Gascogne. Entre temps, la jeune équipe de recherche opérationnelle de la Région aérienne de l'Est montrait elle aussi, à l'aide de statistiques relatives à l'année 1942, les liens existant entre la densité des sous-marins, le nombre de sous-marins aperçus et la vitesse et l'autonomie des avions.⁵

Le 11 novembre 1942, juste après les batailles dont avaient été l'enjeu les convois SC 104 et SC 107, qui avaient subi au début de lourdes pertes à moins de mille km de Terre-Neuve, le chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air L.S. Breadner, avait chargé le vice-maréchal de l'Air G.V. Walsh, qui faisait partie de l'état-major interarmées canadien à Washington, de demander d'obtenir quinze *Liberator* qu'un type amélioré avait remplacés. Walsh écrivit le 18 décembre, et de nouveau le 5 janvier, au général H.H. Arnold, le chef des USAAF. Les réponses qu'il reçut d'Arnold et de son chef d'état-major, le major général George E. Stratemeyer, indiquèrent bien clairement que les États-Unis n'attribueraient aucun de ces appareils au Canada.⁶

Après avoir essuyé cette rebuffade, Ottawa tenta, sans grand succès, de trouver à Washington un contact qui pourrait persuader les officiers supérieurs

américains de changer d'avis. Il fut décidé en février que le lieutenant-colonel d'aviation Clare Annis, qui dirigeait les opérations de bombardement et de reconnaissance, rédigerait un rapport s'appuyant sur sa vaste expérience de la guerre anti-sous-marine, rapport qui expliquerait bien clairement pourquoi le Canada avait besoin d'un avion ayant une vitesse de croisière d'au moins 150 noeuds et d'une autonomie minimale de 20 heures et capable de transporter une charge de grenades sous-marines d'au moins une tonne et demie. Ce document persuasif finit par atterrir sur le bureau d'E.L. Bowles, un adjoint spécial du ministre américain de la Guerre; Bowles s'occupait justement d'analyser le problème de la lutte contre les sous-marins dans l'Atlantique Nord. Il est impossible de dire si le rapport eut l'effet souhaité. Il paraît toutefois que Bowles fut des plus impressionnés et, si cela est vrai, il est fort possible qu'il ait transmis ses vues à ses supérieurs; toutefois, quand Annis entendit que le rapport était arrivé jusqu'à Bowles, d'autres influences, beaucoup plus importantes celles-là, en étaient venues à s'exercer sur les chefs d'état-major américains.⁷

Entre les mois de novembre et de mars 1942, les pertes de navires chez les Alliés atteignirent un point culminant. Même si, du point de vue des statistiques, l'amiral Dönitz avait échoué dans ses efforts pour gagner la guerre au tonnage quand, en novembre 1942, le chiffre des nouveaux navires sortant des chantiers de construction avait excédé celui des navires perdus en mer, ses propres pertes n'étaient pas suffisantes pour le forcer à abandonner la partie.⁸ De plus, bien que chez les Alliés la construction navale eût, dans l'ensemble, surpassé de beaucoup le taux de pertes, les Allemands axaient principalement leurs efforts sur les navires affectés à la Grande-Bretagne. La campagne des *U-boats* menaçait donc de façon directe l'industrie de guerre britannique et, de façon sérieuse, le programme "Boléro", c'est-à-dire l'opération de rassemblement de forces militaires alliées en Grande-Bretagne en vue de l'invasion éventuelle de l'Europe.⁹ Les Alliés avaient besoin de maîtriser les pertes alarmantes que subissaient leurs navires dans l'Atlantique Nord et, en même temps, de veiller à ce qu'un flot sans cesse croissant de matériel de guerre atteigne la Grande-Bretagne en 1943. Il n'est donc pas surprenant qu'en janvier, à la conférence de Casablanca, le président Roosevelt, le premier ministre Churchill et les chefs d'état-major interarmées de la Grande-Bretagne et des États-Unis placèrent la mise en échec des *U-boats* au premier rang des priorités pour 1943. Peu après, l'Amirauté britannique et la Marine des États-Unis convinrent de former l'*Allied Anti-Submarine Survey Board* (Conseil allié d'étude des mesures anti-sous-marins) dans le but d'examiner les problèmes des forces anti-sous-marins opérant dans l'Atlantique et de recommander les améliorations à apporter. En outre, au mois de février, l'amiral E.J. King, le commandant en chef de la flotte des États-Unis, répondit à la campagne lancée par la MRC pour obtenir la direction des opérations liées à la protection des navires dans le nord-ouest de l'Atlantique en convoquant une conférence alliée sur la double question du commandement et de la direction des opérations dans l'ensemble de l'Atlantique.¹⁰ Au début de l'année 1943, les événements se déroulaient donc très rapidement. L'aggravation de la crise dans l'Atlantique donna plus de poids aux sollicitations pressantes que faisait l'ARC pour les rapports hiérarchiques qui

régissaient les forces opérant dans le nord-ouest de l'Atlantique. La crise fit aussi prendre conscience aux dirigeants alliés de la guerre que la conduite fructueuse de toutes les opérations futures en Europe dépendait au bout du compte de la défense des principales routes de commerce.

Ces faits attirèrent l'attention sur l'efficacité des forces d'escorte en cause, y compris l'ARC, et durant l'année 1943 les Canadiens allaient être examinés à la loupe par leurs partenaires principaux. Le processus d'évaluation débuta en février quand deux jeunes officiers exceptionnellement compétents du *Coastal Command*, le commandant d'aviation T.M. Bulloch de la RAF et le lieutenant d'aviation M.S. Layton de l'ARC, visitèrent la Région aérienne de l'Est et rédigèrent sur celle-ci un rapport. Ils avaient eu pour ordres non seulement d'examiner les communications, le contrôle des avions et autres services appuyant les opérations des Liberator de la RAF menées à partir de Terre-Neuve, ainsi qu'en avait convenu le gouvernement canadien à la fin de 1942, mais aussi d'étudier la situation générale de la Région. Aux yeux de l'état-major de l'Air à Ottawa, le choix d'officiers d'un rang aussi peu élevé paraissait presque comme un affront délibéré. "Nous pensions", indiquèrent Breadner et Anderson dans un brouillon de message qu'ils décidèrent finalement de ne pas expédier, "que l'on aurait peut-être pu envoyer des représentants de la RAF d'un grade plus élevé pour discuter de toute question de principe en cause", mais rien n'indique qu'il s'agissait d'un affront intentionnel. Il aurait été impossible de trouver des vétérans plus accomplis de la guerre anti-sous-marine dans l'Atlantique Nord. Layton avait été le navigateur de Bulloch au sein du 120^e Escadron de la RAF, en Islande, et, ensemble, ils avaient coulé deux *U-boats* et endommagé plusieurs autres. Tous deux étaient membres de l'Ordre du Service distingué et Layton avait de plus reçu la Croix du Service distingué dans l'Aviation.¹¹

Ces deux aviateurs de très grande expérience jugèrent que les installations et le personnel existant étaient en mesure d'accueillir des escadrons équipés d'avions à très grand rayon d'action. Ils semblent avoir été d'avis, comme on l'était sur place, que la Région aérienne de l'Est aurait dû être dotée depuis longtemps d'un escadron de Liberator. À l'instar d'autres personnes qui avaient visité la Région avant eux, ils virent bien des problèmes; il y eut toutefois une importante différence: ces problèmes, ils les virent avec les yeux de membres d'équipage plutôt qu'avec ceux de membres d'un état-major. Ils jugèrent que les équipages de l'ARC étaient compétents et enthousiastes, quoique insuffisamment renseignés sur les exigences les plus récentes. En partie à cause d'une rupture dans les communications entre les instructeurs des écoles de reconnaissance générale et le personnel opérationnel, les notes de service tactiques diffusées par le *Coastal Command* n'atteignaient pas les gens qui en avaient besoin. Les aviateurs de la Région aérienne de l'Est n'étaient pas au courant des aspects les plus récents de la doctrine, et dans les écoles de reconnaissance générale, le programme de navigation avait tendance à reléguer au second plan la question des tactiques. Les instructeurs croyaient que la situation était aggravée par le fait que l'on choisissait un trop grand nombre de stagiaires que ce genre de travail n'intéressait pas. Les élèves sortant des écoles étaient versés dans des escadrons qui, pour la plupart, employaient des méthodes dépassées et souffraient souvent d'un manque désespéré d'armes et d'équipement convenables.

Ainsi, il n'y avait encore, semble-t-il, qu'une seule unité, le 113^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, dont les avions volaient constamment à l'altitude de recherche recommandée de 1 200 à 1 500 mètres, encore que d'autres escadrons aient appliqué à l'occasion cette technique avec un net succès. Les escadrons de la Région aérienne de l'Est n'avaient pas non plus adopté dans une large mesure le camouflage blanc. Lorsqu'on équipait des avions d'un radar de bord (ce qui n'était pas toujours le cas), les équipages s'y fiaient trop, de sorte que les *U-boats*, qui utilisaient des récepteurs de recherche, avaient amplement le temps de plonger avant d'être détectés. Par ailleurs, dans les appareils, les observateurs scrutaient souvent simplement l'horizon au lieu d'examiner la surface de la mer sur une distance d'une quinzaine de km à l'avant de leur avion, là où il y avait le plus de chances d'apercevoir un sous-marin à temps pour attaquer. Quand il arrivait qu'un avion attaque, on faisait encore peu usage de photographies pour analyser la précision et l'effet du tir.

Selon Bulloch et Layton, la Région aérienne de l'Est attachait trop d'importance aux opérations de balayage éloignées, et pas assez aux recherches à proximité des convois. "Le gros de leur travail consiste à chercher un sous-marin dont des stations radiogoniométriques côtières ont relevé la position, ce qu'ils trouvent moyen de faire quand la visibilité est mauvaise; il s'agit-là, selon nous, de conditions dans lesquelles une patrouille anti-sous-marine est une perte de temps". Cette critique, qui reflétait l'expérience spécialisée qu'avaient Bulloch et Layton des opérations à très grande distance au milieu de l'Océan, était loin de la vérité. Ainsi que l'expliqua plus tard le QG du *Coastal Command*, étant donné qu'on ne disposait que d'une poignée de Liberator modifiés, les escortes rapprochées de convois menacés devaient, par la force des choses, avoir la préséance sur les opérations de balayage au-dessus des routes de convoi et des secteurs où le Service de renseignement repérait des *U-boats*. La faiblesse de la Région aérienne de l'Est était en fait presque l'inverse de celle que les deux aviateurs avaient relevée: une tendance à escorter des convois non menacés au détriment de balayages offensifs.¹²

Toutefois, les autres critiques que Bulloch et Layton formulèrent frappaient indubitablement la cible. Les équipages recouraient de façon exagérée au système des recherches dites en carré, c'est-à-dire qu'ils effectuaient des patrouilles de 50 à 60 km de distance autour d'un secteur quadrangulaire, et ceux d'un escadron avait même pêché l'idée extraordinaire qu'ils n'étaient pas censés quitter leur route pour aller identifier des objets suspects. Il n'existait aucune ligne de conduite pour la fatigue opérationnelle, aucune méthode uniforme pour les transmissions et aucun système uniforme pour déclarer la présence d'ennemis.¹³

Le problème le plus flagrant était le manque de matériel. Au sein du 10^e Escadron, les pilotes de Digby utilisaient un dispositif de fabrication artisanale pour larguer leurs grenades anti-sous-marines, et les navigateurs n'avaient pas d'astrodome d'où ils pouvaient relever la position des étoiles; ils employaient un compas d'un modèle ancien qui, à moins de cinq degrés, était imprécis, utilisaient des "dérivomètres de queue" de fortune et ne jouissaient du luxe d'un radar de bord que dans trois de leurs appareils. Dans l'ensemble de la Région, il y avait toutes sortes d'équipements périmés à remplacer: grenades

sous-marines, balises marines, sextants et équipement radio et de photographie. Il y avait un urgent besoin de radiotéléphones pour communiquer avec les navires de guerre, et les aviateurs n'avaient pas de vêtements de vol appropriés. Bulloch et Layton furent surpris de constater que les Canso, dans lesquels il faisait particulièrement froid, n'étaient pas équipés de combinaisons de vol chauffées électriquement.¹⁴

Pour leur part, les équipages aériens de Terre-Neuve et des provinces maritimes du Canada tirèrent profit des renseignements qu'ils échangèrent avec les deux visiteurs venus d'outre-Atlantique. Les informations que fournissent des frères d'armes sont toujours plus crédibles que les notes de service qui émanent de l'état-major, et il est vraisemblable que Bulloch et Layton insufflèrent aussi une confiance qui faisait grandement défaut.¹⁵ Cela était important, parce que la RAF allait sûrement prendre en considération l'efficacité opérationnelle des Canadiens avant de décider d'attribuer des Liberator.

Quelles qu'aient été les lacunes que Bulloch et Layton purent trouver dans les opérations anti-sous-marines canadiennes, pendant l'hiver de 1942-1943 (le pire de la guerre) le simple fait de voler constitua, pour le 1^{er} Groupe, un exploit. En janvier et pendant une bonne partie du mois de février, les conditions atmosphériques eurent plus d'influence sur les opérations que la guerre; elles entravèrent les vols, mirent à mal les convois et rendirent les *U-boats* presque impuissants. Dans ses mémoires, Dönitz rappelle que "les éléments semblaient pris d'une furie incontrôlée . . . Il devint impossible de chercher des navires de façon systématique; et lorsque, par hasard, on en repérait, les conditions atmosphériques gênaient considérablement l'attaque".¹⁶ Il attendit donc son heure et accrût ses effectifs.

Pendant ce temps, la Région aérienne de l'Est s'efforça, avec les ressources dont elle disposait, d'améliorer à la fois l'ampleur et l'étendue des opérations du 1^{er} Groupe afin d'agir sur la situation dans la zone dépourvue de couverture aérienne. Ce faisant, elle démontra dans une certaine mesure les résultats qu'il serait possible d'obtenir avec des Liberator. À la fin du mois de décembre 1942, aux Canso "A" du 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance de Gander se joignirent deux avions similaires du 162^e Escadron, stationné à Yarmouth. Accompagnait ce détachement l'officier le plus compétent de la Région aérienne de l'Est et le nouveau commandant de l'Escadron, le commandant d'aviation N.E. Small. Dans le but d'étendre le rayon d'action opérationnel des Canso au-delà des 800 km habituels, le personnel du 5^e Escadron, sous la direction de Small, entreprit d'alléger certains appareils en les débarrassant, entre autres, des mitrailleuses, des munitions et du matériel excédentaires. En tout, 550 kg furent ainsi gagnées, ce qui permit aux Canso d'opérer jusqu'à 1 125 km de distance environ. Comme le reconnurent volontiers les officiers du 5^e Escadron, ce fut en grande partie grâce aux efforts de Small que les Canso de Gander purent livrer une série d'attaques prometteuses à la distance maximale au cours des premières semaines de février. Tragiquement, Small perdit la vie lorsque son Canso s'écrasa au décollage le 8 janvier, à cause d'une panne d'équipement.¹⁷

À la fin du mois de janvier, il y avait pas moins d'une centaine de *U-boats* en

mer, dont plus d'une quarantaine dans la zone dépourvue de protection aérienne qui se trouvait au milieu de l'Océan. Au sein du Groupe *Haudegen*, 21 sous-marins formèrent une ligne pour tenter d'intercepter les convois passant au sud du Groenland, pendant que le Groupe *Landsknecht*, qui se composait de 20 sous-marins, se tenait plus loin à l'est. Le 1^{er} février, dix de ces sous-marins se déplacèrent vers l'ouest, certains d'entre eux formant plus tard le Groupe *Pfeil* au milieu de l'Océan, au sud du Groupe *Haudegen*. Dönitz donna ensuite l'ordre à ce dernier de se déplacer vers le sud-ouest et de former une ligne aussi rapprochée que possible du Banc de Terre-Neuve, mesure qui amena le groupe à portée de Gander, Torbay et Argentia. Le 4 février, des avions de l'ARC, de l'Aéronavale américaine et des USAAF commencèrent à apercevoir et à attaquer des sous-marins, grâce à des renseignements spéciaux qui, à l'époque, dataient habituellement d'au plus 24 heures, le Service de déchiffrement de *Bletchley Park* ayant finalement percé à la fin de 1942 le code *Triton* qu'employait le quartier général des forces sous-marines allemandes pour les opérations dans l'Atlantique Nord.¹⁸

C'est un Canso "A" du 5^e Escadron, basé à Gander, qui fut le premier à apercevoir un sous-marin, le 4 février. Le capitaine d'aviation J.-M. Viau se lança à l'attaque de ce qui était probablement l'U-414, mais sans obtenir de résultats concluants. Deux jours plus tard, un PBY de l'Aéronavale américaine, basée à Argentia, et un Canso "A" du 5^e Escadron, piloté par le capitaine d'aviation F.C. Colborne, semblent avoir tous deux attaqué l'U-403, à quelques heures d'intervalle. Aucune des deux attaques ne causa de dommages importants; c'est à peine si le Canso "A" fit un effet quelconque, vraisemblablement parce que le sous-marin avait eu amplement le temps de se réfugier sous l'eau. Le fait que plusieurs autres sous-marins furent aperçus ce jour-là, encore que cela ne produisît aucun résultat concluant, eut un effet visiblement bénéfique sur le moral des escadrons. Ce qui est plus important c'est que les *U-boats* n'attaquèrent aucun convoi naviguant à portée des avions de Terre-Neuve.¹⁹

En fait, l'ennemi déploya peu d'activité dans le secteur à la mi-février. Plusieurs convois furent attaqués par des *U-boats* mais seulement après qu'ils furent hors de portée des avions canadiens. Plusieurs autres bénéficièrent dans des circonstances difficiles d'une couverture aérienne complète jusqu'aux limites des ressources de la Région aérienne de l'Est, mais rien n'indique que cette mesure eut un effet direct sur les tentatives d'interception et d'attaque des Allemands. Au début de février, le convoi SC 118, qui se dirigeait vers l'est, s'était frayé un passage dans la zone dépourvue de couverture aérienne; il avait perdu onze de ses navires avant que des Liberator du 120^e Escadron de la RAF ne soient parvenus à l'atteindre et à repousser les sous-marins.

La bataille dont le convoi SC 118 fut l'enjeu joua un rôle décisif dans les efforts que fit la *Royal Navy* pour réorganiser et affermir les forces d'escorte qui opéraient dans la zone non protégée. L'Amirauté britannique, à la suite de ces efforts, autorisa la constitution de groupes de soutien, composés d'escorteurs provenant de groupes existants et de destroyers de la *Home Fleet*. Ces groupes avaient pour mission de croiser au milieu de l'Océan, renforçant des convois menacés et pourchassant des sous-marins, chose que les bâtiments chargés

d'escorter les convois ne pouvaient faire sans mettre en péril les navires marchands dont ils avaient la garde. Cette mesure, jointe à l'appui d'avions provenant de bases terrestres et de porte-avions d'escorte, détermina en fin de compte l'issue de la guerre anti-sous-marine. Mais il allait se livrer bien d'autres batailles avant que ces forces ne puissent être déployées.²⁰

L'ON 166, un convoi se dirigeant vers l'ouest et qu'escortait le seul groupe américain laissé sur la route de commerce principale, avait déjà perdu neuf de ses 48 navires lorsqu'il atteignit, le 23 février, les limites extérieures de la zone que le 1^{er} Groupe couvrait. Tôt le lendemain, 18 sous-marins convergèrent vers le convoi et, le matin-même, sept d'entre eux entrèrent en contact avec lui. À cause d'une certaine confusion chez les Allemands, la meute de sous-marins avait eu des problèmes de coordination, mais le convoi avait quand même besoin d'urgence d'un appui aérien. Le 1^{er} Groupe avait donné des instructions pour que la couverture aérienne assurée à partir de Gander soit liée à celle que fournissait l'Aéronavale américaine à partir d'Argentia, et les PBY de celle-ci se dirigèrent en toute hâte vers le convoi; ce dernier se trouvait toutefois hors de leur portée. En conséquence, seuls les Canso qu'envoya le 5^e Escadron, et dont les modifications apportées par Small avaient considérablement accru le rayon d'action, parvinrent à aider de quelque façon le convoi. Le premier appareil à arriver dans le secteur se porta à la rencontre du convoi et effectua avec succès une patrouille; le deuxième attaqua un sous-marin à l'avant du convoi; le troisième ne parvint pas à rencontrer le convoi et n'aperçut ou n'attaqua aucun sous-marin; le dernier, enfin, fit une attaque au crépuscule, à l'arrière du convoi.²¹

Les deux attaques qui furent livrées le 24 affaiblirent l'assaut des *U-boats*. Le premier incident mit en cause le même équipage à bord du même appareil qui était tombé sur l'U-403 plus tôt ce mois-là. Le capitaine d'aviation F.C. Colborne, qui s'approchait de son point de rendez-vous après avoir obtenu du quartier général du Groupe des informations fraîches selon lesquelles un des navires du convoi avait été torpillé et que six sous-marins avaient été aperçus, repéra l'U-604 qui se déplaçait en surface. D'une altitude de 9 000 mètres, et dans des conditions de visibilité parfaites, Colborne vit le sous-marin à dix km environ devant lui. Il mit aussitôt les gaz et amorça sa descente. À 250 mètres d'altitude et à la vitesse de 200 noeuds, il réduisit les gaz et piqua pour attaquer le sous-marin qui commençait à s'enfoncer sous l'eau.²²

Dans une série de récits colorés, les membres d'équipage décrivirent les derniers moments de l'attaque. Celle-ci leur sembla avoir parfaitement réussi, plusieurs se rappelant, comme Colborne, avoir vu "ce qui semblait être le kiosque ballottant dans les remous – il coula; des bulles d'air, une masse bouillonnante de bulles d'air, remontèrent à la surface! Celles-ci durèrent pendant dix minutes environ, ensuite du carburant se répandit à la surface de l'eau avec quelques débris". Dans le style inimitable des bandes dessinées de l'époque, les *comic books*, le second mécanicien, l'aviateur-chef John Watson, indiqua que: "Le danger était passé et le requin d'Hitler avait été taillé en pièces".²³ En réalité, l'U-604 survécut. Le *kapitänleutnant* Holtring décrit avec calme et sérieux les dommages que son sous-marin avait subis: "Compres-

ON 166
12 FÉV - 2 MAR 1943

0 200 400 600 700 mi
 0 300 600 900 1100 km
 (Milles nautiques échelle valable au 55° degré de latitude nord)

GROËNLAND

ISLANDE
 Reykjavik

CANADA

Gander
 Torbay
 Argentia

É.-U.-A.

Rayon du 600 milles

Rayon du 600 milles

RITTER

KNAPPEN

0800h17
 0800h18
 0800h19
 0800h20
 0800h21
 0800h22
 0800h23
 0800h24
 0800h25
 0800h26
 0800h27
 0800h28
 0800h01
 0800h02

Castle Archdale
 Aldergrove
 GRANDE-BRETAGNE

Le sous-marin U-621 est attaqué par un Canso du 5^e Esc (BR) à 20h47 le 24 fév.

Le sous-marin U-604 est attaqué par un Canso du 5^e Esc (BR) à 13h15 le 24 fév.

Trois Canso du 5^e Esc (BR) en patrouille de 10h40 à 21h07 le 24 fév.

Dix-huit sous-marins allemands contre le convoi en opération le 24 fév.

Premier contact établi par un sous-marin allemand à 09h55 le 20 fév.

AZORES

Couverture aérienne — Aéroports
 Lignes de patrouille des sous-marins allemands. —
 Vaisseaux marchands coulés ou endommagés par des sous-marins allemands •

(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

©(Cartes et données établies par le cartographe du Service historique)

seurs tous deux arrachés. Arbres déplacés longitudinalement. Les embrayages des moteurs diesel cognent dur. Les embrayages principaux ne peuvent être tout à fait désaccouplés. Fissure de 50 cm de long dans le ballast principal V. Air fuit très rapidement. Nous nous éloignons . . . pour faire des réparations". Holtring arriva à Brest le 9 mars, après une lente traversée, hors de combat pour le moment.²⁴ Colborne, pour sa part, reçut plus tard cette année-là la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

Sept heures environ après la première attaque, un Canso, piloté par le lieutenant d'aviation D.G. Baldwin, aperçut l'U-621. Le navigateur décrivit les événements qui s'ensuivirent. L'appareil, volant à 300 mètres, juste au-dessous de gros cumulus, arriva à la hauteur du convoi au crépuscule.

Nous avons cherché le long de la route du convoi, à 20 milles à l'avant et à 20 milles à tribord, et maintenant nous nous trouvons à 30 milles derrière lui et nous dirigeons dans sa direction, faisant le guet à tous les postes pour voir si un sous-marin ne filait pas le convoi. Le long silence dans l'interphone fut rompu par la voix du lieutenant d'aviation (F.J.) Murray (le copilote), qui, avec les jumelles, balayait la mer vers l'avant et à tribord; il venait d'apercevoir un sillage dans l'eau, à environ 5 milles vers l'avant. Aussitôt, le lieutenant d'aviation corrigea légèrement le cap et mit l'avion en piqué . . . À 200 pieds, les jumelles s'embuèrent et l'on perdit le sillage de vue. Baldwin grimpa de 100 pieds à 300 pieds et l'aperçut de nouveau, cette fois à 60° à bâbord et se déplaçant encore visiblement. Ne voulant pas attaquer directement sa cible, Baldwin vira de nouveau, remonta la route du sous-marin, et juste avant d'être à la hauteur du tourbillon, largua les quatre grenades anti-sous-marins en virant; celles-ci, groupées en losange à peu de distance les unes des autres, tombèrent à 50 ou 60 pieds à l'avant du tourbillon . . .²⁵

La lumière diminuait rapidement et il était impossible de prendre des photographies. Tout ce que l'équipage put faire c'est d'informer le commandant de l'escorte de la situation par radiotéléphone, tout en mettant le cap sur la base et en "débouchant une autre bouteille de champagne".²⁶ L'U-621, dont les efforts pour s'en prendre au convoi durant l'après-midi avaient été contrecarrés par quelques-uns des autres Canso, sinon tous, fut légèrement endommagé, assez en tout cas pour le mettre hors de combat pour le moment. Les deux attaques avaient été exécutées à l'extrême limite du rayon d'action des Canso.²⁷

Le lendemain, le brouillard cloua au sol tous les avions, et les *U-boats* purent de nouveau se rapprocher du convoi. Ils envoyèrent par le fond un autre navire; Dönitz leur donna ensuite l'ordre de se retirer avant qu'ils n'arrivent à portée d'autres avions basés à Terre-Neuve. Les Liberator de Gander auraient peut-être pu forcer les sous-marins à se retirer beaucoup plus tôt, presque certainement avant les attaques du 22 et du 23 février, qui causèrent de si lourdes pertes. Ainsi que le nota plus tard l'historien officiel de la Marine des États-Unis, ce fut à cause de cette lacune que "les meutes de sous-marins exécutèrent leur sale travail".²⁸ L'efficacité grandissante des Liberator du 120^e Escadron de la RAF dans le secteur est de la zone dépourvue de couverture aérienne confirme son opinion, et les lourdes pertes qui furent subies par la suite dans le secteur ouest

furent ressortir le besoin de stationner à Terre-Neuve des avions à très grand rayon d'action.

Les Canadiens prirent conscience que même les avions dont ils disposaient n'étaient pas utilisés de la meilleure façon possible parce que les efforts déployés n'étaient pas bien coordonnés avec ceux des autres forces navales et aériennes. "Actuellement", écrivit le lieutenant-colonel Clare Annis, d'après ce qu'il voyait d'Ottawa, "chaque service [la MRC et l'ARC] publie une série d'instructions opérationnelles et y inclut sa perception du rôle que jouera l'autre service dans la conduite de l'opération conjointe que constitue l'escorte de convois". Et d'ajouter:

Ni l'une ni l'autre série d'instructions ne comporte de pouvoirs d'exécution dans l'autre Service. Chaque Service ne se fie qu'à ses liaisons avec l'autre Service pour veiller à ce que la manière dont il interprète la fonction de ce dernier n'entrera pas en conflit avec ses propres idées. Par suite de cet état de choses, semble-t-il, on a publié deux séries d'ordres qui ne sont ni l'une ni l'autre complètes en soi et qui ne le sont même pas lorsqu'on les combine. Par ailleurs, dans l'état actuel de notre système de direction et d'administration, le service qui désire introduire un nouvel ordre ou en modifier un ancien est tenu d'établir une note de service spéciale et/ou d'organiser une réunion spéciale. Cela a été la source de retards, d'oublis, de malentendus et de beaucoup d'inefficacité.²⁹

Il existait un certain nombre de solutions possibles. La plus évidente était d'adopter, en leur apportant les modifications qui s'imposaient, les *Atlantic Convoy Instructions* (Instructions relatives aux convois traversant l'Atlantique) de l'Amirauté. Ces instructions régissaient déjà les escortes de la *Royal Navy* et de la MRC et, par l'entremise de la *Air Operations Section* (Section des opérations aériennes), le *Coastal Command* aussi. La MRC et la RAF pouvaient également élaborer et observer leurs propres tactiques conjointes sous l'égide du Comité mixte (MRC-ARC) de la guerre anti-sous-marin, un organisme qui avait été établi mais n'avait pas encore tenu de réunion. Il était sans aucun doute nécessaire de diffuser des textes de doctrine, et ce, simultanément dans chaque Service.³⁰

C'était la pléthore de méthodes et d'idées régissant les opérations aériennes à Terre-Neuve, lesquelles idées et méthodes émanaient des forces de la USN, des USAAF et de l'ARC, qui rendait cette coordination particulièrement urgente. Le commandant des forces navales américaines à Argentia, dont les liaisons téléphoniques inadéquates avec Saint-Jean et le continent canadien entravait le travail, avait proposé que la USN, la MRC, les USAAF et l'ARC tiennent une réunion pour discuter de méthodes de fonctionnement uniformes et, ce faisant, avait en fait incité Annis à indiquer ce qu'il pensait de la situation. Du 26 au 29 février, les hautes instances de l'Aviation tinrent une conférence à Argentia; au cours de celle-ci, le commodore de l'Air F. V. Heakes et le personnel clé des trois commandement aériens débattirent d'un grand nombre de différences. Ces dernières, qui étaient dans une grande mesure d'ordre technique, ne furent nullement réglées durant la réunion, mais elles permirent de mettre le doigt sur les problèmes et renfermaient le germe de réformes fondamentales.³¹

Le résultat le plus important de la réunion fut peut-être l'intégration accrue des opérations des USAAF à celles de la USN et de l'ARC. Bien que, depuis octobre 1942, les quatre "Forteresses volantes" (Boeing B-17) du *Newfoundland Base Command* de l'Armée américaine, à Gander, fussent disponibles pour défendre les navires, la direction de ces appareils avait été confié au milieu du mois de février 1943 à la *25th Anti-Submarine Wing* (25^e Escadre anti-sous-marins) du *Anti-Submarine Command* des USAAF, changement qui annonça une forte expansion des forces aériennes de l'Armée à Terre-Neuve. Toutefois, la mission du *Anti-Submarine Command*, mission que résumait sa devise *To seek and to sink*, (littéralement: chercher et couler), faisait nettement contraste avec celle de l'USN et de l'ARC. Ces derniers services étaient d'avis que la protection des navires était la principale tâche des escadrons anti-sous-marins; la localisation et la destruction de *U-boats*, si nécessaires que fussent ces deux fonctions, venaient ensuite. Ce fut donc une concession remarquable lorsque, à la conférence d'Argentia, le représentant des USAAF annonça que l'Armée changerait de mission "pour qu'elle corresponde aux vôtres". Les forces des USAAF stationnées à Terre-Neuve firent bel et bien de grands efforts pour appuyer les convois, mais l'arrivée tardive d'escadrons additionnels, lesquels devaient tous s'acclimater aux conditions difficiles qui régnaient sur le théâtre de l'Atlantique Nord, le fait qu'aucun de leurs appareils n'avait un très grand rayon d'action, et une préférence continue pour les tâches de recherche et de frappe furent tous des facteurs qui restreignirent la participation des USAAF aux batailles critiques dont les convois furent l'enjeu au début du printemps de 1943.³²

Entre temps, le commandant des forces aériennes de la Région aérienne de l'Est, poste qu'occupait maintenant le vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson, réagit aux bons résultats obtenus à la conférence d'Argentia en soulevant de nouveau le vieux problème du contrôle ou de la direction des opérations, geste qui reflétait l'obsession constante des Canadiens vis-à-vis du fait de conserver la direction de leurs propres forces, et ce, même au détriment de l'efficacité des opérations. Dans la volée de messages qui furent échangés entre Saint-Jean et Halifax après la réunion d'Argentia à la fin du mois de février, la principale préoccupation était la crainte des Canadiens de subordonner la Région aérienne de l'Est au commandant de la Force opérationnelle de la Marine des États-Unis (CTF 24). Agissant comme pacificateur, ainsi qu'il l'avait fait à une occasion semblable en 1941, Heakes "suggéra instamment" à Johnson, le 6 mars, de ne pas soulever de nouveau la question, parce que la Région aérienne de l'Est connaissait "depuis plus d'un an, une coordination satisfaisante . . .". Heakes avait "rationalisé" la procédure de coordination; cette méthode auparavant appliquée au petit bonheur était devenue "en ce qui concerne l'ARC, une étude quotidienne raisonnée de la situation".³³

Il était toutefois sur le point de se produire une restructuration fondamentale des rapports hiérarchiques. En décembre 1942, la MRC avait lancé une campagne pour prendre la direction des opérations anti-sous-marines et d'escorte de convois dans le nord-ouest de l'Atlantique. L'intention du QG du Service naval était d'élever le commandant de la Côte atlantique au rang de commandant en chef; à ce niveau, celui-ci supplanterait l'amiral américain qui se trouvait à Argentia pour ce qui concernerait toutes les questions liées à la

défense du commerce. Maintenant que la MRC fournissait près de 50 p.c. des escortes affectées aux routes de l'Atlantique Nord et que tous les bâtiments de guerre ou presque de la Marine américaine avaient depuis longtemps été retirés, le fait que le CTF 24 soit responsable de la protection des convois compliquait inutilement les questions de commandement mais, aussi, froissait les susceptibilités des Canadiens.

L'amiral King donna à contrecœur son consentement aux Canadiens, qui avaient demandé la tenue d'une conférence interalliée sur les dispositions relatives aux convois naviguant dans l'Atlantique, mais la réunion prévue prit vite de l'ampleur à la suite de la crise qui éclata en mer et de la priorité accordée à la guerre anti-sous-marine à la conférence de Casablanca. C'est au cours de cette dernière conférence que naquit la proposition d'établir un commandement suprême pour diriger les opérations dans l'Atlantique, dans le but de rationaliser la situation dans le nord-ouest de l'Océan où il existait au moins huit instances opérationnelles canadiennes et américaines. À cause des intérêts nationaux sensibles en cause, le projet d'un commandement suprême ne vit jamais le jour; l'accord anglo-américain passé en février 1943 sur la création d'un organisme purement consultatif, l'*Allied Anti-Submarine Survey Board*, fut le modeste aboutissement de ces efforts. Un autre résultat, bien qu'indirect celui-là, fut le fait que l'ARC décida de ne plus s'opposer, chose qu'elle faisait depuis longtemps, à ce que la Région aérienne de l'Est fût placée sous la direction de la Marine.³⁴

Au début du mois de février, le quartier général de l'Aviation prit conscience que d'importants changements se préparaient. Après la conférence de Casablanca, un sous-comité des *Anglo-American Comined Staff Planners* à Washington avait préparé en toute hâte un rapport préliminaire dans lequel était envisagée l'intégration en trois étapes du commandement dans l'Atlantique. Tout d'abord, les forces aériennes et maritimes anti-sous-marins de chaque pays seraient réunies sous l'autorité d'un commandant unique, provenant du pays en question; ensuite, toutes les forces opérant dans l'Atlantique Est seraient placées sous la direction d'un commandant en chef britannique et les forces opérant dans l'Atlantique Ouest relèveraient d'un officier américain; ces diverses mesures prépareraient l'organisation d'un commandement suprême. L'attaché de l'Air canadien à Washington résuma ce document dans un câble qu'il envoya à Ottawa le 2 février. Au même moment, le lieutenant-colonel d'aviation Clare Annis, qui était rentré depuis peu de la capitale américaine, indiqua que la situation, qui évoluait rapidement, présenterait d'excellentes possibilités pour le Canada si l'ARC plaçait la Région aérienne de l'Est sous l'autorité de la MRC. Annis avait appris que les services américains seraient peut-être disposés à renoncer à l'installation d'un commandant en chef américain si les Canadiens étaient capables de créer un commandement unifié (en fait, tard le 2 février, l'amiral King envoya au quartier général du Service naval et à l'Amirauté britannique un message dans lequel il proposa que le commandement d'Argentia ne s'occupe plus des opérations relatives aux convois). De plus, la Marine et l'Armée des États-Unis seraient plus favorables à l'idée d'attribuer des Liberator à l'ARC.³⁵

Ces possibilités emballantes brisèrent à une vitesse vertigineuse la résistance de l'ARC. La responsabilité de la Région aérienne de l'Est à l'égard de la

défense générale de la côte atlantique, y compris les opérations de chasse et les attaques contre les débarquements ennemis et les tâches anti-sous-marins, avait toujours posé un obstacle insurmontable à la subordination des avions de patrouille maritime à un commandement de la Marine. Pourtant, dans les quarante-huit heures qui suivirent l'arrivée de la nouvelle de Washington, le QG de l'Aviation trouva une solution. Les escadrons anti-sous-marins fonctionnaient normalement sous la direction générale du commandant en chef de la Marine et, pour ce qui était des questions tactiques, sous la direction du commandant des forces aériennes de la Région aérienne de l'Est, comme cela se faisait au sein du *Coastal Command*. Toutefois, le commandant de l'ARC serait pleinement responsable d'autres types d'escadrons et, si jamais était déclenchée une attaque d'envergure exigeant un effort aérien concentré, il reprendrait aussi tout à fait en mains les unités anti-sous-marins. Le 4 février, en prenant ce plan pour base, des officiers des quartiers généraux de l'Aviation et de la Marine commencèrent à mettre au point les détails relatifs à la constitution d'un commandement unifié. Le Conseil de l'Air donna son aval le même jour, et le 6, le chef de l'état-major de la Marine, l'amiral P.W. Nelles, fut en mesure d'informer l'amiral King des progrès rapides qui s'accomplissaient. Le maréchal de l'Air Breadner, qui se trouvait à Londres à l'époque, indiqua dans un message émis le lendemain qu'il était d'accord avec les dispositions proposées. Plus tard ce mois-là, le QG du Service naval accomplit le premier pas vers l'intégration des forces stationnées sur la côte Est en plaçant l'officier général de Terre-Neuve, qui remplissait jusque-là ses fonctions de façon indépendante, sous l'autorité du commandant de la côte atlantique; cette mesure entra en vigueur le 1er mars, date à laquelle s'ouvrit à Washington la Conférence sur les convois naviguant dans l'Atlantique (*Atlantic Convoy Conference*).³⁶

Tandis que les délégués s'assemblaient dans la capitale américaine, il était clairement évident que de grands changements s'imposaient pour arrêter l'offensive des *U-boats* au milieu de l'Atlantique. À la fin de février, par suite du fait que les Allemands avaient ajouté une quatrième roulette à leur appareil de chiffrement (Code Enigme), le Service britannique du renseignement rencontra de nouveau de sérieux retards pour ce qui était de déchiffrer les messages des *U-boats* qui se trouvaient dans l'Atlantique Nord. Le 10 mars, le BdU aggrava le problème en introduisant un nouveau code pour les bulletins météorologiques; ce dernier ferma d'une manière effective l'accès qu'avaient les spécialistes du décryptage au code opérationnel *Triton*, qui, lui, était plus complexe et indispensable. Les spécialistes de *Bletchley Park* indiquèrent que, selon leurs prévisions, ce dernier problème leur prendrait de deux à trois mois à résoudre. En fait, ils y arrivèrent le 20 mars, mais dans l'intervalle le manque de renseignements spéciaux eut des conséquences catastrophiques. Les Allemands, qui disposaient d'une centaine de sous-marins en mer, et la plupart d'entre eux au milieu de l'Océan, purent intercepter chaque convoi de navires de commerce qui traversait l'Atlantique Nord, en attaquèrent 54 p.c. et, durant les trois premières semaines du mois de mars, coulèrent 22 p.c. des navires qui se déplaçaient en convoi. Malgré la présence du *USS Bogue*, un porte-avions auxiliaire, entre le 6 et le 12 mars les convois se dirigeant vers l'Ouest perdirent

119 de leurs navires et un destroyer qui les escortait. À ces catastrophes succédèrent bientôt les attaques des meutes de *U-boats* contre les convois SC 122 et HX 229, qui perdirent 16 de leurs 149 navires, contre deux sous-marins seulement du côté allemand. L'U-91 fut le premier à repérer le convoi HX 229 le 16 mars, à une centaine de km environ de la patrouille la plus éloignée du 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, soit à environ 1 000 km de Gander. Comme cela avait été le cas dans les batailles qui avaient fait rage en février, même un seul Liberator à très grand rayon d'action, qui aurait été capable de prolonger cette patrouille de 320 km, aurait peut-être changé de façon cruciale la situation.³⁷

C'est contre cette toile de fond, la crise la plus grave que connut la campagne de l'Atlantique Nord, que les décisions furent prises à Washington. En serrant les rangs, l'ARC et la MRC avaient considérablement affermi les arguments en faveur de l'établissement d'un commandement canadien. Les participants à la conférence approuvèrent le système que les deux Services avaient mis au point: il y aurait un théâtre de l'Atlantique Nord canadien distinct, et, à Halifax, le contre-amiral L.W. Murray, de la MRC, serait nommé commandant en chef. Pour ce qui était des rapports hiérarchiques, il fut entendu que les opérations aériennes anti-sous-marines seraient maintenant placées sous la direction opérationnelle du commandant de la Marine chargé de la protection des navires dans tout secteur donné; le commandant des forces aériennes, pour sa part, exercerait un contrôle opérationnel général. Le Canada devait être responsable de la couverture aérienne des convois HX, SC et ON, et ce, jusqu'à la distance limite que pouvait atteindre les avions du Labrador, de Terre-Neuve et des provinces maritimes canadiennes. Le sous-comité de la conférence de Washington qui était chargé des questions liées au commandement, à la direction et aux responsabilités des forces aériennes donna de plus amples explications dans son rapport du 11 mars: "Toutes les forces aériennes anti-sous-marins des Puissances associées qui sont stationnées dans cette région seront placées sous la direction opérationnelle générale du commandant canadien de la Région aérienne de l'Est à Halifax, qui, sous la direction opérationnelle générale du commandant en chef du nord-ouest de l'Atlantique, sera responsable de la couverture aérienne de tous les navires naviguant à portée des avions, y compris les convois du Groënland et autres navires placés sous le contrôle des États-Unis".³⁸ La nouvelle structure hiérarchique entra en vigueur le 30 avril, quand l'amiral Murray prit la place du CTF 24 en tant que responsable de la défense des navires.

Bien que les services canadiens eussent modelé leur nouvelle organisation sur les rapports qui existaient entre la *Royal Navy* et le *Coastal Command*, les efforts qui furent déployés pour consolider le cadre établi furent extrêmement timides. En se rendant à Washington, les délégués du Canada à l'*Atlantic Convoy Conference* avaient pris conscience qu'ils seraient bien embarrassés si les Britanniques ou les Américains venaient à demander par quel moyen au juste la MRC et l'ARC collaboraient. Les quartiers généraux de l'Aviation et du Service naval s'empressèrent donc, en toute hâte de raviver le Comité mixte (MRC-ARC) de la guerre anti-sous-marine, dont les membres se réunirent pour partager des informations, et ce n'est que de nombreux mois plus tard que le Comité

donna sa mesure en tant qu'organisme de coordination. Entre temps, la Région aérienne de l'Est s'était efforcée de résoudre le problème des instructions diverses sur la collaboration entre les escortes aériennes et navales en adoptant le 16 mars les *Atlantic Convoy Instructions* (Instructions relatives aux convois traversant l'Atlantique) du *Coastal Command*; toutefois, ainsi que nous le verrons, les ordres nécessaires ne furent pas diffusés de manière appropriée. Plus frappante encore fut l'incapacité de constituer à Halifax une salle des opérations conjointe. En février, les deux Services avaient immédiatement convenu qu'une telle installation jouerait un rôle central au sein du nouveau commandement canadien, et cette exigence avait été notée dans les délibérations et conclusions de l'*Atlantic Convoy Conference*. L'état-major de la Marine avait décidé que l'amiral Murray devait déménager au quartier général de la Région aérienne de l'Est, où il disposerait de locaux meilleurs qu'à l'arsenal naval et où il serait libéré des questions administratives courantes. Murray refusa pourtant de bouger, jugeant qu'il lui était possible de diriger les opérations aériennes au moyen d'équipes de liaison élargies.³⁹

Terre-Neuve, comme toujours, suscita quelques-uns des problèmes les plus épineux. Le changement dans les pouvoirs opérationnels eut lieu pendant que les USAAF accroissaient leurs effectifs sur l'île. À la fin du mois de mars, un escadron de onze B-17 se joignit aux quatre B-17 qui se trouvaient déjà à Gander, et fut suivi au début d'avril d'un autre escadron équipé de B-24 (Liberator), encore que ceux-ci n'eussent pas été transformés pour obtenir un très grand rayon d'action et fussent donc limités à un rayon opérationnel de 1 000 km environ, ce qui n'était pas mieux que les Canso modifiés de l'ARC. Ils étaient toutefois nettement plus rapides et plus puissants. Entre temps, une équipe de la 25th *Anti-Submarine Wing* (25^e Escadre anti-sous-marins) arriva à Saint-Jean et se joignit au quartier général interarmées canadien. Du personnel de liaison du quartier général des forces aériennes de l'Aéronavale américaine à Argentia s'installa par la suite, au début du mois de mai, au quartier général interarmées, après que le commandant du 1^{er} Groupe, le vice-maréchal de l'Air Heakes, eut pris le commandement de toutes les opérations aériennes menées à partir de Terre-Neuve qui étaient liées à la défense des navires, sous la direction de l'officier général de la Force de Terre-Neuve et des commandants en chef de l'Aviation et de la Marine à Halifax. Face au problème décourageant que posait le fait de réunir trois forces aériennes, appliquant chacune ses propres méthodes opérationnelles, Heakes adapta le système de collaboration qu'il avait aidé à mettre sur pied sous la CTF 24. Le 1^{er} Groupe assigna des missions aux services américains, mais laissa le soin de leur exécution – moment du décollage, avions et équipages utilisés, armement transporté, déroutements ou rappels d'avions à cause des conditions atmosphériques – aux états-majors de l'USN et des USAAF qui se trouvaient au quartier général, ainsi qu'à Argentia et à Gander.⁴⁰

En acceptant que la Marine dirige les opérations, l'ARC ne s'attendait pas simplement à diriger les opérations des Liberator américains, mais aussi à faire avancer ses propres demandes d'avions à très grand rayon d'action. Les aviateurs canadiens profitèrent de l'occasion qu'offrait l'*Atlantic Convoy Conference* pour soumettre une fois de plus la question aux échelons les plus

élevés. À l'instar de l'USN et de la *Royal Navy*, qui étaient disposées à ce moment à soutenir la cause de la Marine canadienne, la délégation de la RAF à Washington et le général Arnold avaient maintenant tous deux convenu du bien-fondé des arguments de l'Aviation canadienne, mais la RAF refusa de souscrire à une proposition qui réduirait les avions alloués par les États-Unis aux Britanniques, et Arnold, que des conflits avec l'USN contraignaient à agir de la sorte, refusa de rompre les accords antérieurs.⁴¹

En plaidant en faveur de l'obtention d'appareils à très grand rayon d'action pour le Canada, dans le cadre des nouveaux arrangements relatifs au commandement des diverses forces, le vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, qui représentait le Canada au sous-comité des forces aériennes, ne put trouver aucun document dont il aurait pu se servir pour étayer ses arguments, à part un protocole d'entente avec les chefs d'état-major interarmées au sujet des attributions d'avions; dans ce document les États-Unis s'engageaient à "aider à équiper l'ARC et à subvenir à ses besoins".⁴² Toutefois, ainsi qu'il l'indiqua le 9 mars, il y avait encore lieu d'être optimiste:

En s'entretenant avec moi en privé, le V/M/A [A.] Durston (le chef de la délégation de la RAF à Washington), a déclaré à plus d'une reprise que le R[oyaume]-U[ni] pourrait envisager de laisser l'ARC obtenir 20 Liberator pour des patrouilles de reconnaissance générale au-dessus de l'Atlantique Nord et, avant la réunion d'hier, a déclaré qu'il appuierait notre demande d'appareils à très grand rayon d'action; cependant, il n'a rien dit une fois que la réunion a commencé. Le nombre de Liberator attribué au R.-U. est de 398, dont 20 par mois sont modifiés aux États-Unis pour leur donner un très grand rayon d'action. Ces derniers appareils passent maintenant par Dorval lorsqu'ils sont en route pour le R.-U. Si le R.-U. pouvait en céder 5 par mois à l'ARC jusqu'à ce que l'escadron soit complètement équipé, nos équipes expérimentales pourraient aller les chercher aussitôt à Dorval [et] établir immédiatement des patrouilles à très grand rayon d'action dans le nord-ouest de l'Atlantique afin de mettre fin aux lourdes pertes de navires. La proposition faite hier voulant que l'*US Army Air Corps* (sic) installe à Gander, en avril, un escadron d'appareils à très grand rayon d'action est trop vague. Les appareils de l'*US Army Air Corps* n'ont pas encore été modifiés pour opérer à très grande distance. Leurs équipages ne connaissent pas les conditions atmosphériques qui règnent dans le nord-ouest de l'Atlantique, ne sont pas familiers avec les opérations de R[econnaissance] G[énérale] et n'utilisent pas notre procédure de communications avec le R.-U. Je doute qu'ils puissent être opérationnels dans le mois suivant leur arrivée à Gander.⁴³

Breadner communiqua sur-le-champ avec le chef de l'état-major de l'Air britannique, Sir Charles Portal: "J'insiste pour que vous autorisiez le déroutement [de Liberator à très grand rayon d'action] à Dorval et la réattribution [de ces appareils] à l'ARC ... à raison de 5 appareils en mars, 10 en avril et 5 en mai." Il informa le vice-maréchal de l'Air Johnson, de la Région aérienne de l'Est, que Portal serait d'accord.⁴⁴

A première vue, cela semble avoir été exagérément optimiste. Lorsqu'en janvier l'amiral Sir Dudley Pound, chef d'état-major de la Marine, avait suggéré lors d'une réunion des chefs d'état-major britanniques que des Liberator soient

alloués au Canada, le vice-chef de l'état-major de l'Air, Sir John Slessor, avait été inflexible: c'était à la RAF, non à l'ARC, que devaient incomber les opérations dans l'Atlantique Ouest. En raison des propres besoins de l'ARC en Liberator à très grand rayon d'action et des rapports que l'on avait reçus au sujet de l'inefficacité de la Région aérienne de l'Est, Slessor hésitait à céder aucun de ces avions aux Canadiens. Portal s'était dit d'accord. Breadner, toutefois, bien que conscient de cette attitude, perçut avec justesse que les Britanniques avaient modéré leur opinion. Le 11 mars, après les rudes batailles qui avaient été livrées dans l'Océan en février et au moment où la mauvaise fortune s'abattait sur les Alliés dans la zone dénuée de protection aérienne, Portal répondit que l'on examinait d'urgence la proposition canadienne.⁴⁵

Il s'ensuivit maintenant une série de négociations entre la RAF et le général Arnold. Avant de se prononcer en faveur de la demande de Breadner, la RAF entama des entretiens avec Washington. La délégation de la RAF au sein de la capitale américaine fut chargée de déterminer:

- a) à quelle date les États-Unis croient-ils être en mesure d'allouer des Liberator de R[econnaissance] G[énérale] au Canada et en quelle quantité;
- b) si, à votre avis, les attributions que l'on propose d'effectuer à même la quantité d'avions actuellement allouée à la RAF . . . auraient lieu en fait plus tôt que celles que feraient les États-Unis;
- c) si les États-Unis seraient disposés à nous remettre plus tard au cours de l'année ce que nous cédon au Canada et s'ils pourvoiraient aussi aux besoins découlant de l'attrition au sein des escadrons canadiens.⁴⁶

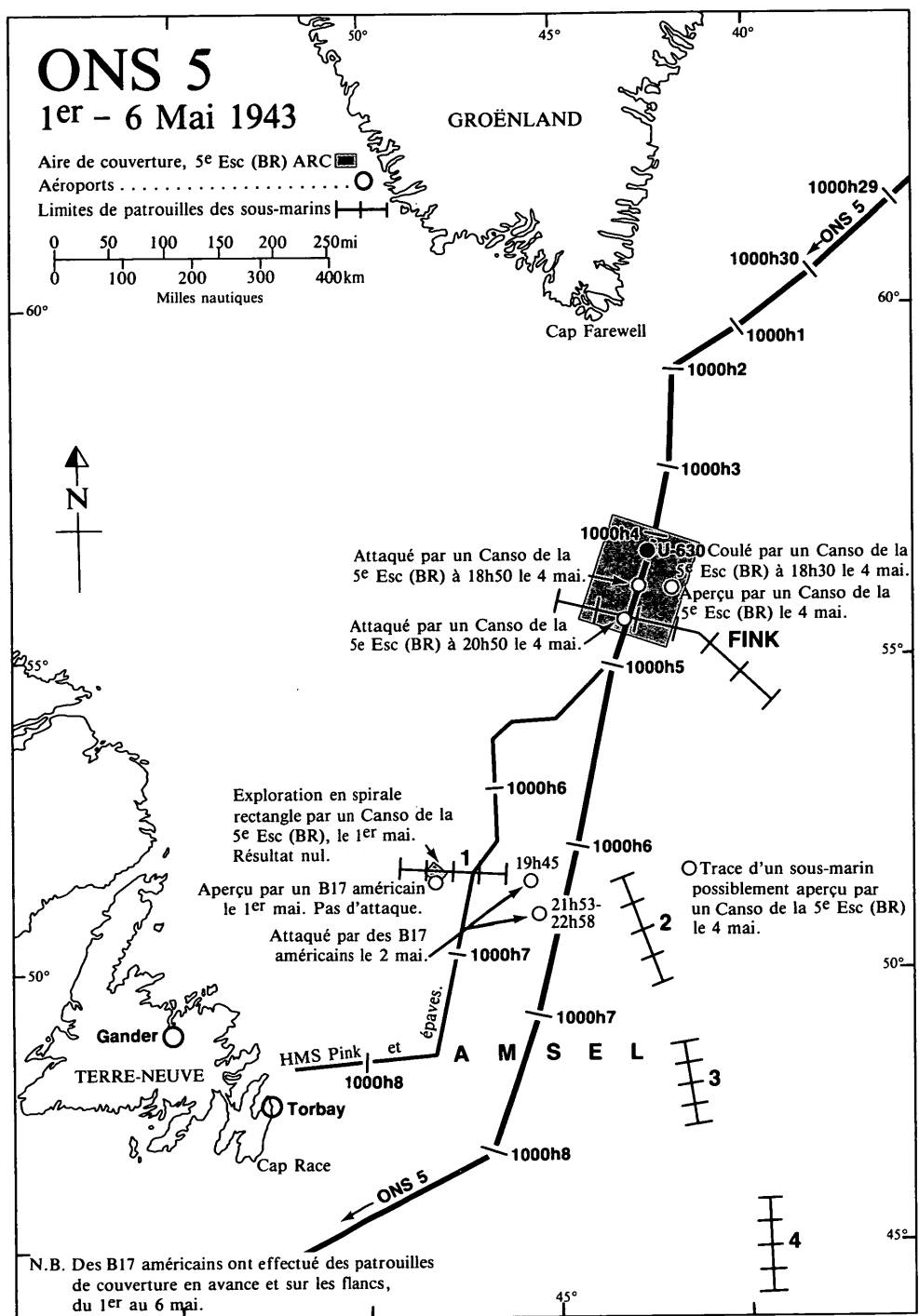
Les réponses provenant de Washington expliquèrent qu'il n'y avait plus de pénurie d'avions (il y avait alors 653 Liberator aux États-Unis), mais qu'Arnold continuait d'avoir les mains liées par la "divergence d'opinion" entre les USAAF et l'USN. Après que la délégation de la RAF eut indiqué dans un câblogramme, le 23 mars, qu'Arnold avait refusé de modifier sa position, les membres du Comité de guerre anti-sous-marine du cabinet se réunirent et "Dans le but de profiter des équipages de R[econnaissance] G[énérale] chevronnés actuellement disponibles au Canada . . . ont décidé de céder à l'ARC, à même l'attribution destinée à la RAF, l'équivalent d'un escadron de Liberator du Coastal Command . . . 5 seront disponibles ce mois-ci, 5 en avril et 5 en mai."⁴⁷ Il est difficile de voir comment les Britanniques auraient pu faire autrement.⁴⁸ Il était éminemment sensé – pour ne pas dire urgent – de mettre des Liberator à très grand rayon d'action entre les mains de l'ARC. Si les chefs d'état-major interarmées avaient convenu à un moment quelconque entre les mois de novembre 1942 et de février 1943 de baser de tels appareils à Terre-Neuve, il fait peu de doute que les terribles pertes que subirent les convois de l'Atlantique en mars 1943 auraient été bien moindres. En fait, les efforts des spécialistes de *Bletchley Park*, qui, à la fin de mars, parvinrent à repercer en temps opportun le code *Triton* qu'utilisaient les sous-marins, l'apparition des groupes de soutien navals et des porte-avions d'escorte, l'approche de conditions atmosphériques printanières plus clémentes et le déroutement d'avions du golfe de Gascogne vers le milieu de l'Océan

constituèrent des facteurs qui se conjuguèrent tous pour permettre aux Alliés de lancer une offensive dans la zone dénuée de protection aérienne et pour diminuer considérablement les pertes.

Malheureusement, l'unité de l'ARC qui était désignée pour recevoir les Liberator, le 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, ne termina pas sa "conversion" avant le mois de juin, et à ce moment la bataille avait passé son point culminant. En mars, les seuls appareils qu'obtint le 1^{er} Groupe furent deux Digby du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance de Gander, qui se joignirent aux Canso du 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance. Entre temps, la plupart des engagements décisifs eurent lieu bien au-delà de la portée des avions du 1^{er} Groupe. Les équipages de l'ARC aperçurent et attaquèrent peu de *U-boats* en mars et en avril, et ce n'est qu'au cours de la première semaine du mois de mai qu'un grand nombre de sous-marins allemands se trouvèrent de nouveau à portée des avions de Gander et de Torbay. Cela constitua une épreuve qui, à la veille de l'obtention des nouveaux avions à grand rayon d'action, révéla à la fois de nouveaux points forts et d'anciens points faibles.

Avec sa ténacité coutumière, Dönitz utilisait toutes les ressources possibles, dont d'excellents renseignements radio sur les mouvements des convois alliés, pour intercepter les navires qui suivaient les routes de convoi septentrionales. Cela avait donné lieu au cours du mois d'avril à plusieurs batailles âprement livrées au milieu de l'Atlantique. Finalement, l'ONS 5, un convoi de 43 navires qui se dirigeait vers l'ouest en pleine tempête et que ni l'Amirauté (britannique) ni le CRO à Ottawa n'avaient pu dérouter pour éviter deux grandes lignes de patrouille, les groupes *Fink* et *Amsel*, tomba entre les griffes de 40 *U-boats* à moins de 650 km de Terre-Neuve. Au cours d'une opération de balayage coordonnée qu'exécutèrent des avions américains et canadiens au nord-est de Terre-Neuve, un B-17 attaqua trois sous-marins à l'avant du convoi, le 2 mai. Une opération similaire effectuée le surlendemain ne donna aucun résultat, mais le lendemain, un Canso "A" du 5^e Escadron, parti de Torbay – où l'on installait de temps à autre un détachement afin de profiter de meilleures conditions de vol quand la base de Gander était fermée – pour couvrir le convoi à la distance limite, envoya par le fond l'U-630 à 50 km environ à l'arrière du convoi, soit à plus de mille km de la base.⁴⁹

C'est à la suite d'un premier contact radar, suivi d'un contact visuel à moins de cinq km de distance, que le sous-marin fut détruit. Le pilote de l'appareil, le commandant d'aviation B.H. Moffit prit, semble-t-il, le sous-marin tout à fait par surprise; "Je poussai le manche à balai et mis les gaz . . . Jamais je n'avais atteint une telle vitesse dans un Canso . . . Nous nous dirigeâmes droit sur l'objectif et larguâmes nos grenades; lorsque l'appareil passa au-dessus du sous-marin, j'aperçus deux des Boches sur la plate-forme du kiosque. Après cela, je ne vis plus rien, mais les gars qui se trouvaient dans la tourelle de dessous purent voir les grenades tomber . . . deux d'entre-elles atterrirent du côté bâbord du sous-marin et une juste à côté du kiosque. La quatrième . . . manqua la cible pendant que j'amorçais un virage incliné pour jeter un autre coup d'oeil rapide". En fait, l'explosion fit remonter tout à fait en surface le sous-marin, qui avait



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

© (Cartes et données établies par le cartographe du Service historique)

plongé en catastrophe, et il resta dans cette position pendant dix secondes à peu près, avant de couler finalement. "Une épaisse nappe de carburant apparut aussitôt, dégageant une forte odeur . . . La nappe s'étendit jusqu'à atteindre une superficie de 650 mètres sur 250, et l'on pouvait voir y flotter des débris de bois montrant des marques de cassure fraîches."⁵⁰

Moffit aperçut un autre *U-boat*, qui échappa à l'attaque; toutefois, quelques heures plus tard, le capitaine d'aviation J.W.C. Langmuir, aux commandes d'un second Canso volant à une altitude de 1 675 mètres, repéra ce qui était probablement l'U-438 complètement émergé, à environ 25 km de distance.⁵¹ Il plaça son Canso dos au soleil et prit lui aussi par surprise le capitaine du sous-marin qui, cette fois-ci, décida de se défendre en restant à la surface, ce qui le sauva pour le moment. (L'U-438 fut coulé le 6 mai par le *HMS Pelican*.) Langmuir attaqua à 6 mètres au-dessus des vagues et affirma avoir encadré son objectif avec ses grenades anti-sous-marines: "les Boches continuèrent à nous tirer dessus de façon intermittente pendant que nous préparions en toute hâte la mitrailleuse avant en vue d'une deuxième attaque. Cette fois nous nous approchâmes du côté tribord et le sous-marin ouvrit le feu alors que nous nous trouvions à 600 mètres environ de lui. Il nous manqua de nouveau, mais les coups se rapprochaient drôlement . . . Notre mitrailleur avant . . . attendit que nous soyons à moins de 300 mètres avant de tirer à son tour. Trois membres d'équipage du sous-marin tombèrent. On put en apercevoir deux autres qui tentaient de se mettre à l'abri du kiosque . . . Pour éviter que l'on nous tire encore dessus, je mis l'appareil hors de portée du sous-marin en effectuant un léger repli. Quand je virai pour jeter un autre coup d'oeil, le sous-marin avait disparu".⁵² Moffit et Langmuir furent tous deux décorés de la Croix du Service distingué dans l'Aviation, le premier en novembre 1943 pour 32 mois de services insignes passés à exécuter des patrouilles anti-sous-marines dans lesquelles la destruction d'un *U-boat* n'avait été que le couronnement, et le dernier, qui servit par la suite outre-mer au sein du 422^e Escadron de l'ARC, en mars 1945.

Malheureusement, le danger guettait encore le convoi; les conditions favorisèrent d'abord les *U-boats* et firent que le 5^e Escadron eut de la difficulté à répéter sa performance du 4 mai. Douze navires marchands furent ainsi perdus au cours des deux jours qui suivirent (5 et 6 mai), contre un sous-marin détruit. L'un des deux avions qui, le 5 mai, étaient censés appuyer le convoi ONS 5 s'écrasa au décollage, tuant tous les membres de l'équipage, sauf un. L'autre appareil, qui n'était manifestement pas là où il aurait dû se trouver, ne vit ni le convoi ni aucun des sous-marins qui encerclaient ce dernier. Un Liberator à très grand rayon d'action, appartenant au 120^e Escadron de la RAF, qui était stationné en Islande, et volant à plus de 1 600 km de sa base, rencontra le convoi, mais pendant le peu de temps qu'il accomplit sa tâche l'équipage n'aperçut rien à travers les nappes de brouillard. Le 6 mai, un épais brouillard, qui clouait au sol tous les avions dans la région, mit aussi fin aux attaques des *U-boats*. La faible visibilité permit aux escorteurs de surface équipés du radar de retourner la situation et ils envoyèrent par le fond quatre autres de leurs tourmenteurs.

Dans cette bataille, ce furent les conditions atmosphériques et le radar

moderne dont étaient équipés les escorteurs de la Marine qui constituèrent les facteurs décisifs, tandis que les pilotes de l'ARC perdirent des chances à cause des procédures inadéquates de collaboration mer/air qu'ils appliquèrent. L'incapacité de rejoindre le convoi le 5 mai, et même l'opération réussie du 4 mai en furent des signes évidents. Ainsi que le fit remarquer le commandant de l'escorte, lequel se trouvait à bord du *HMS Tay*, bien qu'il ait entendu le Canso de Moffit rendre compte de son attaque le 4 mai, et bien qu'il ait continuellement tenté d'entrer en communication avec le Canso, il lui avait été impossible de contacter l'avion. L'appareil de Langmuir, il est vrai, avait bien collaboré, faisant les recherches ordinaires que le commandant de l'escorte avaient ordonnées; seulement, l'avion "arriva juste trop tard".⁵³

Depuis que l'on utilise des avions dans le cadre d'opérations militaires et navales, la barrière mentale qui sépare les aviateurs des marins, ou des soldats, affaiblit l'efficacité de l'arme aérienne. Il convient de noter que nulle part dans le cahier des opérations, le journal quotidien ou les comptes rendus de mission du 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance est-il fait mention de la menace que posaient les *U-boats* pour le convoi ONS 5. Les bulletins de renseignements hebdomadaires du quartier général du 1^{er} Groupe à Saint-Jean montrent que l'on se préoccupait beaucoup des convois; mais si l'on compare les renseignements qui y figurent avec ceux qui furent donnés quelques semaines plus tard, on constate qu'il y manque le genre de renseignements détaillés sur la couverture des convois, comme les recherches menées à proximité de ces derniers, qui dénotent que les avions collaboraient étroitement avec les navires. Le 16 mars, dans un message destiné aux contrôleurs aériens, le QG de la Région aérienne de l'Est ordonna aux escadrons de se conformer aux *Atlantic Convoy Instructions* (Instructions relatives à la protection des convois traversant l'Atlantique), qui régissaient les activités des escortes navales de même que celles du *Coastal Command*, et les escadrons obtempérèrent. Toutefois, le quartier général du 1^{er} Groupe à Terre-Neuve n'en fut pas informé avant le 18 mai. Ce n'est qu'à la fin juin, soit au moins dix mois après que l'Amirauté eut émis ses instructions comme base des opérations relatives aux convois de l'Atlantique Nord, qu'apparut dans les bulletins de renseignements du Groupe la première preuve tangible que l'on s'y conformait régulièrement.⁵⁴

Un examen plus détaillé des opérations à longue distance, dans lesquelles s'étaient distingués les quelques fois où ils en avaient eu l'occasion le 5^e Escadron et les escadrons de B-17 de Gander, montre que même si le convoi ONS 5 bénéficia de la capacité des Canso et, dans une moindre mesure, des B-17 de frapper durement l'ennemi loin de leur base, il est possible qu'en raison de renseignements erronés ce convoi pâtit d'un mauvais déploiement des avions. À la fin du mois de mars, Ottawa présentait un tableau approprié des mouvements des sous-marins au milieu de l'Océan. En dépit de la brève période où, à la fin d'avril, il fut impossible de déchiffrer le code *Enigme* allemand, le CRO était au courant de l'arrivée du groupe *Amsel* au nord-est de Terre-Neuve, groupe dont les éléments s'étaient placés en travers des routes de plusieurs convois. Les recherches que firent des B-17 les 1^{er} et 2 mai permirent d'apercevoir des sous-marins à trois reprises le 2 mai, ainsi qu'il a été mentionné précédemment,

mais le lendemain, les avions n'en détectèrent aucun. Dönitz avait ordonné aux *U-boats* du groupe *Amsel* de se scinder en quatre sections distinctes, donnant l'impression qu'il n'y avait aucun "trou" dans la ligne de patrouille.⁵⁵ Il est possible que ce soit pour cette raison que les recherches du 3 mai, qui se déroulèrent approximativement au-dessus de la zone séparant les sections *Amsel I* et *Amsel II*, ne donnèrent aucun résultat.

Lorsqu'une ruse de guerre réussit, cela signifie habituellement que celui qui en est victime est prédisposé à croire ce qu'il voit; la bataille du convoi ONS 5 ne fut pas une exception. Les autorités persistèrent à croire jusqu'au début de juin au moins que Dönitz avait posté au nord-est de Terre-Neuve une ligne permanente de sous-marins qui agissaient comme piquets pour rendre compte des mouvements des convois. Aussi logiques qu'elles fussent, ces conclusions reposaient sur des informations partielles, donc dangereuses. Comme le CRO aurait dû le savoir d'après les messages *Enigme* déchiffrés, il n'y avait pas de ligne de patrouille permanente du genre de celle que l'on considérait comme possible. Et comme en vinrent à le découvrir les "perceurs de code" britanniques avant le mois de juin, le Service de renseignement de la Marine allemande "lisait" les messages des convois alliés; Dönitz n'avait nul besoin d'une ligne de piquets qui aurait fait courir à ses sous-marins des risques constants. Les autorités accordèrent donc peut-être trop d'importance aux opérations menées au-dessus de secteurs donnés, à la recherche de sous-marins fantômes, et trop peu à une collaboration efficace avec les escortes navales dans le but de veiller à ce que les convois arrivent à bon port. L'idée qu'il y avait moins de chances que certains sous-marins attaquent parce qu'ils agissaient comme piquets mena peut-être même à la supposition tragique du 5 mai selon laquelle le convoi ONS 5 avait passé le point le plus dangereux. Même si ce n'était pas ce que pensaient les contrôleurs, l'analyse des activités des escadrons qui sont consignées dans les bulletins de renseignements hebdomadaires tend à appuyer la conclusion que des renseignements incomplets menèrent à une mauvaise utilisation des forces aériennes. Les preuves dont on dispose ne sont pas assez complètes pour pouvoir émettre une opinion assurée sur la question, mais il existe sur ce plan tant de précédents que c'est une idée que l'on ne peut tout simplement pas écarter.⁵⁶

Du côté des Allemands, il semble peu probable qu'en mai 1943 Dönitz aurait été en mesure d'exploiter davantage les renseignements locaux, même s'il avait été conscient de leurs lacunes. Ce mois-là, les pertes de sous-marins, qui étaient principalement attribuables à l'action des escortes navales et des groupes de soutien (dont certains comprenaient des porte-avions auxiliaires) dans la zone dépourvue de protection aérienne qui s'étendait au milieu de l'Océan, se poursuivirent dans la même mesure que lors de la bataille du convoi ONS 5. Ébranlé par la proportion inacceptable de sept sous-marins détruits contre à peine 16 navires marchands comme il le pensait, Dönitz rappela finalement le 21 mai ses sous-marins qui croisaient au milieu de l'Océan, après en avoir perdu 31 en tout durant les trois premières semaines du mois.

L'arrivée de nouvelles forces aériennes et navales puissantes au milieu de l'Atlantique fit disparaître le dernier théâtre où les *U-boats* jouissaient de la liberté de mouvement dont ils avaient tant besoin pour opérer en meute. En mai

1943, ces vieilles tactiques avaient causé des pertes renversantes et, à terme, l'effondrement de la campagne allemande. La mystique de la meute de *U-boats* était anéantie. Même si c'étaient les forces américaines et britanniques qui avaient remporté les victoires qui amenèrent le retrait de Dönitz, les Canadiens eux aussi célébrèrent la victoire des Alliés dans les premières semaines de juin. En fait, la défaite définitive des meutes de *U-boats* ne survint pas avant le mois de septembre, et les Canadiens allaient jouer un rôle de tout premier plan. Entre temps, le centre de gravité de la guerre anti-sous-marine se déplaça vers les routes de transit du golfe de Gascogne. C'est dans ce secteur et au centre de l'Atlantique que le *Coastal Command* et la *Royal Navy*, utilisant à profit des renseignements exacts, et accompagnés d'éléments du commandement anti-sous-marin de la l'Armée des États-Unis et d'avions terrestres et embarqués de l'Aéronavale américaine, montèrent une offensive contre les *U-boats* partis de leurs bases dans le golfe de Gascogne.⁵⁷

Pendant que les opérations menées au sud et à l'est donnaient d'excellents résultats – entre les mois de juin et de septembre, les avions et les navires alliés détruisirent 21 *U-boats* dans le Golfe même, et 38 de plus au centre de l'Atlantique – les forces britanniques et canadiennes affermirent leur position sur les routes de convoi septentrionales en ajoutant plus de groupes de soutien de la Marine, en recourant à des tactiques améliorées et à de nouvelles méthodes de contrôle des opérations et en faisant appel à des unités aériennes additionnelles des États-Unis. De plus, à la fin du printemps et au début de l'été, le 10^e Escadron de l'ARC, équipé de ses nouveaux Liberator, devint pleinement opérationnel à Gander.⁵⁸

Pour instruire les équipages des vieux bimoteurs Digby sur le fonctionnement des lourds quadrimoteurs, l'ARC fit appel aux services de deux pilotes chevronnés de la société *Trans Canada Air Lines*, J.L. Rood et G. Lothian. Ces derniers suivirent à eux deux 705 heures d'instruction aérienne, apprenant eux-mêmes les particularités des conditions de vol à Terre-Neuve et surmontant les difficultés que celles-ci posaient. Dans ses mémoires, Lothian a décrit les conditions traîtresses qui régnaient à Terre-Neuve. "La plupart des aéroports canadiens sont touchés par les effets brutaux de dépressions et de fronts, habituellement prévisibles et de courte durée, mais Gander était différent de la plupart des autres . . . En effet, lorsque les vents viraient dans les quadrants est à Gander et commençaient à se diriger vers la terre, emportant avec eux de l'air chargé d'humidité, la situation pouvait se gâter avec une rapidité remarquable, et les lieux étaient souvent comme rayés de la carte". Pendant que l'entraînement se poursuivait, le 10^e Escadron avait déjà commencé à effectuer des opérations, entreprenant ses premières missions en Liberator le 10 mai.⁵⁹

C'est ce jour-là que l'Amirauté (britannique) commença à diffuser un message quotidien dans lesquels les convois en mer étaient divisés en quatre catégories distinctes: tout d'abord, ceux qui étaient attaqués ou véritablement menacés; deuxièmement, ceux qui, sous peu, auraient probablement besoin d'une couverture aérienne; troisièmement, les convois de troupes ou ce que l'on surnommait les "monstres" (des paquebots rapides naviguant seuls, comme le *Queen Elizabeth*), qui n'étaient pas directement menacés; et, quatrièmement, les

convois qui n'étaient pas en danger. Après l'envoi du message, auquel était joint comme préfixe le mot "*Stipple*" (c'est-à-dire, "Pointillé"), le *Coastal Command* en diffusait un autre préfixé "*Tubular*" ("Tubulaire"). Ces messages, qui s'appuyaient sur les renseignements les plus récents, surtout les renseignements Ultra, indiquaient les secteurs où se trouvaient probablement des *U-boats*; ils avaient pour but d'aider à coordonner les patrouilles aériennes du 15^e Groupe de la RAF (dont le QG se trouvait à Liverpool, en Angleterre), du QG de la Région aérienne de l'Est à Halifax et du 1^{er} Groupe à Terre-Neuve. Les messages "*Stipple*" et "*Tubular*", qui reposaient sur les renseignements les plus récents que possédaient les Britanniques – et il est important de se rappeler que ce système ne pouvait fonctionner que tant que *Bletchley Park* continuait de percer le code ennemi – régiront à partir de ce moment les opérations de la Région aérienne de l'Est.⁶⁰

Comme le firent toutefois remarquer des officiers de l'état-major en visite au pays, l'organisation et les méthodes de fonctionnement des Canadiens laissaient grandement à désirer. Les membres de l'*Allied Anti-Submarine Survey Board* (Conseil allié d'étude des mesures anti-sous-marins) se rendirent à Ottawa et firent ensuite une tournée sur la côte est pendant la deuxième semaine de mai. Le président du Conseil, le contre-amiral J.L. Kaufman, de la USN, ainsi que le contre-amiral J.M. Mansfield, de la *Royal Navy*, possédaient une expérience considérable des opérations d'escorte dans l'Atlantique, tout comme les représentants des Forces aériennes, le commandant J.P.W. Vest, de l'Aéronavale américaine, et le colonel d'aviation P.F. Canning, de la RAF. Canning, on s'en souviendra, avait déjà rédigé un rapport détaillé sur la Région aérienne de l'Est en 1942. Le Conseil recommanda d'affermir le rôle que jouait le QG du Service naval sur le plan de la coordination des opérations anti-sous-marines en plaçant la Région aérienne de l'Est sous l'autorité directe du chef adjoint de l'état-major de la Marine, sur le modèle des rapports existant entre l'Amirauté et le QG du *Coastal Command*. Le QG du Service naval et celui de l'Aviation rejetèrent la suggestion, faisant remarquer que la Région aérienne de l'Est relevait déjà de l'amiral Murray; il ne serait d'aucune utilité que le vice-maréchal de l'Air Johnson soit placé sous les ordres d'un second "patron" de la Marine. Cet argument aurait pu être plus persuasif si le Comité mixte MRC-ARC chargé des questions liées à la guerre anti-sous-marins avait coordonné de façon efficace les activités des deux Services.⁶¹

Sur la question de la nécessité d'établir à Halifax un quartier général combiné, le Conseil fut intransigeant. Les officiers alliés recommandèrent vivement que l'amiral Murray déménage "dans les plus brefs délais" au QG de la Région aérienne de l'Est, dans les quinze jours sans faute, soulignant que "les opérations ne pourront être efficaces à 100 p.c. que lorsque cela sera fait". Perdant déjà patience devant la lenteur avec laquelle les choses avançaient à Halifax, le QG du Service naval fit sans aucun doute pression sur Murray à la suite du rapport du Conseil. Il déménagea le 20 juillet.⁶²

Ainsi que le colonel d'aviation le laissa entendre en privé au maréchal en chef de l'Air Slessor, qui remplissait maintenant les fonctions de commandant en chef du *Coastal Command*, le problème fondamental venait de la MRC, qui ne

comprenait pas les difficultés de l'Aviation ou ne s'en rendait pas compte.⁶³ Slessor inclinait à penser comme lui. En juin, il reçut du représentant de l'état-major de l'Air au QG de l'Aviation, le vice-maréchal de l'Air Anderson, un exemplaire de la directive opérationnelle envoyée par l'amiral Murray au QG de la Région aérienne de l'Est; Anderson fit remarquer à Slessor que cette directive semblait imposer un contrôle excessif de la part de la Marine sur l'emploi des avions.⁶⁴ L'"opinion impartiale" de Slessor fut que la directive:

dépasse de loin tout ce que j'aurais pu m'attendre à recevoir de l'Amirauté. Je crois que, dans presque chaque paragraphe, cette directive empiète sur la sphère de tactiques qui, au *Coastal Command*, ne concerne que mes commandants de groupe ou moi-même. Selon moi (et je crois que l'Amirauté pense maintenant de même), la définition du contrôle opérationnel est la suivante: la Marine nous dit quel résultat elle désire obtenir et nous laisse les mains entièrement libres quant à la manière d'y arriver. Par exemple, je crois que Murray a tout à fait tort de nous dire qu'il veut que nous escortions de près un convoi quelconque; ce qu'il devrait nous dire c'est qu'il veut que le convoi soit protégé; il devrait nous donner un ordre de priorité pour le convoi; il devrait nous dire si, selon lui, la protection d'un convoi à un moment ou à un endroit donnés devrait avoir la préséance sur des patrouilles ou des balayages offensifs; mais la *manière* de protéger ce convoi est une question qui concerne absolument Johnson . . .

C'est bien sûr entièrement à vous qu'il appartient de décider comment traiter cette affaire; si vous me permettez de donner un conseil qui se fonde sur l'expérience que j'ai des rapports avec les gens de la Marine, je serais porté à ne pas soulever en premier lieu l'affaire en tant que question de principe; plutôt, je tenterais graduellement de remettre les choses sur la bonne voie dans le cadre des discussions ordinaires, sans caractère officiel, qui deviendront chose courante dès que l'on aura fait sortir Murray de son arsenal maritime et qu'il sera installé au QG interarmées à Halifax.⁶⁵

L'ARC suivit ce bon conseil, qui donna les résultats favorables que Slessor avait prévus.

À Terre-Neuve, la situation compliquée ne permettait pas de régler de façon aussi simple le problème des rapports hiérarchiques. Le Conseil anti-sous-marin critiqua au plus haut point la latitude que Heakes laissait aux Américains: la "collaboration réciproque" ne remplaçait pas de façon adéquate le "contrôle opérationnel" centralisé qui avait été envisagé à la Conférence sur la protection des convois dans l'Atlantique. Bien qu'il acceptât volontiers les recommandations détaillées du Conseil concernant l'amélioration de l'aménagement de la salle des opérations combinées de Saint-Jean et des méthodes qui y étaient employées, Heakes soutint que "avec la macédoine de services que nous avons, le contrôle décentralisé est parfaitement justifié . . . Il y a certains facteurs qui ont eu tendance à rendre cela possible ici", indiqua-t-il, "c'est-à-dire, nous n'avons pas à faire face à des avions ennemis et il n'y a pas non plus de risques que des forces maritimes ennemies autres que des sous-marins s'en prennent à nos convois. Nous avons donc plus de temps à notre disposition que ceux de l'autre côté. Cela nous donne une marge de manoeuvre"⁶⁶

A Halifax, le vice-maréchal de l'Air Johnson partageait l'opinion de Heakes,

selon qui le système appliqué à Terre-Neuve “fonctionnait très bien”. Le seul point qui préoccupait Johnson était la tendance qu’avaient encore les escadrons des USAAF à effectuer des opérations de balayage anti-sous-marines non liées à la protection de convois lorsque les tâches attribuées par le 1er Groupe n’exigeaient pas d’employer tous les avions disponibles. Néanmoins, les aviateurs de l’Armée s’étaient conformés de bonne grâce aux instructions lorsque Heakes, quand il prit le commandement, s’efforça d’affecter plus d’avions aux missions d’appui de convois. Entre le 3 avril et le 2 mai, les unités des USAAF stationnées à Terre-neuve passèrent 454 heures à exécuter des missions de protection de convoi, contre 588 heures de patrouille, à la recherche de sous-marins; par contraste, entre le 3 et le 31 mai, sous le nouveau régime canadien, les escadrons passèrent 1 161 heures à appuyer des convois et 235 seulement à effectuer des patrouilles de recherche. Le problème découlait, en partie du moins, de ce que l’Armée, comme le dit Johnson, “a bouché Gander avec trois escadrons d’avions à grand rayon d’action, ce qui est plus que ce dont on a réellement besoin”. Lorsque le commandant en chef émit cette opinion à la mi-mai, l’accroissement des effectifs et du matériel se poursuivait, avec le remplacement des B-17 des USAAF à Gander par des Liberator et l’arrivée à Argentia d’un escadron de Liberator de l’Aéronavale américaine (encore qu’aucun de ces appareils n’avait été modifié en vue d’accroître son rayon d’action). Toutefois, l’importance de la victoire des Alliés et du retrait de Dönitz de l’Atlantique Nord devenait rapidement évidente. Au début de juin, deux escadrons de Lockheed Ventura de l’Aéronavale américaine quittèrent Terre-Neuve pour rentrer dans leur pays, et entre la fin du mois de juin et la mi-août les trois escadrons de l’Armée et l’escadron de Liberator de l’Aéronavale américaine se transportèrent en Angleterre pour prendre part à l’offensive dans le golfe de Gascogne, ne laissant à Argentia qu’une poignée de PBY et réglant par défaut le problème du contrôle partagé.⁶⁷

Les examens approfondis du Conseil anti-sous-marin débordèrent le cadre des principes généraux d’organisation pour toucher aux détails relatifs aux tactiques, à l’équipement et aux méthodes, et là aussi il y avait bien des choses à critiquer. Bien qu’impressionné par l’enthousiasme et la qualité des équipages canadiens, Canning fut consterné par leur ignorance des récentes innovations tactiques apportées au sein du *Coastal Command* et, notamment, de la méthode de radioguidage des avions vers les escortes. Cette méthode, appelée “Procédure B”, était exposée dans les *Atlantic Convoy Instructions* (Instructions relatives à la protection des convois dans l’Atlantique). Les escortes navales devaient effectuer des relèvements radiogoniométriques à partir des messages radio émis par les avions se dirigeant vers les convois, et diffuser ensuite les informations nécessaires pour que les équipages puissent corriger leur route; on se servait de transmissions radio à fréquence moyenne de courte portée pour diminuer le risque que l’ennemi intercepte les messages. Dans les efforts qu’ils déploierent pour bien faire comprendre aux deux Services l’importance du radioguidage mer-air, les membres du Conseil furent aidés du commander Peter Gretton, l’un des remarquables commandants d’escorte de la *Royal Navy*, qui fit des exposés sur le sujet et organisa des exercices à Terre-Neuve. Les officiers alliés prirent

aussi des dispositions pour que le quartier général de l'Aviation obtienne sur-le-champ des exemplaires des instructions et des notes de service tactiques du *Coastal Command* qui n'étaient pas facilement disponibles et insista, à nouveau, sur la nécessité de distribuer rapidement les documents aux escadrons. La Région aérienne tira en outre profit de la visite que fit au début de juin le maréchal en chef de l'Air Slessor pour discuter des moyens d'améliorer l'échange d'informations entre l'ARC et la RAF et d'augmenter le rayon d'action des nouveaux Liberator du 10^e Escadron.⁶⁸

L'examen minutieux fait par les Alliés et leurs bons conseils contribuèrent aux efforts que déployèrent la MRC et l'ARC durant les mois d'été de 1943 pour parfaire la nouvelle organisation en prévision de la prochaine attaque que Dönitz lancerait. Le programme d'exercices de collaboration entre les navires et les avions fut intensifié, et l'on mit particulièrement l'accent sur le radioguidage; en outre, les avions affectés à des convois devaient invariablement appliquer la "Procédure B", que cela fût nécessaire ou non, et entrer en communication avec l'officier supérieur de l'escorte navale avant d'entreprendre des opérations de balayage dans le secteur. À terre, les commandants de la Marine et de l'Aviation à Halifax et à Saint-Jean commencèrent à tenir des réunions quotidiennes, avec consultations complémentaires par voie de messages entre les deux quartiers généraux combinés, dans le but de planifier le programme de couverture aérienne en s'appuyant sur les messages "Tubular" et "Stipple" du *Coastal Command* et sur d'autres renseignements.

À partir du 18 juillet, le CRO du QG du Service naval fournit aussi aux commandants de la côte est des prévisions quotidiennes concernant les positions des *U-boats* se trouvant dans le secteur nord-ouest canadien de l'Atlantique ou à proximité de celui-ci. Ces messages, appelés "Otter" (ou Loutre), avaient pour but de compléter les informations des messages "Tubular" et "Stipple" en fournissant des données supplémentaires sur la région côtière canadienne, surtout pour aider à planifier les opérations de balayage offensif des avions à très grand rayon d'action basés à Terre-Neuve. Le message indiquait le secteur où il y avait le plus de chances que des *U-boats* patrouillent, ainsi que la route probable que suivraient pendant les vingt-quatre prochaines heures les sous-marins en transit. Tentant peut-être de décourager la prise de décisions reposant sur des évaluations locales de la position de l'ennemi, en plus d'adapter aux besoins de la Marine des informations conçues principalement pour l'exécution de recherches aériennes, le QG du Service naval décréta que "Nulle autre instance ne doit produire de messages semblables, sauf que le commandant en chef du secteur nord-ouest canadien de l'Atlantique est autorisé à diffuser au besoin aux sous-commandements une version paraphrasée des renseignements pertinents qui figurent dans les messages "OTTER" en vue de l'organisation de recherches qu'exécuteront des bâtiments de la Marine".⁶⁹

Il ne faisait aucun doute que dans le domaine de la guerre anti-sous-marins l'organisation canadienne avait fait des progrès sensibles. Le *commander* P.B. Martineau fit une autre tournée, ainsi que le Conseil d'examen l'avait recommandé, et fit savoir le 6 août que "la collaboration entre la MRC et l'ARC est excellente". Toutefois, deux points faibles subsistaient encore: l'absence de

tout officier de marine ayant “une connaissance approfondie des opérations aériennes”, et une tendance de la part de l’ARC, malgré qu’elle ait adopté la méthode offensive, à perdre du temps de vol à protéger des convois qu’aucune menace ne guette.⁷⁰

Des progrès techniques tout aussi nécessaires furent également réalisés. Posséder un escadron de Liberator à très grand rayon d’action était une chose; l’entretenir et en tirer le meilleur parti possible en était une autre. Les premiers vols transatlantiques du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance n’eurent pas lieu avant le mois de juillet; cela résultait dans une grande mesure de ce que les avions, bien que modifiés aux États-Unis, étaient encore trop lourds pour obtenir l’autonomie requise de 3 700 km. Heureusement, à Gander, le 19^e Dépôt annexe de réparation avait mis sur pied une excellente équipe d’entretien de troisième ligne, et la générosité amicale du personnel des USAAF, permit de ne jamais manquer de pièces de rechange, tant que ce dernier resta à Gander. Par conséquent, lorsque l’équipe du Comité allié d’examen des mesures anti-sous-marins visita Gander en mai et recommanda de retirer les tourelles de queue et le blindage des Liberator, il fut possible d’apporter les modifications requises sur place, quoique rien n’indique que le blindage fût jamais retiré.⁷¹

L’efficacité de la Région aérienne de l’Est fut améliorée suite à l’arrivée de nouvel équipement. Les Liberator du 10^e Escadron furent dotés du radar ASG américain; ce dernier, qui utilisait une courte longueur d’onde de dix centimètres, pouvait repérer des sous-marins en surface à des distances de 25 km et plus. Contrairement à l’ASV Mark II, qui présentait ses données au moyen de “tops” sur une échelle de distance simple très difficile à interpréter avec précision, l’écran de l’ASG présentait sur carte tous les contacts de façon précise car l’antenne balayait à un angle de 360 degrés; comme résultat cet appareil était beaucoup plus utile que les anciens pour la navigation et la localisation de navires, ainsi que pour la chasse aux sous-marins. Les avions Ventura qui remplaçaient les Hudson qu’employaient auparavant les 113^e et 145^e Escadrons (voir le chapitre 13) étaient dotés d’un autre radar américain nouveau et plus compact, l’ASD, dont la longueur d’onde était de trois centimètres; celui-ci était capable, en théorie, de localiser des sous-marins en surface à des distances encore plus grandes que l’ASG. Toutefois, l’antenne ne balayait que devant l’avion et, même si l’écran présentait sur carte les contacts, il déformait leur position relative. En outre, les équipages n’apprécièrent pas l’appareil durant les premiers mois d’utilisation, à cause des problèmes de fonctionnement dont il était affligé. L’ASD avait, comme l’ASG, un grand avantage: les récepteurs de recherche que les Allemands avaient mis au point pour contrer le radar ASV à bande métrique ne pouvait détecter les ondes qu’il émettait.⁷²

Une autre acquisition importante fut la torpille à tête chercheuse de 600 livres (270 kg), créée aux États-Unis, qui permit aux avions d’attaquer des sous-marins qui avaient déjà disparu sous la surface de l’eau. C’est en juin 1943 qu’arriva la première de ces torpilles; celles-ci furent baptisées affectueusement “Fido” ou “Wandering Annie” et portèrent un certain nombre de noms de code (Projet “Z”, Mark XXIV et, plus tard, “Proctor”). Les équipes d’entretien de Dartmouth, Sydney, North Sydney, Torbay et Gander adaptèrent les Digby, les Ventura, les

Canso et les *Liberator* pour qu'ils puissent transporter une torpille, deux dans le cas des *Liberator*, et trois ou quatre grenades anti-sous-marines. Le 3 septembre, un *Digby* du 161^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, qui était stationné à Darmouth, fut le premier à larguer ce projectile, et un *Ventura* du 113^e Escadron de bombardement et de reconnaissance en largua un autre le lendemain; rien n'indique toutefois qu'un *U-boat* était présent. Les *Liberator* du 10^e Escadron eurent leurs premières chances de s'en servir plus tard ce mois-là. Comme toutes les armes nouvelles et complexes, cette torpille se révéla capricieuse au début, et ces largages furent infructueux.⁷³

La Marine des États-Unis avait mis au point la torpille à tête chercheuse conjointement avec la bouée radioacoustique non récupérable. Larguées d'un avion par groupe de cinq, ces bouées, qui étaient munies d'un appareillage radio, déployaient automatiquement un hydrophone fixé à un câble de 7 km et transmettaient tous les sons que celui-ci captait, quels qu'ils fussent. À l'aide d'un récepteur à canaux multiples, l'équipage pouvait, avec de l'expérience et de la chance, suivre la trace d'un sous-marin en plongée et larguer une torpille à tête chercheuse près de la bouée qui émettait les signaux les plus forts ou diriger les escortes de surface sur la position en question. Cependant, comme les hydrophones, qui n'étaient pas directionnels, n'indiquaient pas la position du sous-marin par rapport à la bouée, ils étaient très imprécis; et si le sous-marin se déplaçait à grande profondeur ou sans faire de bruit, celui-ci ne pouvait être détecté. De plus, même le bruit d'une mer modérément agitée pouvait dissimuler celui que faisait un sous-marin. Ce n'est qu'à la fin de 1943 que les escadrons de la Région aérienne de l'Est commencèrent à recevoir cet équipement; des problèmes techniques et des retards dans la fourniture de dispositifs d'entraînement accrurent les difficultés inhérentes à l'utilisation convenable des bouées.⁷⁴

Par contraste avec les difficultés de croissance des systèmes complexes d'armes sous-marines, les nouveaux *Liberator* et radars à ondes centimétriques de la RAF montrèrent rapidement leur efficacité. Lorsque, le 27 juin 1943, le convoi SC 135 quitta le port de Halifax à destination de l'est, il ne restait dans l'Atlantique Nord qu'une demi-douzaine de *U-boats*, répartis dans des secteurs d'attaque individuels, dans les parties ouest et centrale de l'Océan. Pour donner l'illusion que des meutes de sous-marins rôdaient encore, les *U-boats* diffusaient régulièrement des messages sur de nombreuses longueurs d'onde. Même si durant cette période *Bletchley Park* mettait plus de temps que prévu à percer le code *Triton*, les Services de renseignement alliés ne furent pas dupes. Le fait que le convoi SC 135 bénéficia de la protection massive d'avions basés à terre témoigna d'une certaine façon du surplus d'avions à grand et à très grand rayon d'action qui étaient maintenant disponibles à Terre-Neuve. De plus, le 1^{er} Groupe d'escorte, un groupe d'appui qui comprenait un porte-avions d'escorte, le *HMS Biter*, renforça l'escorte navale qui accompagna le convoi au milieu de l'Océan.⁷⁵

Le 3 juillet, alors que le convoi se trouvait à quelque 800 km au nord-est de Terre-Neuve, cinq *Liberator* du 10^e Escadron se chargèrent de le couvrir. Durant l'après-midi, le *Liberator* "B", aux commandes duquel se trouvait le sous-lieutenant d'aviation R.R. Stevenson, repéra un sous-marin grâce au radar de

bord ASG, à une distance de 28 km. En s'approchant de son objectif, Stevenson descendit sous l'épaisse couche de nuages le temps qu'il fallut pour un rapide contact visuel à onze km de distance. La tactique réussit. L'U-420 fut pris complètement par surprise; le bombardier traversa les nuages en flèche pour exécuter trois passages d'attaque. Larguant successivement six, trois et une grenades anti-sous-marines (la charge complète du Liberator), l'équipage fit aussi feu à la mitrailleuse sur le sous-marin. On peut lire dans le journal de bord du submersible le résultat de ces attaques: "Des colonnes d'eau s'abattent sur le kiosque. Vibration très violente dans le sous-marin. Au deuxième passage de l'avion, mitrailleuse supérieure détruite . . . Second maître Grosser tué, par obus ou éclat d'obus . . . Matelot de 2^e classe Noeske jeté par-dessus bord . . . Matelot de 2^e classe Winn, balle dans fesse droite et éclat dans haut de la cuisse . . . Plongée en catastrophe! . . . Grande quantité d'eau entrée par écoutille supérieure du kiosque . . . Dommages . . . Périscope principal (trous de balle). Mécanismes tubes I – IV difficiles à actionner. Porte de culasse tube IV arrachée. Compresseur électrique, compresseur Junker capacité limitée. Tiges de gouvernail horizontales avant . . ." Stevenson alerta l'officier supérieur de l'escorte navale, qui dépêcha sur les lieux le 1^{er} Groupe d'escorte. Les navires de guerre et les avions du *Biter* revinrent bredouilles, mais Stevenson et son équipage avaient mis l'U-420 hors de combat; le sous-marin, qui venait à peine de commencer sa patrouille, dut rentrer tant bien que mal à son port.⁷⁶

La couverture assurée à partir de Terre-Neuve se poursuivit jusque tard le 5 juillet. Les Liberator de l'ARC, de la Marine des États-Unis et des USAAF (les avions américains ayant été modifiés pour pouvoir voler à très grande distance) opérèrent jusqu'au 30^e degré de longitude ouest, soit à quelque 1 600 km de leur base; un appareil du 10^e Escadron fut dérouté vers l'Islande et un autre vers l'Irlande du Nord.⁷⁷ Ce fut là une démonstration convaincante de l'appui transatlantique que des avions basés à terre pouvaient maintenant fournir, encore que ce genre de protection fût l'exception plutôt que la règle.

Malgré le calme qui s'installa sur l'Atlantique Nord pendant le reste de l'été lorsque Dönitz retira ses derniers sous-marins, les autorités s'attendaient à ce que la campagne reprenne au milieu de l'Océan.⁷⁸ "La Bataille de l'Atlantique", déclara Heakes aux escadrons du 1^{er} Groupe, au début de septembre, "est si importante pour les Allemands qu'ils feront tout ce qui est en leur pouvoir pour redevenir maîtres de la situation . . . Il est presque évident de supposer qu'ils tenteront une fois de plus de mettre à mal les convois dans la partie ouest et centrale de l'Atlantique . . ." Des mois de patrouilles infructueuses avait sapé le moral des effectifs, et Heakes essaya de secouer ses équipages: "Effaçons ce sentiment de frustration que l'inaction éveille en nous . . . Car si nous avons gagné la bataille, il ne fait aucun doute à mon sens que nous en aurons une autre à livrer et à gagner dans ces eaux. Et au-delà de cette bataille s'étend une longue, longue route, qui conduit à de nombreux théâtres, où tous auront l'occasion de se battre à satiété dans cette guerre."⁷⁹

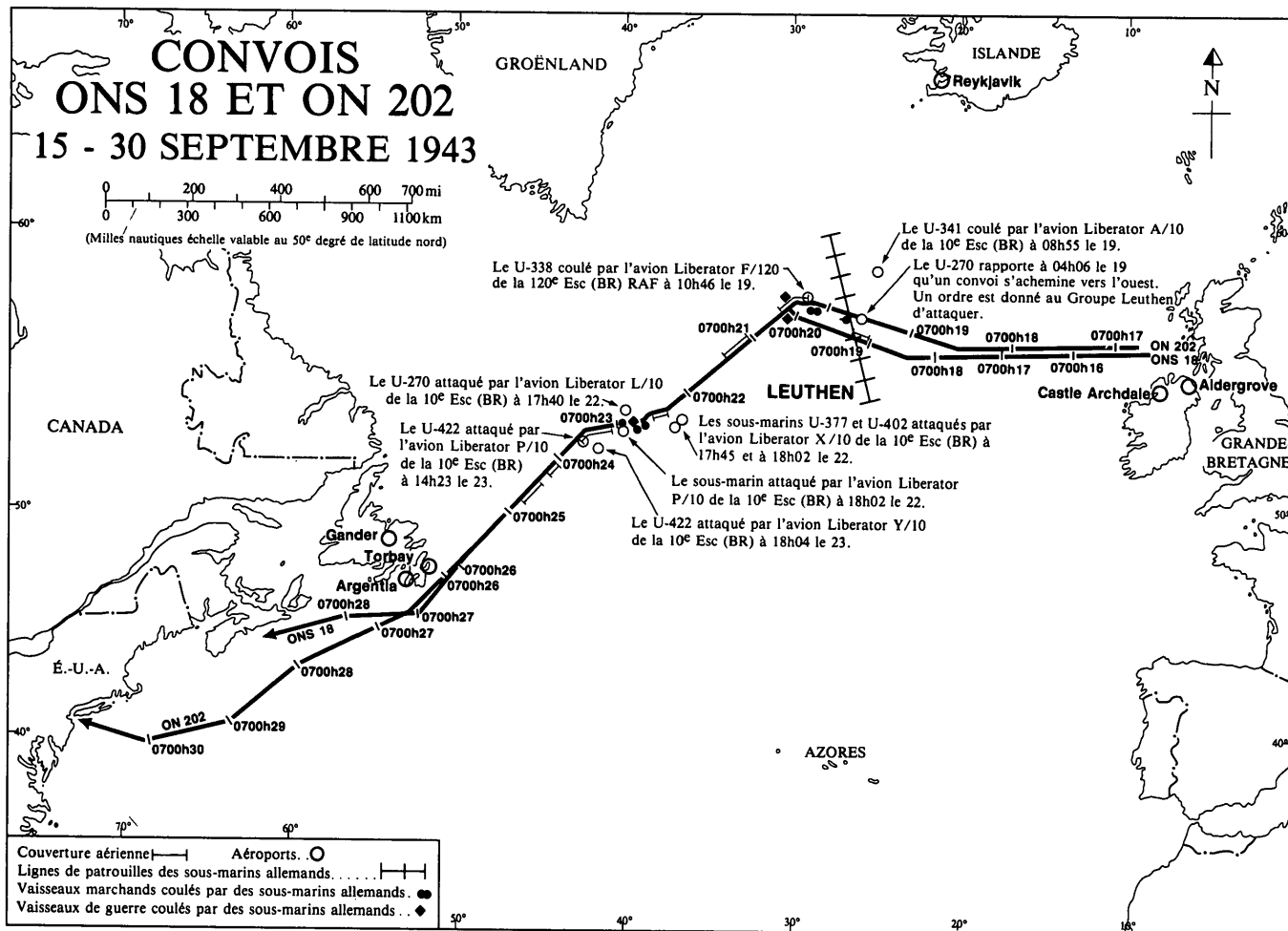
Dönitz, bien sûr, ne déçut pas ces attentes. Armés de la nouvelle torpille à tête chercheuse *Zaunkönig*, ou "*Gnat*" ("moucheron"), comme la surnommaient les Alliés, de canons antiaériens quadruples de 20 mm et d'un équipement amélioré

pour la détection des transmissions radar des Alliés, 29 *U-boats*, dont un sous-marin-citerne (baptisé la "vache laitière"), quittèrent dans les premières semaines de septembre leurs repaires en Norvège, en Allemagne et dans le golfe de Gascogne. Le 19 septembre, 19 d'entre eux avaient formé le groupe *Leuthen* et s'étaient tapis à 27 km de distance les uns des autres, formant à l'ouest des îles britanniques une ligne s'étendant du nord vers le sud; là, ils attendirent deux convois qui se dirigeaient vers l'ouest, l'ONS 18, et, à quelque distance derrière lui, un convoi rapide, l'ON 202. Toutefois, grâce à des messages Énigme interceptés, l'Amirauté ordonna que les deux convois fussent déroutés vers le nord-ouest, prit des mesures pour renforcer leur escorte de surface et s'assura qu'une escorte aérienne était disponible.⁸⁰

Il se trouva que le 19 septembre trois *Liberator* canadiens du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance étaient à Reykjavik, en Islande, après avoir escorté le *HMS Renown*, qui ramenait en Angleterre Winston Churchill et les chefs d'état-major britanniques; ceux-ci revenaient de la conférence "Quadrant" qui avait réuni à Québec les dirigeants alliés. Deux des appareils couvrirent le convoi ONS 18 en rentrant ce jour-là à Gander et l'équipage du *Liberator* A/10, que pilotait le capitaine d'aviation J.F. Fisher, aperçut l'U-341, à 800 km au sud de l'Islande et à 260 km à l'ouest du convoi. Fisher fit son premier passage à trop haute altitude, mais le *U-boat*, décidé à se défendre en surface, ne plongea pas; au second passage, les six grenades anti-sous-marines qui encadrèrent le sous-marin firent sortir la proue de l'eau. Pendant que le kiosque disparaissait, l'avion lâcha quatre autres grenades; celle-ci furent suivies d'un jaillissement de carburant et de bulles, qui marquèrent la fin du submersible. Fisher, qui mit le cap sur Gander après être resté vingt-cinq minutes dans le secteur, perdit la vie dans un accident d'avion, un mois après cette première victoire d'un avion canadien à très grand rayon d'action.⁸¹

Pendant les vingt-quatre heures qui suivirent, les deux convois rétrécirent graduellement l'écart qui les séparait jusqu'à ce que, le 20 septembre, ils ne formassent plus qu'un seul grand convoi. La nuit précédant leur jonction, l'ON 202 avait été attaqué et deux de ses navires avaient coulé. Mais pendant toute la journée du 20, des *Liberator* du 120^e Escadron de la RAF avaient assuré une couverture aérienne, attaquant huit sous-marins et en envoyant un par le fond, l'U-338. Dans la nuit du 20 au 21 septembre, deux bâtiments d'escorte, le NCSM *St Croix* et le *HMS Polyanthus*, furent détruits par des "mouchérons" avant que le brouillard ne vienne mettre un frein aux activités des deux côtés. Entre temps, l'*Empire MacAlpine* – un céréalier muni d'une plate-forme d'envol légère et baptisé "MAC ship" (*merchant aircraft carrier*, ou porte-avions marchand) – fit décoller un Fairey Swordfish pour couvrir le convoi pendant quelques heures. Des *Liberator* furent également envoyés des deux côtés de l'Océan pour escorter le convoi: il était maintenant possible de couvrir à volonté la zone auparavant dénuée de protection aérienne. Lorsque, dans l'après-midi du 22 septembre, le brouillard se dissipa à plus de 1 300 km à l'est de Terre-Neuve, "le ciel était plein de *Liberator*" du 10^e Escadron de l'ARC.⁸²

La visibilité s'étant améliorée, le sous-officier breveté J. Billings, qui pilotait le *Liberator* L/10, aperçut l'U-270; Billings largua sur son objectif quatre



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

©(Cartes et données établies par le cartographe du Service historique)

grenades anti-sous-marines, malgré le tir précis que le submersible dirigea contre l'avion: une balle ennemie détruisit un des moteurs et une autre "ouvrit la chevelure du navigateur, au-dessus de son oeil gauche, pour s'immobiliser finalement, sortie d'un demi-pouce, dans l'un des instruments qui se trouvait devant le commandant de bord". Le Liberator décrivit un cercle autour du sous-marin, ripostant à la mitrailleuse et appelant à l'aide, mais les bâtiments qui escortaient le convoi avaient également fort à faire et le Liberator X/10 répondit: "J'ai moi aussi un *U-boat* sur les bras". Endommagé, atteignant sa limite prudente d'autonomie et incapable d'utiliser sa torpille à tête chercheuse, la seule arme qui lui restait, parce que le submersible ne voulait pas plonger, l'avion mit le cap sur la base. Toutefois, Billings avait manqué de peu sa cible et le sous-marin était gravement endommagé. Incapable de plonger à cause d'une fissure dans la coque intérieure, le submersible dut regagner son port en France.⁸³ Billings fut décoré de la Croix du Service distingué dans l'Aviation, en 1944.

Le Liberator X/10, aux commandes duquel se trouvait le capitaine d'aviation J.R. Martin, qui lui aussi reçut l'année suivante la Croix du Service distingué dans l'Aviation, était effectivement bien occupé lorsque Billings appela à l'aide. Martin, que l'officier supérieur de l'escorte navale avait chargé de faire des recherches à la suite d'un relèvement radiogoniométrique à haute fréquence, repéra l'U-377 sur son écran radar; bravant les tirs qui montaient vers lui, il attaqua le submersible en faisant cracher ses mitrailleuses et en larguant quatre grenades anti-sous-marines. Le Liberator décrivit un cercle autour du sous-marin qui faisait des manoeuvres d'évitement et largua deux torpilles à tête chercheuse après que l'ennemi eut disparu sous la surface. Ni les grenades anti-sous-marines ni les torpilles acoustiques n'endommagèrent le sous-marin, mais l'attaque à la mitrailleuse avait blessé aux deux bras le commandant du U-377 et il saignait abondamment. Le sous-marin dut donc s'éloigner de la bataille et en rejoindre un second pour recevoir des soins médicaux avant de rentrer au port.⁸⁴

Durant la seconde attaque contre l'U-377, Martin aperçut un autre submersible, probablement l'U-402, à 12 km de distance. Ayant épuisé son armement principal, le Liberator ne put échanger que des coups de feu avec le sous-marin avant que celui-ci ne disparaisse dans une nappe de brouillard. Martin alerta le commandant de l'escorte navale et, le reste du temps, continua de patrouiller entre l'endroit où il avait repéré le sous-marin et les navires qu'il protégeait. Peu après son départ, à la fin de l'après-midi, le Swordfish de l'*Empire MacAlpine* attaqua un sous-marin non identifié à l'avant du convoi. Entre temps, le Liberator N/10, qui tentait d'exécuter la procédure de radio ralliement, vit ses efforts entravés par un brouillage radio, émis probablement par les Allemands. L'avion ne put donc rester qu'une heure, lorsque le pilote trouva finalement les navires après la tombée du jour. Pendant cette brève période, l'équipage repéra un sillage dans l'obscurité et se heurta à des tirs antiaériens qui confirmèrent la présence de l'U-275, 100 km à l'avant du convoi. Cependant, le commandant d'escorte refusa d'un ton ferme de larguer des fusées éclairantes pour effectuer une attaque de nuit; le Liberator exécuta donc les ordres qui lui avaient été

donnés, soit de balayer la mer autour du convoi à distance de visibilité afin d'affermir les défenses intérieures contre la meute de sous-marins qui se rapprochait. L'avion avait contraint le submersible à plonger, mais durant la nuit au moins sept *U-boats* qui avaient réussi à ne pas être endommagés se faulfilèrent et envoyèrent par le fond quatre navires marchands et un escorteur, le *HMS Itchen*.⁸⁵

L'arrivée avant l'aube du capitaine d'aviation J.F. Green, aux commandes d'un Liberator, empêcha sans aucun doute le convoi de perdre d'autres navires. Il s'agissait là d'un vol assez important car l'inspecteur général adjoint de l'ARC, le vice-maréchal de l'Air A.E. Godfrey, un "as" de la chasse qui avait vu le feu la dernière fois en 1918 sur le front de l'Ouest, agissait comme "mitrailleur central suppléant". Dans la faible lumière de l'aube naissante, Green aperçut un *U-boat* qu'il attaqua à la mitrailleuse avant que celui-ci ne disparaisse dans la pénombre. Pendant les six heures qui suivirent, l'avion réussit à contraindre les sous-marins ennemis à rester sous l'eau. En rentrant à la base, Green repéra l'U-422, et cela donna à Godfrey l'occasion de devenir l'officier le plus élevé en grade de l'ARC à ouvrir directement le feu contre l'ennemi durant la Deuxième Guerre mondiale. Après un engagement de vingt-sept minutes, le sous-marin plongea. Green largua alors deux torpilles à tête chercheuse mais, comme de nombreux autres avant lui qui s'étaient servis de cette arme capricieuse, sans succès. Près de quatre heures plus tard, le capitaine d'aviation R.R. Ingrams, qui, aux commandes du Liberator Y/10, effectuait des recherches près d'un convoi, attaqua l'U-422, l'obligeant à plonger et infligeant à des membres d'équipage des blessures qui exigèrent que le commandant entre en contact avec un autre sous-marin pour obtenir des soins médicaux. Les torpilles à tête chercheuse qu'Ingram avait lancées manquèrent leur cible, mais Dönitz ordonna aux *U-boats* de se retirer à cause de l'approche du brouillard.⁸⁶

C'est ainsi que prit fin l'une des batailles de convoi les plus importantes de la guerre. Les Liberator de l'ARC s'étaient bien acquittés de leur tâche. Il y avait encore matière à amélioration, surtout dans la façon d'attaquer les sous-marins en surface (il semble que les pilotes avaient tendance à effectuer leur premier passage à trop haute altitude, tendance qu'exagéraient sans aucun doute les canons à tube quadruple de 20 mm dont étaient armés les sous-marins) et d'utiliser la torpille à tête chercheuse. L'absence de projecteurs Leigh dont disposaient maintenant les avions du *Coastal Command* qui opéraient dans le golfe de Gascogne diminuait sérieusement l'efficacité des Liberator à très grand rayon d'action lorsqu'ils volaient de nuit. Néanmoins, les Canadiens avaient su protéger efficacement les convois (il n'y eut aucune perte pendant que des avions étaient présents) et avaient réussi de façon notable à apercevoir, attaquer et couler des *U-boats*. L'officier qui était à la tête du groupe d'escorte navale fut très impressionné:

L'épais brouillard qui a couvert la mer pendant une si grande partie de la traversée a entravé considérablement le travail des avions près du convoi, et je me suis parfois demandé s'il était vraiment utile que les équipages risquent ainsi leur vie à parcourir une telle distance, alors que la visibilité, à leur arrivée, était nulle. Ce doute disparut, je

crois, dès l'instant que le brouillard se leva et que trois Liberator étaient non pas "en route" ni "attendus dans deux heures" mais sur les lieux, offrant une importante protection au convoi. En arrivant à Saint-Jean j'appris que les avions avaient couru de très grands risques en décollant dans un épais brouillard pour nous fournir en tout temps une couverture complète. Je ne puis que dire "Merci" à leurs équipages et leur assurer que nous leurs sommes pleinement reconnaissants du travail qu'ils accomplissent; leur simple présence a un effet inappréciable sur le moral des hommes à bord des navires, des convois et des bâtiments d'escorte.⁸⁷

La proportion de trois sous-marins coulés contre six navires et trois bâtiments d'escorte perdus fut aux yeux des Alliés un résultat satisfaisant. Des évaluations fondées sur des prétentions exagérées convainquirent d'abord Dönitz que les Allemands avaient remporté la bataille, mais les événements qui survinrent les deux mois suivants vinrent détruire cette illusion. Les *U-boats* n'interceptèrent plus aucun convoi jusqu'au 7 octobre, date à laquelle l'U-645 établit le contact avec le convoi SC 143. Le 9 octobre, aux petites heures du matin, le sous-marin coula un navire mais fut contraint de rester sous l'eau et perdit le contact, de sorte que Dönitz dut annuler l'opération. Entre le 15 et le 17 octobre, le groupe *Schlieffen* entra en contact à son tour avec les convois ONS 20 et ON 206, perdant quatre sous-marins sous les attaques des Liberator de la RAF et deux autres sous les coups des navires d'escorte de la *Royal Navy*; un seul navire marchand, qui faisait partie du convoi ON 206, fut détruit. Dönitz retira ses sous-marins de cette bataille désastreuse et forma le groupe *Siegfried* qui, sans même apercevoir les convois qu'il était censé attaquer, perdit trois sous-marins.⁸⁸

C'est un Liberator du 10^e Escadron qui fut l'auteur de la destruction d'un des sous-marins du groupe *Siegfried* le 26 octobre. Ce jour-là, six Liberator effectuaient des patrouilles d'escorte près des convois ON 207 et ONS 21, et deux autres exécutaient des opérations de balayage d'appui. Le capitaine d'aviation R.M. Aldwinkle, au moment même où il amorçait aux commandes du Liberator A/10 sa procédure de ralliement du convoi, aperçut et attaqua l'U-420, le même qu'un autre avion de l'Escadron avait mis à mal le 3 juillet. Au premier passage, cinq des six grenades anti-sous-marins que l'avion largua n'explosèrent pas. Il s'ensuivit un long duel à la mitrailleuse après lequel le sous-marin plongea et Aldwinkle lâcha sa torpille à tête chercheuse. L'explosion de cette dernière força semble-t-il le sous-marin à remonter à hauteur d'immersion périscopique; à ce moment les deux dernières grenades anti-sous-marines provoquèrent une autre explosion qui "jaillit telle une source de pétrole, comme sous l'effet d'une forte pression, et s'éleva jusqu'à une hauteur de cinquante ou soixante pieds" [environ 15 mètres] lorsque le sous-marin fut détruit, probablement parce que la résonance avait fait exploser des torpilles.⁸⁹ Aldwinkle reçut la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

Les groupes *Jahn* et *Koerner*, formés à partir du groupe *Siegfried*, prenaient à ce moment position à environ 650 km au nord-est et à l'est de Terre-Neuve. Le 29 octobre, l'un des sous-marins qui, venant de l'est, ralliaient les deux groupes fut coulé par des bâtiments d'escorte à une trentaine de km à l'avant du convoi ON 208; quelques jours plus tard, Dönitz adopta de nouvelles tactiques pour

contrer la menace que représentaient ces forces aériennes et navales omniprésentes. Il démantela les groupes existants et constitua cinq petits groupes baptisés *Tirpitz* 1 à 5 qu'il posta en arc de cercle à environ 725 km à l'est de l'extrémité sud de Terre-Neuve. Le 8 novembre, ces sous-marins n'avaient aperçu aucun convoi et deux des leurs avaient été détruits à la suite de l'attaque d'un groupe de soutien qu'accompagnait un porte-avion d'escorte; Dönitz envoya donc ses sous-marins par groupes de trois dans un secteur de patrouille en forme de losange, au sud-est du Groenland. Un Canso du 116^e Escadron qui accompagnait le convoi ON 209 aperçut l'un de ces sous-marins, l'U-714, mais ne put l'attaquer à cause de tirs antiaériens; une enquête réalisée par le 1^{er} Groupe conclut qu'il y avait eu au sein de l'unité un grave manque de direction, et le commandant d'escadron fut relevé de ses fonctions.

Deux jours plus tard, découragé, Dönitz redéploya encore ses sous-marins; l'ennemi, dit-il, "connaît tous nos secrets et nous ne connaissons aucun des siens".⁹⁰ Le 12 novembre, il ordonna à ses sous-marins de changer de secteur, cette fois à environ 560 km d'où ils se trouvaient, en direction sud-est, mais sans plus de résultats.⁹¹ Des manoeuvres tout aussi vaines se poursuivirent ainsi jusqu'à la fin de l'année, marquant le fait que les Alliés avaient définitivement pris le dessus dans la Bataille de l'Atlantique et assurant la victoire de ces derniers dans la guerre anti-sous-marins.

La protection de la route maritime vitale, 1943-1944

La victoire sur les meutes de sous-marins allemands en 1943 entraîna les aviateurs canadiens dans une nouvelle ère de guerre anti-sous-marins. Pendant les dix-huit derniers mois de la guerre, des *U-boats* opérant seuls retournèrent dans les eaux de l'Amérique du Nord pour y exécuter des opérations côtières sensiblement différentes de celles de 1942. Les sous-mariniers étaient maintenant prudents, parfois à l'extrême, décidés à détruire rapidement des navires et à fuir ensuite précipitamment. Ne poursuivant plus d'une manière agressive des navires en surface, ils recoururent à des tactiques d'"embuscade": restant longtemps tapis sous l'eau, attendant qu'une proie se présente. Les *U-boats* étaient également munis de récepteurs de recherche qui pouvaient maintenant détecter les transmissions radar sur toutes les longueurs d'onde des Alliés, et ce, juste assez tôt pour se réfugier sous l'eau avant qu'un avion ne soit à portée de vue. L'équipement amélioré dont disposait la Région aérienne de l'Est – le Lockheed Ventura et le Consolidated Liberator, ses premiers projecteurs Leigh, ainsi que la radiobouée et la torpille acoustique – ne constituait en aucun sens un moyen de contrer de façon décisive cette nouvelle menace. Les équipages aériens durent donc passer encore plus d'heures qu'auparavant à effectuer des patrouilles fastidieuses et épuisantes au-dessus de vastes étendues de mer, à la recherche d'un ennemi de plus en plus insaisissable. En outre, comme les Allemands instaurèrent leurs méthodes d'"embuscade" dans le nord-ouest de l'Atlantique, les Canadiens durent pour la première fois trouver des solutions à un problème tactique sans pouvoir compter sur la vaste expérience des Britanniques. La manière dont ils relevèrent le défi constitue une mesure intéressante des moyens dont put disposer l'ARC dans les derniers mois de la Deuxième Guerre mondiale.

Même si Dönitz avait subi une défaite écrasante, la flotte de *U-boats* était encore redoutable et représentait toujours une menace pour la route vitale de l'Atlantique Nord. En décembre 1943, Dönitz disposait de 163 sous-marins opérationnels, comparativement au nombre maximal de 239 auquel ceux-ci s'élèveraient en mai, et la construction de nouveaux submersibles compensait les pertes subies. Localiser au-dessus de vastes étendues de mer des sous-marins naviguant seuls exigeait tout autant d'avions et de navires que s'il s'agissait de meutes entières de sous-marins concentrées à proximité de convois. Il était

toutefois possible, grâce à des renseignements appropriés, de délimiter les secteurs de recherche de manière à pouvoir y envoyer le maximum de navires et d'avions disponibles. En fait, la nouvelle situation donna la possibilité de poursuivre longuement des *U-boats*, chose que souhaitaient depuis longtemps les commandements des forces anti-sous-marins des deux côtés de l'Atlantique mais que les ressources disponibles n'avaient pas permis de faire. Le temps que devaient durer les poursuites, et le point jusqu'auquel elles pouvaient empiéter sur les opérations d'escorte de convoi ordinaires – et, par conséquent, le nombre et le déploiement des navires et des avions – donnaient encore matière à discussion.¹

La Section de recherche opérationnelle (SRO) de la Région aérienne de l'Est avait commencé en février 1943 à se pencher sur la question de poursuivre les sous-marins jusqu'à épuisement. Les Canadiens avaient l'habitude d'abandonner les recherches après avoir perdu le contact avec l'ennemi, mais il était arrivé que des appareils du *Coastal Command* aient persisté dans leurs efforts pendant six heures environ; dans 25 p.c. des cas à peu près, ils avaient aperçu leur objectif une seconde fois. Constatant que la plupart des attaques exécutées par les avions de la Région aérienne de l'Est s'étaient déroulées à moins de 300 km de leur base, les deux tiers d'entre elles dans des conditions atmosphériques favorables, le SRO soutint qu'il aurait été possible dans la plupart des cas précédents de mener des recherches prolongées. Des études britanniques avaient conclu qu'il y avait de fortes chances qu'un *U-boat* tentant de s'enfuir rapidement fasse surface et constitue une bonne cible, et qu'en plongée les sous-marins avaient une limite d'autonomie absolue de 48 heures.²

Au milieu de l'année 1943, on pouvait s'attendre à ce qu'un *U-boat* naviguant en plongée maintienne une vitesse de deux noeuds environ, ce qui signifiait qu'après deux jours il ne pouvait se trouver à plus de 160 km de sa dernière position connue. Des groupes de quatre avions à la fois pouvaient, avec l'aide du radar, couvrir constamment un tel secteur pendant toute la période. Si les conditions atmosphériques étaient bonnes, un escadron de 20 avions pouvait exécuter trois opérations de recherche de 48 heures par semaine, sans devoir déployer pour cela des efforts extraordinaires. Une telle mesure empêcherait le sous-marin poursuivi de faire surface pour s'enfuir rapidement et garantirait que les forces navales puissent balayer à fond, à l'aide de l'asdic et du radar, le secteur où le sous-marin se trouvait probablement.³

Les poursuites jusqu'à épuisement – opérations auxquelles les Canadiens donnèrent rapidement le nom de code "Salmon" (Saumon) – ne pouvaient être entreprises qu'une fois que l'on avait bel et bien aperçu un sous-marin. Le contact initial dépendait de renseignements appropriés et, dans le nord-ouest de l'Atlantique, ces derniers figuraient dans les messages Otter que le CRO du QG du Service naval commença à diffuser tous les jours aux services de l'Aviation à Ottawa et sur la côte est en juillet 1943. Le lecteur se souviendra que ces messages renfermaient les prévisions de la salle de pistage des sous-marins au sujet des secteurs où il y avait le plus de chances que des *U-boats* se trouvent le lendemain; si le Centre obtenait de plus amples informations, il modifiait le message sur-le-champ. Les endroits prévus étaient classés en trois catégories,

soit "A", "B" et "C", par ordre décroissant de certitude. Les prévisions de catégorie "A" s'appuyaient sur des renseignements récents: un sous-marin aperçu, une attaque contre un navire, des relèvements radiogoniométriques précis, ou des messages allemands déchiffrés à *Bletchley Park*, en Angleterre, qui révélaient la position exacte du sous-marin. Les balayages aériens exécutés au-dessus des secteurs "A" ne le cédaient en priorité qu'aux opérations relatives à la défense de navires courant un danger dans les environs immédiats. Les prévisions classées "B" (la très grande majorité des cas) reposaient sur des contacts ou des relèvements radiogoniométriques datant de quelques jours, et souvent sur des messages allemands déchiffrés qui indiquaient la route ou la destination d'un sous-marin. Ces prévisions autorisaient aussi à exécuter des recherches aériennes, à condition que les navires menacés fussent protégés. C'est là où résidait la différence essentielle entre les anciennes et les nouvelles méthodes offensives, car, auparavant, ce n'était habituellement qu'en s'appuyant sur des renseignements de catégorie "A" que les avions de la Région aérienne de l'Est entreprenaient des opérations de balayage spéciales. Les estimations de catégorie "C" découlaient d'informations si vagues ou datant de si longtemps qu'il ne valait habituellement pas la peine de faire des recherches aériennes.⁴

La rapidité avec laquelle les spécialistes de *Bletchley Park* déchiffraient à la fin de 1943 les messages radio des Allemands permit au quartier général du Service naval de faire des estimations souvent aussi bonnes, voire meilleures, que celles que le *BdU* établissait lui-même sur les positions des *U-boats*. Toutefois, même les prévisions basées sur des renseignements récents devaient prévoir une importante marge d'incertitude: avant que ces renseignements ne soient traités et qu'un avion ne parvienne à la position indiquée, ce qui demandait plusieurs heures, le sous-marin pouvait se sauver dans une direction quelconque, à une vitesse inconnue. À Ottawa, les "pisteurs" de sous-marins faisait donc appel à leur expérience pour réduire le secteur où le sous-marin pouvait se trouver à une zone de dimensions plus restreintes où il y avait le plus de chances de le découvrir et que pouvaient balayer un ou deux avions équipés de radars de bord.

Malgré tout, rechercher des sous-marins naviguant seuls était encore dans une grande mesure un jeu de hasard. Les secteurs Otter avaient habituellement une superficie d'au moins 37 500 km carrés, souvent beaucoup plus, et un avion seul ne pouvait les balayer qu'une fois au cours d'une patrouille. Si l'équipage relâchait de sa vigilance, ce qui était inévitable lors des vols longs et épuisants, si le radar de bord fonctionnait mal ou si le sous-marin plongeait, les recherches ne donnaient aucun résultat. Des contacts radar ou visuels faux mais convaincants au milieu du brouillard, de blocs de glace et d'épaves flottantes au large de la côte du Canada pouvaient mettre une équipe de recherche aérienne sur la mauvaise piste, et ce, pendant des jours. Par ailleurs, si sûrs que fussent les renseignements, les estimations pouvaient être erronées. Suivant les conditions atmosphériques, l'état de l'équipement du sous-marin et l'audace de son commandant, le sous-marin pouvait avoir plusieurs jours d'avance ou de retard sur la vitesse prévue de progression, ou même se trouver à grande distance de la route prescrite par le *BdU*.⁵

Les recherches aériennes lors desquelles les équipages n'apercevaient pas l'ennemi n'étaient pas nécessairement faites en pure perte. Comme l'avaient montré en 1941-1942 les opérations de balayage offensif du *Coastal Command*, qui s'appuyaient sur des renseignements bien moins complets, la présence constante d'avions sapait l'esprit offensif de tous les commandants de *U-boat*, sauf les plus exceptionnels, et immobilisaient presque les sous-marins en les contraignant à naviguer sous l'eau.

Les messages Otter permirent à la Région aérienne de l'Est de prendre l'initiative quand, à la fin de 1943, un certain nombre de *U-boats* solitaires pénétrèrent de nouveau dans les eaux canadiennes; toutefois, déterminer la quantité d'efforts à consacrer aux nouvelles tactiques offensives se révéla une tâche délicate. La tendance qu'avaient le *Coastal Command* et l'Amirauté britannique à surévaluer les opérations offensives dans le golfe de Gascogne avait, jusqu'en septembre 1943, privé les convois d'une couverture aérienne convenable dans la zone dite non protégée. Cela ne fut jamais le cas dans le nord-ouest de l'Atlantique. Les opérations offensives qui furent entreprises au cours des dix-neuf derniers mois de la guerre entravèrent rarement les opérations liées à la défense des convois. Si la Région aérienne allait pêcher, ce serait par excès de prudence.

La collaboration de la Marine, qui était indispensable pour poursuivre les sous-marins jusqu'à épuisement et qui devint de plus en plus importante pour balayer les secteurs Otter une fois que les *U-boats* commencèrent à naviguer en plongée de jour quand ils entraient dans les secteurs de patrouille ordinaires d'avions basés à terre, était un problème fondamental dans le nord-ouest de l'Atlantique. Couvrir complètement une vaste étendue de mer au moyen de forces aériennes et navales combinées exigeait davantage de collaboration entre les Services que la tâche relativement simple d'escorter des convois. Malheureusement, comme la MRC avait envoyé après le milieu de l'année 1943 le plus grand nombre possible de ses navires pour servir sous le commandement des Britanniques dans l'Atlantique Est, il fallut attendre l'été 1944 avant de pouvoir disposer d'un groupe naval permanent et bien entraîné pour mener des opérations offensives. Bien trop souvent, la MRC ne fournirait que des groupes spéciaux composés d'éléments qui n'avaient jamais travaillé en équipe, encore moins acquis de l'expérience pour ce qui était de coordonner leurs efforts avec ceux d'équipages aériens.

Indépendamment de la question de la pénurie de navires, ni l'état-major de l'Air ni celui de la Marine n'adoptèrent avec enthousiasme les nouvelles méthodes offensives. Cette hésitation était le reflet de la même attitude conservatrice qui amena les commandants supérieurs canadiens à donner aux opérations d'escorte une plus grande priorité que leurs homologues britanniques. Fait important, les quartiers généraux de l'Aviation et de la Marine à Ottawa prirent l'initiative lorsque les forces canadiennes firent pour la première fois l'essai des tactiques; malgré de nombreux mois de discussions, peu d'efforts avaient été faits sur la côte afin d'adapter les instructions britanniques pour pouvoir les appliquer dans le nord-ouest de l'Atlantique.⁶ Lorsque, le 29 octobre 1943, la présence de l'U-537 sur le théâtre d'opérations devint évidente, Ottawa profita de l'occasion pour mettre les instructions à l'épreuve.

Le CRO était au courant de la destination ou de la mission précise de l'U-537. Ce gros sous-marin de type IXA s'était déjà rendu le 22 octobre dans la baie Martin, au Labrador, où son équipage avait érigé une station météorologique qui fonctionna pendant plusieurs mois et ne fut découverte que trente-sept ans plus tard.⁷ Le quartier général allemand révéla par la suite la position du *U-boat* lorsqu'il lui donna l'ordre de patrouiller à moins de 240 km de Saint-Jean pour observer le trafic de convois; ces renseignements suffirent pour que le QG de la Marine émette des messages Otter de catégorie "A".⁸ Le CRO rappela au QG de la Région aérienne de l'Est qu'il lui fallait accorder "la priorité absolue" aux opérations de balayage dans les secteurs "A",⁹ tandis que les états-majors de l'Air et de la Marine exhortèrent les commandants de la côte est à entreprendre leur première poursuite jusqu'à épuisement.

1) Mot code "Saumon" donné à cette opération. Décision d'exécuter cette dernière laissée à la discrétion du commandant en chef, région canadienne nord-ouest Atlantique, et vous-même, mais opération considérée comme ayant grandes chances de succès dans conditions favorables actuelles. Conditions peuvent rester convenables pendant plusieurs jours, mais opération devrait commencer sans faute dès objectif aperçu dans secteur ou à proximité . . .

2) Le principe général est le suivant: si sous-marin pas attaqué et détruit première occasion, avions doivent patrouiller continuellement secteur englobant toutes les positions possibles de l'objectif. Évidemment, ce secteur augmente progressivement jusqu'à ce que l'on aperçoive de nouveau l'objectif et que le processus recommence. Sommes conscients que contact visuel ou attaque par avion impossibles de nuit, mais ASV (radar) déterminera position et bâtiments de surface collaboreront. Le moment où l'on aura aperçu la première fois le sous-marin sera l'heure zéro et la position sera le point de référence "A". Le secteur de recherche sera de forme circulaire et son rayon en milles marins équivaudra au double du nombre d'heures écoulées depuis l'heure zéro. Pendant huit premières heures, couvrir secteur trois fois l'heure. Huit heures suivantes, deux fois l'heure. Troisième période suivante de huit heures, trois fois en deux heures. Par la suite, une fois l'heure. Prendre dispositions pour communications entre avions et bâtiments de surface par radiotéléphone et écouter aussi messages diffusés sur longueur d'onde convoi. Silence radiotéléphone inutile après avoir aperçu objectif la première fois. Sommes d'avis que cette couverture nécessitera un avion pour les huit premières heures; deux avions pour les quatre heures suivantes; trois avions pour les trois heures suivantes et ainsi de suite.

Lorsqu'on aura aperçu une deuxième fois le sous-marin . . . l'opération sera ramenée à l'heure zéro. La nouvelle position relevée sera le point de référence "B" . . . Recherche utile jusqu'à 36 heures entre fois où sous-marin aperçu, si assez d'avions disponibles. Si, une fois terminée, opération "Saumon" semble fructueuse, devons envisager de la répéter sous même nom de code chaque fois que conditions favorables analogues se présenteront à l'avenir.¹⁰

Le commandant en chef de la zone dite canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, le contre-amiral L.W. Murray, pouvait difficilement ne pas tenir compte de pressions aussi insistantes; il donna donc les ordres nécessaires,

auxquels se conforma le commandant en chef de la Région aérienne de l'Est, le vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson. Le 31 octobre, soit le troisième jour des recherches, un Lockheed Hudson du 11^e Escadron, piloté par le lieutenant d'aviation F.L. Burstou (que son frère accompagnait comme navigateur), aperçut après le lever du soleil l'U-537, qu'il attaqua mais sans succès. Ce fut la seule fois qu'un avion de la Région aérienne de l'Est se servit de roquettes au combat. Ces projectiles, qui étaient munis d'un cône semi-perforant fait d'acier massif, avaient été livrés le mois précédent au 11^e et au 119^e Escadrons. Les Hudson, qui transportaient huit de ces roquettes, étaient censés viser à 6 mètres du sous-marin pour percer sa coque sous la ligne de flottaison, et dans ce cas-ci le pilote tira probablement trop court. Le 1^{er} Groupe envoya ou dérouta trois avions pour exécuter une opération "Saumon", mais le Hudson, dont l'équipage n'était pas au courant de l'importance d'une couverture continue pour obliger le sous-marin à rester sous l'eau et l'immobiliser jusqu'à l'arrivée de bâtiments de surface, quitta le secteur après son attaque infructueuse. L'opération se trouvait donc déjà sérieusement compromise, même avant que les conditions atmosphériques qui se dégradaient n'empêchent d'envoyer d'autres avions après l'arrivée sur les lieux de navires de guerre, tard dans la journée. Néanmoins, l'effort n'était pas resté sans suite. Ne sachant comment on avait pu faire pour le repérer et le prendre tout à fait par surprise, le commandant du U-537 en conclut que "les choses commencent à se gâter sur cette partie de la côte" et se retira vers le sud.¹¹

Il n'y eut aucune autre indication de la position du sous-marin jusqu'au crépuscule du 10 novembre, quand un Canso "A" du 5e Escadron, qui escortait le convoi HX 265 à 300 km environ au sud du Cap Race, l'aperçut et, bravant un tir antiaérien nourri, l'attaqua à la grenade anti-sous-marins, mais, là encore, sans succès. L'amiral Murray ordonna rapidement une autre opération "Saumon", mais une fois de plus, tout alla de travers. Le Canso brouilla complètement les navires de guerre qui accompagnaient le convoi H.X. 265 en ne donnant pas la bonne position où l'attaque avait eu lieu, et partit ensuite avant l'arrivée d'avions de relève. L'U-537 put ainsi s'esquiver en naviguant rapidement en surface pendant cinq heures et demie.¹²

Malgré tout, un autre Canso "A" qui prenait part à l'opération de recherche, tomba le matin suivant, sur l'U-537 qui se déplaçait en surface, à 130 km au sud. En dépit de tirs précis qui ouvrirent un grand trou dans le bord d'attaque d'une aile de son appareil, le sous-lieutenant d'aviation R. Duncan largua quatre grenades suffisamment près du sous-marin pour l'endommager légèrement. Il resta ensuite dans le secteur pour guider vers lui un Canso de relève; celui-ci en fit de même avec les bâtiments de guerre qui effectuaient des recherches à proximité du lieu où s'était déroulée l'attaque le soir précédent. Toutefois, avant que n'arrivent les premiers bâtiments d'escorte de surface, soit quatre heures et demie après l'attaque, l'avion ne balaya pas de façon appropriée le secteur de plus en plus étendu où était susceptible de se trouver le sous-marin qui naviguait en plongée. Par bonheur, le navire principal était un destroyer britannique, le *HMS Montgomery*, à bord duquel se trouvaient un capitaine d'expérience et un pilote de la Région aérienne de l'Est affecté à des tâches ordinaires de liaison

avec la Marine; ce dernier fut en mesure de conseiller le capitaine sur la manière de communiquer avec l'avion. Les navires entreprirent leurs recherches dans un rayon de 25 km autour de la position où l'attaque s'était déroulée, et les deux Canso "A" que le 5^e Escadron avait dépêchés sur place balayèrent le secteur dans un rayon d'environ 9 km. Même si les avions auraient dû couvrir un rayon de 32 km, l'opération correspondit à peu près à une poursuite jusqu'à épuisement. Moins de deux heures plus tard, toutefois, il tomba un épais brouillard qui força les Canso à rentrer à la base. Un avion de relève put seulement faire des recherches au-dessus de secteurs précis avant de devoir lui aussi rebrousser chemin. Les navires poursuivirent les recherches pendant trois jours dans la "purée de pois" qui les enveloppait. Deux Canso "A" du 5^e Escadron tentèrent, au prix d'efforts considérables, d'appuyer les navires le 13 novembre, pendant que trois Liberator du 10^e Escadron balayèrent tout le secteur Otter; toutefois, le mauvais temps contrecarra tous les efforts supplémentaires.¹³

L'U-537 continua de patrouiller tranquillement à l'est de Terre-Neuve, se tenant hors de vue jusqu'au 19 novembre, date à laquelle il émit un message que des stations côtières interceptèrent. Interprétant à tort ce message comme une indication que le sous-marin rentrait à la base, le CRO traça sa route jusqu'au milieu de l'Atlantique; des Liberator du 10^e Escadron balayèrent à quatre reprises ce secteur les 20 et 21 novembre, soit une semaine avant que le sous-marin ne parte réellement.¹⁴

Quoique les balayages aériens des secteurs Otter "A" se fussent soldés par deux attaques qui jugulèrent d'une manière effective l'U-537, ce qui était un résultat réjouissant, les mesures qui avaient été prises pour piéger le sous-marin dans le cadre des opérations "Saumon" du 31 octobre et du 10 novembre avaient mal tourné. L'absence d'ordres de la part des Canadiens pour ce qui était des poursuites jusqu'à épuisement en fut en grande partie la raison, car dans certains cas les instructions britanniques n'étaient pas claires, et, dans d'autres, ne s'appliquaient pas aux méthodes employées dans le nord-ouest de l'Atlantique. Les seules instructions précises avaient été données par les états-majors de l'Aviation et de la Marine à Ottawa, le 29 octobre; ces instructions ne parvinrent jamais aux navires qui effectuèrent les recherches du 31 octobre, et il est évident que les équipages aériens qui prirent part aux opérations avaient reçu des instructions inadéquates, si instructions il y avait. De façon plus générale, ainsi que le fit remarquer l'amiral Murray, les communications air-mer étaient bien pires que ce qu'elles auraient dû être compte tenu du temps considérable depuis lequel les QG de la Région aérienne de l'Est et de la MRC travaillaient ensemble. Sans le brouillard, l'opération "Saumon" du 11 novembre aurait peut-être donné de meilleurs résultats, mais, à cette occasion, la collaboration fructueuse entre les navires et les avions avait reposé sur la présence d'un navire à l'équipage exceptionnellement compétent et transportant un aviateur à son bord.¹⁵ Les circonstances n'allaient pas toujours être aussi favorables.

Le sous-marin suivant qui pénétra dans la zone canadienne, l'U-543, s'attarda dans les environs du Cap Flemish entre la fin du mois de décembre 1943 et le début du mois de janvier 1944 pour faire des bulletins météorologiques et attaquer des navires. Des messages allemands déchiffrés et des relèvements

radiogoniométriques permirent au Centre de renseignement opérationnel de suivre le sous-marin et de diffuser des messages Otter “A”.¹⁶ Entreprendre des recherches déterminées pour trouver un sous-marin à quelque 650 km au large était une entreprise ambitieuse, mais les quartiers généraux à Ottawa et à Halifax décidèrent qu’il valait la peine d’essayer de convaincre Dönitz que les eaux canadiennes n’étaient pas si facilement perméables que cela à ses submersibles. Entre le 23 décembre et le 6 janvier, le 1^{er} Groupe envoya des Liberator à vingt et une reprises et des Canso “A” à sept reprises dans le secteur, missions qui comprirent des opérations de balayage destinées à appuyer des convois traversant le secteur; le sous-marin demeura néanmoins invisible.¹⁷ Toutefois, les estimations du CRO étaient exactes, car l’U-543 établit le contact avec le groupe naval qui se joignit aux recherches, fit deux attaques infructueuses contre les navires et fut détecté au radar par l’une des frégates, dans la nuit du 2 au 3 janvier, alors que les conditions atmosphériques clouaient au sol les avions du 1^{er} Groupe.¹⁸

C’est l’inexpérience des navires de guerre – la plupart étaient en service depuis peu seulement et n’étaient pas encore rodés – qui fut en grande partie responsable de l’échec de l’opération, mais l’Aviation n’avait pas non plus donné sa mesure. Dans une analyse critique cinglante de l’opération, le capitaine J.M. de Marbois, le chef du CRO, indiqua que le 1^{er} Groupe avait passé presque deux fois plus d’heures de vol à protéger des convois, dont la plupart n’étaient pas menacés, qu’à poursuivre l’U-543. Seules trois opérations de balayage nocturnes avaient été accomplies, malgré que le CRO ait averti que le sous-marin ferait probablement surface de jour et qu’il fallait donc le poursuivre vingt-quatre heures sur vingt-quatre. En moyenne, en fait, le 1^{er} Groupe ne couvrit quotidiennement que 76 p.c. environ du secteur Otter, et dans la plupart des cas pas plus d’une fois. De Marbois calcula qu’en utilisant complètement les ressources on aurait pu, trois fois le jour et une fois la nuit, balayer complètement le secteur Otter.¹⁹

L’examen général qu’avait fait la Section de recherche opérationnelle de la Région aérienne de l’Est sur les opérations exécutées par cette dernière avait amené le QG de l’Aviation à tirer à peu près la même conclusion.²⁰ Le 3 février, le commodore de l’Air K.M. Guthrie, le représentant intérimaire de l’état-major de l’Air, fit part au vice-maréchal de l’Air G.O. Johnson de la préoccupation de son état-major à l’égard du fait que les escortes de convoi ordinaires empêchaient d’utiliser de façon originale les forces aériennes. Selon Guthrie, le but visé était de garantir que les convois arrivent à temps et sans encombre, et ce but passait avant tous les autres. Toutefois, lorsqu’on savait que les convois ne couraient aucun danger et que l’on pouvait déterminer la position des sous-marins, les escortes devenaient un mode de guerre purement défensif. “S’il nous était possible de protéger à 100 p.c. les convois de sorte qu’aucun navire ne soit jamais coulé . . . cela, il est vrai, rendrait les sous-marins ennemis inutiles et il n’y aurait nul besoin de les détruire. En fait, toutefois, nous ne pouvons jamais protéger à 100 p.c. les convois et il nous faut donc attaquer les sous-marins et non tenter simplement de les éviter”. Cet argument logique fut suivi d’un autre: “Il s’ensuit que nous devons tenter d’améliorer les méthodes que nous

employons pour chercher et attaquer les sous-marins et que dans tous les cas où ces méthodes ont une chance quelconque de réussir, nous devrions utiliser à cette fin tous les avions (en tenant compte des besoins liés à l'entraînement, etc.) qui ne sont pas indispensables aux opérations de convoiement. Il y aurait lieu de se demander sérieusement si parfois on n'affecte pas inutilement des escortes aériennes à des convois qui ne sont pas menacés". Exposant ainsi ses arguments, mais sans vouloir "dicter une ligne de conduite opérationnelle, responsabilité qui vous incombe en tant que commandant des opérations. . .", Ottawa laissa au vice-maréchal de l'Air le soin de décider s'il fallait recourir ou non à des tactiques plus offensives.²¹

L'arrivée de la missive de Guthrie, juste au moment où l'on mettait en branle une autre opération offensive, incita peut-être la Région aérienne de l'Est à faire plus d'efforts. L'amiral Dönitz avait donné l'ordre au sous-marin U-845, que suivait l'U-539, de chasser près de la côte sud-est de Terre-Neuve dans l'espoir que les deux sous-marins prennent les Canadiens par surprise. En fait, grâce à des messages que ses spécialistes avaient déchiffrés, *Bletchley Park* sut au moins les grandes lignes du plan immédiatement. Le 23 janvier, deux *Liberator* du 10^e Escadron volèrent jusqu'au milieu de l'Océan, au 38^e degré de longitude ouest, pour attraper l'U-845 à son entrée dans la zone canadienne, et à partir du 29 janvier l'Escadron fit faire jusqu'à cinq vols par jour pour balayer le secteur Otter "B".²²

La première semaine de février, la piste devint moins fraîche et les conditions atmosphériques clouèrent les appareils au sol pendant plusieurs jours; cependant, le 6, un relèvement radiogoniométrique qui situait l'U-845 près du Cap Flemish incita l'amiral Murray à lancer une importante opération de recherche navale. Quand, trois jours plus tard, le 1^{er} Groupe fut en mesure de prendre l'air de nouveau, le groupe de poursuite avait suivi la route présumée du sous-marin jusqu'aux environs du Cap Race. Toutefois, route présumée et route véritable étaient deux choses différentes, et le CRO avait averti Halifax que l'U-845 pouvait frapper n'importe où près des côtes de la Péninsule d'Avalon. C'est bien ce qui arriva. Le sous-marin se trouvait à quelque 130 km au nord de la route présumée et, le matin du 9 février, rôdait à une quinzaine de km environ au large de Saint-Jean. En restant sous l'eau, il avait échappé aux avions, tandis que la densité des eaux côtières diminuait les chances que les bâtiments de surface repèrent le sous-marin à l'asdic. L'U-845 fut ainsi en mesure de torpiller un vapeur britannique, le *Kelmscott*. Le navire endommagé put rentrer au port, mais son agresseur s'échappa sain et sauf en dépit des recherches aériennes et navales qui furent rapidement lancées; celles-ci comprirent une couverture aérienne constante qu'assura, de jour comme de nuit, le 1^{er} Groupe jusqu'à ce que le temps se gâte le 12.²³ La même chose allait se produire de nombreuses fois encore dans les zones littorales britannique, américaine et canadienne. Quoique de puissantes forces anti-sous-marines eussent chassé les meutes de sous-marins des routes océaniques, les navires et les avions ne réussirent pas plus qu'aux premières années de la guerre à détecter les sous-marins qui naviguaient en plongée dans les eaux côtières.

Au cours de l'opération de poursuite dont l'U-845 avait été l'objet entre le 9 et le 12 février, le 1^{er} Groupe avait aussi recherché l'U-539 lorsque celui-ci était

entré dans le secteur au sud du Cap Flemish; toutefois, le temps que le ciel se dégage le 14, la position des deux sous-marins devint incertaine et obligea d'établir quatre secteurs Otter. Le 14 février, au crépuscule, le Liberator "Q" du 10^e Escadron, aux commandes duquel se trouvait le lieutenant d'aviation A.P.V. Cheater, était en train de balayer l'un de ces secteurs quand l'attention de l'opérateur radio fut éveillée par ce qui semblait être du brouillage émanant d'un transmetteur situé à peu de distance. Dans la lumière faiblissante, l'équipage repéra l'U-845; le sous-marin ouvrit un feu nourri auquel l'appareil riposta en faisant cracher ses mitrailleuses. Ce fut la première fois que l'on utilisa au combat le nouveau viseur de bombardement à faible altitude qui avait été récemment installé dans les avions du 10^e Escadron; l'homme qui était chargé d'utiliser ce dispositif affirma par la suite que la fumée produite par la mitrailleuse avant l'avait aveuglé et qu'à cause de cela ses six grenades anti-sous-marins étaient tombées à côté de la cible. Au second passage, les deux dernières grenades tombèrent assez près pour soulever le sous-marin. Cheater fit un troisième passage pour décharger encore ses mitrailleuses dans le kiosque du sous-marin, et, quand l'U-845 plongea, il largua une torpille à tête chercheuse, mais sans résultat apparent. Les grenades anti-sous-marins avaient infligé tout au plus des dommages superficiels, mais les mitrailleuses avaient tué un membre de l'équipage et blessé légèrement deux autres.²⁴

A cause de la distance, il se révéla impossible d'organiser une poursuite jusqu'à épuisement. L'avion de relève ne put arriver sur les lieux que six heures après que le Liberator Q/10, ayant atteint sa limite prudente d'autonomie, dut rentrer à la base; des navires balayant le secteur situé au sud de Terre-Neuve se mirent immédiatement en route pour le Cap Flemish, mais l'amiral Murray leur donna l'ordre de rebrousser chemin car ils étaient à une bonne journée de route de l'endroit où s'était trouvé le sous-marin.²⁵

Dans une analyse de l'attaque menée par le Liberator, le QG de l'Aviation critiqua le fait que l'équipage n'avait pas repéré d'abord le sous-marin au radar, une faiblesse qui semblait indiquer que le radariste n'était pas efficace, et le fait que l'appareil n'avait pas largué de radiobouées dès que l'U-845 avait plongé. Bien que le colonel d'aviation C.L. Annis, qui commandait maintenant la base de Gander, admît que l'équipage n'avait pas reçu d'instructions appropriées au sujet des radiobouées, il loua avec raison l'équipage pour "sa détermination et son sang-froid" devant un feu nourri. Cheater et son navigateur-viseur, le lieutenant d'aviation P.C.E. Lafond, reçurent pour cette action la Croix du Service distingué dans l'Aviation.²⁶

L'U-845 et l'U-539 continuèrent de faire l'objet de recherches aériennes jusqu'à la fin de février, dans des conditions atmosphériques qui allèrent en se détériorant. À cause d'un manque de renseignements supplémentaires, les secteurs Otter devinrent de plus en plus imprécis. Les escadrons basés en Nouvelle-Écosse prirent part à la dernière partie de l'opération, parant à l'éventualité que l'un des sous-marins se dirige vers Halifax. L'U-539, comme l'U-845, chassa près de Saint-Jean, mais partit bredouille, tandis que l'U-845 ne fit plus d'attaques fructueuses et fut coulé par des navires de guerre canadiens en tentant de s'en prendre à un convoi dans l'Atlantique Est.²⁷

Les opérations de la fin janvier et de février 1944 avaient marqué le début

d'une impasse dans le nord-ouest de l'Atlantique, situation qui, malgré l'introduction d'équipement et de tactiques plus spécialisés dans les deux camps, allait durer jusqu'aux derniers jours de la guerre. Pour la première fois, les aviateurs de la Région aérienne de l'Est appliquèrent sans réserve les nouvelles méthodes offensives, et ce, au détriment des mesures consacrées à la protection des convois non menacés, comme en témoigne le tableau suivant qui montre les patrouilles anti-sous-marins cruciales qu'accomplirent des avions basés à Terre-Neuve. Pourtant, les équipages n'avaient eu qu'une seule fois seulement l'occasion d'attaquer un sous-marin, soit le 14 février.

Recherches de sous-marins, nord-ouest de l'Atlantique (zone canadienne)
Octobre 1943 – Février 1944 ²⁸

		<i>Protection de convois</i>		<i>Balayages offensifs</i>	
		Nombre de missions	Heures de vol	Nombre de missions	Heures de vol
1 ^{er} Groupe					
du 29 oct.					
au 18 nov. 1943	U-537	93	1035	60	555
du 24 dc. 1943					
au 6 janv. 1944	U-543	36	302	20	180
du 28 janv.	U-845				
au 24 fv. 1944	U-539	42	440	103	783

Même si les messages émis par les Allemands fournissaient des renseignements opportuns sur la route et la destination générales d'un sous-marin, le CRO s'appuyait sur des relèvements radiogoniométriques et les messages qu'émettaient les avions après avoir aperçu un sous-marin pour déterminer de façon exacte la position de ce dernier et porter avec précision ses mouvements sur la carte. En usant de prudence, dont le fait de transmettre le moins possible dans les secteurs opérationnels, les *U-boats* réussissaient à ne pas être repérés. En même temps, comme les sous-marins naviguaient maintenant souvent en plongée et pendant des périodes prolongées, ils n'étaient plus aussi mobiles lorsqu'ils patrouillaient et étaient rarement capables d'attaquer; c'est ce qui explique le maigre résultat – un vapeur endommagé – qu'obtinrent l'U-845 et l'U-539 pendant leurs longues patrouilles.

Les forces canadiennes, qui avaient essuyé des déboires en poursuivant ces deux sous-marins, connurent les mêmes ennuis entre le début du mois de mars et la mi-avril lorsque l'U-802 arriva au large de Halifax. Le 1^{er} Groupe balaya la route présumée du sous-marin peu de temps après son arrivée dans le nord-ouest de l'Atlantique, et le 3^e Groupe prit la relève lorsque les secteurs Otter furent près de la Nouvelle-Écosse; sur le plan des renseignements, toutefois, la situation resta nébuleuse car le sous-marin commença à patrouiller sans trahir sa position. Une opération "Saumon" déclenchée à la suite de faux contacts radar et radiobouée que signala, le 18 mars, un Canso "A" du 161^e Escadron, à environ 225 km au sud de Halifax, ne permit pas de situer le sous-marin. Celui-ci se trouvait en réalité près du port et, avant l'aube du 22, il envoya par le fond le

Watuka, un petit vapeur britannique, qui se trouvait dans les abords est immédiats du port.²⁹

L'amiral Murray organisa sur-le-champ des recherches aériennes et navales intensives qui se poursuivirent pendant quatre jours, mais une série d'erreurs et une intuition erronée de la part du commandant de la côte aidèrent l'U-802 à s'en sortir indemne. Le sous-marin fit surface à environ 80 km au sud-est de Halifax pour émettre un message de victoire dans la nuit du 22 au 23 mars, soit 18 heures après avoir coulé le *Watuka*, et le CRO traça rapidement sur la carte la route du submersible. Un des navires de guerre qui prenait part aux recherches, à quelque 40 km au nord-est, obtint aussi un relèvement qui aurait permis de déterminer la position du sous-marin avec plus de précision que les stations radiogoniométriques côtières, mais, ne se rendant pas compte de l'importance de l'information, fut lent à le transmettre. Entre temps, un Ventura du 145^e Escadron avait décollé précipitamment de Dartmouth pour faire des recherches dans le secteur et c'est probablement cet appareil qui, selon le journal de bord de l'U-802, lâcha une fusée éclairante au-dessus du sous-marin, l'obligeant à plonger en catastrophe. Malheureusement, sans le projecteur Leigh, dont ne furent jamais dotés les Ventura de la Région, il était difficile de confirmer ce que l'on apercevait de nuit, et l'appareil poursuivit sa route sans se douter de rien; la rencontre n'est pas mentionnée dans les archives canadiennes. Peu après, des contacts radar et radiobouée prometteurs mais faux, que relevèrent un Canso "A" du 161^e Escadron, amenèrent le QG de l'amiral Murray à orienter les recherches dans la mauvaise direction, vers l'ouest, pendant une période critique de quatre heures et demie, alors que le sous-marin poursuivait sous l'eau sa route vers le sud.³⁰

Les escadrons de Yarmouth, Dartmouth et Sydney continuèrent de balayer jour et nuit la partie sud de la Nouvelle-Écosse jusqu'au 9 avril, mais sans résultat. La Région aérienne de l'Est obtint toutefois sans le savoir un succès notable en défendant le convoi HX 286, qui se dirigeait vers le Royaume-Uni et que l'U-802 repéra le 8 avril en quittant les eaux de la Nouvelle-Écosse. Les Ventura du 145^e Escadron contraignirent le sous-marin à plonger en catastrophe à six reprises; quand, le lendemain, il fut finalement en mesure d'attaquer, ses torpilles passèrent si loin de la cible qu'aucun des navires ne se rendit compte de ce qui s'était passé. Des relèvements radiogoniométriques obtenus à partir du message que l'U-802 émit pour signaler la présence du convoi permirent au CRO d'établir de nouveaux secteurs Otter pour qu'on lance des avions à la recherche du sous-marin qui rentrait à la base.³¹

Durant les recherches qui furent menées au large de Halifax, des messages déchiffrés et des relèvements radiogoniométriques révélèrent que deux sous-marins, l'U-550 et l'U-856, étaient entrés dans le nord-ouest de l'Atlantique pour aller patrouiller en eaux américaines. Entre le 20 et le 27 mars, des Liberator de Gander patrouillèrent jusqu'à quatre fois par jour les secteurs Otter; des Canso "A" de Yarmouth découvrirent plus tard la piste des deux submersibles après plusieurs jours de mauvais temps. Le seul contact prometteur fut celui qu'obtint le Liberator "G" du 10^e Escadron; le 26 mars, l'équipage de l'appareil, après avoir relevé un contact radar, affirma avoir aperçu un périscope à 725 km environ au sud de Saint-Jean. Lorsque le périscope disparut avant que

l'avion puisse attaquer, l'équipage largua des radiobouées et enregistra des échos positifs, mais de plus amples recherches dans le secteur ne donnèrent aucun résultat. L'U-856 se trouvait dans les environs et il est possible que l'U-555 le fût aussi, mais ni l'un ni l'autre ne signala l'incident, et étant donné qu'aucun des deux ne rentra jamais, la rencontre ne peut être confirmée.³²

Comme les deux sous-marins se dirigeaient vers le sud, la Marine des États-Unis chargea l'*USS Croatan*, un porte-avions d'escorte, et ses cinq escorteurs d'escadre qui étaient affectés à des routes de convoi nord-africaines de découvrir leur piste. Deux autres groupes de destroyers se joignirent à eux. Le 7 avril, avant le point du jour, un des *Avenger* du *Croatan* se dirigea vers la source d'un écho radar à environ 400 km au nord-est de l'île Sable; l'U-856 se trahit en ouvrant le feu. Des destroyers arrivèrent plus tard, poursuivirent le contact pendant dix heures, firent remonter le sous-marin à la surface à coups de grenades et l'envoyèrent par le fond en le canonnant et en l'éperonnant. Neuf jours plus tard, soit le 16 avril 1944, l'U-550 attaqua en plongée le pétrolier *Pan Pennsylvania* pendant que se formait le convoi CU 21 à 200 milles au large de New York. En moins de deux heures et demie les trois escorteurs d'escadre avaient repéré le submersible au sonar et le coulèrent à portée de vue du pétrolier en flammes.³³

Il est possible que les meilleures conditions acoustiques qu'offraient les eaux situées au sud de la Nouvelle-Écosse favorisèrent les opérations. Celles-ci montrèrent aussi ce que pouvaient accomplir des forces aériennes et navales chevronnées agissant en étroite harmonie, surtout dans le cas de l'U-856. Par contraste, la vaste opération canadienne – 197 missions de balayage totalisant 1 756 heures et 158 vols de 1 340 heures – qu'avait organisée le QG de la Région aérienne de l'Est pour appuyer des convois entre le 18 mars et le 6 avril, de même que les recherches qu'avaient exécutées jusqu'à quinze navires – n'avait même pas donné une seule chance d'attaquer. Dans son rapport d'activités concernant le mois de mars 1944, l'amiral de Terre-Neuve, le contre-amiral H.E. Reid, expliqua la situation selon le point de vue de la Marine: "Les recherches infructueuses qu'ont faites récemment au large de Halifax et de Terre-Neuve, où l'on savait qu'un *U-boat* se trouvait, des groupes hétéroclites de navires dont l'efficacité et l'entraînement étaient différents font ressortir le fait que seule une équipe hautement entraînée, parfaitement coordonnée et dirigée de façon compétente peut espérer détruire des *U-boats* à ce stade-ci de la campagne".³⁴ Les échecs essuyés par l'Aviation semblèrent indiquer que les critiques de Reid s'appliquaient autant à l'ARC qu'à la MRC.

Les piètres résultats obtenus en février et en mars avaient épuisé la patience du nouveau chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air Robert Leckie. Celui-ci décida d'intervenir directement après que, le 26 mars, le *Liberator* "G" du 10^e Escadron ne parvint pas à attaquer un sous-marin ou à l'apercevoir une seconde fois après avoir apparemment repéré un périscope et relevé des échos émis par une radiobouée. L'équipage n'avait vraisemblablement pas largué une torpille acoustique parce qu'il n'avait pas assez l'habitude de ce genre d'équipement. L'entraînement était visiblement inadéquat, si tel était le cas. Toutefois, de l'avis de Leckie, on avait commis une erreur bien plus grave: le

QG de la Région avait laissé plusieurs heures s'écouler avant que l'avion de relève n'arrive sur les lieux. Les conditions atmosphériques avaient été bonnes et il n'y avait pas eu de pressions opérationnelles extraordinaires susceptibles d'entraîner un manque d'avions disponibles:

Nous considérons que toutes les fois que l'on est sûr qu'un sous-marin se trouve dans un secteur restreint, tout devrait être mis en oeuvre pour couvrir ce dernier de façon continue, de jour comme de nuit; de plus, il faudrait étendre ce secteur au besoin, pour pouvoir apercevoir le sous-marin une seconde fois. Il n'est peut-être pas toujours possible d'organiser une poursuite jusqu'à épuisement, surtout si le sous-marin a été aperçu loin de la base la plus rapprochée, mais il faudrait au moins assurer une couverture continue pendant les 24 heures qui suivent. Nous sommes parfaitement conscients qu'un avion non équipé du projecteur Leigh a peut-être peu de chances de faire une attaque de nuit et que, par conséquent, les balayages de nuit que pourraient effectuer de tels avions ne sont pas d'une grande utilité, à moins que ce genre d'opération ne repose sur des informations très précises; toutefois, lorsqu'on connaît avec grande exactitude la position d'un sous-marin, il devrait être très utile de patrouiller le secteur de nuit à l'aide de l'ASV, dans l'espoir soit d'obtenir un contact qui indiquera encore mieux la position du sous-marin, soit de forcer le sous-marin à rester sous l'eau toute la nuit et augmenter ainsi les chances de l'apercevoir en surface le lendemain.³⁵

Par ailleurs, les forces aériennes et navales agissaient encore sans but commun. En février, le QG de la Région aérienne de l'Est avait publié les instructions relatives aux opérations "Saumon", mais il ne vint à l'idée de personne d'en faire part aux navires de guerre jusqu'au moment où, le 19 mars, le NCSM *New Glasgow* n'utilisa pas la bonne méthode pour diriger vers lui des avions lors de la première opération combinée qui fut organisée pour rechercher l'U-802.³⁶ Il fallait bien plus que de telles réformes disjointes pour régler le problème; même si la MRC et l'ARC faisaient de plus grands efforts pour traquer les *U-boats*, il fallait établir une approche coordonnée plus sérieuse, ainsi qu'être disposé à accorder plus d'attention aux détails – surtout au stade de l'entraînement.

Le 23 avril, après une période de dix jours environ pendant lesquels aucun *U-boat* ne s'aventura dans la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, l'U-548, qui avait mis le cap sur Saint-Jean, franchit le 40° degré de longitude ouest. Le CRO était au courant de sa présence et de sa destination. Le jour même, des Canso "A" et des Liberator de Gander se mirent à sa recherche. Lorsque le CRO estima que le sous-marin devait se trouver à moins de 160 km de Saint-Jean, des Hudson du 11^e Escadron basé à Torbay prirent l'air pour effectuer des patrouilles sur place. Vers la fin du mois, toutefois, le mauvais temps limita les vols à quelques heures par jour et le 1^{er} mai, l'ennemi avait atteint la baie de Conception sans être repéré.³⁷

Cet après-midi-là, l'U-548 fit surface à l'est de la Baie pour renouveler son air (voir ci-après la carte intitulée ONS 236, 21-25 mai 1944), et un Liberator du 10^e Escadron, qui rentrait à la base après avoir escorté un convoi pendant de longues heures, aperçut au loin le sous-marin. L'U-548 plongea en catastrophe. Le

capitaine du sous-marin pensa à tort que l'avion ne l'avait pas vu, mais moins de deux heures plus tard, une opération "Saumon" avait été déclenchée. En fait, le Liberator avait largué des radiobouées et put suivre la route du sous-marin. Ayant dépassé sa limite d'autonomie, l'appareil dut alors rentrer à la base avant qu'un Canso "A" du 5^e Escadron n'arrive sur les lieux; un autre Liberator vint bientôt relever ce dernier. Le temps se gâta, obligeant cet avion à quitter lui aussi le secteur; toutefois, durant les 44 heures qui suivirent, 21 navires se joignirent aux recherches, aidés de deux Liberator, de trois Canso et de six Hudson qui effectuèrent des sorties quand les conditions de vol le permirent.³⁸

L'U-548 avait vu arriver, tard dans la journée du 1^{er} mai, ce grand nombre d'avions et de navires et s'était déplacé vers le sud, à plusieurs km de distance du lieu où se déroulaient le gros des recherches. Le lendemain, le sous-marin fit surface après la tombée de la nuit, à mi-chemin entre Saint-Jean et le cap Race; à plus d'un km de distance, il aperçut un escorte d'escadre, le H. M. S. *Hargood*. L'*U-boat* lança une torpille à tête chercheuse qui rata le navire juste au moment où un Liberator du 10^e Escadron arrivait sur les lieux. Ayant relevé la présence du *Hargood* sur son écran radar, l'équipage éclaira le navire à l'aide du projecteur Leigh dont l'avion était équipé et lança ensuite une fusée d'identification qui fonctionna mal. Toutefois, le capitaine du sous-marin supposa qu'on l'attaquait et riposta immédiatement en faisant cracher son canon antiaérien de 20 mm, plongea en catastrophe et s'immobilisa au fond de la mer pour éviter d'être détecté. Furieux qu'un navire ami, du moins c'est ce qu'il semblait, leur tire dessus, les aviateurs quittèrent rapidement les lieux.³⁹ A bord du *Hargood*, ce fut la confusion la plus totale. Les marins britanniques semblent avoir cherché un *U-boat*, car on peut lire dans le journal de bord du sous-marin que l'équipage entendit au-dessus de lui "un bruit de turbine aigu" pendant plus d'une heure, mais il n'y eut pas de contact. Toute l'affaire fut considérée comme un mystère inexplicable. Le *Hargood* envoya le message suivant à l'amiral de Terre-Neuve: "A 0800Z un avion a tourné autour du navire à la position 47 31N 52 02W; quand il s'est trouvé à 45°, il semble qu'un canon antiaérien ait tiré de courtes rafales sur lui . . . Avez-vous des informations quelconques? Poursuivons patrouille".⁴⁰ Les autorités côtières n'avaient aucune information à ce sujet, ne se rendirent pas compte qu'elles avaient coïncé l'U-548 et annulèrent l'opération "Saumon" le 3 mai.⁴¹

Le sous-marin prit position au sud du cap Race, s'installant tranquillement au niveau d'immersion périscopique au milieu des échos parasites que produisaient les glaces; cette tactique le rendait presque impossible à détecter. Entre temps, le contre-amiral H. E. Reid, à Terre-Neuve ordonna que des avions et des navires fassent des recherches dans le secteur, lesquelles commencèrent tôt le 6 mai; il est possible que les autorités côtières aient pris tardivement conscience de l'importance de la curieuse rencontre qu'avait faite le *Hargood*. Le 6, peu avant minuit, un groupe d'escorte qui se dirigeait rapidement vers Saint-Jean, après une longue période passée à escorter des convois au milieu de l'Océan, traversa le secteur où se déroulaient les recherches et tomba sur la cachette de l'U-548. Ce dernier lança une torpille à tête chercheuse contre le de lui. Il fallut moins de trois minutes pour que la frégate, coupée en deux, s'enfonce dans l'eau; sur les 163

hommes qui se trouvaient à son bord, il n'y eut que 38 survivants. L'U-548 descendit de nouveau jusqu'au fond de la mer et resta immobile pendant quatre heures.⁴²

Trente minutes au moins s'écoulèrent avant même que les autres navires se rendissent compte que l'un des leurs avait disparu. Ils entreprirent des recherches autour de la dernière position connue de la frégate et exécutèrent une contre-attaque qui fut toutefois trop éloignée pour endommager le sous-marin. Aussitôt qu'il reçut le compte rendu de l'incident, l'amiral Reid transforma en opération "Saumon" les recherches déjà en cours. À ce moment, un Canso "A" s'était déjà joint aux recherches et, avant l'aube du 7 mai, pendant qu'arrivaient des escorteurs de la MRC, le 11^e Escadron, qui était équipé de Hudson, avait entrepris la première des sept sorties qu'il fit ce jour-là. L'U-548 se retira au sud-ouest et la nuit venue, alors que le brouillard s'étendait sur la mer et mettait fin aux recherches, le sous-marin entendit les derniers bruits lointains que faisaient ses poursuivants. Deux jours plus tard, dans l'après-midi du 9, au moins deux escorteurs interceptèrent un message que transmit l'U-548 à son quartier général, ce qui permit de situer le sous-marin à 320 km environ au sud du cap Race. Les bâtiments qui escortaient un convoi américain passant non loin de là entreprirent immédiatement des recherches dans le secteur, avec l'appui d'un Liberator du 10^e Escadron et d'un Canso du 5^e Escadron. Les avions et les navires ne repérèrent pas le sous-marin, mais celui-ci se crut attaqué et s'éclipsa pendant qu'arrivaient le 10 mai des navires canadiens et d'autres avions du 1^{er} Groupe.⁴³

Le 14 mai, le CRO cessa d'émettre des messages Otter concernant l'U-548. Le sous-marin poursuivit sa route sans être repéré, virant loin au sud avant d'arriver au large de Halifax le 17 mai. Il s'attarda dix jours dans ce secteur, entrant en contact avec deux convois et deux vapeurs naviguant seuls, mais sans attaquer. Des relèvements radiogoniométriques obtenus à partir de messages que l'U-548 émit le 30 mai et le 4 juin en quittant la zone canadienne permirent au 1^{er} Groupe d'entreprendre de nouveau les recherches en dépit de conditions atmosphériques pitoyables et d'un grave incendie à Gander qui détruisit un hangar et quatre Liberator. Aucun de ces vols ne fut fructueux; l'U-548 rentra à sa base de Lorient le 24.⁴⁴

L'impuissance où étaient les forces canadiennes de mener une seule attaque efficace contre l'U-548, et la perte inutile de la frégate que ce sous-marin envoya par le fond, révèlent l'incapacité permanente des forces aériennes et navales de collaborer de façon adéquate. Cette situation tranche, par exemple, sur la concentration de la force que les navires et les avions du groupement opérationnel de l'*USS Croatan* exercèrent le 7 avril 1944 sur l'U-856. Cette comparaison met également en lumière d'autres points importants. Les forces de porte-avions de la Marine des États-Unis avaient eu, depuis le printemps de 1943, bien plus de chances que les forces navales et aériennes du Canada d'opérer conjointement contre les *U-boats*. Ces forces travaillaient toujours en collaboration étroite et ne dépendaient pas de la coordination de services basés à terre pour élaborer des tactiques conjointes.

Entre le début mai et la mi-juillet, le même genre d'événements se répéta avec

d'autres *U-boats* opérant dans des secteurs canadiens. Trois sous-marins firent l'objet de recherches intenses et prolongées – l'U-1222 du 10 mai au 25 juin, l'U-107 du 11 juin au 4 juillet, et l'U-233 du 27 juin au 5 juillet – et en dépit d'excellents renseignements, tous trois évitèrent d'être détruits ou sérieusement endommagés avant que l'*USS Card* et cinq escorteurs d'escadre ne découvrent l'U-233 le 5 juillet. C'est dans l'un des secteurs Otter du CRO que le sous-marin fut repéré, lorsque deux des navires obtinrent un contact sonar. Après un rapide engagement de quarante minutes, les Américains firent remonter l'U-233 à la surface comme un bouchon, et le précipitèrent ensuite au fond en tirant à coups de canon, en lançant contre lui des grenades anti-sous-marines réglées pour exploser à faible profondeur et en l'éperonnant.⁴⁵

Bien qu'ils ne pussent pas résoudre le problème que posaient les nouvelles tactiques des *U-boats*, le QG de la Région aérienne de l'Est et les bâtiments d'escorte de la MRC améliorèrent cependant la manière dont ils conduisaient les opérations liées aux convois; il ne faut pas oublier que l'objectif principal de la guerre anti-sous-marine était de veiller à ce que les convois arrivent à temps et sans encombre. Pour situer le rendement de l'ARC sur le plan des escortes de convois, il est nécessaire de décrire certains changements d'ordre organisationnel qui intervinrent entre les mois de septembre 1943 et d'août 1944, de même que les activités des escadrons de l'ARC qui furent affectés pendant cette période au *Coastal Command*.

En septembre 1943, la Région aérienne de l'Est avait eu besoin de tous les avions à grand et à très grand rayon d'action qu'elle pouvait réunir pour parer l'ultime tentative de Dönitz au centre de l'Atlantique Nord – la zone autrefois dépourvue de protection aérienne. Mais quand cette tentative se heurta à un échec rapide et décisif, il y eut bientôt un surplus de Canso à grand rayon d'action. Toutefois, il existait encore un réel besoin de plus de Canso dans d'autres parties du théâtre de l'Atlantique, et les Canadiens, qui avaient espéré installer un escadron équipé de ces appareils dans les Açores, furent persuadés par le *Costal Command* de les envoyer plutôt en Islande.⁴⁶ "Bien que j'hésite", fit remarquer Johnson, "à envoyer un escadron du nord-ouest de l'Atlantique, où les conditions atmosphériques sont abominables, au nord-est de l'Océan, où elles le sont tout autant", il conseilla à Ottawa d'accepter la proposition.⁴⁷ Outre le 120^e Escadron de la RAF (équipé d'avions à très grand rayon d'action), qui obtenait d'excellents résultats, l'Islande ne comportait qu'un escadron américain de Ventura et un escadron britannique de Hudson, qui n'avaient ni l'un ni l'autre une autonomie suffisante pour couvrir les convois qui suivaient les routes septentrionales ou pour s'attaquer aux *U-boats* qui pénétraient dans l'Atlantique Nord en passant entre l'Islande et le Royaume-Uni.

De plus, ainsi que le signala le vice-maréchal de l'Air Robert Leckie au ministre de la Défense nationale (Air) C.G. Power, il était peu judicieux de garder des escadrons excédentaires au Canada quand on en avait besoin ailleurs. Non seulement cela exposerait l'ARC à des réductions au sein de l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada, mais cela priverait aussi les aviateurs des expériences actives et variées dont ils avaient besoin, et qu'ils méritaient, pour garder un bon moral. Ces arguments portèrent. Le 1^{er} décembre 1943, le Comité

de guerre du Cabinet ordonna le démantèlement du 117^e Escadron, dont les huit Catalina et les quatre Canso partirent renforcer la Région aérienne de l'Ouest, et autorisa l'envoi du 162^e Escadron en Islande.⁴⁸ D'un seul coup, 27 hydravions à coque et avions amphibies avaient été rayés de l'ordre de bataille de la Région aérienne de l'Est.

C'est le 1^{er} janvier 1944 que le 162^e Escadron entreprit le long voyage en trois étapes qui allait le mener à Reykjavik en passant par Goose Bay, au Labrador et Bluie West 1, au Groënland. Déjà habitués à ce genre de chambardement (au cours des trois mois précédents l'Escadron s'était promené entre Dartmouth, Terre-Neuve, Goose Bay et Mont-Joli, au Québec), ses aviateurs très patients décollèrent dans des Canso "A" chargés au maximum de passagers, d'équipement personnel et de pièces de rechange. Le *Coastal Command*, ne l'oublions pas, n'avait pas de Canso et il était donc essentiel de disposer de pièces de rechange. Parmi les passagers se trouvaient 60 membres du personnel au sol. Un autre groupe de 114 membres de l'équipage au sol fut emmené dans des Dakota du 164^e Escadron de transport jusqu'à Goose Bay, et de là jusqu'à Reykjavik dans des Liberator du 10^e Escadron. Le *Beaver* et l'*Eskimo*, deux modestes navires ravitailleurs faits de bois qui appartenaient à l'Escadron maritime de l'ARC, lequel était basé à Dartmouth, se chargèrent du matériel lourd. Ces navires, qui étaient conçus pour faire du cabotage, eurent à essuyer de violentes tempêtes au milieu de l'Atlantique pour livrer leur cargaison. Au début du mois de février 1944, 424 aviateurs en tout avaient débarqué en Islande, et l'Escadron avait déjà commencé à effectuer des sorties opérationnelles avec ses quinze Canso "A".⁴⁹

Il s'agissait-là du septième escadron de l'ARC à servir au sein du *Coastal Command*. Le 404^e Escadron de chasse côtière et le 415^e Escadron de bombardement et de reconnaissance étaient affectés à la lutte contre les navires; le 413^e Escadron de reconnaissance générale avait transporté ses Catalina à Ceylan (Sri Lanka) en mars 1942 pour y remplir des tâches anti-sous-marines et de reconnaissance.⁵⁰ Les trois escadrons de reconnaissance générale qui restaient, soit le 407^e, le 422^e et le 423^e, luttèrent contre les *U-boats* dans l'Atlantique Est.⁵¹ Le 407^e Escadron était devenu opérationnel le 1^{er} septembre 1941 en tant qu'escadron d'intervention côtière (lutte contre les navires). Au début de 1943, après quelques conflits regrettables entre Anglais et Canadiens au sujet de l'orientation à suivre (situation qui sera décrite en détail dans le troisième tome de la présente série), l'Escadron troqua ses appareils contre des Vickers Wellington. En avril, il commença à exécuter des patrouilles anti-sous-marines offensives au-dessus du golfe de Gascogne, et ce, à partir de Chivenor, dans le Devonshire, qui, à l'exception de quelques brèves périodes, fut la base d'attache de l'unité pendant tout le reste de la guerre.⁵²

Il a été question au chapitre 15 de l'importance qu'accordaient les Britanniques aux opérations menées au-dessus du golfe de Gascogne. Le but que ceux-ci visaient était de profiter de toutes les occasions possibles d'agir offensivement contre les *U-boats* qui gagnaient le large après avoir quitté leurs bases sur la côte française ou qui, dans l'autre sens, rentraient au bercail. L'offensive dans le golfe permit d'apercevoir et d'attaquer un grand nombre de sous-marins.

Toutefois, elle n'anéantit pas, comme ses auteurs l'espéraient, le moral des équipages des *U-boats* et, au chapitre des sous-marins aperçus et attaqués, ne donna pas non plus de résultats aussi fructueux que ceux qui furent attribués aux avions chargés d'escorter des convois menacés. L'Amirauté et le *Coastal Command* poursuivirent cependant la campagne parce qu'il y avait des preuves qu'elle réduisait d'un tiers environ le nombre de sous-marins qui se trouvaient sur les routes de convoi.⁵³

C'est en avril 1942 que la RAF avait accordé pour la première fois une attention spéciale au Golfe. Il fallut attendre le mois de juin suivant, quand les projecteurs Leigh fixés à des Wellington utilisant le radar ASV à bande de 1,5 m trouvèrent leur justification, pour que les succès deviennent considérables. En juillet, l'offensive battait son plein; toutefois, entre les mois de septembre 1942 et de mars 1943, les récepteurs de recherche *Metox* que les Allemands avaient mis au point et qui donnèrent aux *U-boats* le moyen de détecter les transmissions radar à bande métrique contrecarrèrent les efforts des avions alliés. Ensuite, cependant, les premiers radars de bord ASV à ondes décimétriques firent à leur tour obstacle au système *Metox* et laissèrent de nouveau les sous-marins électroniquement aveugles. En avril 1943, les Allemands avaient introduit de nouvelles tactiques: les *U-boats*, naviguant en surface, traversaient en groupe le Golfe et dépendaient d'armes antiaériennes améliorées et de l'appui d'avions basés à terre pour repousser les avions du *Coastal Command*; ces tactiques avaient fait subir aux Alliés un autre revers de courte durée. Mais entre les mois de juin et de septembre 1943, lorsque des meutes de sous-marins ne menaçaient pas les convois, l'Amirauté put se passer de groupes de bâtiments de surface pour qu'ils collaborent avec les forces aériennes. C'est dans cette période que l'offensive donna les résultats les plus impressionnants. Par la suite, le nombre de sous-marins coulés dans la région diminua de façon notable lorsque les *U-boats* recommencèrent à naviguer en plongée. Une analyse des pertes subies par les *U-boats* en 1943 montre que même au plus fort de l'offensive dans le Golfe les escortes de convoi de l'Aviation et de la Marine qui opéraient en haute mer coulèrent en fait plus de sous-marins que les forces employées dans le golfe lui-même. Quoi qu'il en soit, les aviateurs qui opéraient dans ces eaux dangereuses créèrent certaines des tactiques les plus innovatrices du *Coastal Command*.⁵⁴

Les Wellington du 407^e Escadron, équipés de projecteurs Leigh et parmi les premiers à utiliser le radar à ondes décimétriques, entreprirent de patrouiller dans le Golfe à une époque où les *U-boats* avaient appris à éviter d'être repérés en naviguant en plongée durant le jour, faisant surface surtout la nuit et utilisant le système *Metox* pour surveiller les transmissions radar à ondes métriques. Dans la nuit du 21 au 22 avril 1943, un Wellington de l'ARC attaqua sans succès deux sous-marins. En dépit de l'avantage que le radar à ondes centimétriques conférait à l'escadron, les résultats que ce dernier obtint pendant les quatre mois qui suivirent furent aussi décevants. Finalement, le 2 août 1943, le lieutenant-colonel d'aviation J.C. Archer, de la RAF, plongea sur l'U-106, à 400 km environ du cap Finisterre, et encadra son objectif de six grenades anti-sous-marines. Sérieusement endommagé, et incapable de plonger, le sous-marin vira

de bord vers la base; toutefois, cet après-midi-là, des avions du 228^e Escadron de la RAF et du 461^e Escadron de la RAAF le repérèrent et le coulèrent. Un mois plus tard, le 7 septembre, le sous-lieutenant d'aviation E.M. O'Donnell, de l'ARC, détecta l'U-669 sur son écran radar, au nord-ouest du cap Finistère. Il réussit à éclairer le sous-marin au premier passage et, au suivant, le détruisit en larguant cinq grenades anti-sous-marines.⁵⁵

L'ARC fit deux autres contributions notables à l'offensive dans le golfe de Gascogne. Le 24 octobre 1942, le 405^e Escadron du 4^e Groupe du *Bomber Command* déménagea temporairement de Topcliffe, dans le Yorkshire, à Beaulieu, dans le Hampshire, pour entreprendre dans le Golfe une brève période d'opérations destinées à contenir les forces navales allemandes pendant que les Alliés envahissaient l'Afrique du Nord. Ses Handley Page Halifax attaquèrent à plusieurs reprises des navires ennemis et mena deux attaques infructueuses contre des sous-marins; une troisième eut un certain effet. Le 27 novembre, au cours d'une patrouille diurne au large de la côte nord-est de l'Espagne, un appareil piloté par le capitaine d'aviation C.W. Palmer (DFC) aperçut l'U-263 qui, endommagé plus tôt, se déplaçait en surface accompagné de deux escorteurs. Bravant les tirs antiaériens, le Halifax attaqua mais la première série de grenades anti-sous-marins qu'il largua rata la cible; cependant, après la seconde attaque, on attribua officiellement à l'équipage le fait d'avoir endommagé davantage le sous-marin.⁵⁶ En juin 1943, le 415^e Escadron, qui était équipé de Handley Page Hampden et était stationné à St. Eval, dans les Cournouailles, abandonna pratiquement ses tâches de lutte contre les navires pour contribuer à l'offensive dans le Golfe. Le 2 août, un de ses avions aperçut l'U-706 et largua six grenades anti-sous-marins. Le sous-marin évita d'être endommagé en faisant de violentes manœuvres mais pendant que l'homme de quart était distrait par le Hampden qui virait, un Liberator américain qui avait détecté l'objectif au radar put s'approcher sans se faire remarquer et détruire le sous-marin en larguant un chapelet de douze grenades.⁵⁷

Les 422^e et 423^e Escadrons de l'ARC eurent pour principale tâche d'appuyer les convois transatlantiques naviguant à l'ouest des Îles britanniques et de couvrir les routes de transit septentrionales des *U-boats*. Les débuts opérationnels du 422^e Escadron connurent des hauts et des bas; équipé de Catalina jusqu'au début de 1943, un petit détachement fut envoyé au nord de la Russie pour fournir une couverture aérienne aux convois de Mourmansk. L'Escadron obtint ensuite des Short Sunderland et déménagea sur la côte ouest de l'Écosse où il entreprit ses opérations le 1^{er} mars 1943. Le 423^e Escadron avait entre temps commencé à utiliser ses Sunderland à partir de Castle Archdale, en Irlande du Nord, le 26 octobre 1942.⁵⁸

Les trois premières attaques que livrèrent les Sunderland du 423^e Escadron eurent lieu durant la bataille dont les convois HX 229 et SC 122 furent l'enjeu, les 19 et 20 mars 1943. Au cours des sept mois qui suivirent, l'Escadron fit six autres attaques au cours desquelles trois *U-boats* furent détruits. Le 13 mai, le capitaine d'aviation John Musgrave, de la RAF, qui escortait le convoi HX 237, dirigea deux navires, le *HMS Lagan* et le *NCSM Drumheller*, sur l'U-456 pendant qu'il attaquait le sous-marin, qui tomba finalement sous les coups des

deux bâtiments. Le 4 août 1943, le lieutenant d'aviation A.A. Bishop (le fils de W.A. Bishop, l'as de la Première Guerre mondiale) attaqua l'U-489 au sud de l'Islande en essuyant un feu antiaérien nourri. Son appareil fut abattu et seuls six des onze membres d'équipage eurent la vie sauve en prenant place en toute hâte dans un canot pneumatique gonflable. Environ vingt-cinq minutes plus tard, l'U-489, qui s'enfonçait par l'arrière, s'approcha des aviateurs. Son équipage prit place dans des radeaux de sauvetage, et les survivants canadiens se retrouvèrent à une centaine de verges de distance des survivants allemands. Un destroyer britannique, le *HMS Castleton*, tomba sur cette scène étrange; il recueillit à son bord 58 membres d'équipage du sous-marin et le reste de l'équipage du Sunderland. Plus tard cette année-là, Musgrave et Bishop reçurent tous deux la Croix du Service distingué dans l'Aviation, Bishop précisément pour cette action. De nouveau le 8 octobre 1943, un autre hydravion à coque du 423^e Escadron, que pilotait le lieutenant d'aviation A.H. Russell, aperçut l'U-610 pendant qu'il escortait un convoi se dirigeant vers l'est et coula le sous-marin à l'aide de trois grenades anti-sous-marins.⁵⁹ Russell fut décoré peu après de la Croix du Service distingué dans l'Aviation.

Le 422^e Escadron, qui avait obtenu des résultats moins heureux que le 423^e, démontra le 17 octobre 1943 qu'il était animé d'au moins autant de détermination. Le capitaine d'aviation P.T. Sargent, qui appuyait les convois ONS 20 et ON 26, tomba sur deux sous-marins naviguant de concert en surface. Malgré le feu nourri que ceux-ci lui opposèrent, il fit deux attaques et, au second passage, endommagea l'un des sous-marins; toutefois, les tirs ennemis tuèrent deux de ses mitrailleurs et blessèrent mortellement le navigateur. Son appareil ayant été gravement endommagé, Sargent fit un amerrissage forcé près du *HMS Drury*, qui sauva sept des membres d'équipage. Sargent lui-même coula avec les débris de son Sunderland.⁶⁰

À la fin de 1943, la contribution de l'Aviation canadienne à la Bataille de l'Atlantique était clairement établie des deux côtés de l'Océan. Il est cependant plus difficile d'évaluer l'importance de cette contribution par rapport aux objectifs nationaux: l'affirmation des intérêts politiques et militaires du Canada dans la conduite de la guerre et la création d'une aviation nationale reconnaissable, deux considérations que résume le mot "canadianisation".

En décembre 1943, près de deux milliers d'aviateurs canadiens servaient au sein du *Coastal Command*; 903 d'entre eux, des membres d'équipage navigants pour la plupart, étaient dispersés dans 50 unités de la RAF, et 1 036 – 540 "au sol" et 496 "navigants" – faisaient partie des cinq escadrons de l'ARC qui étaient stationnés au Royaume-Uni. On semble s'être peu préoccupé des équipages au sol canadiens, qui constituaient environ 85 p.c. de l'effectif des escadrons de l'ARC, mais le personnel navigant, pour sa part, n'était pas supérieur à 65 p.c. C'est au sein des 422^e et 423^e Escadrons que le problème se faisait le plus sentir. En effet, l'élément canadien des équipages des gros hydravions à coque de ces deux unités n'était que de 51 p.c. et de 55 p.c. respectivement, problème qu'exacerbaient l'absence totale d'opérateurs radio/mitrailleurs et la grave pénurie de mécaniciens de bord au sein de l'ARC. Chaque équipage de Sunderland devait comprendre deux de ces derniers.⁶¹

Au sein du *Coastal Command*, la canadianisation fut particulièrement difficile à réaliser aux échelons supérieurs. Les opérations maritimes, qui exigeaient que l'on redéploie souvent des escadrons particuliers pour contrer les menaces de la Marine allemande, ne favorisaient pas la combinaison d'unités de l'ARC en formations de plus grande envergure qui auraient facilité la tâche des Canadiens pour ce qui était d'exercer un contrôle administratif et donné à des officiers de l'ARC l'occasion d'accéder à des postes de commandement supérieurs. Il n'y avait en tout cas aucune chance de former un groupe canadien à partir de cinq escadrons seulement et les officiers supérieurs canadiens étaient peu disposés à mettre sur pied des unités aériennes maritimes supplémentaires. À l'instar d'un grand nombre d'aviateurs, ces officiers considéraient que les opérations côtières étaient relativement ennuyeuses et voulaient que les Canadiens soient utilisés dans des tâches plus prestigieuses. Dès le mois d'août 1942, avant que les escadrons de l'ARC faisant partie du *Coastal Command* ne devinssent fortement engagés dans des opérations anti-sous-marins, le maréchal de l'Air H. Edwards, qui commandait les forces de l'ARC stationnées outre-mer, avait vivement recommandé que ces escadrons soient tous versés dans un groupe de l'ARC au sein du *Bomber Command*; par la suite, il demanda instamment que trois escadrons maritimes – le 404^e, le 407^e et le 415^e – soient inclus dans un groupe mixte de l'ARC au sein de la *Tactical Air Force* (Aviation tactique).⁶²

À Ottawa, les autorités hésitèrent à appuyer des changements si étendus qui perturberaient l'ordre de bataille de la RAF, mais finalement, en juillet 1944, firent transférer le 415^e Escadron au 6^e Groupe de l'ARC du *Bomber Command*, malgré la résistance déterminée des Britanniques. Cette unité, qui était auparavant équipée d'avions torpilleurs Hampden, effectuait depuis le mois de septembre 1943, à bord de Wellington non armés et de biplans Albacore désuets, des "tâches quelconques" contre des bâtiments torpilleurs allemands; en fait, les équipages se considéraient comme de "simples larbins" de la Marine.⁶³ Cette affaire délicate, celle de l'attribution de matériel de deuxième ordre à des escadrons canadiens exécutant ce qui était perçu comme des fonctions de deuxième ordre, est inextricablement liée à toute la question de la canadianisation, et elle se répercute dans les archives de guerre de l'ARC. Les escadrons d'hydravions à coque, bien que nullement à l'abri du problème, se trouvèrent dans une position moins vulnérable parce que la RAF était continuellement à court de personnel navigant compétent pour ses appareils de ce type. En juin 1943, Edwards obtint l'appui d'Ottawa pour ce qui était d'unir les 413^e, 422^e et 423^e Escadron en une escadre canadienne d'hydravions à coque qui serait stationnée à Castle Archdale. La proposition elle-même n'aboutit à rien: la RAF ne voulait pas rappeler de Ceylan le 413^e Escadron, et rien n'était prévu au *Coastal Command* pour le genre d'escadre qu'Edwards proposait de mettre sur pied.⁶⁴

Néanmoins, presque certainement à la suite de pressions de la part des Canadiens, la RAF accepta que sa base de Castle Archdale soit officiellement "canadianisée". En octobre 1943, l'*Air Ministry* nomma comme commandant de la Base le colonel d'aviation Martin Costello, qui avait exercé les fonctions

d'officier supérieur d'état-major de l'Air au sein de la Région aérienne de l'Est et ensuite celles de représentant adjoint de l'état-major de l'Air à Ottawa. Avec neuf ou dix autres Canadiens portés à l'effectif, il resta à la base jusqu'en août 1944; après son départ, il y eut au moins une douzaine de Canadiens au QG de Castle Archdale. Même si les avions du 422^e Escadron – qui étaient basés en Écosse – effectuaient la plupart de leurs sorties à partir d'Archdale depuis la mi-juin 1943, ce n'est qu'au mois de novembre que les services au sol quittèrent la base de Bowmore, mal située et insuffisamment équipée pour l'Irlande du Nord; même alors seule une partie du personnel put s'installer à Castle Archdale; le reste, y compris le poste de commandement de l'Escadron, se trouva plusieurs milles au sud, à St. Angelo, près de Killadeas, jusqu'en avril 1944. En outre, le quartier général des forces outre-mer de l'ARC ne poursuivit pas la réorganisation officielle d'Archdale en tant que base de l'ARC à cause de la forte possibilité qu'il faille déménager ailleurs les escadrons canadiens pour faire face à la nouvelle tournure que prenait la campagne des *U-boats*.⁶⁵

Une autre solution se présenta. Lorsque les pressions exercées sur la Région aérienne de l'Est s'amodrirent, au cours de l'hiver 1943-1944, le Canada proposa officiellement de fournir chaque année 150 équipages d'hydravion à coque afin de subvenir aux besoins des escadrons du *Coastal Command* qui étaient équipés de Sunderland et de Catalina. Ce nombre suffirait pour pourvoir aux besoins des trois escadrons d'hydravions à coque canadiens (le 413^e, le 422^e et le 423^e) et pour fournir des équipages additionnels à la RAF. Il s'agirait d'équipages chevronnés du Canada et d'équipages nouvellement formés sortant de la 3^e UEO de Patricia Bay, en Colombie-Britannique. À court d'effectifs, et ayant particulièrement besoin d'équipages d'hydravion à coque, l'*Air Ministry* accepta, à la condition que 44 des équipages appartiennent à la RAF (vraisemblablement de récents diplômés du PEACB), de manière à préserver l'équilibre entre les pays dans le flot de renforts destinés aux escadrons maritimes.⁶⁶

Au début de février 1944, les premiers équipages de Canso étaient arrivés au Royaume-Uni. Des officiers d'état-major du 17^e Groupe, qui constituait le service d'entraînement du *Coastal Command*, interrogèrent les membres d'un équipage qui avaient volé ensemble pendant 500 heures et dont le pilote avait 1 100 heures de vol à son actif. Les officiers jugèrent que, selon les critères du 17^e Groupe, l'équipage manquait d'expérience en matière d'amerrissages et de décollages et ne connaissait pas les méthodes tactiques et de navigation et les procédures liées aux transmissions du *Coastal Command* et que, pour cette raison, il lui fallait suivre à la 4^e UEO le programme d'entraînement complet, qui durait douze semaines. Le quartier général du *Coastal Command* regimba, notant qu'il avait besoin d'urgence de ces Canadiens qui jouissaient d'une "expérience considérable" acquise dans des conditions difficiles régnant dans l'Atlantique Nord.⁶⁷ Les autorités en charge de l'entraînement s'entêtèrent et, au bout du compte les Canadiens suivirent le cours complet qui se donnait à l'UEO, période pendant laquelle on ajouta à chaque équipage un mitrailleur aérien et un mécanicien-opérateur radio/mitrailleur aérien pour constituer l'équipage normal de dix hommes du Sunderland. Les quatre premiers équipages furent affectés à la