

acquise, même au début de 1943, devenaient maintenant de plus en plus inaccessibles⁵⁸.

Mais Harris, Goebbels et Speer avaient énormément surestimé, jusqu'à ce jour, les effets des bombardements sur le moral. Ils ne constituaient qu'un facteur dans la détérioration générale du moral de la population civile qui apparut à la fin de 1943. La perte de la Sicile, le désarroi provoqué par l'éviction de Mussolini en Italie, l'abandon d'Orel, de Kharkov et d'autres villes russes, et l'échec de la grande contre-offensive de Koursk en furent d'autres. Toutefois, si les Allemands commençaient à être las de la guerre au début de l'automne 1943, leur attitude, en général, n'avait pas encore de conséquences profondes et continues sur leur conduite. Si l'absentéisme augmenta avec l'intensité des bombardements, et, si les ouvriers quittèrent les villes les plus bombardées, ce ne fut que des réactions passagères à des crises et que des interruptions momentanées. Il n'y eut pas de névroses ou de crises d'hystérie de masse suffisantes pour menacer le pays d'un effondrement interne. En fait, lorsque l'ordre fut ramené à Hambourg, Schweinfurt et dans d'autres villes, la plupart des ouvriers qui étaient partis rentrèrent et se remirent au travail. Ce n'est qu'en 1945, quand, à la « suite de plusieurs catastrophes ... capitales et concurrentes », dont principalement l'avance de l'armée rouge en Prusse et la poussée anglo-américaine dans la Ruhr, que le moral devait céder comme l'avait souhaité Harris et l'avait craint Goebbels⁵⁹.

Huit nuits plus tard, il y eut un autre raid de 622 avions sur Berlin et une fois de plus la *Luftwaffe* réagit avec vigueur, des interceptions étant signalées entre la côte néerlandaise et l'objectif. Ceux qui souffrirent encore le plus furent les isolés hors de l'écran protecteur des leurres. Au-dessus de l'objectif, cependant, l'ennemi employa une nouvelle tactique. Les équipages de bombardiers se retrouvèrent illuminés par des fusées éclairantes d'un blanc brillant larguées par des appareils ennemis volant au-dessus d'eux, en faisant des cibles plus faciles pour les chasseurs non équipés du radar 1A. « On ne peut pas décrire les effets psychologiques de cet acte », rappela un pilote du 405^e Escadron⁶⁰.

Même si les Allemands estimèrent à 10 000 incendiaires, 500 au phosphore et 135 explosives, le total des bombes qui tombèrent dans la région de Berlin, les dégâts furent mineurs. Une usine fut détruite et il y eut cinquante-huit morts en plus des dix-neuf autres tués dans les environs⁶¹. Les aéronefs marqueurs avaient commencé leur marquage trop au sud, et cet écart par rapport au point de visée augmenta quand des chasseurs de nuit « abattirent par chance un aéronef marqueur qui tomba à vingt kilomètres plus au sud et continua à brûler au sol, avec toute sa cascade de marqueurs »⁶².

Quarante-sept avions ne rentrèrent pas, soit 7,6 % de ceux envoyés, mais dix-sept d'entre eux étaient des Stirling (16 % de ceux qui avaient décollé) – une preuve supplémentaire que ce type d'appareil avait dépassé les limites de son utilité dans des opérations comprenant des pénétrations profondes. La contribution du 6^e Groupe fut de cinquante-huit sorties avec une perte de sept avions, soit 12 %, un niveau bien plus élevé que la moyenne. Encore plus révélateur, le taux général des missions avortées pour ce raid fut de 14 %, un signe, peut-être – étant donné le beau temps – que des équipages ne souhaitaient pas retourner sur Berlin⁶³.

TABLEAU 5
Nombre prévu d'escadrons : juin - décembre 1943⁶⁴

Type	Juin	Septembre	Décembre
Halifax II/V	23	24	18
Halifax III	0	0	13
Lancaster I/III	20	23	29
Lancaster II	2	4	4
Lancaster X (ARC)	0	0	17
Stirling I	13	13	13
Wellington X	12	12	
Total	70	76	95

Les chiffres du 6^e Groupe étaient juste en dessous de la moyenne, mais ils comprenaient cinq des onze Lancaster II envoyés par le 426^e Escadron : deux à cause d'une panne d'intercommunication entre le pilote et le mitrailleur arrière, deux pour des problèmes moteur et un parce que sa boussole ne fonctionnait pas. Quelque chose n'allait pas, peut-être parce que le Lancaster II était encore relativement nouveau à l'unité. A la suite d'autres cas d'indisponibilité et de vérification de ceux qui avaient mis fin prématurément à leur mission, « et afin de faire disparaître les défauts qui avaient provoqué les retours », le 4 septembre « l'ordre fut donné d'arrêter les activités opérationnelles, alors que le personnel de maintenance reçut des instructions de faire tous ses efforts pour que tous les avions soient en bon état de service ». Ce fut sans doute à cause de ses lourdes pertes que le 434^e Escadron n'envoya que quatre équipages sur Berlin le 31 août : ils bombardèrent l'objectif et rentrèrent tous les quatre en toute sécurité⁶⁵.

Le troisième et dernier raid de la série eut lieu dans la nuit du 3 au 4 septembre et, compte tenu de ce qui était arrivé aux escadrons de Stirling et, dans une moindre mesure, à ceux de Halifax au cours des deux premières missions, il fut limité à 316 Lancaster et quatre Mosquito. Il causa plus de dommages que l'attaque précédente et le taux de pertes tomba à 6,3 %, mais c'était encore trop pour une campagne prolongée. Malgré sa préférence pour frapper « au moment où chacun à Berlin ... avait été plongé dans un état de panique ... après la destruction de Hambourg », Harris fit machine arrière sur ce qui aurait pu être le début de l'offensive contre la capitale allemande dont il avait la nostalgie⁶⁶. Maintenant, il devait attendre jusqu'à l'automne et l'hiver quand les nuits étaient plus longues et quand il disposerait de plus de bombardiers lourds, dont des Lancaster III (voir tableau 5).

Dans ce domaine-ci, il était prévu d'équiper les trois escadrons de l'ARC rentrant du Moyen-Orient en Lancaster I ou III ; mais, compte tenu du faible nombre d'équipages formés sur ces types d'appareils qui sortaient des Unités de conversion sur bombardiers lourds du 6^e Groupe, les Canadiens acceptèrent que les 420^e, 424^e et 425^e soient équipés de Halifax III en attendant leur transformation définitive sur Lancaster X. Même si Harris prévint les planificateurs de l'Air

TABLEAU 6
Réponses du radar H2S Mark II sur des villes allemandes choisies⁶⁷

Ville	Portée et qualité de la réponse du H2S
Berlin	Trop grande pour le balayage 10/10 il faut utiliser le balayage 30/30 pour le bombardement... La ville donne une réponse importante visible à 20 milles. Dans la ville et ses environs, les lacs ne donnent pas de données sûres [et] les grandes lignes de la ville ne peuvent être utilisées comme point de référence ... à cause des changements de forme apparente selon le réglage du gain [balayage] ...
Düsseldorf	Se distingue bien des autres villes de la Ruhr ...
Hanovre	Est visible à une distance de 37 km ... et donne une réponse importante ... toutefois elle disparaît à 8 km et le bombardement de précision est difficile ...
Kassel	Donne un signal fort jusqu'à 29 km, mais à courte distance elle tend à se fractionner.
Stettin	Est un bon objectif net avec les lacs et les limites de la ville précises ...
Stuttgart	Est un objectif difficile pour le H2S à cause des collines qui l'entourent ... ce qui limite sa portée efficace à 16 km environ - et une réponse fractionnée ...
Wuppertal	Donne un écho fort et bien défini ...

Ministry que « nous devons veiller à ce que les escadrons de Lancaster canadiens soient maintenus en nombre suffisant pour absorber la production canadienne comme prévu, autrement nous serions mal vus au Canada », il approuva cette attribution parce que la production canadienne de Lancaster était « infinitésimale » et que, par conséquent, « à l'heure actuelle », l'ARC ne devait pas en prendre ombrage. Comme on pensait que la production d'au moins quinze Lancaster x par mois ne débiterait pas avant octobre 1943 – en fait, il fallut attendre jusqu'en juin 1944 – les Canadiens se trouveraient dans une situation inconfortable pendant encore un délai considérable. Malgré leur renoncement aux Lancaster, la perspective de recevoir des Halifax III fut bien accueillie au GCOM. Pas plus tard qu'en août, le maréchal de l'Air Brookes, qui s'était plaint de la décision de former le 433^e Escadron sur des Halifax II désuets « dont se débarrassaient les autres escadrons », avait été avisé qu'il ne pourrait compter que sur quelques Lancaster et Halifax III dans un avenir prévisible. En conséquence, le nouvel accord représentait un progrès⁶⁸. « Sur le plan du moral, le QG du groupe avait toujours eu pour objectif d'éviter d'avoir des Halifax II ou V avec des Lancaster [et des Halifax III] sur la même base aérienne. Les différences de performance ... sont si évidentes ... que [dans les unités de conversion sur bombardiers lourds] il est impossible d'éviter que les équipages considèrent d'un mauvais œil les Halifax II et V qu'ils devront faire fonctionner »⁶⁹.

Harris avait une autre raison d'attendre l'hiver pour attaquer à nouveau Berlin. Comme nous l'avons vu, même si les divers aides et dispositifs développés alors avaient amélioré la navigation et la précision du bombardement, cela n'avait pas donné de bons résultats contre des objectifs urbains étendus comme Berlin. Même le radar H2S, Mark II, en bande de dix centimètres, dont la plupart des

équipages du 6^e Groupe et des autres groupes étaient équipés maintenant, n'avait parfois qu'une valeur négligeable⁷⁰.

Toutefois, un nouveau radar H2S, le Mark III, sur le point d'être disponible, promettait de donner une image beaucoup plus claire des grandes villes, surtout, lorsqu'on avait des points de référence comme des lacs ou des rives, grâce à sa longueur d'onde de trois centimètres, plus courte, et son faisceau beaucoup plus étroit. Avec des estimations prévoyant qu'il doublerait et peut-être triplerait le nombre des succès marquants du *Bomber Command*, il y avait de bonnes raisons d'attendre son introduction, même si, en premier lieu, il ne pouvait être fourni qu'aux escadrons d'aéronefs marqueurs. Néanmoins, il était prévu d'équiper tous les équipages de l'indicateur de position sol (GPI), un accessoire de l'indicateur de position air (API) qui enregistrait automatiquement les toutes dernières données vent fournies par le navigateur et, par conséquent, permettait à celui-ci de repérer avec plus de précision sa position. Cependant, le GPI dépendait de l'exactitude des données vent, et à cette étape, moins de la moitié des navigateurs opérationnels pouvaient évaluer la vitesse du vent de manière suffisamment précise pour se retrouver à moins de seize kilomètres de la route fixée⁷¹.

Enfin, et des plus prometteur, il y avait le G-H, essentiellement un Oboe en sens inverse. Un opérateur à bord d'un bombardier émettait un signal vers deux stations au sol du Royaume-Uni. Il repérait sa position en fonction de leur réponse. Avec une précision théorique de deux à 400 mètres, le G-H pouvait être utilisé par quatre-vingt avions pour chaque paire de stations au sol, et devait être installé sur tous les Lancaster II (y compris ceux des 408^e et 426^e Escadrons) qui ne pouvaient être équipés du H2S à cause de leur grande trappe de soute à bombes conçue pour contenir des bombes de 8 000 livres. Toutefois, le G-H présentait deux inconvénients. Ses émissions pouvaient servir de radio ralliement à l'ennemi et, comme l'Oboe, il dépendait de transmissions en ligne directe, ce qui limitait aussi sa portée⁷². Ce facteur devait conduire au retrait des G-H des escadrons de Lancaster du 6^e Groupe lorsque ceux-ci furent engagés dans la bataille de Berlin, et à leur installation dans les bombardiers moyens qui devaient attaquer des objectifs n'exigeant pas une pénétration profonde⁷³.

Ce fut peut-être une erreur stratégique aux conséquences considérables. Les bombardiers lourds équipés du G-H auraient dû, peut-être, être dirigés contre les usines aéronautiques allemandes qui se trouvaient à leur portée à l'automne 1943. Car, même s'ils comprenaient l'importance des contre-mesures électroniques pour échapper à la chasse de nuit, bon nombre des représentants de l'*Air Ministry* expliquaient que de tels dispositifs étaient une méthode peu satisfaisante pour traiter le principal opposant du *Bomber Command*. Si l'effectif des chasseurs ennemis augmentait, avertit le vice-maréchal de l'Air N.H. Bottomley, Harris se trouverait dans « l'incapacité de poursuivre l'offensive de nuit », quel que fût le type de brouillage utilisé et, en conséquence, le DCAS réclamait un effort soutenu contre l'industrie aéronautique et les usines d'assemblage de Brunswick, Stuttgart, Hanovre, Kassel et Leverkusen, par exemple⁷⁴.

Le directeur-opérations du bombardement, qui était alors le commodore de l'Air S. Bufton, remplaçant de Baker, fut d'accord. Même s'il ne s'était pas

opposé aux trois opérations contre la capitale allemande, car il espérait que le *Bomber Command* pouvait monter une répétition du raid de Hambourg « sur n'importe quelle zone industrielle, que ce soit à Berlin ou ailleurs », il était tout de même essentiel que Harris « s'oriente enfin vers des objectifs spécifiques [de Pointblank] ». Car si le *Bomber Command* et les Américains ne réussissaient pas à eux deux à détruire la capacité de résistance de la *Luftwaffe*, Bufton avertit de manière inquiétante que les analystes d'après-guerre considéreraient l'offensive du bombardement comme un échec dans l'utilisation stratégique de la puissance aérienne. Il fit observer que le moment était peut-être venu d'avoir une réunion avec Harris et Eaker, ce que Portal sembla approuver⁷⁵.

Harris, quant à lui, était toujours aussi peu impressionné par la philosophie concernant la désignation d'objectifs avancée par Bottomley, Bufton ou tout autre qui pensait que la destruction d'un seul secteur de l'économie allemande donnerait des résultats décisifs, et qui, tout en n'étant rien d'autre que des officiers d'état-major, agissaient comme s'ils « commandaient sur le terrain ». Il les surnommait avec un profond dédain des « marchands de panacées »⁷⁶. Mais, compte tenu de pareilles pressions extérieures, et puisque Harris ne voulait pas attaquer Berlin de toute façon, le *Bomber Command* effectua, au cours des dix semaines suivantes, des raids sur des zones ennemies citées par le DCAS.

Bien qu'il y eût peu de chance qu'aucune d'elles fût aussi fortement défendue que Berlin, il fallait quand même tenir compte de la *Luftwaffe*. Toutefois, on pouvait contrer, au moins dans une certaine mesure et de différentes façons, la menace représentée par les chasseurs de nuit, tant vagabonds que sous contrôle. On pouvait rendre plus convaincantes les opérations de diversion ; on pouvait attaquer plusieurs objectifs chaque nuit ; ou la force principale pouvait être subdivisée en courants de moindre importance, chacun utilisant des routes différentes pour atteindre l'objectif. Il était possible aussi d'attaquer l'ennemi directement en bombardant et mitraillant ses bases aériennes, et en interceptant ses chasseurs au décollage, à l'atterrissage ou en orbite sur leur radiophare – opérations d'interception – ou en envoyant des chasseurs dans le courant des bombardiers pour abattre les appareils ennemis en route vers l'objectif et au retour – combat de nuit « offensif ».

Des escadrons de pénétration avaient été utilisés au début, contre les bombardiers allemands, comme éléments de la défense aérienne de la Grande-Bretagne et ne furent lâchés dans des missions Flower contre les bases de la chasse de nuit allemande qu'après le raid sur Cologne dans la nuit du 30 au 31 mai 1942. Le 418^e Escadron de l'ARC en fit partie dès le début. Volant sur des Douglas Boston III de construction américaine, ses équipages avaient assuré des patrouilles stationnaires au-dessus de terrains désignés, qui duraient jusqu'à quarante-cinq minutes, avant de larguer leurs bombes sur les pistes et de rentrer⁷⁷.

Bien que source probable d'irritation pour l'ennemi, les patrouilles Flower n'obtinrent que peu de résultats : peu d'avions ennemis détruits ou même sérieusement dérangés. Les terrains masqués étaient difficilement repérables, le viseur des Boston n'était pas assez précis pour obtenir des résultats valables et, sans IA, ils étaient mal équipés pour des opérations de chasse. De plus, leur rayon

d'action était trop limité pour leur permettre d'atteindre de nombreux terrains d'aviation en Allemagne. Ils obtenaient de meilleurs résultats, en général, quand ils attaquaient d'autres types d'objectifs et, par conséquent, comme tous les autres escadrons de pénétration, le 418^e passa bientôt au moins la moitié de son temps à mitrailler le trafic ferroviaire en France et aux Pays-Bas. À la fin de septembre 1942, il avait revendiqué au moins vingt locomotives détruites ou endommagées⁷⁸.

L'intérêt à soutenir une offensive de la chasse de nuit contre la *Luftwaffe* se raviva au printemps 1943, en partie à cause de l'augmentation des pertes au cours de la bataille de la Ruhr, mais aussi parce qu'on commençait à disposer d'une version chasse de nuit du de Havilland Mosquito. Armée de quatre mitrailleuses et de quatre canons de vingt millimètres, et capable d'emporter quatre bombes de 500 livres, cette version était plus rapide que tous les chasseurs de nuit allemands à l'exception du He 219. En outre, quand elle était équipée du réservoir supplémentaire, elle avait un rayon d'action opérationnel de plus de 1 000 milles (1 600 km) et pouvait donc escorter la force principale jusqu'à Berlin et lors du vol retour, ou assurer de longues missions de surveillance sur des terrains de chasse de nuit moins éloignés. De plus, la version livrée aux escadrons d'escorte était équipée du radar 1A et d'autres dispositifs électroniques de radio ralliement et d'alerte. On peut comprendre l'exultation du 418^e Escadron lorsqu'il reçut ses deux premiers Mosquito d'entraînement en février 1943, mais il dut attendre juillet pour voir la disparition de tous ses Boston. À ce moment-là, l'escadron fut largement engagé dans les dernières étapes de la bataille de la Ruhr, patrouillant et bombardant des bases en France, Belgique, dans les Pays-Bas et en Allemagne de l'Ouest. Au cours de la bataille de Hambourg, les Canadiens étendirent leurs opérations plus à l'est, allant jusqu'à Stendal, Parchim et Griefenwald, au cours de la dernière semaine d'août, pour appuyer les premiers raids sur Berlin⁷⁹.

Malgré l'entrée en service du Mosquito, l'*Air Ministry* ne pensait pas que les escadrons de pénétration abattraient de nombreux avions ennemis. Les chasseurs déjà à la poursuite du courant des bombardiers ne seraient pas concentrés autour de leur base ou sur des radiophares de ralliement et, compte tenu de la présence de Mosquito au-dessus de leur terrain, ils iraient sans doute atterrir ailleurs. Toutefois, les dégâts causés aux pistes par des bombes pouvaient empêcher quelques pilotes de décoller au moment critique, et l'on espérait causer au moins une certaine désorganisation lorsque les contrôleurs pisteraient, identifieraient et déclencheraient l'alerte avions de pénétration. « Les boches ne pouvaient faire autrement que savoir que nous étions là-haut », rappela un équipage du 418^e Escadron, et « c'est exactement ce que nous voulions ».

Aucun de leurs avions ne tentait de décoller ou d'atterrir lorsque nous étions là. Et aucun ne le fit, comme on put le constater. Quelques-uns ont pu être tentés de le faire parce qu'en quatre occasions, au cours de notre patrouille de quarante-cinq minutes, les contrôleurs au sol allemands tirèrent une série de fusées Very pour indiquer à leurs avions le vieux signal *Achtung* (attention) – « avions ennemis dans les parages ». S'ils reçoivent le même accueil sur tous les aérodromes, ils rentrent chez eux quand même, et

il doit y avoir maintenant plusieurs nouveaux membres du club allemand des « Caterpillar »* ainsi que de nombreux avions boches cloués au sol⁸⁰.

En septembre 1943, le 418^e obtint quelques résultats spectaculaires. Dans la nuit du 5 au 6 septembre, le commandant d'Aviation R.J. Bennell et le lieutenant d'Aviation F. Shield furent envoyés sur Worms/Biblis, où ils trouvèrent le terrain d'aviation éclairé « et au moins douze avions à l'atterrissage ». Ils en attaquèrent un « qui explosa en l'air et s'écrasa en flammes », puis ils se rendirent sur Mainz-Ober-Olm, où ils abattirent un Do 217 de « plein arrière »⁸¹. Trois semaines plus tard, le capitaine d'Aviation M.W. Beveridge et le sergent B.O. Bays « virent plusieurs avions sur le point d'atterrir sur un aérodrome au sud-ouest de Stuttgart ». Ils en attaquèrent trois et revendiquèrent la destruction de deux appareils. Le capitaine d'Aviation H.S. Lisson et le lieutenant d'Aviation A.E. Franklin obtinrent le même résultat deux nuits plus tôt au-dessus de Hanovre. À la fin du mois, huit avions ennemis abattus étaient portés au crédit du 418^e⁸².

Mais le rythme de septembre ne pouvait être maintenu. Même si Harris avait besoin d'aide, déclarant qu'ayant joué « nos meilleures cartes de contre-mesures », le *Bomber Command* risquait à présent de subir « des pertes prohibitives ». Même si les escadrons de pénétration étaient disposés à l'aider, ils étaient à la merci de la détérioration des conditions atmosphériques de l'automne. De nombreuses sorties durent être abandonnées ou annulées, en partie parce que les Mosquito Mark II et VI n'avaient pas de viseur de bombardement, mais aussi à cause des difficultés de navigation, surtout au-delà de la portée du Gee – la seule aide électronique à la navigation emportée par ces chasseurs de nuit. Et puisque des escadrons de pénétration comme le 418^e ne possédaient pas de radar 1A, ils ne purent profiter pleinement du coup important des services de renseignement d'octobre, lorsqu'un agent belge fournit des informations sur l'emplacement de tous les radiophares de la chasse de nuit allemande dans l'Europe de l'Ouest. Le nombre d'avions ennemis revendiqués par l'ensemble des escadrons de pénétration chuta de vingt en septembre à tout juste six au cours des trois mois suivants⁸³.

Le temps gênait moins les chasseurs de nuit offensifs qui, équipés du radar 1A, du Monica et du Serrate – un dispositif électronique qui détectait et donnait un relèvement des émissions radar 1A allemandes jusqu'à 160 kilomètres – n'avaient pas à compter sur des cieux clairs pour trouver l'ennemi. Avec le temps, les équipages munis du Serrate et volant dans le courant des bombardiers comme éléments du 100^e Groupe (soutien des bombardiers) formé en 1943, et d'autres escadrons équipés du radar 1A-Monica assurant des patrouilles Mahmoud au-dessus des radiophares de la chasse de nuit ennemie, donneraient aux Allemands un cas avoué de « mosquitophobie » dont ils ne se remirent jamais tout à fait. Il n'y en eut pas dans les derniers mois de 1943. Avec seulement cinq escadrons (dont, pendant très peu de temps le 410^e) qui y participèrent à diverses périodes,

* Le surnom donné par la RAF aux aviateurs qui ont réussi à sauter en parachute d'un avion abattu.

les combats aériens furent rares et un seul avion ennemi détruit fut confirmé⁸⁴. Les manœuvres évasives et les contres-mesures tactiques et électroniques, et non le soutien de la chasse, restèrent les éléments clés de la survie des bombardiers.

À vrai dire, certains voyaient dans les manœuvres évasives leur seul espoir. Pas totalement convaincus que la sécurité se trouvait dans le nombre, ils choisissaient de voler plus haut ou plus bas (mais habituellement plus haut) que le niveau de vol fixé lors du briefing, pensant pouvoir éviter ainsi le gros de la concentration des chasseurs ennemis en mettant une certaine distance entre eux et le courant principal des bombardiers. Quelques-uns eurent de la chance, mais d'autres, ayant quitté l'écran protecteur des leurres, n'en eurent pas. D'autres encore, tout en se maintenant dans le courant et en se rappelant qu'on leur avait dit que leur tâche principale était « de bombarder et non de se battre » cherchaient à se rendre aussi discrets que possible en ne tirant pas lorsqu'ils voyaient des avions ennemis⁸⁵.

Harris avait déjà diffusé des avertissements sur les dangers qu'il y avait à quitter le courant. Maintenant, il avertit qu'avec la *Luftwaffe* bien pourvue de radars, la pratique de retenir son tir était « timorée et illusoire ». Il y avait peu de risques que des chasseurs ennemis attaquent un bombardier faisant preuve de « vigilance », expliqua-t-il, surtout, s'ils se trouvaient en « position défavorable ». Toutefois, l'effet de dissuasion du tir défensif n'était pas quelque chose qui pouvait être démontré de façon convaincante. Finalement, le commandant du 5^e Groupe, (le vice-maréchal de l'Air, l'honorable R.A. Cochrane, remplaçant de Coryton) se sentit, pour sa part, obligé d'entraîner ses équipages à tirer sur tout avion ennemi, que celui-ci montre ou non des signes de passage à l'attaque. Le groupe canadien n'alla pas aussi loin, mais tenta, lui aussi, d'accroître l'esprit combatif de ses équipages. Tout en confirmant que les manœuvres évasives étaient la meilleure façon d'agir lorsqu'un ennemi s'approchait, Allerton Hall déclara que leur but n'était pas de « semer le chasseur », mais de lui offrir « une cible difficile », tout en assurant au mitrailleur du bombardier un bon secteur de tir⁸⁶.

Les responsables avaient toutes les raisons de se soucier des équipages qui quittaient le courant des bombardiers. En plus de mettre leur vie en danger, tout l'effort pour obtenir un bombardement concentré serait sapé si cette coutume se répandait trop. Que l'utilisation fréquente de leurs canons ait bien aidé les équipages du courant était une autre question. Des essais d'interception menés entre le Halifax et le Ju 88 équipé du Lichtenstein qui s'était posé en Angleterre en juillet 1943 montrèrent qu'un virage en piqué suivi d'une ressource de 1 500 à 2 000 pieds amenait non seulement le chasseur dans une position de tir en dérive extrêmement difficile, mais assurait assez souvent la perte du contact visuel ainsi que du contact radar 1A, permettant au bombardier de s'échapper. De plus, le 4^e Groupe se plaignit bientôt qu'« il était assez évident qu'un grand nombre de tirs se faisaient à l'aveuglette. Des rapports d'équipages de Halifax se faisant tirer dessus par d'autres Halifax et Lancaster devenaient beaucoup trop fréquents. Alors que la sécurité de l'avion imposait la nécessité de considérer comme suspect tout avion en approche, le bon sens voulait qu'on traitât un quadrimoteur comme un ami jusqu'à ce que son attitude devînt menaçante »⁸⁸.

À la lumière de cette preuve et à la suite d'une analyse de récents combats

aériens, High Wycombe reconnut le 2 octobre que les équipages « timorés » pouvaient avoir eu raison, après tout, en déclarant que l'utilisation des canons « devait venir en second », quand on voyait les avions ennemis. Des enquêtes supplémentaires confirmèrent la sagesse de cette instruction. Ayant étudié de près l'expérience du 5^e Groupe au cours de la période où ses équipages reçurent l'ordre d'ouvrir le feu sur tout avion ennemi, les scientifiques de la recherche opérationnelle conclurent que cette pratique augmentait non seulement les chances d'attaque mais aussi les risques de toucher un avion ami. La SRO conclut, avec quelque malice, que, vue sous cet angle, la politique « dynamique » du vice-maréchal de l'Air Cochrane était quelque chose dont le « groupe en tant que groupe n'avait pas profité »⁸⁹.

Il était évident que la canonnade n'était pas la réponse, tout au moins aussi longtemps que les mitrailleuses .303 resteraient le seul armement défensif transporté et que les mitrailleurs (dont bon nombre étaient des pilotes, des navigateurs et des bombardiers qui avaient échoué) seraient aussi peu motivés et entraînés, comme des preuves récentes l'avaient laissé entendre⁹⁰. En attendant la disponibilité de Mosquito supplémentaires pour effectuer des missions d'escorte et de pénétration, le *Bomber Command* devrait se contenter de mystifications, diversions et fausses directions – la plupart électroniques – afin de maintenir l'offensive : et à partir de la fin septembre, de telles mesures commencèrent à être la caractéristique dominante de ses opérations.

Comme il avait encore besoin de rassembler le gros de ses forces pour être sûr qu'une quantité suffisante de bombes tomberaient sur l'objectif, Harris choisit d'abord d'organiser des raids leurres relativement simples. Au cours de ceux-ci quelques Mosquito et bombardiers lourds utilisaient des leurres, des fusées, des marqueurs et l'armement qu'ils transportaient pour simuler l'approche d'un raid important pendant que la force principale effectuait une attaque très concentrée ailleurs. C'était une étape de plus après la tentative de diversion effectuée par des Mosquito uniquement au-dessus de Berlin lors de l'attaque de Peenemünde. Et, la première opération leurres véritable eut lieu dans la nuit du 22 au 23 septembre lorsque huit Mosquito et vingt et un Lancaster effectuèrent une fausse attaque sur Oldenburg pendant que la force principale, de plus de 700 appareils, bombardait Hanovre à environ 136 kilomètres de là. Sur le plan des résultats, pour autant qu'Harris était concerné, le raid fut « un fiasco total ». La plupart des équipages ne réussirent pas à faire « la moindre tentative » d'approcher l'objectif par la route fixée et, à un moment, tel que confirmé par le 6^e Groupe, « les avions bombardèrent dans toutes les directions ». « Si les commandants ne prennent pas bien en main leurs troupes maintenant et ne redressent pas cette situation déplorable », avertit sir Arthur, « nous sommes devant la perspective d'un gaspillage d'efforts, de pertes inutiles et d'échecs importants, ce que nous ne pouvons nous permettre »⁹¹.

Cependant, tout ne fut pas négatif au cours de cette attaque. « On avait créé quelque confusion chez l'ennemi avant que l'objectif ne soit identifié » par ses contrôleurs, et le taux de pertes fut inférieur à 4 %. Devenu plus circonspect, High Wycombe était peu enclin à attribuer pareil taux inférieur au seul effort sur Oldenburg. Encore sensible à la menace sur Berlin, l'ennemi avait bien pu

retenir quelques-uns de ses chasseurs pour défendre la capitale – réaction sur laquelle on ne pouvait compter à chaque nuit. De plus, le piège n'avait pas fonctionné indéfiniment. Des chasseurs s'étaient présentés en force au-dessus de Hanovre avant le départ des dernières vagues de la force principale et étaient, semblait-il, responsables d'avoir abattu la plupart des bombardiers⁹².

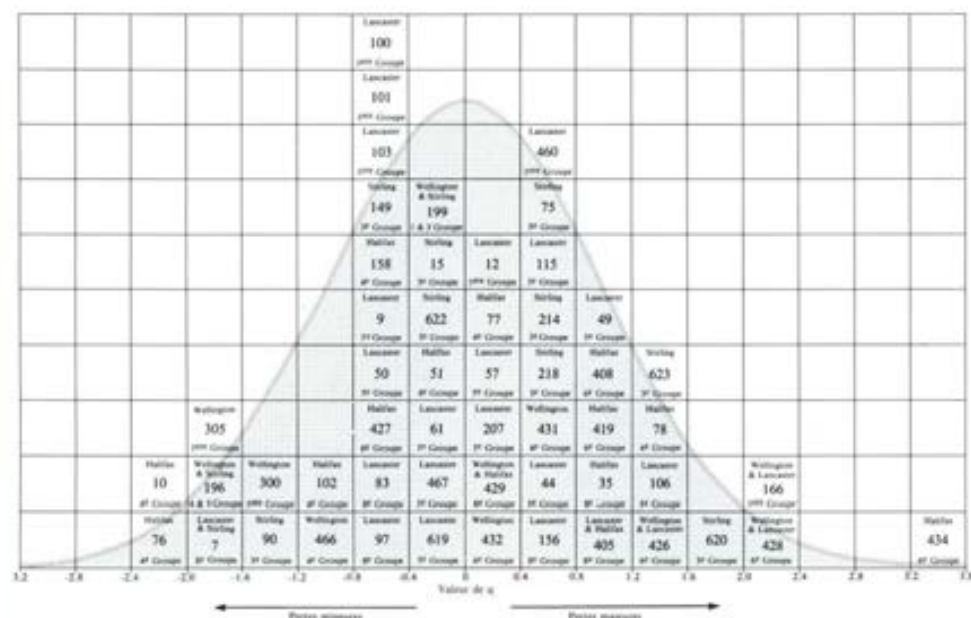
On ne peut pas expliquer pourquoi la fausse attaque sur Oldenburg ne retint pas les chasseurs de nuit ennemis dans cette région là, mais il semble que, du fait que les deux villes n'étaient distantes que de quatre vingt kilomètres, l'objectif et le piège se trouvaient simplement trop près l'un de l'autre. Voyant une attaque se développer au sud-ouest, et libérés des limitations de l'ancien système *Himmelbett* dans le domaine de l'initiative, plusieurs équipages de chasseurs de nuit décidèrent tout simplement de se rendre à Hanovre. Ce fut certainement ce qui se passa la nuit suivante, lorsque l'objectif (Mannheim) et l'objectif leurre (Darmstadt) ne se trouvant séparés que par quarante kilomètres de distance – cinq à sept minutes de vol – le taux des pertes fut de 5,1 %. Quatre nuits plus tard, alors que quarante-huit kilomètres séparaient Hanovre et Brunswick, les pertes s'élevèrent à 5,6 %⁹³. Se pourrait-il qu'en choisissant tout d'abord de minimiser l'importance d'Oldenburg l'état-major de High Wycombe ne pouvait plus maintenant tirer de conclusions appropriées concernant les résultats des raids suivants. Débarrassés du dogme de Kammhuber, les chasseurs de nuit ennemis, à quelques minutes seulement de l'objectif, n'allaient pas rester aussi passifs qu'ils l'avaient été près de Cologne quinze mois plus tôt.

Le meilleur exemple de ce que High Wycombe cherchait à réussir (sans succès jusqu'alors) eut lieu une nuit où il n'y eut aucune opération leurre, ce qui n'aida probablement pas à résoudre les problèmes. Dans la nuit du 29 au 30 septembre, la force principale attaqua Bochum alors que onze Mosquito bombardèrent des installations pétrolières à Gelsenkirchen et que quatorze Lancaster effectuèrent une opération *Gardening* dans la Baltique. Les contrôleurs allemands furent totalement déroutés. Le courant des bombardiers suivit une route qui amena la *Luftwaffe* à identifier Brême comme objectif sûr. Les leurres fonctionnèrent assez bien pour dissimuler le virage vers Bochum, et tous les chasseurs furent envoyés vers le port de la mer du Nord. À ce point, l'erreur de départ tourna à l'autodéception. La Flak de Brême commença à tirer en réaction, sans aucun doute, à la présence des chasseurs de nuit ; les fusées que ceux-ci larguèrent furent prises par erreur pour des marqueurs lancés par les *Pathfinders*, et le chef contrôleur de la 2^e *Jagddivision*, dont le QG à Stade ne se trouvait qu'à soixante-quatre kilomètres de là, annonça que des bombes tombaient le long de la Weser quand, en fait, la force principale était au-dessus de la Ruhr, à 190 kilomètres au sud-ouest.

Le contrôleur de la 1^{re} *Jagddivision* en Belgique essaya désespérément de corriger les ordres de son collègue, mais avec un succès limité parce qu'il fut à son tour contredit par Stade. Résultat : le *Bomber Command* ne perdit que 2,6 % des 352 bombardiers envoyés sur l'objectif. Le 6^e Groupe ne fit pas tout à fait aussi bien, perdant trois sur trente-neuf aéronefs, soit 7,6 %, dont deux venaient du 434^e. Ce dernier subissait une série de malheurs qui amena, en octobre, le vice-maréchal de l'Air Brookes à envisager momentanément le remplacement

DISTRIBUTION THÉORIQUE ET RÉELLE DES PERTES DES ESCADRONS DU BOMBER COMMAND LORS DES RAIDS SUR DES OBJECTIFS ALLEMANDS MAI-SEPTEMBRE, 1943

Chaque escadron est placé dans une colonne au-dessus de sa valeur 'q' correspondante - 'q' étant la variante des pertes de chaque escadron par rapport à la moyenne globale pour tous les escadrons ('q' a été normalisée pour qu'on puisse comparer les escadrons employant des types différents d'appareils). En assumant que tous les escadrons soient semblables, le secteur ombragé dans la cloche de Gauss démontre la distribution théorique des valeurs 'q'.



Source: PRO Air 14/1801

Vers la fin de 1943, la section de recherche opérationnelle du commandement du bombardement a produit ce graphique pour arriver à «découvrir si les particularités de certains escadrons influençaient leurs pertes». Pour ce faire, on a étalé les escadrons dans un «ordre du mérite... pour détecter toute influence non aléatoire qui aurait pu se manifester.» Tel qu'on pouvait s'y attendre, la distribution factuelle des pertes se distançait quelque peu de la distribution prévue par la loi de la probabilité.

Les pertes subies par tous les escadrons (sauf un) du Groupe N° 6 - la plus jeune et nécessairement la moins expérimentée des formations - étaient toutes plus élevées que la norme prévue. L'escadron 428 démontrait une tendance «légèrement plus forte que l'aurait laissé prévoir la probabilité des pertes» (c'était aussi le cas de l'escadron 166 du Groupe N° 1). Mais, l'escadron 434 - qui n'était opérationnel que depuis le mois d'août et avait eu des pertes une fois et demie plus fortes que celles subies par quelque autre escadron du commandement du bombardement que ce soit - subissait des ravages qui étaient «très sérieusement au dessus des limites prévues par les fluctuations aléatoires.»

Personne n'a déterminé scientifiquement quelles influences non-aléatoires étaient responsables pour ces malchances, mais des pertes importantes continuelles allaient donner une triste renommée de «boucherie» à l'escadron 434 de l'ARC.

de son commandant, un Canadien de la RAF indifférent à la canadianisation. Mais, malgré la réputation de moins en moins enviable de l'escadron, on ne put attribuer aucune faute opérationnelle au lieutenant-colonel d'Aviation C.E. Harris, qui resta à son poste jusqu'à la fin de son tour en février 1944⁹⁴.

Averti par des interceptions d'émissions radio de la confusion créée dans le camp ennemi, l'*Air Ministry* surveilla de très près la réaction de la *Luftwaffe* pour tenter de deviner quels points faibles de l'organisation de la défense aérienne allemande décelés cette nuit-là pouvaient être exploités davantage. Pour R.V. Jones, qui avait été l'un des pionniers de la collecte de renseignements électroniques de la RAF, les preuves indiquaient de manière accablante que les défenses de l'ennemi étaient « instables », et il y avait des indices précis sur ses points les plus vulnérables. « Une fois que le contrôleur s'est fait une idée de la situation, il devient de plus en plus facile pour lui de se convaincre qu'il a raison. Ayant formé son hypothèse ... il envoie ses chasseurs sur un radiophare com-mode. Ces chasseurs sont alors signalés par des observations valables [postes d'écoute au sol] et ... peuvent être facilement mal identifiés. Le contrôleur interprète alors les observations comme s'appliquant à des avions britanniques et se trouve ainsi confirmé dans son mauvais jugement initial⁹⁵. »

La déduction de Jones était brillante parce qu'elle évitait l'évidence. Ce qui était d'une importance critique dans l'explication du faible taux de pertes subies à Bochum, ce n'était pas que l'ennemi avait été détourné ou s'était fait des illusions, nota Jones, ou même que sa réaction dépendait tellement de son hypothèse initiale. C'était plutôt le fait qu'au moment où les contrôleurs allemands s'étaient repris, il n'y avait plus que quelques avions britanniques au-dessus de l'objectif. Et cela était arrivé non pas parce que la tromperie, volontaire ou autre, avait duré plus longtemps que d'habitude, mais parce que la force principale qui participait était faible et avait effectué son travail en moins de trente minutes. Le conseil qu'il offrit à Portal découlait logiquement de cette conclusion. Au lieu de gaspiller du temps et des efforts à essayer d'établir des diversions parfaites – qui de toute façon étaient sans doute irréalisables – Harris devait envisager de monter des raids moins importants, dont l'exécution demandait moins de temps⁹⁶. Si la force principale qui attaqua Hanovre dans la nuit du 22 au 23 septembre n'avait pas été aussi importante et avait effectué sa tâche plus rapidement, il se peut que les chasseurs d'Oldenburg n'auraient eu aucun avion à intercepter à cet endroit-là.

Des analyses sur un certain nombre d'opérations montées au début octobre donnèrent à penser que Jones avait, en fait, raison. Des raids aux caractéristiques plus petites, composés de Lancaster uniquement, et aux délais d'exécution plus courts, subissaient d'habitude relativement moins de pertes : 0,8 % à Hagen dans la nuit du 1^{er} au 2 octobre, 2,7 % à Munich dans la nuit du 2 au 3 octobre, et 1,2 % à Stuttgart dans la nuit du 7 au 8 octobre. Mais lorsque le *Bomber Command* sortait en force – plus de 500 avions – sur un objectif, le taux de pertes moyen tournait autour de 5 %⁹⁷.

L'hypothèse de Jones n'était pas la seule à offrir une explication valable de ce qui se passait, et certaines autres hypothèses plaisaient naturellement plus à Harris parce qu'elles étaient en harmonie avec – ou ne contredisaient pas

ouvertement du moins – sa détermination de larguer le plus grand nombre possible de bombes sur chaque objectif. Le temps était également un facteur dans la détermination des taux de pertes, de même que la profondeur de la pénétration en Allemagne, peu importe la taille de la force principale. Pour le bombardement de Leipzig par 358 Lancaster dans la nuit du 20 au 21 octobre, qui comportait une approche plus longue au-dessus du territoire ennemi que dans le cas de Berlin et qui donna plus de chances à la *Luftwaffe* de réagir, seize appareils furent abattus, soit 4,5 % du total⁹⁸.

Un équipage du 426^e Escadron fut attaqué au moins sept fois avant d'atteindre et de bombarder l'objectif.

La première ... eut lieu à 19 h 40 ... L'avion ennemi fut d'abord observé par le mitrailleur arrière sur l'arrière droit quand il ouvrit le feu à 300 mètres. Le mitrailleur ordonna des manœuvres de combat « piqué en virage à droite » et ouvrit le feu. Au cours de cette attaque, l'avion ennemi, qui fut identifié comme un Me 109, obtint des coups au but dans l'empennage horizontal, le fuselage et les ailes, mit hors service la tourelle dorsale et blessa son mitrailleur ... La deuxième attaque eut lieu du bas par l'arrière gauche à 500 mètres. Des manœuvres évasives furent effectuées et le mitrailleur arrière tira. L'avion ennemi se rapprocha à 200 mètres et dégagea par le travers droit. La troisième attaque vint de front et on effectua encore des manœuvres évasives, le mitrailleur arrière ouvrant le feu à 400 mètres. L'avion ennemi se rapprocha à 200 mètres et dégagea par le travers droit. La quatrième attaque vint de l'arrière, dix degrés à gauche, à 500 mètres. L'avion effectua encore des manœuvres évasives et le mitrailleur arrière ouvrit le feu en même temps que l'avion ennemi. L'attaquant se rapprocha à 200 mètres, dégagea et ne fut plus revu. Peu de temps après que l'avion eut repris sa route, il fut encore attaqué par un chasseur de nuit ennemi, identifié comme un Ju 88. Celui-ci fut d'abord vu sur l'arrière droit par le mitrailleur arrière, à 700 mètres. Notre avion fit des manœuvres évasives et ouvrit le feu à 500 mètres. L'avion ennemi tira une courte rafale et dégagea à 400 mètres par le travers gauche. L'attaque suivante vint de l'arrière à 500 mètres. On effectua encore des manœuvres évasives et le mitrailleur arrière ouvrit le feu. L'avion ennemi tira une courte rafale et dégagea à 300 mètres. La septième et dernière attaque eut lieu de l'arrière et légèrement à gauche. Des manœuvres évasives réussies furent encore effectuées et l'attaque fut stoppée lorsque notre avion entra dans les nuages.

La tourelle dorsale et le pare-brise du pilote avaient été mis en miettes, les circuits hydrauliques et l'antenne avaient été détruits et le Gee, le récepteur radio, le réservoir interne droit et le fuselage et les ailes droites avaient été transpercés. Malgré cela, le sergent de section F.J. Stuart ramena son appareil à Linton-on-Ouse et, bien qu'il méritât de recevoir une plus haute récompense, il ne reçut que la *Conspicuous Gallantry Medal* (médaille pour actes insignes de bravoure)⁹⁹. Il fut tué au-dessus de Francfort six semaines plus tard.

L'argument le plus important contre les propositions de Jones, et l'un de ceux qui appuyaient la poursuite des raids importants, était le fait que les preuves pouvaient être disposées et manipulées pour montrer que les « déceptions avaient marché ». Car, dans l'idée d'Harris, la leçon principale qu'on pouvait tirer du

raid qui en avait tant appris à Jones n'était pas que l'opération fut plus courte que d'habitude, mais que les pilotes allemands devaient « prendre leurs ordres des contrôleurs leur donnant les explications les plus convaincantes ». L'homme de la 2^e Jagddivision qui déclara avec tant d'emphase que des bombes tombaient sur Brême, et qui avait des preuves tangibles sous forme de fusées et de tirs de la Flak pour appuyer ses dires, était bien plus persuasif que son homologue à Deelen, qui savait que Brême n'était pas l'objectif, mais n'avait pas d'autre preuve spectaculaire à exposer. En conséquence, il ne paraissait pas essentiel de tromper tout le système de défense aérienne allemand mais seulement un de ses éléments quelle que soit l'importance de la force principale ou la durée du bombardement¹⁰⁰. Plusieurs raids d'octobre pouvaient s'adapter à ce modèle, au moins superficiellement. Dans la nuit du 3 au 4 octobre, alors que l'objectif était Kassel et que des diversions furent montées contre Hanovre et Cologne, des contrôleurs à l'ouest décidèrent au départ que Magdeburg, plus à l'est, était l'objectif réel et, malgré tous ses efforts, le général Weise à Berlin ne put les contredire et détourner vers Kassel les unités de bimoteurs affectées à la couverture du nord-ouest de l'Allemagne jusqu'à ce que nombre d'entre eux fussent à court de carburant. La confusion fut semblable cinq nuits plus tard – la dernière fois que des Wellington furent envoyés au-dessus de l'Allemagne – quand Hanovre et Brême, distantes de quatre-vingt-seize kilomètres, furent bombardées. Trompés par la route complexe que High Wycombe avait établie, les contrôleurs allemands laissèrent leurs chasseurs aller et venir entre les environs des deux villes sans contacter réellement les attaquants avant une heure assez avancée de la nuit¹⁰¹.

Dans ces deux cas, toutefois, le taux de pertes avait été laissé de côté afin de correspondre parfaitement aux vues de Harris. Vingt-quatre bombardiers furent abattus dans la nuit du 3 au 4 octobre, soit 4,4 % de ceux envoyés. Lorsque les chasseurs ennemis établirent finalement le contact dans la nuit du 8 au 9 octobre, ils abattirent la plupart des vingt-sept Halifax et Lancaster qui furent perdus. Il y eut là des preuves supplémentaires que le temps passé au-dessus de la cible était la variable critique ; la force principale s'était traînée au-dessus de Hanovre et de Brême pendant tellement de temps que, finalement, les contrôleurs avaient été capables de prendre correctement en main la situation.

Toutefois, ce qui régla la question de déterminer si le conseil de Jones serait suivi, ce fut le désir compréhensible d'Harris de détruire ses objectifs en aussi peu de raids que possible et de réduire ainsi les risques que couraient ses équipages. Quand la navigation et la visée de bombardement laissaient tellement à désirer, et quand il n'y avait pas assez d'aéronefs marqueurs pour des opérations multiples et simultanées, cela voulait dire qu'il fallait lancer quelques coups importants pour produire des dommages significatifs. Tout n'était que pure question d'échelle. Il était préférable de voir la moitié des bombes de 800 avions tomber sur Berlin en une nuit et sur Magdeburg la nuit suivante, que la moitié des bombes de 400 avions sur chaque ville au cours de deux nuits successives, alors que l'ennemi pouvait être en alerte. Dans l'avenir prévisible, le *Bomber Command* continuerait donc de s'appuyer sur une pénétration princi-

pale soutenue par une ou deux diversions de plus faible envergure. Mais comme on ne pouvait s'attendre à ce que l'ennemi commette des erreurs chaque nuit, les contrôleurs devaient déduire le bon objectif de temps en temps, même s'ils le faisaient pour de mauvaises raisons. Et, puisque High Wycombe avait aussi toutes les chances que ses diversions, ses mystifications et que la route de la force principale fussent mauvaises de temps à autre, il était absolument essentiel de continuer, selon les plans, à introduire la confusion dans les commentaires point par point des contrôleurs ennemis¹⁰².

Comme nous l'avons vu, l'attaque contre les systèmes de commandement, de contrôle et de communications de la *Luftwaffe* avait en fait commencé en décembre 1942, quand on utilisa le Tinsel pour interrompre les transmissions sol-air du système *Himmelbett* en émettant des bruits de moteurs sur la fréquence de contrôle des chasseurs, alors que le Mandrel essaya de brouiller les radars d'alerte Freya avec un succès partiel seulement. Toutefois, la puissance de transmissions disponible dans les avions Tinsel était si limitée que les interférences étaient facilement contrées par une augmentation de la force du signal du contrôle du sol ; de plus, lorsque la *Luftwaffe* adopta cette procédure dure, la portée du Tinsel était également limitée pour le brouillage des émissions de commentaires point par point par les stations couvrant l'Allemagne. Le Cigar, un brouilleur terrestre mis en service en juillet 1942, visait aussi les émissions VHF ennemies, mais avec une portée maximale de 224 kilomètres ; il était lui aussi inefficace et ne pouvait contrer la plupart des commentaires de la *Jagddivision*. Entre-temps, Grocer fut conçu pour brouiller le Lichtenstein B/C. Des versions aéroportées du Cigar et du Grocer furent finalement mises en service. Mais, pour le moment, ce fut le Corona, utilisé pour la première fois dans la nuit du 22 au 23 octobre, lors du raid sur Kassel, qui fut le plus ingénieux et, pour l'époque, le plus prometteur de toutes les contre-mesures radio alliées¹⁰³.

Conçu au départ comme un brouilleur simple de haute puissance, on découvrit bientôt qu'en superposant un commentaire en allemand sur celui fourni par les contrôleurs de la *Jagddivision*, Corona pouvait être utilisé pour donner de faux renseignements et des instructions bidon qui pouvaient, au mieux, attirer les chasseurs de nuit loin de l'objectif et renforcer toute diversion en cours et, au pire, introduire un élément de doute dans la phalange des chasseurs de nuit. On pensait que non seulement le courant de bombardiers devait être protégé, mais aussi qu'on pouvait détruire la confiance qui existait entre les pilotes et les contrôleurs au sol, laquelle était indispensable aux opérations de chasse de nuit. La clé de l'efficacité du Corona allait bien au-delà de la prestation d'une voix parlant un allemand idiomatique ; l'efficacité exigeait aussi qu'on interprêtât exactement les mots codes et les procédures de la *Luftwaffe* tout en faisant la preuve d'une compréhension totale et intime de son organisation de la défense aérienne par un authentique contrôleur. Les connaissances pour y parvenir avaient été accumulées grâce à un dur labeur et pièce par pièce au cours des trois années précédentes au moyen d'écoutes radio et électroniques jusqu'à ce que, comme nous l'avons vu, le dernier trou crucial fût rempli en octobre 1943¹⁰⁴.

Les premières conséquences du Corona semblèrent assez impressionnantes,

au point de mettre le contrôleur principal du 1^{er} *Jagdkorps* « en une très violente colère ... À un moment, [il] se mit à jurer avec vigueur, sur quoi la voix du Corona déclara : « L'Anglais jure maintenant ». L'Allemand lui rétorqua : « Ce n'est pas l'Anglais qui jure, c'est moi. » Mais la « déception » qui visait à identifier Francfort comme objectif et les Mosquito envoyés là comme force principale ne dura pas. Les Allemands avaient suivi la progression du courant des bombardiers à travers l'Europe de l'Ouest grâce à des chasseurs utilisés dans un rôle de couverture – l'IA étant moins soumis au brouillage puisqu'ils volaient dans la même direction que les bombardiers – en se servant de *Würzburg* modifiés pour résister aux pires effets des leurres ; à l'aide de Naxos, qui détectait les émissions H2S et en mesurait le volume, ils identifièrent Kassel comme objectif au moment où les bombes commençaient à tomber à cet endroit. Ils donnèrent bientôt des comptes rendus précis et sans équivoque des progrès du raid. Ces comptes rendus étaient si précis qu'à la fin de la nuit, 193 chasseurs avaient été dirigés sur Kassel et quarante-trois bombardiers (7,6 % des 569 avions envoyés) avaient été abattus. Le total des pertes des escadrons du 6^e Groupe fut encore plus élevé. Douze des 107 équipages ne rentrèrent pas (11,2 %) ; quatre de ceux-ci appartenaient au 434^e Escadron dont les équipages étaient à l'heure et sur la route, et trois du 427^e¹⁰⁵.

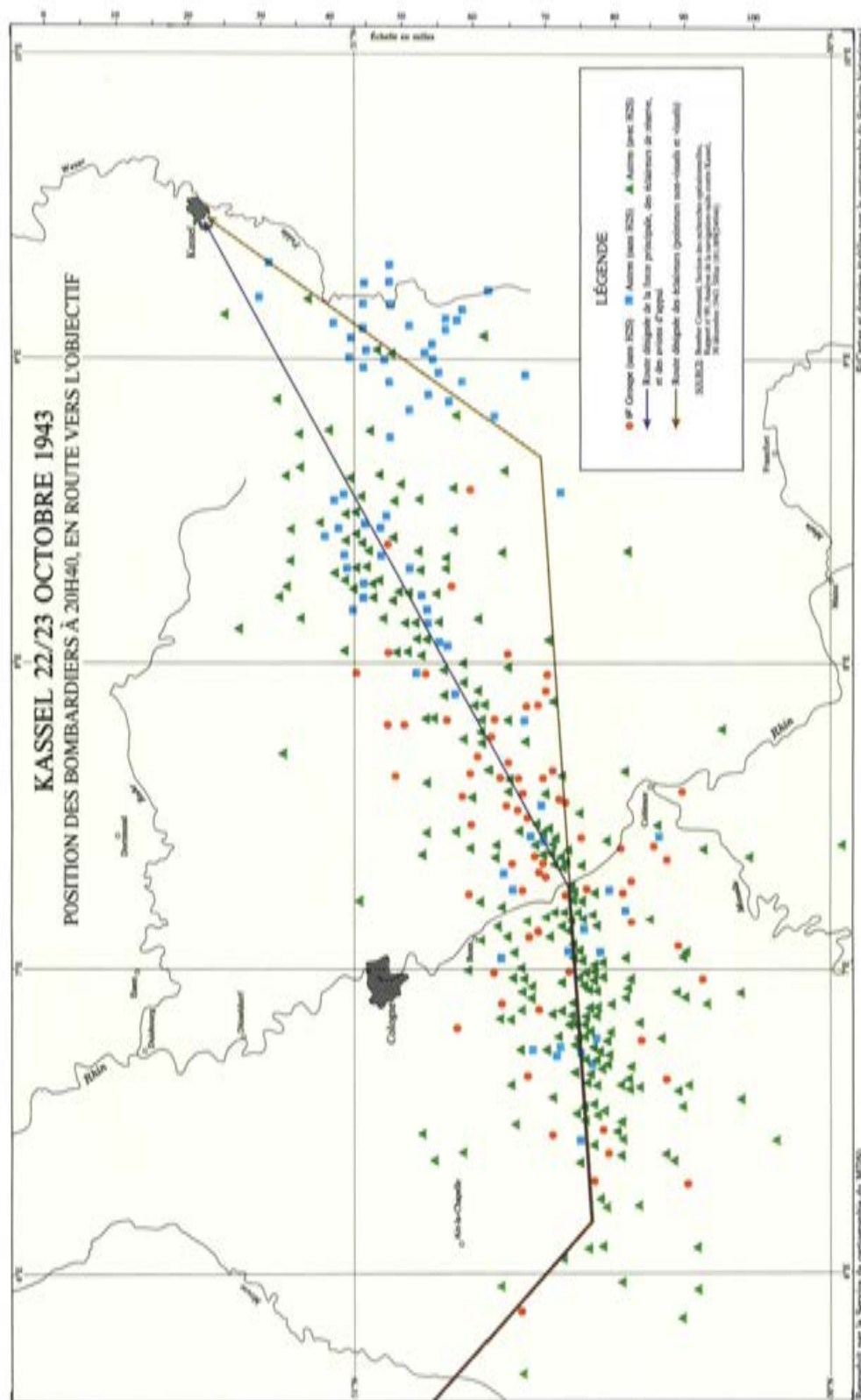
Bien que la plupart des interceptions aient eu lieu à proximité de l'objectif, les Allemands obtinrent des succès importants contre les équipages de bombardiers qui, à cause du givrage ainsi que des nuages épais et du brouillard sur le trajet, étaient sortis de la route et n'étaient plus protégés par les leurres. Ayant lutté plus longtemps contre le mauvais temps et pas encore totalement équipés du H2S, les équipages du 6^e Groupe eurent plus de difficultés que certains de leurs collègues à maintenir leur cap, et cela peut très bien expliquer pourquoi leurs pertes furent beaucoup plus importantes que la moyenne du *Bomber Command*¹⁰⁶.

Malgré les pertes, Harris avait toutefois des raisons d'être satisfait. Bien que le temps en route vers Kassel fût mauvais, le ciel s'était dégagé au-dessus de l'objectif et les marqueurs furent précis et bien concentrés. Les incendiaires tombèrent au centre de la ville, créant une mini-tempête de feu et, à la fin de la nuit, le *Bomber Command* avait réalisé le raid le plus destructeur depuis Hambourg.

Le gros de cette attaque fut concentré dans la partie centrale très bâtie de la ville, et ... toute la zone fut pratiquement détruite. On estima que 65 % des bombes larguées au-dessus de la ville tombèrent dans une zone de vingt-sept kilomètres carrés et autour du centre-ville ... [et] que 50 % des bâtiments dans la zone de bombardement prirent feu immédiatement et incendièrent les bâtiments rapprochés. Les bombes à explosif brisant détachèrent les tuiles et ouvrirent les fenêtres, si bien que les bâtiments qui ne furent pas touchés furent facilement incendiés par les étincelles et la chaleur irradiante ...

Les services des communications et les équipements essentiels furent désorganisés étant donné que les incendies avaient atteint des proportions telles que les organismes de lutte contre les incendies ne purent les traiter. Les pompiers consacrèrent leur temps à sauver des vies et à essayer de contrôler les incendies sur le pourtour. Il leur était impossible de les combattre au centre de la zone incendiée ...¹⁰⁷

KASSEL 22/23 OCTOBRE 1943 **POSITION DES BOMBARDIERS À 20H40, EN ROUTE VERS L'OBJECTIF**



Près de la moitié des maisons et des immeubles d'habitations de Kassel furent endommagés ou détruits, laissant jusqu'à 100 000 personnes sans abri ; près de 8 500 furent tuées. Les voies ferrées autour de la ville furent durement touchées et 155 bâtiments industriels, y compris les trois usines Henschel de locomotives, de chars et de canons, furent écrasés ou durement endommagés¹⁰⁸.

L'interprétation de ces résultats devint bientôt la source d'une controverse aigre-douce. Depuis septembre, le service de relations publiques de l'*Air Ministry* avait mis de plus en plus l'accent sur les dommages industriels causés par le *Bomber Command* en tant que partie intégrante du CBO. Les histoires diffusées au sujet du raid de Kassel ne firent pas exception. « Une force importante de bombardiers lourds de la RAF et de l'ARC s'est frayée un chemin au milieu de nombreux chasseurs nazis, la nuit dernière, pour effectuer une attaque concentrée sur le centre industriel de guerre allemand de Kassel, au cours du neuvième raid principal britannique – le plus coûteux du mois », rapporta l'*Associated Press*.

Les bombardiers lourds ont ajouté, une fois de plus, leurs coups terrifiants contre l'industrie allemande aux attaques de jour et de nuit qu'ont effectuées les avions plus légers américains et de la RAF contre les communications et les terrains de chasse nazis ...

Kassel, qui se trouve à 160 kilomètres au nord-est de Cologne est une des villes clés de l'aéronautique allemande et également le site des ateliers de locomotives Henschel, les plus importants en Europe. La ville possède d'importants ateliers d'assemblage de Messerschmitt 109¹⁰⁹.

Pour Harris, qui savait quels avaient été les points de visée à Kassel, un tel compte rendu était une grossière déformation et une présentation erronée, et il le fit savoir. Il déclara au sous-secrétaire d'État à l'Air que ce qui était important dans le raid n'était pas que « les ateliers de locomotives Henschel et diverses autres installations d'usines » avaient été touchés, mais que « Kassel contenait plus de 200 000 Allemands, dont plusieurs étaient maintenant morts et dont la plupart des autres étaient sans abri et démunis ». Tout en donnant la fausse impression au peuple britannique, qui pouvait être amené à penser que le *Bomber Command* se souciait principalement du « bombardement d'installations d'usines particulières », alors que son but réel était « la destruction complète de villes allemandes et de leurs habitants », ces histoires menaçaient aussi le moral de ses escadrons. « Nos équipages savent quel est le but réel de l'attaque. Quand ils lisent ce qu'on raconte au public à ce sujet, ils sont amenés à penser (et ils pensent) que les autorités ont honte des bombardements de zones. Il ne faut pas s'attendre à ce que des hommes risquent leur vie pour réaliser un objectif que leur propre gouvernement considère, à tout le moins, comme trop déshonorant pour en parler en public. » De plus, il y avait le risque qu'en interprétant les résultats réels du bombardement stratégique, d'autres en « vole-raient le crédit » quand la guerre serait terminée. « Le fait que le bombardement a gagné la guerre et forcé les armées allemandes à se rendre aux Russes ne sera jamais accepté dans des milieux où il est important qu'il le soit. »

Pour un certain nombre de raisons, le commandant en chef demanda alors que le but de l'offensive de bombardement « et la part que doit y jouer le *Bomber Command*, en vertu de la stratégie américano-britannique acceptée, soient déclarés sans ambiguïté ».

Ce but est la destruction des villes allemandes, la mort des ouvriers allemands et l'interruption de la vie communautaire civilisée dans toute l'Allemagne.

Il faut souligner que les buts acceptés et fixés de notre politique de bombardement sont les suivants : la destruction des maisons, des services publics, des transports et des vies humaines ; la création d'un problème de réfugiés à une échelle inconnue ; et la destruction du moral à la fois dans le pays et sur les fronts par peur de bombardements étendus et intensifiés. Ce ne sont pas des sous-produits de tentatives pour frapper des usines.

Les succès obtenus doivent être évalués publiquement en fonction du degré de réussite de cette politique. Il faut dire clairement que la destruction des installations d'usines n'en est qu'une partie, et d'aucune façon la partie la plus importante du plan. La dévastation des surfaces habitées est infiniment plus importante¹¹⁰.

Harris, qui ne mâchait pas ses mots, demandait à son gouvernement de confirmer l'une de deux choses : ou bien des attaques sans discernement étaient tout ce que le *Bomber Command* pouvait réaliser pour le moment ; ou bien, mises à part ses capacités, elles étaient ce que l'offensive de bombardement britannique avait pour but réel.

Cela posa en quelque sorte un problème de relations publiques au gouvernement qui, tout en reconnaissant que « de lourdes pertes infligées à la population civile » étaient inévitables, désirait néanmoins, selon les mots de sir Arthur Street, sous-secrétaire d'État permanent pour l'Air, « présenter l'offensive du *Bomber Command* sous un éclairage tel qu'il provoque le minimum de controverses publiques, et éviter autant que possible des conflits avec les opinions religieuses et humanitaires ». En fait, cela avait été un problème, dans une certaine mesure, depuis le printemps 1941, quand l'évêque de Chichester avait demandé de connaître (dans les colonnes « courrier » du *Times*) comment on pouvait excuser « le bombardement des villes la nuit et la terreur des non-combattants ». Pour sa part, le docteur Cosmo Lang, archevêque de Canterbury, avait remarqué que, bien que ce fût une « réaction très naturelle et humaine » de la part des Britanniques de vouloir rendre la monnaie de la pièce à l'ennemi pour « le traitement sans pitié » infligé à Londres et Coventry, « on ne devait pas permettre à ce point de vue de prévaloir. C'est une chose de bombarder des objectifs militaires et d'empêcher l'industrie de guerre de tourner et, ce faisant, il est peut-être impossible d'éviter d'infliger des pertes et des souffrances à beaucoup de civils, mais c'est une chose très différente d'adopter l'imposition de telles pertes et de telles souffrances comme politique délibérée ». Toutefois, en regardant le bon côté, il ne croyait pas que « la majorité du peuple britannique, même dans les zones bombardées, voulait réellement d'une telle politique, et il formulait l'espoir que le gouvernement, dont certains de ses membres avaient

utilisé un langage troublant, résisterait à toute pression, [et au lieu de cela] s'efforcerait d'être patriote sans oublier que nous sommes des chrétiens »¹¹¹.

Le docteur Lang pensait trop de bien de ses amis, hommes du public et du privé. Un député avait affirmé en mai 1942 qu'il était « à fond pour le bombardement des zones abritant les classes travailleuses des villes allemandes. Je suis cromwellien – je crois à « l'assassinat au nom de Dieu », parce que je ne crois pas que vous réussirez à faire comprendre aux populations civiles d'Allemagne les horreurs de la guerre jusqu'à ce qu'elles y aient goûté elles-mêmes » ; et le secrétaire d'État pour l'Air, sir Archibald Sinclair, avait répondu qu'il était « heureux de voir que vous et moi sommes en complet accord sur la politique du bombardement en général »¹¹².

De plus, bien que le gouvernement ne voulût jamais admettre ouvertement que les victimes civiles étaient autre chose qu'un sous-produit malheureux des attaques contre les centres industriels, il y avait peu de raisons de croire que le public se plaindrait s'il en avait été autrement¹¹³. Les récits de la presse sur les raids incendiaires de Rostock et Lübeck, de mars et avril 1942, laissaient peu de doute sur le fait qu'il ne s'agissait pas de raids de précision, mais aussi que le dommage étendu causé devait être souhaité. A.C. Cummings, un journaliste de *Southam News*, avait signalé que « Rostock est une coquille vide de bâtiments éventrés », et ajouté que l'information lui avait été confirmée par « la source la mieux informée ici à Londres ».

... que de tels bombardements seront étendus sur un front de 2 000 milles (3 200 km) en Europe occidentale et en profondeur en Allemagne, où chaque ville qui aide de quelque façon Hitler à remporter une victoire, sera laissée en ruines.

On m'a dit qu'on va répondre aux nazis avec un poids plus important de bombes, une plus grande précision et une force plus grande jusqu'à ce que les troupes sur le front russe et le peuple allemand se demandent ce que la fin leur réserve¹¹⁴.

De tels sentiments n'étaient pas partagés uniquement par ceux qui participaient de près à l'offensive de bombardement. Aussi loin qu'à Ottawa, Mackenzie King écrivit dans son journal que « ce fut Hitler qui déclencha la guerre totale et la mort de femmes et d'enfants », et il n'éprouvait donc aucune sympathie pour ceux qui souffraient à cause des récentes attaques britanniques. Il en était de même de la plupart des Canadiens. Un sondage Gallup effectué à la fin de 1942 révéla que 57 % d'entre eux approuvaient le « bombardement de la population civile allemande », tandis que seulement 38 % le désapprouvaient. L'Institut de sondage canadien en conclut : « Les citoyens normaux du Canada, qui n'ont jamais été traités de sanguinaires, même par leurs pires ennemis, répondent donc favorablement aux bombardements des civils dans les pays de l'Axe*. » Toutefois, il est assez intéressant de noter qu'on obtint la répartition traditionnelle en fonction de la langue. Alors que 60 % des anglophones approuvaient – soit près de 70 % des habitants de la Colombie-Britannique –, il n'y avait que 47 % de francophones qui étaient de leur avis¹¹⁵.

* 51 % approuvèrent le bombardement des Italiens, et 62 % approuvèrent le bombardement des Japonais.

À la différence de beaucoup d'autres, B.K. Sandwell, rédacteur en chef du *Saturday Night*, et « la voix et les oreilles du libéralisme canadien »¹¹⁶, s'inquiéta de ce que pensaient les hommes qui planifiaient et entreprenaient des opérations de tuerie. « Si nous accomplissons cette tâche dans un esprit de vengeance, ou de cruauté, ou de gloriole et de soif du pouvoir », avertit-il, « nous nous abaisserons au niveau de l'ennemi et nous perdrons le droit de nous regarder comme des agents d'une justice plus que mortelle ». Mais, en fin de compte, comme la plupart de ses contemporains, libéraux ou autres, il dut prendre partie pour la tuerie. « On ne peut obtenir la défaite de l'Allemagne qu'en tuant des Allemands », et si « le but de ces raids est de tuer des Allemands ... c'est un but tout à fait juste ... Le sang de tels innocents ne rejaillit pas sur nous ... Tout le peuple allemand a attiré sur lui toutes les calamités qui résultent de cette guerre, quand il s'est placé sous le type de gouvernement qui l'a amené à entrer finalement dans une guerre inévitable. Il est de notre devoir de faire souffrir l'Allemagne »¹¹⁷.

En 1943, le ton des politiciens changea quelque peu à mesure que les bombardements prenaient de l'ampleur. Le 6 mai, lorsqu'on demanda à sir Archibald Sinclair – qui un an plus tôt avait été « heureux » à l'idée d'« assassiner au nom de Dieu » – à la Chambre des communes britannique si l'offensive contre la Ruhr marquait la fin des tentatives de bombardements de précision, il avait nié absolument l'allégation, observant que bien qu'« il soit impossible de faire la distinction lors de bombardements de nuit entre les usines et les habitations qui les entourent ... aucune instruction n'avait été donnée pour détruire les maisons plutôt que les usines d'armement »¹¹⁸. Cette impression fut confortée trois semaines plus tard lorsqu'on posa la même question au député du parti travailliste et premier ministre adjoint Clement Attlee, qui répliqua avec emphase qu'« il n'y avait pas de bombardement sans discernement ... Le bombardement vise les cibles qui sont les plus efficaces d'un point de vue militaire »¹¹⁹.

La presse canadienne semble ne pas s'être souciée de telles minuties. Dans son éditorial du 31 mai 1943, le *Toronto Telegram* déclara qu'alors que les bombardements signifiaient sans aucun doute « misère et morts pour les peuples des nations de l'Axe ... il est bien préférable qu'ils soient exterminés complètement plutôt que de voir le monde soumis aux règles qu'ils ont tolérées si longtemps, et il y en a beaucoup qui considèrent qu'il faut qu'ils aient connaissance de toutes les horreurs de la guerre si l'on veut en éviter une autre ». Entre-temps, le *Winnipeg Free Press* avait déjà décrié les quelques personnes qui réclamaient la limitation des bombardements parce qu'elles demandaient « aux équipages [des bombardiers] de mettre encore davantage leur propre vie en danger de façon qu'ils puissent peut-être sauver la vie des ouvriers des installations de l'industrie de guerre et celle des personnes habitant dans le voisinage immédiat de ces objectifs »¹²⁰.

Les points de visée qui furent choisis pour la bataille de Hambourg démentirent la déclaration d'Attlee ; mais même si ces points de visée ne furent pas portés à la connaissance du public, la véritable étendue des destructions obtenues, et qu'on a vantées, était un indice avoué concernant le changement de politique de bombardement, qu'on l'ait admis ou non. Ce fut le cas dans un rapport de l'*Association Press* du 7 août, qui décrivit avec moult détails les

dégâts infligés à Düsseldorf. Indiquant clairement que les victimes civiles étaient nombreuses, le journaliste expliqua que « pour être plus précis, le total officiel peut être multiplié par trois ou quatre, puisque seules les victimes reconnues au cours des travaux de sauvetage les plus urgents figuraient sur la liste officielle des morts. La puanteur des rues est une preuve que beaucoup d'entre eux ne sont jamais trouvés ni enregistrés »¹²¹.

Toutefois, c'était une chose d'expulser, de mutiler et de tuer des civils allemands et une tout autre chose, comme Sinclair s'en défendit, de dire publiquement que « la principale mesure de nos succès » fut définie en fonction du nombre de civils tués et de maisons détruites et, de plus, que ces actes furent les objectifs prémédités et voulus du bombardement de zones¹²². Pour Sinclair, on allait même trop loin lorsqu'on parlait « de surfaces détruites » – une proposition de compromis de Portal sur la façon de mesurer les efforts du *Bomber Command* sans choquer l'opinion publique. Celle-ci maintenait que le gouvernement devait continuer à « mettre l'accent – correctement à [son] avis – sur le fait que notre objectif principal est l'industrie et les transports de guerre allemands ... et que les dommages aux zones d'habitation, quoique inévitables et considérables, sont fortuits »¹²³. Peut-être que ce qu'on pouvait espérer de mieux pour expliquer en quoi consistaient (ou pas) les effets marginaux des bombardements fut exprimé par le maréchal de l'Air sir Richard Peck quand il proposa qu'on règle le problème une fois pour toutes en faisant savoir au public britannique que tout le monde était d'accord avec Harris pour dire qu'« une ville industrielle constituait en elle-même un objectif militaire »¹²⁴. Dans ce cas, bien sûr, la distinction embarrassante entre pertes civiles et militaires, et entre dommages voulus et accidentels serait éliminée, suffisamment, espérait-il, pour qu'on n'en parle plus.

Jusqu'à Berlin (novembre-décembre 1943)

Au cours des quatre semaines qui suivirent le raid sur Kassel dans la nuit du 22 au 23 octobre, le *Bomber Command* ne lança qu'une opération importante, lorsque 577 Lancaster et Halifax furent envoyés sur Düsseldorf dans la nuit du 3 au 4 novembre 1943. Bien que ne faisant pas partie des listes de Pointblank ou Casablanca*, Düsseldorf avait plusieurs usines de composants d'avion et, dans l'opinion du MEW, elle était « aussi importante qu'Essen et Duisburg ... en ce qui concernait la production d'armement et de mécanique générale ». En conséquence, un raid sur la ville pouvait être justifié et défendu comme répondant à l'esprit sinon à la lettre des plus récentes directives de bombardement allié¹.

Les marqueurs d'objectifs furent facilement vus à travers le brouillard du sol, et les équipages du 6^e Groupe quittèrent la zone d'objectifs convaincus que le raid avait été un succès. « Au tout début ... les incendies semblaient avoir été quelque peu dispersés, mais à mesure que l'attaque progressait, on observa une large concentration autour des marqueurs et l'on put voir de la fumée s'élever de 8 000 à 10 000 pieds (2 700 à 3 300 m). Plusieurs grandes explosions furent signalées notamment à 19 h 47, 19 h 50, 19 h 55, 20 h 03. On vit des flammes s'élever de 800 à 900 pieds en provenance de cette dernière explosion, et l'éclat des incendies fut aperçue à de grandes distances au cours du vol retour². » Les missions de reconnaissance photographiques effectuées après l'opération confirmèrent cette opinion, puisque des dommages considérables avaient été causés aux zones industrielles et résidentielles. Fait tout aussi encourageant : alors que quelques chasseurs allemands intervinrent avec énergie, les pertes (3,1 % de pertes totales, et 3,47 % du 6^e Groupe) furent peu élevées pour des opérations menées sur cette partie de l'Allemagne, ce qui fut attribué à la réussite du raid simulé monté contre Cologne³.

Toutefois, la caractéristique la plus intéressante de cette opération nocturne fut l'attaque de précision montée concurremment avec le raid de zone d'une plus grande importance. Trente-huit Lancaster, y compris vingt-cinq des 408^e et

* La directive Pointblank comprenait les vingt-deux villes suivantes : Augsburg, Berlin, Bernburg, Brême, Brunswick, Dessau, Eisenach, Francfort, Friedrichshafen, Gotha, Hambourg, Hanovre, Kassel, Leipzig, Munich, Oschersleben, Paris, Ratisbonne, Schweinfurt, Stuttgart, Warnemünde et Wiener-Neustadt. Toutes possédaient des usines d'assemblage ou de fabrication de composants d'avion, ou étaient des centres de production de roulements à billes.

426^e Escadrons, furent envoyés bombarder l'usine de tubes d'acier Mannesmann-Rohrwerke, sur le pourtour nord de Düsseldorf, en utilisant le G-H comme unique aide à la navigation et dispositif de bombardement à l'aveuglette. Bien que le taux de panne du nouvel équipement fût élevé (près du tiers des appareils G-H tombèrent en panne), toutes les photographies prises par les équipages dont le G-H avait fonctionné furent repérées à moins d'un mille du point de visée. C'était beaucoup mieux que les résultats obtenus couramment avec le radar H2S ou le marqueur aérien Oboe, et la SRO à High Wycombe prédit qu'avec de la pratique la précision du bombardement réalisable avec le G-H finirait par surpasser le marquage au sol de l'Oboe⁴.

Les conséquences du bombardement sur la production du Mannesmann-Rohrwerke furent négligeables. Même s'ils avaient été suffisamment précis, les dommages causés aux machines, outils essentiels de l'usine, furent estimés à moins de 1 %, principalement à cause de « la hauteur des bâtiments qui provoqua l'explosion des bombes à mi-hauteur ». De plus, malgré la destruction de leurs maisons, « les ouvriers ne manquèrent pas d'initiative ... la nourriture fut bonne et ce fut excellent pour le moral » ; mais Londres ignore ces détails, et le raid de zone et la précision de l'attaque furent inscrits comme résultats notables qu'il fallait renouveler⁵.

La lune et le temps limitèrent les opérations de la force principale à trois missions de bombardement au cours des trois semaines suivantes, et toutes les trois ne furent que des raids de faible envergure, contre des objectifs précis, avec des résultats mitigés. Toutefois, ces raids de précision ne furent pas un prélude à ce qui devait se passer au titre de l'effort principal du *Bomber Command*. Avec le retour des longues nuits d'hiver, propices aux pénétrations à longue distance, et le mauvais temps qui empêcherait sûrement les tentatives de la chasse de nuit de la *Luftwaffe*, sir Arthur Harris s'était encore une fois donné comme but de lancer une offensive de zones contre Berlin. Le nombre de Lancaster et d'Halifax disponibles quotidiennement avait atteint plus de 700 appareils. Le radar H2S était mis en service progressivement dans les escadrons de la force principale (vingt-trois devaient être équipés du Mark II en avril) et la formation en cours du 100^e Groupe (de soutien du bombardement) avec ses chasseurs de nuit équipés du Serrate et spécialisés dans le domaine de la guerre électronique promettaient (en même temps que le Monica modernisé, le Fishpond et les dispositifs d'alerte Boozer ainsi que le Corona et d'autres types de brouilleurs) de maintenir les pertes à environ 5 %, même au cours d'une offensive soutenue⁶.

En résumé, ou selon la pensée d'Harris, le *Bomber Command* était parvenu au point où il pouvait contribuer de façon décisive à l'effort de guerre et, dans une campagne qui devait durer environ cinq mois – il espérait la terminer le 1^{er} avril 1944 – il pouvait ajouter la capitale allemande à la liste des dix-neuf villes jugées comme étant déjà « virtuellement détruites »*. Il déclara à Winston Churchill le

* Hambourg, Cologne, Essen, Dortmund, Düsseldorf, Hanovre, Mannheim, Bochum, Mülheim, Köln Deutz, Barmen, Elberfeld, München-Gladbach/Rheydt, Krefeld, Aix-La-Chapelle, Rostock, Remscheid, Kassel et Emden. D'autre part, Francfort, Stuttgart, Duisburg, Brême, Hagen, Munich, Nuremberg, Stettin, Kiel, Carlsruhe, Mayence, Wilhelmshaven, Lübeck, Saarbrücken, Osnabrück, Münster, Rüsselsheim, Oberhausen et Berlin étaient « sérieusement endommagées ».

3 novembre : « Si l'USAAF y participe, nous pouvons ruiner Berlin de part en part. Cela nous coûtera entre 400 et 500 avions. Cela coûtera la guerre à l'Allemagne. » En disant cela, il avait en tête l'idée qu'une invasion à travers la Manche, planifiée pour mai ou juin 1944, pourrait alors être inutile⁷.

Le moral des Berlinoïses fut l'objectif principal de la campagne proposée, mais la capitale allemande était aussi un objectif économique d'une importance considérable. Elle comptait pour près de 8 % de la production industrielle totale de l'Allemagne, et bien qu'une partie seulement de la production de Berlin fût vitale pour la *Wehrmacht*, il y avait douze usines de montage et de fabrication de cellules et de moteurs d'avion ainsi que vingt-cinq installations principales d'armement et de mécanique. Quarante pour cent de l'industrie électronique allemande se trouvait dans la ville qui, pour cette unique raison, méritait sa place dans la liste Pointblank⁸.

Toutefois, le repérage ou la destruction des usines dans et autour de Berlin rendaient la tâche difficile. Un certain nombre d'établissements importants, surtout ceux qui étaient associés à l'industrie électronique, se trouvaient dans des installations relativement petites et ordinaires, qui ne se détachaient pas comme le complexe Krupp à Essen, par exemple. De construction assez récente, ces bâtiments n'étaient pas aussi vulnérables au feu que les structures en bois qui se trouvaient dans des villes comme Rostock et Lübeck. En fait, Berlin, d'une manière générale, était moins vulnérable aux incendies et à la menace de tempêtes de feu à cause de ses larges avenues et de ses parcs et, après les raids désastreux de Hambourg, on avait tenté d'ignifuger les vieux bâtiments les plus vulnérables de la capitale⁹.

Quel que fût le but, puisque Berlin se trouvait bien au-delà de la portée des meilleurs Gee, Oboe ou G-H, Harris n'eut d'autre choix que de s'en remettre au radar H2S comme aide principale à la navigation et au bombardement. Comme il avait besoin de la protection fournie par les nuages et les nuits sans lune, la plupart des bombardements auraient lieu à l'aveuglette, à l'aide du H2S seul ou de marqueurs aériens qui devaient être eux-mêmes largués en fonction de l'affichage sur les écrans radar des aéronefs des *Pathfinders*. En fait de disponibilité et d'efficacité à mettre en lumière les points de visée et autres références, c'était beaucoup demander, non seulement aux équipements, mais aussi à leurs opérateurs qui devaient jouer constamment avec leur appareil pour obtenir et conserver une image utile. « La mise en œuvre du H2S était un art », rappela un navigateur. « Quand l'opérateur mettait trop de puissance, l'écran était tout blanc. » Même quand il était réglé correctement, « il fallait se rappeler la correspondance entre une tache et une ville. Cela exigeait une surveillance presque continue » et, une fois perdus, les équipages ne tiraient pas grand-chose du H2S, parce que les taches n'avaient pas de forme concrète et se ressemblaient¹⁰.

Depuis août 1940, Churchill était poursuivi par l'idée d'attaquer Berlin. On ne pouvait pas en dire autant du secrétaire d'État pour l'Air ou, à vrai dire, de la plupart des membres de l'état-major de l'Air. Pour eux, ce n'était qu'une question de résultats mineurs obtenus à un trop grand prix, surtout quand, comme le DCAS le fit remarquer, la force de chasseurs de la *Luftwaffe* n'avait pas encore été neutralisée et que Berlin était la ville la mieux défendue de toute l'Allemagne. Sir Charles Portal n'avait pas besoin d'un tuteur sur cette question.

Il avait déjà admis que la défaite de la *Luftwaffe* à l'ouest était un objectif principal de la stratégie alliée, et à Téhéran, à la fin novembre, il devait accepter d'engager « la totalité de la puissance aérienne tactique et stratégique disponible au Royaume-Uni ... pour créer les conditions essentielles » au lancement de l'opération Overlord. Une offensive de longue durée contre Berlin qui écarterait le *Bomber Command* des autres objectifs serait d'une faible utilité à moins qu'elle ne donne tous les résultats qu'Harris en attendait¹¹.

De plus, comme il le savait bien, les tentatives de détruire la *Luftwaffe* et sa base industrielle ne réussissaient pas bien. Harris avait obtenu peu de succès jusqu'à maintenant, tandis que les Américains avaient subi de lourdes pertes au cours des dernières semaines, la mission désastreuse du 14 octobre sur Schweinfurt ayant, de fait, réduit le nombre et le poids de leurs attaques contre des objectifs en Allemagne. Fait plus inquiétant encore : le 4 novembre, jour qui suivit l'entretien d'Harris avec Churchill, le CAS reçut de nouveaux renseignements sur les estimations de la production de chasseurs ennemis et de leurs effectifs qui étaient tout simplement renversants. Alors que Pointblank visait à réduire à moins de 700 le nombre d'appareils disponibles à l'ouest, il apparaissait maintenant que la *Luftwaffe* en aurait 1 500 dans les unités opérationnelles en décembre et jusqu'à 1 700 à la fin avril 1944, peu avant la date planifiée d'Overlord¹².

Malgré le poids de l'opinion contre l'ouverture d'une campagne contre Berlin, Harris ne fut soutenu que par le vice-maréchal de l'Air F.F. Inglis, son chef du renseignement, qui semble avoir été le prisonnier de ses espoirs, et de ce que certaines de ses sources lui disaient sur l'état du moral allemand, alors que Portal choisit d'ignorer les avertissements offerts par son état-major. S'étant rangé du côté de Churchill et d'Harris auparavant sur la question de Berlin, il le fit encore, mais son appui ne fut pas illimité. High Wycombe fut avisé avec fermeté que les opérations contre la capitale allemande seraient arrêtées si elles commençaient à entraîner des pertes importantes, et lorsque ce serait le moment pour Harris de porter son attention plus directement sur l'opération Overlord, au cours du printemps. Toutefois, pour l'instant, les pertes seraient le facteur déterminant¹³.

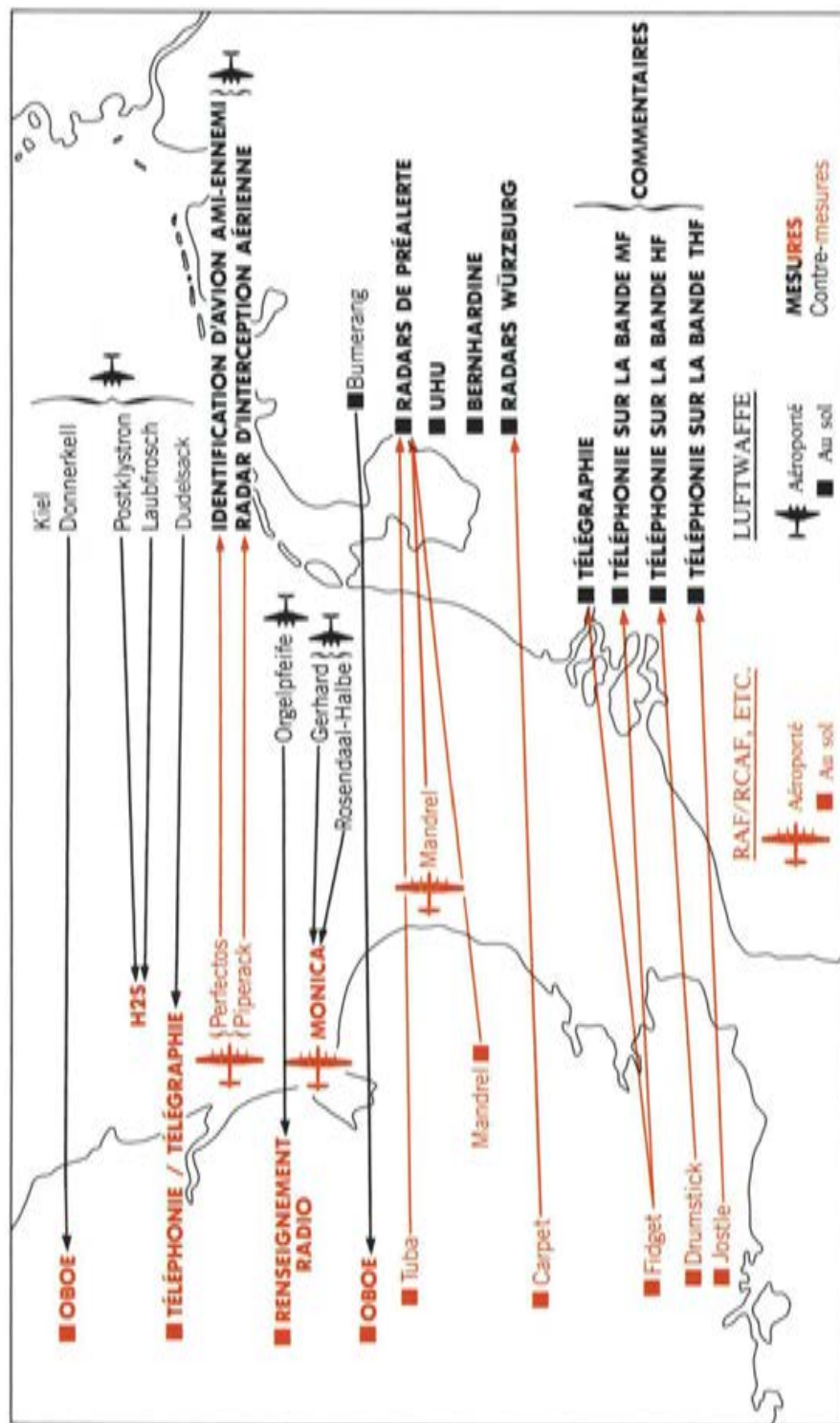
Quand, dans son grand désir de soutenir Harris, le vice-maréchal de l'Air Inglis fit remarquer qu'une offensive prolongée et fortement concentrée contre Berlin était pour le *Bomber Command* une bonne façon de circonvenir l'ennemi et d'éviter les pertes qui inquiétaient ses collègues, il proférait des balivernes frôlant l'aliénation mentale. À vrai dire, on avait des preuves que les Allemands n'avaient pas totalement récupéré de tous les effets des leurres, bien qu'Harris sût très bien que « l'aide » que ceux-ci fournissaient était « très partielle », surtout, pour ses équipages qui volaient dans les échelons supérieurs du courant des bombardiers. On savait que l'ennemi avait très peu progressé dans l'amélioration de la capacité tout-temps de sa chasse de nuit, négligence bienvenue à la veille d'une campagne d'hiver. Et le brouillage électronique était toujours rentable. Si le Corona n'empêchait pas les contrôleurs allemands de transmettre des renseignements, il les gênait et les frustrait, ce qui permettait de gagner du temps dans le processus, tandis que le Cigar aéroporté semblait fonctionner assez bien contre les émissions radio VHF. Le Dartboard, un nouveau brouilleur, devait bientôt être mis en service dans la bande MF. Enfin, ignorant tout du radar SN2,

Inglis croyait encore que des équipages compétents utilisant Monica et Boozer avaient une bonne chance d'éviter d'être interceptés¹⁴.

Ce qu'il ne semblait pas comprendre, toutefois, c'était qu'il y avait des limites à ce qu'il était possible d'obtenir de la campagne de guerre électronique qui se déroulait. À la fin mars 1944, les Allemands utilisaient neuf canaux vocaux et deux en morse pour leurs commentaires point par point, et il s'avérait impossible de les éliminer tous en même temps¹⁵. Inglis ne se rendait pas compte pas non plus que les opérations de diversion devenaient moins efficaces – et que les pertes doubleraient, en moyenne – chaque fois que le bombardement durait plus d'une demi-heure, ce qui avait aussi toutes les chances d'arriver lors de raids sur des objectifs distants comme Berlin, à moins d'un chronométrage ou d'un suivi de route presque parfaits. Néanmoins, le plus grand échec du renseignement fut le degré auquel l'état-major de l'Air et le *Bomber Command* sous-estimèrent les progrès allemands dans la découverte de mesures tactiques et techniques pour contrer les initiatives britanniques dans la guerre électronique.

Le *Generalleutnant* Schmid avait déjà renforcé les éléments de reconnaissance au sein de ses *Jagddivisionen*, tant les fileurs que les marqueurs de route, afin d'aider à atténuer en partie la confusion causée par les opérations de diversion et de brouillage, alors que l'appareil *Laus*, basé sur le principe Doppler, était ajouté aux chasseurs et aux radars *Würzburg* de contrôle de la Flak pour pénétrer les leurres. En plus, *Bernhardine* et *Uhu*, des systèmes de liaison de données en direct employant, respectivement, une bande codée et un affichage visuel sur l'écran du radar 1A pour donner la position du courant des bombardiers, avaient dépassé le stade expérimental, et promettaient de neutraliser aussi le Corona lorsqu'ils entreraient en service. Tinsel, le brouilleur destiné aux communications haute fréquence de l'ennemi, avait été neutralisé par l'introduction toute simple d'émetteurs radio plus puissants, ce qui pouvait être fait dans toute la bande radio. Cela s'ajoutait aux *Bumerang*, *Flamme*, *Flensburg*, *Naxos*, *Naxburg*, *Rosendaal* et *Korfu*. Ceux-ci commencèrent à entrer en service au cours de l'hiver de 1943–1944 et permirent aux organismes du renseignement électronique et de défense aérienne de la *Luftwaffe* de détecter, de repérer, et, dans quelques cas, de se rallier sur l'Oboe, l'IFF, le Monica et les émissions des radars H2S du *Bomber Command*, diminuant en conséquence l'efficacité des leurres et des diversions et déceptions qui leur étaient associées. On ne pouvait cacher une force principale importante avec tous ses équipements à cause du volume véritable de sa signature électronique. De la même façon, le volume des émissions des radars H2S et d'autres matériels semblables d'une vingtaine ou trentaine d'avions n'atteignait jamais celui d'une force principale importante. Il n'est guère étonnant, en conséquence, qu'alors qu'il sondait les faiblesses de son ennemi, Schmid était toujours ébahi par la façon dont, au *Bomber Command*, on autorisait les équipages à utiliser leur équipement électronique pendant de longues périodes, sans tenir compte du fait, semblait-il, que chaque minute d'utilisation augmentait la vulnérabilité générale du courant de bombardiers¹⁶.

En outre, personne au niveau supérieur de l'Air Ministry ou à High Wycombe ne soupçonnait l'existence du *Schräge Musik*, le canon mortel tirant vers le haut



LA GUERRE ÉLECTRONIQUE:
PRINCIPAUX AJOUTS EN 1944-1945 ("WINDOW" EXCLU)

(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

⁶¹ Cartes et données établies par le cartographe du Service historique.)

qui était maintenant « très répandu dans les formations de chasseurs de nuit ». Et alors qu'on suivait soigneusement l'expansion des défenses antiaériennes – le nombre des canons lourds à l'ouest passa de 5 500 en décembre 1942 à 8 000 une année plus tard – High Wycombe avait extrait de comptes rendus que l'ennemi tirait des fusées appelées *Scarecrow* pour simuler des avions explosant en l'air, afin de produire « un effet dissuasif », plutôt que d'admettre la possibilité que l'artillerie antiaérienne allemande ait pu accroître son efficacité*. Ce fut une perspective terrifiante au moment où le *Bomber Command* allait s'attaquer à la ville la plus défendue d'Allemagne¹⁷.

Tant pis pour la prédiction bizarre d'Inglis voulant que l'ennemi pût être circonvenu tactiquement ou techniquement au cours d'un effort soutenu contre sa capitale¹⁸. En fait, convaincus depuis octobre que le *Bomber Command* porterait bientôt son attention « sur Berlin en particulier », les commandants de la *Luftwaffe* avaient « fait tous leurs efforts pour en assurer la défense. [La défense aérienne] ne poserait de problème que si [le *Bomber Command*] attaquait de petits objectifs comme cela avait été le cas récemment, et pratiquait la déception. S'il fait cela, nous pouvons être très sérieusement malmenés comme nous l'avons vu. Mais à l'opposé, nous n'allons pas nous laisser tromper lors de ses attaques sur Berlin ». Là, avait conclu Kammhuber, avant son départ pour la Norvège, mis à part le temps, « nous n'avons pas beaucoup de souci à nous faire »¹⁹.

La bataille de Berlin commença dans la nuit du 18 au 19 novembre, et le plan d'attaque adopté à High Wycombe tenait grandement compte de ce qui avait été appris (ou deviné) sur les défenses ennemies au cours des deux derniers mois. Simultanément à tout type d'interférence électronique qui pouvait être produit, des mystifications et des diversions devaient être utilisées pour attirer les chasseurs ennemis aussi loin que possible de l'objectif ; et chaque fois que possible, selon le gré du vent et du temps, la route serait choisie pour éviter les radiophares autour desquels se rassemblaient les chasseurs, en attendant l'identification de leurs cibles et la transmission des données. De plus, comme ce fut le cas lors de la première nuit de la bataille, Harris espérait surprendre les Allemands de temps en temps en envoyant deux forces principales de taille semblable attaquer deux objectifs différents. La plus importante, constituée de 440 Lancaster (y compris vingt-neuf des 408^e et 426^e Escadrons) et aidée de quatre Mosquito, devait

* On avertit continuellement les équipages de ne pas « faire le jeu de l'ennemi en permettant soit à un *Scarecrow* ou à un véritable avion qui a des ennuis de modifier leur détermination d'effectuer leur tâche ». En fait, les Allemands n'utilisèrent jamais de dispositifs pyrotechniques à cette fin, et tous les prétendus *Scarecrow* n'étaient que de simples explosions à mi-parcours : des avions explosant après une attaque par des chasseurs équipés du *Schräge Musik*, des bombes explosant prématurément à cause d'un mauvais réglage ou d'un réglage défectueux de leur fusée, ou des bombes se heurtant en l'air. (En décembre 1944, on découvrit que certaines bombes de 500 livres larguées de la section centrale arrière de la soute du Lancaster avaient touché des bombes de 2 000 et 4 000 livres larguées des soutes avant et avaient explosé à l'impact.) Toutefois, il est facile de comprendre pourquoi l'existence du *Scarecrow* avait obtenu une certaine crédibilité à tous les niveaux du *Bomber Command*. Il était pratique, même réconfortant, pour tous, de sir Arthur Harris jusqu'au bas de l'échelle, d'avoir une telle explication plaisante et non menaçante pour des événements autrement terrifiants et démoralisants.

attaquer Berlin, tandis que l'autre, composée de 395 Lancaster, Halifax et Stirling, se rendrait sur Ludwigshafen, à 480 km de là, au sud-ouest. Les deux courants devaient traverser les côtes ennemies au même moment, et ils devaient avoir une concentration encore jamais atteinte, le raid sur Berlin étant planifié pour ne durer que seize minutes. Pour ajouter à la confusion, la force sud devait se diriger au nord et à l'est de son objectif, vers Francfort où des Mosquito effectueraient une fausse attaque, avant de revenir sur Ludwigshafen²⁰.

Les contrôleurs ennemis virent les deux incursions, y réagirent et partagèrent leur défense en deux. À Berlin, où il faisait mauvais temps et où beaucoup de chasseurs allemands durent se poser, les pertes ne furent que de neuf bombardiers, 2 % de ceux envoyés, et les deux escadrons canadiens s'en sortirent intacts. Toutefois, le temps était meilleur au-dessus de Ludwigshafen, et 23 équipages ne rentrèrent pas, soit 5,8 %. Sept des avions perdus appartenaient au 6^e Groupe, soit 7,4 % de son effort, et un huitième fit un amerrissage dans la Manche. Le taux des missions avortées fut uniformément élevé principalement à cause de la couche nuageuse, du brouillard et du givrage rencontrés en route, et, pour quelques équipages, le froid intense fut aussi un problème. La base de l'ARC de Middleton St-George signala trois hommes souffrant de gelures subies à cause de températures aussi basses que -40 °C. L'un d'eux était un mitrailleur arrière qui avait découpé un « trou de regard » dans sa tourelle, tandis que les deux autres étaient des navigateurs dont les trappes de caméra photo-flash étaient des nids à courants d'air. Les Allemands n'enregistrèrent que soixante-quinze bombes explosives sur Berlin, dont onze firent long feu ou étaient à retard, et aucun bâtiment industriel ne fut détruit. À Ludwigshafen, le bombardement fut très dispersé et, d'après le 6^e Groupe, ce fut un échec²¹.

La nuit suivante, les usines chimiques de Leverkusen furent attaquées par 266 avions. Le temps était encore mauvais, et la plupart des chasseurs de nuit furent maintenus au sol, mais il y eut des missions *Himmelbett* au-dessus des Pays-Bas. Bien que le taux général des pertes fût tout juste inférieur à 2 %, le 434^e Escadron poursuivit son chemin de malheur. Il avait perdu deux équipages à Ludwigshafen et deux autres (sur les neuf envoyés) ne rentrèrent pas de Leverkusen. L'attaque, elle-même, fut un échec. Les aéronefs marqueurs eurent un certain nombre de pannes d'Oboe, le marquage ne fut pas concentré, et une seule bombe explosive fut signalée comme étant tombée sur la ville. Le vol retour fut aussi difficile, le temps s'étant détérioré. Lorsque le courant de bombardiers arriva au-dessus de l'Angleterre, le brouillard recouvrait un certain nombre de terrains, forçant les équipages à trouver des bases de déroutement pour y atterrir. Trois appareils s'écrasèrent, y compris un du 428^e Escadron, mais après des mois d'efforts on avait trouvé un moyen de réduire les dangers liés à l'atterrissage par mauvaise visibilité. Le système FIDO, une opération de dénébulation qui utilisait des réservoirs d'huile combustible comme dispersants, fut essayé à Gravelly, et à la suite des résultats obtenus, il fut rapidement installé dans d'autres bases²².

Après trois jours de repos dus aux intempéries, plus de 750 avions furent envoyés sur Berlin dans la nuit du 22 au 23 novembre, le plus grand nombre dirigé sur la capitale ; sur le plan du tonnage de bombes larguées, ce fut la deuxième attaque en importance à ce jour – la plus importante étant le raid sur

Hanovre dans la nuit du 22 au 23 septembre. Le 6^e Groupe y contribua avec 110 équipages. High Wycombe ne tenta aucune diversion ou fausse attaque, car il prévoyait que le brouillard persistant et les nuages bas au-dessus du nord de l'Allemagne maintiendraient la plupart des chasseurs au sol. Il choisit une route directe afin de permettre d'obtenir un degré plus important de concentration qu'au cours du premier raid. Le bombardement ne devait durer que vingt-deux minutes. Au cas où des chasseurs pourraient décoller, des Mosquito largueraient des fusées leurres pour les attirer au loin²³.

Les Allemands ne furent pas dupés. Grâce aux écoutes électroniques, le courant de bombardiers fut repéré à temps, les contrôleurs en déduisirent que la cible devait être Berlin, et leur jugement fut assez bon pour identifier cinq vagues séparées entre lesquelles Harris avait divisé la force principale. Mais, à cause du mauvais temps, les chasseurs de nuit ne servirent à rien, et ce fut la Flak qui fut responsable de la plupart des vingt-six bombardiers abattus. Le 434^e Escadron eut une autre nuit néfaste, perdant encore deux équipages – ses dixième et onzième en un mois exactement – mais il ne semble pas qu'il y ait eu de bonnes raisons ou de raisons logiques aux pertes élevées de l'escadron. Il avait été assigné à des vagues différentes lors de chacun des raids montés jusqu'alors en novembre. Il ne fut jamais parmi les premiers sur l'objectif, et il avait fait partie de la dernière vague lors du raid sur Ludwigshafen. Ce n'était pas cependant une place particulièrement dangereuse dans la nuit du 18 au 19 novembre, puisque les 428^e et 429^e Escadrons, eux aussi de la dernière vague, ne perdirent qu'un équipage à eux deux. De même, « les compagnons de vague » du 434^e Escadron à Leverkusen, une fois de plus les 428^e et 429^e, ne perdirent qu'un équipage. À Berlin, tous les escadrons de Halifax étaient dans la même vague intermédiaire entre celles des Lancaster²⁴.

Malgré les nuages et le brouillard, le bombardement fut concentré et précis. Les aéronefs marqueurs trouvèrent le point de visée grâce au radar H2S, et leurs marqueurs aériens furent concentrés, bien situés et visibles. Le 6^e Groupe signala même que quelques-uns avaient réussi « à voir et bombarder sur les marqueurs de sol verts tombant dans les trouées » à travers les nuages qu'ils trouvèrent au-dessus de la capitale. Plus de 1 750 civils furent tués – dont cinquante dans un grand abri qui avait reçu un coup au but – près de 7 000 furent blessés et 180 000 se retrouvèrent sans abri. Les usines Telefunken, Blaupunkt, Siemens et Daimler-Benz ayant été sévèrement endommagées, Josef Goebbels fut épouvanté par ce qu'il vit le matin suivant : « Des incendies en cours partout ... l'état des moyens de transport est ... pratiquement sans espoir ... Les dévastations sont épouvantables dans le secteur des bâtiments gouvernementaux, de même que dans les banlieues ouest et nord ... l'enfer semble s'être ouvert au-dessus de nous. » Tout aussi important, « il était ennuyeux, observa-t-il, que les Anglais volent par mauvais temps ... jusqu'à Berlin alors que les avions de chasse allemands ne peuvent décoller de là à cause des intempéries ! »²⁵

Hans-Georg von Studnitz, qui travaillait au ministère des Affaires étrangères, fut également secoué.

Nous venons de vivre une expérience indescriptible et avons survécu à ce qui semblait être la fin du monde ... La route qui mène [à la station de métro de la Rosenthalerplatz]

n'est plus qu'une rangée de boutiques et de bureaux fumants ... Des centaines de personnes avaient trouvé refuge sur les quais de la station avec quelques-uns de leurs biens qu'elles avaient pu sauver. Des blessés recouverts de bandages et la figure couverte de poussière gisaient apathiques sur leur litière ou sur ce qu'ils avaient été capables d'emporter ... Tout autour de la station détruite, place Alexander, les grands entrepôts brûlaient violemment ... La *Zeughaus*, l'université, le *Hedwigskirche* et la bibliothèque nationale avaient été réduites en cendres ... Sur la place de Paris, le siège social de IG Farben brûlait ... De l'autre côté de la porte [de Brandebourg], le *Tiergarten* ressemblait aux forêts des scènes de bataille de la Première Guerre mondiale. Entre des bataillons entiers d'arbres abattus se tenaient ... des troncs de chênes et de peupliers sectionnés ... privés de la gloire suprême de leur feuillage ... Sur les trente-trois maisons de notre rue, seules trois avaient survécu à cette nuit. Dans la lumière ténue du jour tombant, nous trouvâmes au coin du *Tiergarten*, un peu de linge et quelques vêtements que notre cuisinière Klara avait été capable de récupérer ... tout le reste était irrémédiablement perdu : nos réserves de nourriture, que nous avions constituées au cours des années, 300 bouteilles de vin, nos meubles, il ne restait rien²⁶.

Des récits semblables apparurent dans la presse neutre, la *Gazette de Lausanne* (Suisse) observant que les Berlinoises étaient « complètement assommés par la catastrophe », et déclaraient partout que leur ville « deviendrait un autre Hambourg »²⁷. La *Svenska Dag-bladet* de Stockholm, entre-temps, confirmait que les districts gouvernementaux avaient été durement touchés. « La résidence d'Hitler près de la chancellerie du Reich avait reçu un coup direct et brûlait violemment, ainsi que le ministère des Affaires étrangères. L'ambassade de France avait reçu un coup au but et avait été incendiée. Il était inutile d'essayer de l'éteindre. L'ancienne ambassade britannique fut touchée et un incendie se déclara ... Le ministère de l'Armement ... fut brûlé jusqu'au niveau du premier étage. Toute la rue du jardin d'acclimatation ressemblait à un rideau de feu même plusieurs heures après le raid²⁸. »

La nuit suivante, le *Bomber Command* effectua un raid de moindre envergure : malgré un brouillage intense, le largage de fusées leurres destinées aux chasseurs et l'utilisation intelligente du Corona pour leur ordonner d'atterrir (par une femme parlant l'allemand qui s'était tenue là au cas où l'ennemi emploierait une voix féminine pour donner les commentaires point par point), le taux de pertes fut plus élevé qu'auparavant. Vingt des 382 sorties envoyées furent perdues, soit 5,2 %. Le 6^e Groupe n'engagea que dix-neuf appareils des 408^e et 426^e escadrons, dont un ne rentra pas, mais le 405^e Escadron perdit aussi un équipage dont le pilote avait, de façon évidente, exercé un mauvais jugement. « Nous expérimentions le Fishpond [installé sur le radar H2S pour donner l'alerte de chasseurs en approche] », rappela le capitaine d'Aviation C.W. Cole, un navigateur qui avait déjà effectué quarante-trois opérations, quand l'opérateur radio « signala qu'il pensait qu'un avion s'approchait par l'arrière ». Toutefois, comme les mitrailleurs ne virent rien, le pilote décida de ne pas effectuer de manœuvres évasives. Plusieurs minutes plus tard, ils ressentirent « des coups violents », que le pilote prit pour des tirs de la Flak, mais alors que le bombardier s'approchait de Groningue, loin de toute batterie antiaérienne connue, Cole

protesta que ce ne pouvait pas être le cas. Le pilote encore une fois n'en tint pas compte, laissa le pilote automatique en marche et, peu de temps après, un chasseur de nuit attaqua l'avion par l'arrière et provoqua une explosion qui tua tout le monde sauf Cole, qui fut fait prisonnier de guerre²⁹.

Les dégâts causés à Berlin furent considérables, ajoutant à la sensation de chaos dans la capitale allemande. Les ateliers de moteurs d'avion Felsch et les usines Siemens et BMW de Charlottenburg furent détruits ; en outre, 1 315 civils furent tués, 6 383 blessés et 300 000 supplémentaires furent laissés sans abri³⁰. Comme le zoo avait été touché, « des rumeurs fantastiques » circulèrent bientôt. « On pense que des crocodiles et des serpents géants se cachent dans les haies du canal Landwehr. Un tigre qui s'était échappé se rendit dans les ruines du café Josty, avala un morceau de gâteau qu'il trouva là et mourut sur le coup – une espèce de plaisanterie qui entraîna des remarques incongrues sur la qualité de la fabrication des gâteaux de Josty et fit l'objet d'une poursuite en justice pour libelle ... Le tribunal ordonna une autopsie de l'animal qui, à la grande satisfaction du pâtissier, montra que la mort du tigre avait été provoquée par des éclats de verre trouvés dans son estomac³¹. »

Quarante-huit heures plus tard, le matin du 26 novembre, Berlin montrait des signes de récupération. « La Wilhelmplatz avait déjà subi de grands changements », nota Goebbels. « Les incendies sont éteints, l'atmosphère est pure, les fumées ont disparu. Il ne reste plus d'incendies à éteindre. En bref, même si l'on voit les ruines nues des bâtiments ... la catastrophe la plus sérieuse a été déjà résorbée. La vitesse à laquelle vont les choses est remarquable. Je pensais qu'il faudrait des semaines ; en réalité on n'a eu besoin que de deux jours pour redonner un semblant d'ordre³². »

La ville aurait pu continuer à brûler si un raid planifié pour la nuit du 25 au 26 novembre n'avait été annulé au dernier moment à cause du temps. Toutefois, la diversion de soutien sur Francfort se déroula comme prévu. Ce ne fut pas un bon effort. Les équipages rencontrèrent de gros nuages sur toute la route et sur l'objectif, non seulement obscurcissant ce dernier, mais également les fusées et les marqueurs des avions marqueurs. Les dégâts causés à la ville furent minimes. Il y eut également de forts vents qui ont pu en pousser quelques-uns hors de la route, mais dans l'ensemble, ces vents agirent probablement en faveur du *Bomber Command* en retardant l'arrivée de quelques chasseurs et en en persuadant d'autres d'atterrir conformément aux instructions du *Corona*. Les pertes furent de douze bombardiers (4,6 %), mais pour une fois, le 434^e Escadron ne fut pas concerné par ce résultat. « Ce fut un événement, s'exclama l'historien de l'unité, de voir tous nos avions et équipages rentrés sains et saufs d'un voyage, après tous les malheurs de ces quelques dernières semaines ». Ce fut plutôt au tour des 429^e et 431^e de souffrir. Les deux avaient eu peu de pertes au cours des trois mois précédents mais, cette nuit-là, le premier perdit trois et le second deux des six équipages du 6^e Groupe portés manquants sur les quatre-vingt-huit envoyés³³.

La nuit suivante, une nouvelle combine tactique fut introduite : deux forces principales furent engagées, une se rendant sur Stuttgart, considérée comme le deuxième centre de production de roulement à billes allemand, après Schwein-

furt,³⁴ et l'autre sur Berlin. Toutefois, au lieu d'être très distinctes, elles devaient suivre la même route jusqu'à ce qu'elles arrivent au nord-ouest de Francfort où elles devaient virer respectivement vers le sud et vers le nord. Ceci, selon les espoirs des planificateurs, persuaderait au départ les Allemands que Francfort était encore la cible, et les amènerait à concentrer leurs chasseurs à cet endroit ; mais, en cas d'échec de la ruse, on espérait que l'un ou l'autre des courants de bombardiers pourrait encore passer inaperçu lorsqu'il effectuerait son dernier virage pour parcourir la dernière étape de sa route.

La manœuvre fonctionna parfaitement bien, et les bombardiers envoyés sur Stuttgart ne rencontrèrent que très peu d'opposition. Sur 178, seuls six furent portés manquants, et toutes ces pertes eurent lieu à proximité de Francfort, avant la séparation des deux courants. Le bombardement fut jugé comme « très réussi » avec des incendies bien allumés des deux côtés du Neckar même si les dommages réels causés à la ville furent moins importants que ceux causés par le raid du 7 au 8 octobre : Daimler-Benz, qui produisait des vedettes rapides, fut la seule usine touchée. De plus, comme Hermann Göring se trouvait au centre de commandement du *Generaloberst* alors que le drame de la nuit se déroulait, le *Reichsmarschall* prit le commandement et ordonna à tous les chasseurs disponibles de se rendre sur Francfort. Lorsque la situation réelle se clarifia, même pour Göring, il était trop tard pour envoyer à Berlin de nombreux intercepteurs, bien qu'il y eût quelques chasseurs de nuit au-dessus de la capitale. Environ vingt appareils équipés du SN2, pilotés par des équipages d'*Himmelbett* sous contrôle *Ypsilon* (*Benito*) en Hollande, avaient été infiltrés dans le courant des bombardiers bien avant qu'il n'atteigne Francfort, et ces *Zahme Sauen*, qui restèrent avec les bombardiers tout au long du vol, furent responsables de la plupart des vingt-huit Lancaster portés manquants de la force engagée sur la capitale. Cela représentait un taux de pertes de 6,3 %, taux beaucoup trop élevé pour une nuit, alors que le plan de déception du *Bomber Command* avait fonctionné mieux que prévu. Le 6^e Groupe ne perdit que deux des trente-neuf équipages, bien que quatre virent leur mission avorter, y compris trois du 426^e Escadron. Néanmoins, l'opération semblait avoir réussi, les équipages de l'ARC signalant un « incendie important brûlant en une masse compacte autour des marqueurs sur une grande zone au centre de l'objectif », et « un autre incendie important », au sud-ouest. Ils avaient probablement raison. Les responsables à Berlin enregistrèrent 981 maisons détruites, 25 000 civils sans abri et environ cinquante installations industrielles sévèrement endommagées ou détruites³⁵.

Pour beaucoup, le plus grand danger rencontré cette nuit-là vint au cours de leur vol retour sur l'Angleterre. La brume et le brouillard couvrirent presque tous les terrains du sud, et trente bombardiers s'écrasèrent ou firent des atterrissages forcés alors que les pilotes essayaient désespérément d'atterrir. Pour une fois, les emplacements du 6^e Groupe dans la partie nord du Yorkshire furent bénéfiques, la plupart de ces bases profitant d'un ciel relativement clair, et seul un équipage s'écrasa à l'atterrissage, à cause du temps. Un autre le fit à cause de dégâts dus au combat. Le Lancaster G du 408^e Escadron, piloté par le sergent de section R. Lloyd, perdit momentanément un moteur juste avant d'atteindre Berlin, fut touché par la Flak et ensuite attaqué par un Ju 88 qui mit définitivement hors

d'usage un deuxième moteur ainsi que la tourelle dorsale. Lloyd réussit à rentrer en Angleterre, mais un autre moteur tomba en panne, l'avion partit en piqué en spirale et s'écrasa finalement dans un site de traitement des matières d'égout près de Lincoln. Le navigateur, secoué par l'expérience, souffrit d'une crise nerveuse et dut être rapatrié comme invalide au Canada³⁶.

Il n'y eut pas de raids majeurs au cours des quatre nuits suivantes. La nécessité de regrouper les avions après qu'ils eurent été obligés en aussi grand nombre de se poser sur des bases extérieures entraîna un délai d'une nuit ; le mauvais temps qui sévissait sur l'Angleterre prolongea ce délai de trois autres nuits. Ce fut un repos apprécié, en particulier pour les escadrons de Lancaster, qui avaient effectué jusqu'alors la tâche principale contre Berlin et devaient continuer à le faire durant le reste de la campagne. En fait, quand les opérations reprirent dans la nuit du 2 au 3 décembre, Harris envoya encore une force principale à prédominance de Lancaster sur la capitale allemande en l'appuyant par une diversion de Mosquito sur Bochum. De forts vents poussèrent le courant de bombardiers au nord, le dispersant en route, et l'attaque échoua presque dès le départ. Le total des missions avortées fut de 9 %, la normale pour le type de temps rencontré, mais le 6^e Groupe, avec 22 %, avait un taux très élevé. Le 426^e Escadron fut une fois de plus en tête avec quatre équipages rentrant plus tôt, alors que le 432^e, avec trois équipages, ne suivait pas loin derrière³⁷.

La *Luftwaffe* n'eut aucun mal à traiter ce raid. Le *Bomber Command* avait choisi une route directe vers Berlin et la ville fut identifiée comme l'objectif probable quatre-vingt dix minutes avant le début du bombardement. Entre-temps, la fausse attaque sur Bochum échoua misérablement. Les Mosquito furent considérés pour ce qu'ils étaient, tandis que les avions éclaireurs que Schmid avait insérés dans le courant principal des bombardiers avaient confirmé qu'ils avaient survolé la Ruhr. Au total, quarante bombardiers furent abattus, soit 8,7 % de ceux envoyés. Le 6^e Groupe fit encore mieux que la moyenne, ne perdant que deux de ses trente-cinq appareils, peut-être en partie parce que les Canadiens devenaient compétents. Un équipage du 426^e Escadron, par exemple, se distingua par la coopération exemplaire entre le pilote et le mitrailleur dorsal qui permit d'éviter de nombreuses attaques de chasseurs. « Alors que nous volions au-dessus de l'objectif, l'avion fut pris dans le cône de cinquante à soixante-dix projecteurs ... pendant cette période, il fut attaqué cinq fois par des avions ennemis et fut endommagé par la Flak. »

Le mitrailleur dorsal observa d'abord un Ju 88 par le travers gauche en dessous à 400 verges ... et ordonna des manœuvres de combat en virage à gauche, et le chasseur arrêta immédiatement son attaque. Il n'y eut pas d'échange de tir ... La deuxième attaque eut lieu par le travers droit en dessous et le mitrailleur commanda une manœuvre à droite en vrille et, une fois de plus, le chasseur stoppa immédiatement son attaque et dégagea ... Il n'y eut pas d'échange de tir. La troisième attaque vint par le travers arrière gauche en dessous. Une fois de plus, le mitrailleur commanda des manœuvres de combat ... et l'ennemi dégagea ... La quatrième attaque partit du travers droit en dessous et le mitrailleur commanda une fois encore des manœuvres de combat ... et une fois de plus le chasseur arrêta immédiatement son attaque ... La cinquième et dernière attaque partit du

travers arrière gauche en dessous ... l'avion ennemi vint à soixante mètres et dégagea par le travers gauche avant d'offrir une bonne cible au mitrailleur ... on vit des étincelles et des traçantes ricocher sur le chasseur qui plongea brutalement ... Le mitrailleur arrière fut complètement aveuglé pendant ces cinq attaques par le projecteur principal à lumière bleue ... et les projecteurs³⁹.

La nuit suivante, de nombreux escadrons de Halifax furent engagés, après une semaine de repos. Même si neuf Mosquito effectuèrent une fausse attaque sur Berlin, la déception principale fut une fois de plus incluse dans le plan tactique élaboré pour la force principale. Elle menait directement à la capitale et, à cinquante milles (80 km), effectuait un virage au sud, au moment où les Mosquito atteignaient leur objectif. Avec leur attention fixée fermement sur Berlin, les contrôleurs allemands ne notèrent pas tout de suite le changement de route et se rendirent compte que Leipzig était l'objectif réel quand les détachements de la Flak de la ville signalèrent que des bombes tombaient à cet endroit. Le temps gêna aussi les efforts de la *Luftwaffe*. Un brouillard à haute altitude et des conditions givrantes dangereuses limitèrent leurs réponses à environ soixante-dix sorties, toutes effectuées par des équipages chevronnés et principalement limitées aux opérations *Himmelbett* au-dessus des Pays-Bas. Malgré cela, vingt-quatre bombardiers furent perdus, soit 4,5 % de ceux envoyés, dont douze semblent avoir été abattus par la Flak au-dessus de Francfort, où plusieurs s'étaient attardées avant de prendre le chemin du retour. Le même givrage qui avait gêné les Allemands mena aussi à quelques avortements de missions, mais les 19 % du 6^e Groupe étaient, encore une fois, plus élevés que la moyenne. Le 432^e Escadron eut cinq équipages dont les missions avortèrent, soit huit en deux nuits, tandis que le 429^e enregistra quatre⁴⁰.

Comme Leipzig apparaissait bien sur les écrans du radar H2S, les nuages qui recouvraient la ville eurent peu d'effet sur le marquage du 8^e Groupe. Son centre, constitué d'habitations bondées, était aussi extrêmement vulnérable aux incendies et subit donc des dommages importants. Un acteur interviewé par la *Tribune* de Genève rapporta que « l'arrivée de vagues de bombardiers au-dessus de Leipzig fut si inattendue et si rapide que les batteries antiaériennes n'entrèrent en action qu'un quart d'heure après le passage de la première vague. Des centaines de maisons brûlaient. L'Opéra, la banque Dresdener, la Reichsbank, l'université, le bureau central de la poste et le hall d'exposition étaient tous en flammes et, finalement, furent complètement détruits. Il en fut de même de tous les hôtels importants ... et de tous les cafés renommés du centre-ville. On pouvait dire sans exagération que Leipzig avait cessé d'exister ... Le 5 décembre à midi, il faisait encore sombre ... L'ensemble de la ville était couvert d'un nuage de fumée noire en suspens qui empêchait de respirer. Le brouillard de Londres n'était rien en comparaison. » Près de 200 000 personnes furent laissées sans abri. Toutefois, et de plus grande importance, une usine d'assemblage composée de dix-sept bâtiments servant à la construction du Ju 88 fut détruite⁴¹.

Ce fut le dernier grand raid en douze nuits. Toutes choses étant égales par ailleurs et selon le temps, les opérations de bombardement furent fonction du cycle lunaire, et Harris décida de maintenir ses forces au sol pendant presque

toute la durée de la pleine lune en décembre. Hormis un effort important dans des opérations Gardening dans les îles Frisones, sans la participation du 6^e Groupe, avant la nuit du 16 au 17 décembre, seuls des Mosquito du 8^e Groupe (aéronefs marqueurs) et des Whitley et Wellington larguant de la propagande et tenant des activités d'entraînement aux contre-mesures radio opérèrent au-dessus du continent⁴².

Il se trouva que l'arrêt des activités à la mi-décembre coïncida avec la période d'une ou de deux semaines qu'il fallait à High Wycombe et aux six groupes de bombardiers pour rédiger et diffuser leur rapport mensuel habituel sur les opérations. Ceux qui furent produits à ce moment-là donnèrent aux divers états-majors leur première occasion d'évaluer officiellement les progrès de la bataille de Berlin à ce jour. La SRO de High Wycombe était clairement optimiste. Bien qu'on n'eût pas encore effectué de vol de reconnaissance photographique au-dessus de la ville, il paraissait, même à partir « des histoires sensationnelles habituelles de sources neutres », que Berlin avait été sérieusement touchée, parfois très durement et peut-être assez pour provoquer une détérioration du moral. Le radar H2S, en particulier la version Mark III, s'était avéré assez satisfaisant pour des raids de zone, et l'on avait trouvé la cause principale de ses 23 % de taux de pannes en novembre : le givrage du moteur de balayage mécanique. De plus, même si la détection du vent par les navigateurs laissait encore beaucoup à désirer, ils disposeraient bientôt d'une aide quand des équipages spécialement choisis et compétents dans chaque groupe commenceraient à diffuser les corrections sur les prédictions vitesse et direction du vent, données lors des briefings aux équipages⁴³.

Point tout aussi important : les pertes au-dessus de Berlin se maintenaient à environ 5 %, précisément ce qu'Harris avait prévu, et bien qu'elles aient augmenté au cours des deux derniers raids, il n'y avait aucune raison de soupçonner le début d'une tendance inquiétante. On estimait même que certains des succès allemands pouvaient être mis au compte d'accidents purs et simples. En fait, les contrôleurs de Schmid firent par deux fois une mauvaise estimation de l'objectif, mais leur erreur les amena par accident à diriger les chasseurs sur le point tournant du courant des bombardiers. Même si l'on ne pouvait évidemment pas prédire l'effet du hasard, High Wycombe avait raisonnablement confiance dans le brouillage, les intercepteurs et les escortes du 100^e Groupe pour finir par l'emporter sur les chasseurs libres et ceux du *Himmelbett*. En particulier, le Serrate, qui se ralliait sur le radar *Lichtenstein* B/C, était produit maintenant en quantité, et il n'avait fallu que cinq semaines pour développer le Dartboard destiné à brouiller la station radio de 100 kilowatts de Stuttgart, utilisée pour la première fois par le contrôle de la chasse de nuit début novembre. Toutefois, quand les Allemands commencèrent à incorporer un code musical dans leurs émissions spectacles sur leur réseau radio général – jouant des valses pour signifier des raids sur Berlin, et de l'accordéon pour indiquer des attaques sur Leipzig, par exemple – « des objections juridiques furent soulevées contre le brouillage de ce type de programme », par crainte que l'ennemi ne réagisse en brouillant les émissions de la BBC. En conséquence, on laissa les Allemands

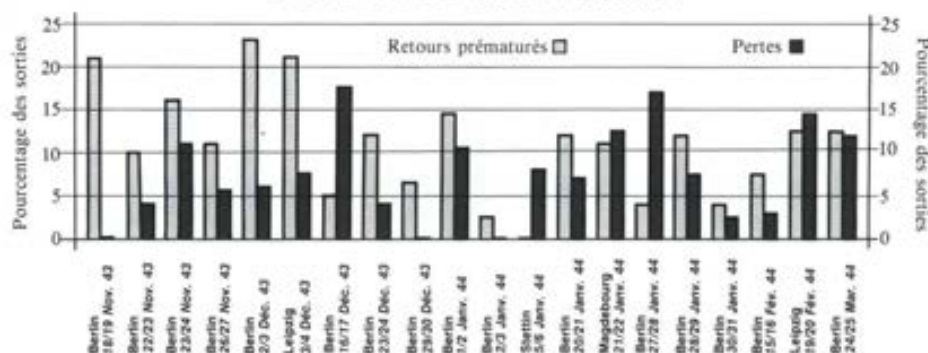
libres d'utiliser leur code « avec peu ou sans interférence de la mi-décembre 1943 jusqu'à ce qu'il soit remplacé à la mi-février »⁴⁴.

Même si le radar SN2 resta un mystère, dissimulé dans la potion magique des ondes radio qui maintenant inondaient librement le nord de l'Europe, les services du renseignement britanniques avaient assez bien réussi à établir comment attaquer l'organisme de contrôle et de commandement de l'ennemi et à identifier d'autres systèmes « actifs ». Il semble, toutefois, que l'on n'ait pas tenu compte très sérieusement de l'utilisation par les Allemands de matériel de radio-rallie-passif et d'écoute électronique et, à cette étape, le fait qu'ils pouvaient se rallier sur le radar H2S n'avait pas causé d'inquiétude. Même lorsqu'on eut des preuves que les Allemands lisaient les émissions IFF, Harris ne fit tout d'abord rien pour en limiter l'utilisation, sachant que ses équipages faisaient confiance à ses prétendues propriétés de brouillage. Finalement, persuadé que cela lui coûtait vingt équipages par mois, le commandant en chef publia la mise en garde appropriée en février 1944, mais tous n'en tinrent pas compte, et les émissions IFF provenant de l'intérieur de l'Allemagne purent encore être surveillées en Grande-Bretagne au cours de l'année 1944. La réaction flegmatique de Harris aux premiers avertissements sur la vulnérabilité de l'IFF mit le directeur adjoint du renseignement (scientifique) dans une telle colère que celui-ci se laissa persuader d'employer un langage très dur pour condamner le commandant en chef de High Wycombe. R.V. Jones l'accusa d'être coupable de « pratiques immorales » en encourageant « des hommes braves à s'accrocher à de fausses idées alors qu'ils couraient les plus grands risques »⁴⁵. Mais peut-être que de fausses opinions étaient importantes de temps en temps, tant que le coût total n'était pas nuisible.

Le 6^e Groupe fut assez satisfait des statistiques de novembre. Son taux de pertes total n'était que légèrement supérieur à celui du *Bomber Command*, une évolution satisfaisante par rapport aux quelques mois précédents. Comme conséquence de routes et de chronométrage mieux suivis, le nombre des équipages canadiens à obtenir le crédit d'avoir bombardé l'objectif principal était maintenant plus élevé, en moyenne, que dans les 3^e et 4^e Groupes. Seuls les avortements de missions n'étaient pas satisfaisants dans leur ensemble. Il arrivait trop souvent que des appareils prétendument tombés en panne au cours du vol vers l'objectif soient trouvés « OK lors d'essais » au retour prématuré d'un équipage, ce qui dégageait réellement les équipes au sol de toute responsabilité pour la prétendue panne. Et il y avait beaucoup trop de cas limites, variant du « permis » au « raisonnable » pour faire avorter une mission. Quelques équipages, par exemple, avaient vu leur mission avorter parce que leur viseur de bombardement était tombé en panne, problème sans conséquence dans une offensive de zone conduite principalement de nuit, souvent dans une couche nuageuse épaisse, avec un marquage concentré laissant à désirer et au cours de laquelle seule la moitié des bombes larguées en aveugle à l'aide du H2S tombaient dans un cercle de quatre milles (6,5 km) de diamètre⁴⁶.

De l'avis du vice-maréchal de l'Air Brooke, ces équipages ne savaient pas comment utiliser tout leur équipement ou montraient un « manque d'esprit

RAIDS DU 6^e GROUPE A L'HIVER 1943-1944 NORD-EST DE L'ALLEMAGNE



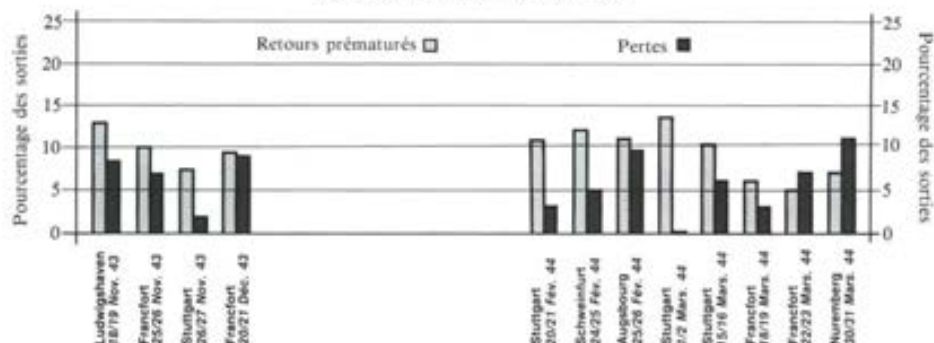
Même si d'autres cibles furent attaquées que la seule ville de Berlin, on a donné le nom de "bataille de Berlin" à une série d'opérations aériennes qui s'étendirent du 18/19 novembre 1943 au 30/31 mars 1944 et qui représentent certainement le plus grand test qu'ait eu à subir le Commandement du bombardement durant la guerre. Jamais un aussi grand nombre des équipages de Sir Arthur Harris n'avaient participé à autant de longues opérations fatigantes se déroulant durant la pire période de l'année en ce qui concerne le temps et la cité qui était indubitablement la mieux défendue de l'Allemagne. Harris avait prédit que la bataille lui coûterait 500 appareils mais qu'elle ferait remporter la guerre. De fait, 1,117 avions ont été perdus durant les opérations nocturnes de cette période. Seulement contre Berlin, 472 (5,79%) des 8,145 avions dépêchés ne sont pas revenus ou se sont écrasés en Angleterre à leur retour. Le groupe N° 6 a lancé 1,292 appareils contre la capitale allemande et a subi 83 (6,42%) pertes.

Le taux des retours prématurés était aussi élevé. Pour les équipages, il y avait évidemment plusieurs raisons légitimes pour interrompre une mission, quelques-unes étaient inscrites dans les procédures du Commandement du bombardement. Les deux graphiques de cette page, utilisant les chiffres extraits du livre des dossiers opérationnels du groupe N° 6, démontrent un certain lien entre les fluctuations que subissent les taux des pertes et ceux des retours prématurés, lesquels (dans le Nord-Est ou la bataille était généralement le plus intense) sont les plus rapprochés en janvier 1944. Les chiffres des retours prématurés sont des données brutes; aucune tentative n'a été faite pour déterminer lesquels de ces retours étaient justifiés et lesquels avaient été forgés par les équipages pour éviter de compléter une opération.

Les deux graphiques suggèrent que le taux des retours prématurés fluctuait selon un modèle prévisible. Quand le taux de perte montait, on constatait que les retours prématurés augmentaient également. Même contre les cibles les moins bien défendues du sud de l'Allemagne, la tendance totale des retours prématurés reflétait généralement le taux des pertes, tout comme si elle réagissait à cette dernière.

Source: Groupe No. 6, journal quotidien de l'ORB, SHist.

RAIDS DU 6^e GROUPE A L'HIVER 1943-1944 SUD DE L'ALLEMAGNE



offensif ». Quand cet état d'esprit n'était pas dû à des raisons médicales et que des mesures disciplinaires étaient prises, on estima que les pires cas manquaient de fibre morale, et ils étaient déclarés « irrésolus ». « Déterminé à traiter avec plus de vigueur et de rigueur certains types de missions avortées », le commandant établit des règles. Désormais, dans la plupart des cas, les missions avortées seraient approuvées seulement si le temps ou des pannes mécaniques et techniques mettaient un équipage en danger. Toutefois, même dans ce cas, la légitimité d'une décision d'un équipage de rentrer serait largement déterminée par la distance qu'il aurait couverte au-dessus du territoire ennemi, car Brookes affirmait qu'il était généralement plus sécuritaire de poursuivre une fois qu'on avait pénétré les défenses ennemies que de rentrer seul. Et même si la panne d'intercommunication entre le mitrailleur arrière et le pilote était presque toujours un motif de demi-tour parce qu'elle diminuait les capacités du dernier à effectuer des manœuvres évasives efficaces, une simple panne de tourelle ou de canon ne l'était généralement pas. « Abattre un avion ennemi est plus un luxe qu'une nécessité », fit remarquer le commandant⁴⁷.

Brookes était si tracassé par le problème qu'il avait sous les yeux qu'il voulait punir les équipages coupables de missions avortées sans raison valable en les forçant à effectuer des sorties supplémentaires en plus des trente sorties réglementaires requises pour un tour opérationnel – proposition que High Wycombe rejeta tout de suite pour la raison très valable que les opérations ne devaient jamais être présentées comme une punition. Puisqu'un type de punition avait déjà été fixé pour des missions avortées non justifiées – la sortie en question n'entrait pas en ligne de compte dans le calcul d'un tour – c'était une réponse sensée, mais aussi une réponse qui n'offrait rien de neuf pour régler un problème qui allait bientôt empirer dans tout le *Bomber Command*⁴⁸.

Malgré les imperfections du rapport, à la mi-décembre 1943, il était possible d'expliquer la bataille de Berlin et, par conséquent, la stratégie d'Harris sur la façon d'atteindre ses objectifs. « C'est le crépuscule des dieux », aurait dit un diplomate étranger après le deuxième raid de novembre ; et depuis lors, les officiers du renseignement du *Bomber Command* avaient ajouté, donnant dans la métaphore, « le crépuscule s'est enfoncé dans l'obscurité ... marquant le commencement de la fin ... du règne « méchant, bestial et court » des faux dieux adorés par l'Allemagne d'Hitler ». La capitale ennemie pouvait être, bien sûr, attaquée sans de lourdes pertes éclatantes, et bien qu'il fût évident que la ville ne serait pas paralysée en quelques jours, le commandant en chef n'avait jamais promis de résultats rapides. En outre, il avait prévu en août qu'il lui faudrait de vingt à vingt-cinq raids et environ 40 000 tonnes de bombes. Mais tout de suite après le cinquième raid, si l'on pouvait en croire la presse neutre et le corps diplomatique, de larges secteurs du centre-ville de Berlin n'existaient plus. En outre, des dommages importants avaient été causés dont personne en Grande-Bretagne n'était au courant. L'industrie électronique à Berlin avait été si sévèrement touchée (la production de tubes et de condensateurs avait déjà chuté de 20 % et la fabrication de radars 1A était retardée de façon importante) que les Allemands envisagèrent des plans de dispersion de la production sans tenir compte des problèmes supplémentaires qu'une telle ruse de guerre entraînerait⁴⁹.

Harris espérait que l'accumulation continuelle et la présentation intelligente de preuves sur les résultats du *Bomber Command* donnerait à son offensive sur Berlin une impulsion assez forte pour estomper toute opposition qui persistait⁵⁰. On n'avait pas encore réussi à faire taire ses critiques, et le commandant en chef fut sérieusement défié, au cours de la pause du bombardement de décembre. Il était question des roulements à billes. Reconnu par beaucoup comme le point le plus vulnérable de l'économie de guerre allemande, l'industrie des roulements à billes était devenue une cause célèbre parmi les marchands de panacées de l'état-major de l'Air dont Harris aimait se moquer. Il en était particulièrement ainsi depuis que les Américains avaient souffert des pertes si catastrophiques à Schweinfurt, en octobre – assez énormes pour faire en sorte qu'ils n'y retourneraient pas dans l'avenir immédiat – et cela d'autant plus qu'au début novembre, la Suède décida de cesser ses exportations de ce type de matériel vers l'Allemagne. On pensait qu'un ou deux raids pouvaient mettre Schweinfurt hors d'état de fonctionner pour de bon. Il s'ensuivit que, le 30 novembre, l'*Air Ministry* déclara la ville un « objectif prioritaire important en Allemagne » et proposa que le *Bomber Command* s'en occupe⁵¹.

Convaincu que les Allemands avaient pris des précautions élémentaires d'entreposage d'articles aussi indispensables, Harris n'avait jamais cru que les roulements à billes étaient un objectif critique important, et il avait seulement accepté avec réticence la mission de bombarder les usines de Stuttgart à la fin novembre. Il voulait encore moins attaquer Schweinfurt. C'était trop petit et trop difficile à trouver, disait-il. De plus, tout le programme de bombardement de zones, y compris la bataille de Berlin, pouvait être mis en danger s'il cédait aux offres alléchantes du directeur des opérations-bombardement et de ses alliés ; il en dit tout autant lorsqu'il répondit à une seconde note de service du chef adjoint de l'état-major de l'Air, envoyée le 17 décembre, qui le pressait encore une fois d'attaquer Schweinfurt. Non seulement un tel raid ne représentait pas une « opération raisonnable de guerre », mais encore il était pratiquement sûr que « la destruction d'environ un tiers de Berlin, y compris un grand nombre d'usines hautement prioritaires, serait infiniment plus intéressante pour la préparation d'Overlord que ne le serait la destruction de la ville de Schweinfurt »⁵². Pour ainsi dire, la campagne contre la capitale allemande avait repris la nuit précédente. Il faudrait qu'Harris soit soumis à des pressions encore plus fortes qu'avant pour que, à l'encontre de son meilleur jugement, il envoie ses équipages attaquer Schweinfurt.

Les deux semaines de repos au cours desquelles eut lieu ce débat furent bien accueillies par la *Luftwaffe*. Bien que la confiance affichée par ses commandants supérieurs ne déclinât pas alors que la bataille de Berlin commençait, la chasse de nuit en hiver était une affaire risquée et fatigante, surtout en l'absence de ces aides électroniques avancées de pilotage et de l'équipement de navigation dont jouissaient la RAF et l'ARC. Sur les 127 chasseurs de nuit détruits ou portés manquants en novembre et décembre 1943, seul environ un tiers put être attribué à des actions ennemies, le reste n'étant que des pertes au cours d'opérations normales (écrasements à l'atterrissage, par exemple) ou lors d'entraînement et

LES INSTALLATIONS DE RADAR DE LA LUFTWAFFE, 1944 - 1945



de vols d'essai. De même, sur les soixante-neuf appareils endommagés pendant cette période, quinze le furent à cause d'actions ennemies. Le *Bomber Command* menait de manière involontaire, mais étonnamment efficace, une guerre d'usure contre la chasse de nuit allemande qui devait voir son taux général de pertes s'élever à une moyenne de 15 % des sorties entre janvier et mars 1943⁵³.

Certaines des pertes non opérationnelles citées ci-dessus étaient sans aucun doute dues à la fatigue. Dans la *Luftwaffe*, il n'existait rien de semblable à un « examen » à la fin d'un tour opérationnel, si bien qu'en dehors des périodes de permission occasionnelles et, pour quelques « fortunés », des affectations au sol dans des postes administratifs ou autres, les navigants ne faisaient que voler jusqu'à ce qu'ils soient tués ou frappés d'incapacité. Le commandant Heinrich Prinz zu Sayn-Wittgenstein, détenteur de la Croix de chevalier avec feuilles de chêne et épées, et avec quatre-vingt-trois victoires à son crédit avant qu'il ne soit tué dans la nuit du 21 au 22 janvier 1944, était un vétéran de vingt-sept ans, ayant effectué vingt-huit mois comme pilote de chasse de nuit, lorsqu'il rencontra Georg von Studnitz à l'hôtel Adlon, à Berlin, le 6 décembre 1943. Von Studnitz le trouva « pâle et hagard et, comme la plupart des jeunes pilotes, souffrant de tension nerveuse ». À un point tel, en fait, qu'il « devait prendre des calmants puissants pour s'endormir et, même alors, il se réveillait toutes les demi-heures »⁵⁴. Tous les pilotes allemands étaient épuisés sur les plans physique et psychologique. Et, alors que la pression augmentait et que les pilotes chevronnés étaient usés jusqu'à la corde, le besoin de remplacer les pertes signifia non seulement que les équipages restants ne pouvaient pas se reposer, mais encore que l'entraînement élémentaire au vol des nouveaux pilotes était aussi constamment réduit. Le fardeau d'une défense efficace tomba donc sur les épaules de ceux qui, compte tenu de leur lassitude et de leur fatigue, pouvaient de moins en moins donner le meilleur d'eux-mêmes en permanence⁵⁵.

Au début décembre 1943, toutefois, la situation n'était pas encore critique et la *Luftwaffe* restait convaincue qu'elle pouvait défaire le *Bomber Command*. La plus éclatante faiblesse dans l'organisation de la défense aérienne de l'Allemagne, fit remarquer le 1^{er} *Jagdkorps**, était le manque total d'actions offensives au-dessus du Royaume-Uni, alors que les bombardiers décollant à pleine charge, ou essayant d'atterrir avec des réservoirs presque vides, ou ayant subi des avaries de combat, n'étaient pas en mesure d'effectuer des manœuvres évasives et n'avaient pas la protection de leurres. En conséquence, le *Generalleutnant* Schmid proposa que des opérations de pénétration à grande échelle débutent contre le *Bomber Command* en utilisant des Ju 88 et des He 219 dotés du tout

* Après la révocation de Kammhuber, le 12^e *Fliegerkorps* fut divisé en trois commandements séparés : le 1^{er} *Jagdkorps*, qui couvrait le centre et le nord de l'Allemagne et les Pays-Bas, déplaça son QG de Zeist à Dreierbergen et comprit trois *Jagddivisionen* dont les quartiers généraux étaient à Döberitz, Stade et Deelen ; le 2^e *Jagdkorps* à Chantilly, élément de la *Luftflotte* 3 en France ; et la 7^e *Jagddivision* située à Schleissheim dans la sud de l'Allemagne, avec un *Jagdführer* subordonné en Autriche. Le 1^{er} *Jagdkorps* et la 7^e *Jagddivision* étaient subordonnés au commandant central à Berlin, le *Generaloberst* Weise de la *Luftwaffen-befehlshaber Mitte* (QG de la *Luftwaffe*) au départ et, par la suite, le *Generaloberst* Stumpff de la *Luftflotte* Reich ainsi que celle-ci avait été renommée.

dernier équipement électronique. Mais *Steinflug*, comme on appela cette opération, fut rejetée par Hitler parce que, disait-il, il préférait abattre des bombardiers au-dessus de l'Allemagne où ils pouvaient être vus des civils^{56*}.

Entre-temps, la disponibilité croissante du radar SN2 convainquit Schmid qu'il était également temps de donner une grande dimension à la poursuite (ou au suivi) effectuée par la chasse de nuit. Même si *Himmelbett* allait continuer à l'ouest, et même si les *Wilde Sauen* et quelques-uns des intercepteurs bimoteurs devaient être encore envoyés sur l'objectif, désormais ses contrôleurs s'efforceraient d'insérer autant de chasseurs que possible dans le courant de bombardiers aussi loin en avant que possible. L'ennemi serait alors soumis à des attaques continues depuis la mer du Nord jusqu'à l'objectif et au retour, en fonction du temps et du carburant. Le choix du nouvel équipement auquel on devait donner la priorité découlait naturellement de cette décision : le radar SN3, qui pouvait être installé avec l'IFF Erstling et qui bénéficiait d'une portée double de celle du SN2 ; un détecteur infrarouge *Spanner* amélioré et capable d'une plus grande discrimination pour aider les *Wilde Sauen* à capter l'échappement des bombardiers lourds quadrimoteurs ; et l'*Uhu*⁵⁷.

Schmid semblait s'être pratiqué à la chasse de nuit en route, à grande échelle, quand le *Bomber Command* retourna sur Berlin dans la nuit du 16 au 17 décembre⁵⁸. Ayant soigneusement suivi le courant des bombardiers pendant sa traversée de la mer du Nord, le 1^{er} *Jagdkorps* envoya ses équipages à Brême, où ils devaient entamer leur poursuite. Mais, finalement, un brouillard épais maintint au sol presque tous les pilotes sauf les plus chevronnés, et l'effort total pour cette nuit-là se chiffra, en fin de compte, à moins de 100 sorties également réparties entre *Himmelbett*, la chasse en route et la défense ponctuelle. Ces sorties furent toutes harcelées par un très fort brouillage venant d'Angleterre ainsi que par le 100^e Groupe novice qui faisait jouer ses muscles électroniques ; sur de nombreuses fréquences de contrôle des chasseurs, on ne pouvait entendre qu'un assemblage bizarre de discours d'Hitler et de lectures de poèmes de Johann Wolfgang Goethe. Néanmoins, vingt-cinq Lancaster furent portés disparus, 5,1 % des 483 envoyés, dont quatre (10 %) appartenaient au 6^e Groupe. Le Naxos, dispositif de ralliement sur le radar H2S, était immunisé contre toutes les contre-mesures électroniques du *Bomber Command*, et le brouillage, quoique intense, ne pénétrait pas partout. Les fréquences dans la bande des cinq kilocycles des canaux de contrôle de groupe du *Bomber Command* étaient laissées libres pour que des messages importants puissent passer, et le brouillage était arrêté toutes les demi-heures pour permettre aux détecteurs de vent nouvellement créés de transmettre leurs données à High Wycombe, et pour le quartier général du *Bomber Command* d'utiliser, à son tour, ces valeurs du vent plus à jour pour corriger celles données lors du briefing précédant le raid. Comme les Allemands s'en aperçurent bientôt, il y avait toujours au moins un canal libre pour transmettre leurs commentaires aux chasseurs, et plusieurs autres lors des émissions de données vent.

* Une opération comme la *Steinflug* serait tentée en février 1945 seulement, sous le nom de code *Gisela*, alors qu'il était bien trop tard.

Bien que l'attaque fût planifiée pour ne durer que quatorze minutes, dans l'espoir d'empêcher les unités de chasseurs extérieures de répondre à temps, ce degré de concentration ne fut pas atteint. Les bombardiers restèrent au-dessus de Berlin pendant quatre-vingt-dix minutes, et alors que plus de 100 incendies importants furent déclenchés et que 545 civils furent tués, seule une poignée d'installations industrielles furent détruites⁵⁹. Vingt-cinq bombardiers furent abattus par l'ennemi, mais le pire était à venir. Des nuages bas couvraient toute la Grande-Bretagne à l'exception de l'Écosse et de l'ouest du pays, et trente-quatre équipages, dont trois du 405^e Escadron, s'écrasèrent avec leurs avions alors qu'ils essayaient de se poser. Cela porta le total des pertes à cinquante-cinq appareils, soit 12 % de ceux envoyés.

Finalement, après ce raid, le temps se dégagea, rendant possible la première reconnaissance photographique sur Berlin depuis le début de la bataille, et les résultats rendirent Harris plus crédible.

Les dommages sont étendus et importants. La zone dans laquelle on peut voir le plus grand chaos, dû presque exclusivement aux incendies, s'étend de la partie est du centre de Berlin jusqu'à Charlottenburg au nord-ouest et Wilmersdorf au sud-ouest, et couvre une zone de près de treize kilomètres carrés. Il y a aussi des dommages sévères dans les régions industrielles principales de Reinickendorf et Spandau.

Dans le quartier du Tiergarten, qui a été le plus durement touché, on peut voir des blocs entiers complètement détruits. Le quartier diplomatique et ministériel, voisin du Tiergarten, a subi des dégâts importants ... Le grand bâtiment du ministère de la Guerre a été endommagé, la partie utilisée par le QG des services secrets des trois armées a été détruite. Une aile d'un grand bâtiment situé à l'ouest du jardin zoologique, probablement celle des principaux bureaux du ministère des Finances, a été sérieusement endommagée.

Au Mitte, le centre-ville, on peut voir des dégâts très importants le long de la Wilhelmstrasse ... Là, une partie de la chancellerie d'Hitler a été détruite par le feu, mais des réparations sont déjà en cours. Les autres bâtiments endommagés comprennent l'ambassade de Grande-Bretagne, le vieux bâtiment du ministère de l'Aviation, le ministère de l'Alimentation et de l'Agriculture, le ministère de la Justice, le ministère des Affaires étrangères, le Trésor, le ministère des Transports et la direction des chemins de fer nationaux (qui y était rattachée), la vieille chancellerie du président et des bâtiments connus pour être le QG de la *Gestapo* et la résidence officielle d'Himmler ... le dernier étage de la maison du docteur Goebbels, dans la rue Hermann Goering, a brûlé, mais les réparations du toit sont bien avancées ...

À Charlottenburg, le palais du dix-huitième siècle de Frédéric le Grand, et trois bâtiments importants du champ de foire et d'expositions, maintenant utilisés sans doute comme entrepôts militaires, ont tous subis des dégâts sérieux. Le toit des studios d'émissions sur ondes courtes est endommagé ... De même, dans ce quartier, un certain nombre de collèges techniques et d'instituts liés à l'université ont souffert, à la suite d'incendies.

Les plus importantes des usines touchées se trouvent à Tegel ... Là, la grande fabrique d'armements de Rheinmetall Borsig A.G. (priorité 1 plus), qui produit canons, torpilles,

mines, bombes, fusées, chars et véhicules de combat blindés, a eu de nombreux bâtiments sérieusement ravagés par les incendies et les bombes explosives. Les ateliers d'assemblage de moteurs Alkett sont au tiers détruits, et quatre grands ateliers de mécanique, qui fabriquent des armes portatives et d'autres armements, et couvrent une superficie totale de 129 acres (cinquante-deux hectares), ont eu pas moins de vingt-cinq bâtiments détruits ou abîmés. Les grands ateliers de mécanique électrique Siemens (priorité 1 plus) à Spandau Ouest, sévèrement touchés au cours des raids d'août et de septembre, montrent des dégâts causés à six services de plus, tandis que les ateliers de câble Siemens (priorité 1 plus) ont eux aussi été touchés, mais moins sérieusement. Les ateliers de fonderie et d'assemblage de turbines de A.E.G. (priorité 1) et l'usine de tubes électroniques d'Osram G.m.b.H. (priorité 2), tous les deux endommagés précédemment, montrent des signes de dégâts plus étendus. Des incendies ont détruit des bâtiments des usines chimiques importantes de Schering A.G. (priorité 1) à Wedding, ainsi qu'une partie d'un bloc de bâtiments que se partagent Pallas Apparate G.m.b.H. et A.E.G. (priorité 1) pour produire des carburateurs de moteurs d'avion, des moteurs et des appareils de calibration.

Un nombre considérable d'usines participant à la fabrication de moteurs d'avion et de composantes aéronautiques ont été endommagées, certaines sérieusement. Parmi celles-ci, il faut mentionner B.M.W., Argus, Dornier et Heinkel, des firmes à haute priorité, dont toutes ont des ateliers importants à Berlin. Parmi les usines endommagées produisant du matériel électrique et des équipements radio, Bergmann Electricitäts Werke A.G. (priorité 1) et Dr. Cassirer A.G. (priorité 3) sont sans doute les plus vitales.

En plus des firmes prioritaires, quelque quatre-vingt ateliers connus et de nombreux autres non connus ou petits, des laboratoires, des dépôts d'entreposage et de réparation ont été touchés et quelques-uns presque totalement détruits. Ces industries couvrent un large éventail et leurs produits comprennent des véhicules de tous les types, des moteurs, des composants de moteurs, des armements, des machineries, du matériel électrique, des outils de précision, des métaux divers, des produits chimiques, des colorants, du plastique, de la céramique, des tissus et des produits alimentaires. Plus de quarante bâtiments commerciaux figurent dans le résumé des dégâts, mais beaucoup d'autres ont été omis comme étant de faible importance ...

Quatre usines à gaz (toutes de priorité 2) et deux dépôts de stockage du gaz ont été endommagés, deux gazomètres ... étant totalement brûlés. L'usine à gaz de Tegel est la plus importante de la ville et, là, le dépôt de charbon et de coke, une usine de distillation et deux installations de triage ont subi des dégâts. Parmi les services publics touchés dont l'activité a dû être très affectée à la suite des raids, on trouve sept usines de distribution d'eau et stations de pompage, cinq dépôts de tramway et le dépôt principal de la poste dans la zone centrale. En ce qui concerne les bâtiments militaires, en plus des bâtiments du ministère de la Guerre, cinq ou six casernes et plusieurs magasins militaires et dépôts de transport ont été endommagés ...

Une étude de l'analyse statistique des dommages montre que plus de 1 250 acres (500 hectares) de biens industriels et résidentiels ont été atteints dans la partie totalement construite, et des zones construites à 50 à 70 %, couvertes par ces sorties, et que plus de 60 % des bâtiments du district du Tiergarten ont été détruits. Des chiffres très importants sont également donnés pour Charlottenburg, Mitte, Schöneberg, Wedding, Wilmersdorf et Reinckendorf.

Somme toute, concluait cette étude, Berlin a subi une « blessure mortelle » dont elle ne se remettrait pas, et le moral de la population s'effondrait. Toutefois, comme on le découvrit à Londres, les souffrances et difficultés endurées par les Berlinoises les rapprochaient en fait et ont même pu renforcer leur moral⁶⁰.

La capitale échappa à d'autres attaques pendant que le programme de reconnaissance photographique était en cours et, dans la nuit du 20 au 21 décembre, Harris envoya sur Francfort une force principale importante, soutenue par un petit raid de diversion sur Mannheim. Quarante et un équipages furent perdus au cours du premier raid, soit 6,3 % de ceux qui avaient été envoyés, dont dix (8,6 %) des 116 du 6^e Groupe. Par contraste, tous ceux qui avaient attaqué Mannheim rentrèrent sains et saufs. High Wycombe, en essayant d'expliquer cette différence, tira la conclusion évidente que la diversion avait échoué et, en un certain sens, il voyait juste, bien que ce ne fût pas à cause de la raison évidente. La discipline de vol au sein du *Bomber Command* était si faible que les deux formations furent identifiées comme appartenant à une seule force principale très dispersée se rendant sur Francfort, et l'ennemi avait tout simplement envoyé ses chasseurs là où la concentration des bombardiers était la plus importante. Encore une fois, le 1^{er} *Jagdkorps* avait aussi essayé la chasse de nuit en poursuite et, par ciel très clair, la technique avait marché merveilleusement bien. Les équipages de bombardiers qui rentraient signalèrent des attaques tout le long de la route vers l'objectif, et certains décrivirent des allées de fusées éclairantes larguées par les chasseurs qui étaient d'au moins 100 milles de long⁶¹.

Le *Bomber Command* retourna sur Berlin deux fois avant la fin de l'année. À cause du mauvais temps dans le nord du Yorkshire, le 405^e de la force d'aéronefs marqueurs fut le seul escadron de l'ARC qui participa au raid de la nuit du 23 au 24 décembre, et il eut, avec le reste du 8^e Groupe, beaucoup de difficultés à essayer de trouver le point de visée à travers une couche épaisse de nuages. En conséquence, le bombardement fut dispersé mais, malgré cela, quelques dommages intéressants furent causés, entre autres, à l'usine de roulements à billes d'Erkner Vereinigen Kugellager à Niederbarnim, à l'extérieur des limites de la ville de Brandebourg⁶². Quatre nuits plus tard, toutefois, les Canadiens sortirent en force, fournissant 143 des 712 sorties de la force principale. Ce fut le deuxième raid le plus important sur Berlin à ce jour, et le plus grand effort unique du 6^e Groupe. Les pertes furent légères, atteignant tout juste vingt (2,8 %), dont cinq (3,5 %) parmi les équipages canadiens. Toujours désireux d'imputer ce type de résultat à ses efforts, High Wycombe était porté à attribuer le taux inhabituellement faible de pertes à la conception du schéma de route adopté. Soutenue par de petits groupes de Mosquito, la force principale effectua de fausses attaques contre Magdebourg et Leipzig, avant de virer au nord-ouest, et cela, on en eut l'impression, avait semé la confusion chez l'ennemi. En fait, ce fut le mauvais temps qui maintint la *Luftwaffe* à l'écart⁶³.

Quatre équipages canadiens qui rentrèrent sains et saufs avaient été attaqués par des chasseurs. Dans trois cas, Monica ne fournit que peu ou pas d'alerte de leur approche, illustrant ses limites, et seule la vigilance des mitrailleurs arrière et

dorsaux permit aux pilotes d'effectuer des manœuvres évasives à temps. Dans le quatrième cas, Monica fournit une alerte assez tôt, mais ce fut le mitrailleur ventral qui vit le premier « la silhouette du chasseur se détachant sur les nuages en dessous, passant de droite à gauche »⁶⁴.

Cette position « ventrale » était une modification récente adoptée par le 419^e Escadron et d'autres non équipés du radar H2S pour répondre à la menace des chasseurs approchant de dessous. Elle faisait aussi ressortir le fait que, malgré les plaidoyers persistants et puissants de Harris, peu de choses avaient été accomplies pour améliorer l'armement des bombardiers depuis 1939. Leurs équipages restaient par conséquent prisonniers de décisions prises, annulées et parfois annulées à nouveau, alors que High Wycombe réévaluait en permanence ce qui constituait la plus grande menace et la façon dont on pouvait la contrer. De fait, en juin 1943, Harris, lui-même, était allé jusqu'à proposer que ses bombardiers soient dépouillés de tous leurs armements afin d'augmenter leur vitesse et leur altitude, mais peu de temps après, il demandait aux concepteurs de tourelles et aux constructeurs d'avions de répondre à ses exigences conflictuelles pour davantage de canons, pour des canons plus lourds et une meilleure visibilité, le tout sans augmenter de façon importante le poids brut de l'avion ou sans modifier son centre de gravité⁶⁵.

À l'automne 1943, on envisageait sérieusement jusqu'à sept concepts pour une tourelle arrière améliorée, ainsi que deux propositions pour des affûts ventraux. Chacun avait le soutien d'un organisme ou l'autre dans la RAF et au MAP, et tous étaient à leur façon source de déception. L'affût ventral de 0,5 pouce pour les avions non équipés du H2S, par exemple, ne put être produit selon le calendrier à cause de composants des États-Unis qui n'arrivèrent pas⁶⁶. À peu près à la même époque, une tourelle bitube de queue, conçue pour le Lancaster et qui donnait une bonne visibilité sur l'arrière et en dessous, fut jugée « brute et, avec son absence presque totale de protection pour le mitrailleur de queue, pratiquement inacceptable ». Pendant ce temps la tourelle Fraser Nash FN82, défendue un moment par Harris à cause de son armement plus lourd de 0,5 pouce et de l'utilisation possible du dispositif d'orientation du canon asservi au radar (AGLT, nom de code Village Inn), qui était en cours de développement dans l'établissement de recherche des télécommunications (TRE), ne devait pas être disponible avant 1945. Mais elle n'était plus le souci du commandant en chef, qui avait décidé récemment que la FN82 n'offrait pas à ses mitrailleurs une assez bonne visibilité vers le bas⁶⁷.

Il ne serait pas injuste de traiter la situation de chaotique, et pour aider à régler le problème, une réunion fut convoquée le 3 novembre, jour où Harris présenta son mémoire sur Berlin au premier ministre. Toutefois, il n'existait pas de solutions miracles. Les travaux se poursuivraient sur la tourelle Rose, le choix préféré d'Harris à cause de sa visibilité extraordinaire vers le bas, et celle-ci serait fabriquée de façon artisanale pièce par pièce et donc disponible seulement en petite quantité jusqu'en 1945. Passant outre aux objections du commandant en chef, on décida lors de la réunion de poursuivre les travaux sur la FN82 et sur un nouveau canon ventral de 0,5 pouce, mais les deux projets avaient déjà pris bien du retard sur les plans et l'on ne savait pas si l'écart pourrait être comblé.

Pendant ce temps, chaque escadron (comme le 419^e), ou chaque groupe, fut laissé libre de faire ce qu'il pouvait pour aider ses mitrailleurs⁶⁸.

En fin de compte, la plus grande partie de ces discussions fut sans portée pratique car, dès le début 1944, tout le programme d'amélioration des moyens défensifs des bombardiers commença à s'écrouler. D'une part, l'intérêt des responsables de l'*Air Ministry* avait commencé à se porter sur la guerre dans le Pacifique et sur le développement du Lancaster IV armé de six canons de 0,5 pouce et de deux mitrailleuses de .303 pour permettre à la RAF de participer « au bombardement de jour à grande échelle déjà entrepris par les Américains ». Fait plus important encore : presque aucun des projets approuvés le 3 novembre 1943 ne fonctionna réellement. Le prototype de l'AGLT présentait tant de défauts que les essais opérationnels durent être remis au mois d'août 1944, et qu'ensuite, le *Bomber Command* ne put compter que sur la fourniture misérable de six appareils par semaine au plus. Alors, de façon tout à fait inattendue, le projet s'effondra complètement. Bien qu'on obtînt finalement la technique nécessaire à l'AGLT, ce qui fut en soi un résultat admirable, le système d'armement dépendait d'un IFF capable d'effectuer une discrimination parfaite – si elle n'était que de 99 %, on estimait que les mitrailleurs utilisant Village Inn abattraient quatre fois plus de bombardiers que de chasseurs de nuit – et les capacités du TRE ne lui permettaient pas d'aller au-delà⁶⁹.

Pendant ce temps, les vibrations de la tourelle Rose étaient si fortes quand les mitrailleurs tiraient qu'ils ne pouvaient effectuer de visée précise à moins de réduire la cadence de tir des canons de 750 à 400 coups par minute. Les travaux sur la FN82 prenaient de plus en plus de retard sur le calendrier, amenant un officier d'état-major à se plaindre qu'il fallait six mois aux Américains pour « développer, produire et mettre en œuvre un armement défensif plus évolué alors que nous ne pouvions en faire autant en deux ans ». Même la tâche relativement simple d'obtenir un canon ventral de 0,5 pouce pour l'Halifax s'était avérée difficile. Non seulement le modèle essayé dans le 4^e Groupe, pendant l'hiver 1943–1944, diminuait sérieusement les performances de l'avion et offrait malheureusement un angle de tir étroit, mais par des températures de -21 °C enregistrées dans la tourelle, les mitrailleurs, il ne faut pas s'en surprendre, se plaignaient constamment du froid⁷⁰.

Leurs plaintes à ce sujet n'étaient pas quelque chose de nouveau. Bien qu'on fit des efforts pour améliorer l'arrivée de l'air chaud des moteurs dans la tourelle arrière des bombardiers équipés du moteur Merlin (afin de maintenir une température de 0 °C à 25 000 pieds), les progrès furent faibles. La situation était bien pire dans les Halifax III équipés de moteurs à refroidissement à air. L'installation de générateurs individuels dans les tourelles semblait une solution évidente, mais le Gallay à dépression, de conception britannique, ne fonctionnait pas au cours des manœuvres évasives, tandis que la commande du Selas, de conception américaine, dut être annulée à cause de problèmes de production aux États-Unis. Des essais de gilets pare-éclats, de conception américaine, effectués au cours de l'hiver 1943–1944, rendirent la situation d'un certain nombre de mitrailleurs plus inconfortable. Les tourelles britanniques étaient en général trop petites et trop étroites pour des survêtements encombrants et, puisqu'on prédisait que ces

gilets sauveraient une vie sur un millier, « le poids du gilet, la gêne des mouvements, la fatigue supplémentaire qu'il provoquait et la diminution importante de l'efficacité » furent jugés comme ne valant pas la faible protection supplémentaire qu'ils fournissaient⁷¹.

Alors que le programme d'armements s'écroulait, Harris se plaignit de plus en plus amèrement de la qualité et de la quantité des avions qui lui étaient fournis par une industrie qui, à cause de la crise de main-d'œuvre qui menaçait, avait planifié de libérer en 1944-1945 un demi-million d'ouvriers pour les forces armées. Comme d'habitude, l'Halifax supporta le plus fort de ses critiques, en particulier le si célèbre Mark III, qui était censé corriger la plupart des déficiences liées aux modèles plus anciens, et dont plusieurs escadrons de l'ARC devaient être dotés à partir du début 1944. Toutefois, à la suite de leurs premiers vols opérationnels sur ce type d'appareil, beaucoup d'équipages se plaignirent que le plafond maximal de 18 000 pieds était à peine supérieur à celui des Stirling, et presque tous souffrirent du froid, certains navigateurs enregistrant des températures allant jusqu'à -27°C dans leur cabine⁷². De plus, son efficacité comme bombardier semblait toujours très inférieure à celle du Lancaster. Se fondant sur des opérations récentes, Harris déclara au MAP, le 2 décembre : « Il vaut mieux un Lancaster que quatre Halifax, qui sont une gêne maintenant, et qui seront inutiles pour l'offensive de bombardement dans les six mois, sinon plus tôt ... Toutes les tentatives d'amélioration du Halifax pour l'amener au niveau du Lancaster échoueront, pour la simple raison que le Lancaster sera bientôt amélioré au-delà de la catégorie que les Halifax ont longtemps visée et qu'ils n'ont jamais pu atteindre. J'ai publié le même avertissement à propos des Stirling. C'est maintenant un avion inutile qui inonde le marché. Je ne peux que vous prévenir très sérieusement encore une fois qu'une poursuite du programme des Halifax nous mène tout droit et rapidement au désastre⁷³. »

L'*Air Ministry* et sir Wilfrid Freeman avaient entendu cela auparavant mais, par le passé, ils avaient été habituellement capables de souligner la venue imminente d'un nouveau type d'Halifax pour atténuer les soucis du commandant en chef. Au cours de l'hiver 1943-1944, toutefois, il fut difficile d'éviter de conclure que l'Halifax était, au mieux, un avion médiocre en comparaison du Lancaster. En fait, si l'on tenait compte des coûts de production et d'entraînement, en même temps que de la charge utile et des taux de pertes, on pouvait démontrer que l'Halifax exigeait plus de 11 000 heures-personnes de travail pour larguer une tonne de bombes, tandis que le Lancaster n'avait besoin que d'environ 4 000 heures. Autrement dit, alors que les escadrons de Lancaster larguaient environ 107 tonnes de bombes par avion perdu, leurs collègues sur Halifax ne pouvaient en larguer plus de quarante-huit⁷⁴.

Il semble que sir Archibald Sinclair ait finalement été persuadé que l'Halifax n'était pas à la hauteur de ce qu'on en avait dit, et il indiqua sa volonté « de payer un prix élevé en Halifax ... pour voir une production plus importante de Lancaster ». C'est ce que fit le Comité du Cabinet de guerre sur les approvisionnements, qui décréta, le 3 janvier 1944 que la production de tous les bombardiers lourds restait une priorité majeure, mais que chaque fois que ce serait possible, la préférence dans l'attribution de main-d'œuvre et de ressources matérielles irait

TABLEAU 7

Poste d'équipage et survie dans les avions du *Bomber Command*, de janvier à juin 1943⁷⁸

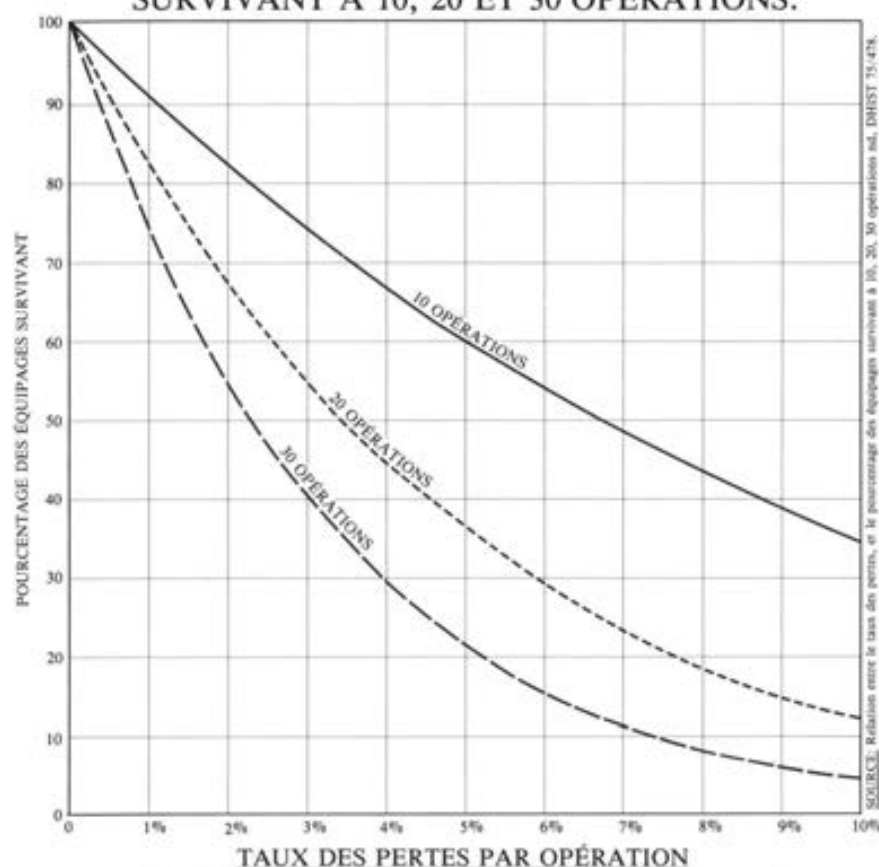
Poste d'équipage	Lancaster	Halifax	Wellington
		pour cent	
Pilote	9,6	20,8	14,6
Navigateur	13,8	36,2	21,0
Opérateur radio	11,9	32,5	18,5
Mécanicien de bord	12,4	34,0	—
Bombardier	13,2	31,4	18,5
Mitrailleur dorsal	8,5	27,3	—
Mitrailleur arrière	8,0	23,4	14,6
Total général	10,9	29,0	17,5

aux Lancaster. Entre-temps, on continuait à accumuler des preuves contre l'Halifax III. Malgré les améliorations apportées à ses antitour de flammes, et tout en croyant qu'elles avaient corrigé l'un des principaux défauts des Mark II et V, les taux de pertes du Mark III dépassèrent réellement ceux de ses prédécesseurs à un moment donné. En conséquence, le directeur des opérations-bombardement expliqua, et le Comité de la défense du Cabinet (approvisionnements) approuva, qu'une fois que le *Bomber Command* opérait en soutien de l'armée, après l'invasion, les Halifax devaient être utilisés exclusivement « dans des pénétrations peu profondes et contre des objectifs légèrement défendus ». En d'autres termes, la mission stratégique serait réservée aux Lancaster⁷⁵.

En fait, peu de temps après, au moins quelques Halifax (les Mark II et V) furent retirés des opérations au-dessus de l'Allemagne. Après le raid désastreux sur Leipzig, dans la nuit du 19 au 20 février, quand leur taux de pertes approcha de 15 %, Harris se sentit cependant obligé de réaffecter les sept escadrons (dont les 419^e, 428^e, 431^e et 434^e) équipés de ces modèles aux missions Gardening ou de bombardement des objectifs de transport en France⁷⁶. Aussi accablant que fût le taux de pertes des Halifax, cependant, leurs membres d'équipage avaient une bien meilleure chance de s'échapper d'un avion atteint que leurs collègues des Lancaster. Le concept de l'Avro se caractérisait non seulement par un intérieur moins spacieux et des trappes d'évacuation plus petites, mais il avait aussi tendance à prendre feu et à se briser en l'air plus facilement que le Handley-Page. Alors que 29 % des membres d'équipage des Halifax survécurent après avoir été abattus, les chiffres correspondants pour les Lancaster furent tout juste de 10,9 %. Les pilotes qui, en général, restaient aux commandes pendant que les autres essayaient de sauter en parachute, avaient le pire taux de survie de tous (voir tableau 7)⁷⁷.

Bien qu'il soit fort peu probable que les équipages en Angleterre aient su quoique ce soit de ces différences dans les taux de survie, ils étaient certainement au courant du taux plus élevé de pertes dans les escadrons d'Halifax. Bien sûr, de telles comparaisons officieuses ne furent pas encouragées pour le motif qu'elles ne servaient à rien d'utile en laissant entendre, à plus forte raison en confirmant, que les équipages d'Halifax couraient de plus grands risques. D'après ce qui était

RELATION ENTRE LE TAUX DES PERTES ET LE POURCENTAGE DES ÉQUIPAGES SURVIVANT À 10, 20 ET 30 OPÉRATIONS.



Ce graphique représente les chances de survie des équipages aériens selon un taux constant de pertes (lequel n'a jamais eu lieu) ou le taux moyen des pertes durant la période où ils ont volé. Le taux des pertes du 6e Groupe, qui est de 5,5% entre mars et juin 1943, suggère que seul 18% des équipages survivraient à 30 opérations; cette estimation a causé de nombreux soucis au Quartier Général du Commandement du bombardement ainsi qu'à Ottawa.

avancé officiellement, comme le lieutenant d'Aviation Reinke le constata au cours de briefings officieux pendant sa visite au 6^e Groupe, il n'y avait guère de différence entre les deux principaux types de bombardiers bien que, la nuit, dans les pubs, il fût clair que « les gars connaissaient le classement ... quoique seulement de façon globale » quand ils faisaient part de leur « aversion et de leur peur du Halifax ». En fait, sir Arthur Harris s'était rendu compte en février 1944 qu'il y aurait des « ennuis » quand viendrait le temps de rééquiper les escadrons canadiens de Lancaster II avec des Halifax III, compte tenu des sentiments affichés contre ces derniers, mais il n'avait pas eu le choix dans cette affaire, maintenant que le Lancaster II était désuet et que le Lancaster III n'était pas encore disponible en quantité suffisante⁷⁹.

Les Allemands apprirent eux aussi la même chose essentiellement. Un aviateur du 426^e Escadron, après avoir été abattu, leur rapporta qu'il y avait eu une résistance considérable (et quelques refus de voler), quand son unité avait subi la transformation du Lancaster II au Halifax III, en avril 1944⁸⁰. Le journal de marche de l'escadron ne fait mention de personne qui ait refusé d'effectuer des opérations en avril ou mai 1944, mais ne cache pas le fait que la transformation « n'est pas attendue avec beaucoup d'enthousiasme par nos navigants chevronnés qui aimeraient finir leur tour d'opérations sur le Lancaster II ». Pour empirer les choses, « on soupçonnait fort que les escadrons qui se débarrassaient de leurs [Halifax III] au profit de cette unité s'étaient débarrassés de ceux qui leur avaient donné le plus d'ennuis du point de vue de la disponibilité »⁸¹.

Le 432^e Escadron effectua la même transformation en février et mars 1944, et un pilote rappela qu'alors qu'il inspectait ce type inhabituel, il lui sembla qu'il passait à un appareil qui avait été « assemblé à la va-vite plutôt que conçu »⁸². L'historien de l'escadron reconnut qu'il y avait un problème de disponibilité à la suite du changement d'avions en février, mais qu'en mars, les choses semblaient s'être réglées d'elles-mêmes. À la fin mai, le commandant du 426^e Escadron faisait remarquer que bien que « les équipages anciens aient encore tendance à soupirer pour les Lancaster, maintenant qu'ils ont acquis de l'expérience sur Halifax, chacun semble assez satisfait de ce qui se passe »⁸³. On n'était sans doute pas très loin de la vérité. Au fur et à mesure que les escadrons recevaient de nouveaux navigants qui n'avaient aucune expérience du Lancaster, il y en aurait de moins en moins qui seraient capables de comparer les deux avions. Il y a aussi une preuve anecdotique importante et persuasive que, pour leur propre paix intérieure autant que pour n'importe quoi d'autre, beaucoup de navigants n'étaient que trop heureux et prêts à se laisser convaincre que le type de bombardier sur lequel ils volaient était un appareil fiable et robuste, alors qu'en réalité ils mettaient sept heures ou plus à effectuer le voyage aller-retour sur des objectifs fortement défendus, écoutaient les chiffres des pertes diffusés le jour suivant sur la BBC, voyaient les chaises vides dans leur mess, puis effectuaient une autre mission cette nuit-là.

Comme nous l'avons vu, le 6^e Groupe devait devenir une formation de Lancaster lorsque les types X, livrés par la firme Victory Aircraft, de Toronto, commenceraient à arriver en Angleterre. Avec l'Halifax, provisoirement choisi comme bombardier lourd des Canadiens, le ratio d'escadrons de Lancaster par rapport aux Halifax, dans le groupe, fut donc déterminé largement par le rythme de la production canadienne, et dans ce domaine, il n'y avait que déception*. Après le bombardement de Berlin par le *Ruhr Express*, y compris le 405^e Escadron,

* Les Lancaster II équipés de moteurs Bristol Hercules, produits en nombre limité pour éviter un effondrement de la production de moteurs Merlin chez Rolls Royce et fournis aux 408^e, 426^e et 436^e escadrons, furent des bouche-trous, et tous les trois se transformèrent sur Halifax III en 1944. Néanmoins, les Lancaster II furent attribués au 6^e Groupe, une formation d'abord équipée d'Halifax, à une époque où les Halifax II/V, la solution de remplacement évidente, devenaient de plus en plus suspects après que sir Arthur Harris eut reconnu qu'on avait promis aux Canadiens – et que ces derniers méritaient – au moins un escadron de Lancaster avant même que le Lancaster X fût opérationnel.

dans la nuit du 27 au 28 novembre 1943, sa première sortie opérationnelle, aucun autre Lancaster x n'entra en service avant que le 419^e Escadron ne commence à se transformer sur ce type en mars et avril 1944. Même si la production de Victory Aircraft s'éleva entre vingt et trente machines par mois, au cours de l'été, en mai 1945, trois escadrons supplémentaires seulement, les 428^e, 431^e et 434^e, effectuèrent des opérations avec des x. Cependant, une fois que les Lancaster x commencèrent à être livrés, suivant la logique du dernier plan pour le 6^e Groupe, des Lancaster I/III commencèrent à devenir disponibles et, à la fin de la guerre, quatre escadrons canadiens en furent équipés.

Les problèmes de gestion et de main-d'œuvre à Toronto furent une des causes du retard dans le programme du Lancaster x, mais il y en eut d'autres. L'équipement radio Bendix, commandé originellement pour les Lancaster canadiens, s'avéra impopulaire au 6^e Groupe et, en décembre 1944, il fut remplacé par du matériel Marconi de conception britannique⁸⁴. De plus, il fallut plus d'un millier d'heures-personnes de travail pour élever les Lancaster construits au Canada aux normes opérationnelles après leur livraison en Angleterre à cause de modifications qui avaient été élaborées au Royaume-Uni et qui ne pouvaient être incorporées rapidement dans les lignes de production de la firme Victory Aircraft⁸⁵. Il y eut également des modifications dans les spécifications canadiennes, dont, entre autres, « le remplacement des plus grandes tôles de revêtement du fuselage, le remplacement des visses guidées par des boulons rivetés pour la fixation des tôles aux semelles de longerons, le remplacement du bec de dérive original par un bec de dérive en métal, la mise en place d'une porte métallique au lieu de celle en bois, l'introduction de filets Acme dans tous les vérins de tab commandé au lieu de filets carrés ... Dans certains cas où une modification touchait plus d'un élément (et/ou d'un système), une installation d'essai était parfois permise avant de l'incorporer dans la chaîne de production »⁸⁶.

De loin, la plus importante modification vint avec le cadre KB 783, qui fut muni d'une tourelle dorsale Martin, de conception américaine, armée de deux mitrailleuses Browning de 0,5 pouce. Cette modification avait été annulée par Avro, en Grande-Bretagne, à cause de problèmes techniques, mais elle fut effectuée au Canada, où l'on avait déjà commencé le changement d'outils dans l'usine Victory Aircraft⁸⁷. De prime abord, les caractéristiques de résistance du KB 783 ne semblaient pas répondre aux normes à cause de la nouvelle tourelle plus lourde, et l'avion dut être testé à Boscombe Down avant que la modification ne puisse être approuvée. Il réussit aux essais en vol, et l'on continua de le munir de la tourelle Martin, mais après des examens supplémentaires, on trouva que les ailerons fournis par les Canadiens n'étaient pas identiques à ceux fournis par leurs homologues britanniques, par suite d'une confusion dans la fourniture des schémas. La solution de ce problème provoqua des retards supplémentaires dans l'équipement en Lancaster x des escadrons de l'ARC outre-mer⁸⁸. En janvier 1945, toutefois, il y avait peu de raisons de se plaindre, mise à part la lenteur du rythme de production⁸⁹.

Les préoccupations dues à la livraison tardive des Lancaster x furent probablement mises de côté quand on passa de 1943 à 1944 et que le 6^e Groupe célébra le Nouvel An et son premier anniversaire. En douze mois, il était passé de huit

escadrons à treize, avait effectué 7 355 sorties et largué 13 630 tonnes de bombes. Deux fois, au cours du mois précédent, il avait envoyé plus de 100 équipages sur Berlin. Bien que son taux de pertes fût encore plus élevé que celui de la plupart des autres groupes, l'écart entre lui et la moyenne du *Bomber Command* diminuait. Le taux de disponibilité était monté de 64 % en janvier 1943 à 78 % en décembre, tandis que le taux des accidents de vol avait diminué de près de la moitié⁹⁰.

Quel que fût le programme des célébrations d'anniversaire, il connut une amélioration quand un important raid, planifié sur Francfort, fut annulé tard l'après-midi, la veille du Jour de l'An. Heureusement, le Jour de l'An fut aussi jour de congé pour les escadrons d'Halifax, mais il n'y eut pas de repos pour nombre de ceux qui volaient sur Lancaster. Avec une prévision météo raisonnable au-dessus de l'Angleterre – « des strato-cumulus variables en couches bien séparées, avec une base à 1 500 pieds et des sommets à 6 000 pieds ... une visibilité allant de bonne à modérée » et des nuages au-dessus de l'Allemagne » – High Wycombe décida d'attaquer Berlin à nouveau avec un raid de diversion sur Hambourg. La route originale devait passer au-dessus du Danemark, loin des sites du *Himmelbett* néerlandais, mais un retard occasionné par des modifications des prévisions météorologiques obligea à utiliser une approche plus directe à travers la Hollande. Des marqueurs de route seraient largués près de Brême et de Brandebourg ; des leurres seraient utilisés à raison « d'un paquet par minute à partir d'un point se trouvant à soixante-quatre kilomètres de l'objectif ; de deux paquets par minute à partir de ce point jusqu'à l'objectif et pendant le retour ; et d'un paquet par minute pour le reste de la mission jusqu'à l'épuisement des réserves ». L'heure H fut fixée à 3 h 00, heure de Grande-Bretagne. Quatre cent soixante-quatorze avions, dont trente-sept Lancaster du 6^e Groupe, seraient également répartis en trois vagues, devant bombarder à quatre minutes d'intervalle dans une opération conçue pour ne durer que vingt minutes au-dessus de l'objectif. La charge de bombes était fixée à une bombe à explosif brisant de 4 000 livres et à des grappes d'incendiaires de quatre livres, et les équipages reçurent instruction « de viser si possible le centre du T1 vert ; si, toutefois, les conditions nuageuses empêchent de voir les T1, les avions de la force principale doivent diriger leurs bombes sur le centre de toute fusée rouge avec des étoiles vertes tout en maintenant un cap exact de quatre-vingt-treize degrés »⁹¹.

Après avoir fait ses calculs sur le tonnage de carburant à emporter et décidé de l'altitude à laquelle les équipages allaient opérer, le QG du 6^e Groupe envoya ses instructions aux bases concernées, à 13 h 30. Cela donna quelque temps aux équipes au sol, aux monteurs-régleurs et mécaniciens des sections de maintenance pour passer à l'action.

Beaucoup de non-navigants spécialistes travaillaient vraiment dur et menaient une vie de chien sur une base de bombardiers. Les installateurs et monteurs-régleurs réparaient avions et moteurs nuit et jour, peu importe le temps. Ils travaillaient à l'air libre ou sous une sorte d'abri de toile. Les armuriers manipulaient et chargeaient des bombes, changeaient les charges des bombes, armaient et désarmaient les bombes, par pluie ou beau temps, à toute heure du jour ... [Quand un raid était fixé], les armuriers manipulaient les

chariots [à bombes] sous l'avion et soulevaient les bombes dans la soute. La plupart du temps, ils disposaient d'un treuil hydraulique mais, parfois, il était manuel. Les camions d'essence ... chargeaient la quantité de carburant fixée pour que l'avion atteigne l'objectif et revienne. Il n'y en avait jamais beaucoup de trop ... Un autre camion livrait le type et la quantité de leurres ... Pendant que tout cela se passait, les membres de l'équipe au sol qui entretenaient un avion devaient le vérifier complètement. Les moteurs étaient mis en marche et essayés. Les radios, les radaristes et le personnel chargé des instruments passaient en revue chaque avion et vérifiaient les diverses pièces d'équipement et les instruments. Les caméras étaient vérifiées et chargées de films. Les tourelles étaient approvisionnées en munitions. Les milliers d'obus des tourelles de queue étaient transportés dans des boîtes près de la soute à bombes, et les bandes de munitions ... couraient le long du fuselage jusqu'à la tourelle de queue⁹².

Ceux qui s'étaient plaints de problèmes au cours de leur dernière opération effectuaient presque toujours un vol d'essai de leur appareil pour s'assurer qu'on avait effectué les réparations ou les réglages nécessaires. Selon la durée prévue de ce vol et le moment où la base recevait l'ordre opérationnel, les équipages pouvaient disposer de trois ou quatre heures pour eux-mêmes avant de commencer leurs préparatifs opérationnels. Ils recevaient leurs vêtements de vol et faisaient une dernière inspection de leur appareil environ cinq heures avant le décollage et allaient ensuite souper. Après quoi, c'était l'heure du briefing principal au cours duquel l'objectif et la route étaient identifiés, l'officier « météo » donnait ses prévisions temps et vent, l'officier du renseignement communiquait ce qu'il savait sur les défenses ennemies en route et sur les leurres dans la zone d'objectifs, et les chefs de navigation et bombardement décrivaient les procédures des aéronefs marqueurs (et les couleurs) pour la nuit. Des briefings séparés, plus détaillés et plus complexes, étaient par la suite donnés aux pilotes, aux navigateurs, aux bombardiers et aux opérateurs radio, puis environ une heure avant le décollage, les équipages commençaient à se diriger à nouveau vers leur appareil. Le raid ayant été retardé quelque peu le Jour de l'An, la plupart des avions décollèrent juste après minuit le 2 janvier⁹³.

Berlin, le mouillage de mines et les préparatifs de l'opération Overlord (janvier-avril 1944)

Dans la nuit du 1^{er} au 2 janvier 1944, 421 Lancaster participèrent finalement au neuvième de ce que le *Bomber Command* aimait appeler « les grands raids d'hiver » ; or, comme cela arrivait souvent, quelques escadrons se trouvaient dans l'impossibilité de fournir le nombre d'appareils que sir Arthur Harris avait demandé. Berlin était encore sous l'empire d'une couverture nuageuse, laquelle s'élevait jusqu'à 18 000 pieds (6 000 m). Mais ce fut surtout à cause de l'échec des aéronefs marqueurs de secours, qui n'ont pas exploité « la bonne concentration de fusées ... obtenue par les marqueurs principaux, que l'attaque devint bientôt dispersée » et des bombes tombèrent un peu partout dans le grand Berlin. De plus, comme la force principale ne respecta pas le chronométrage, seulement 7 % des équipages bombardèrent dans le laps de quatre minutes qui leur avait été attribué si bien que le raid dura une heure au lieu des vingt minutes prévues. Cela ajouta aux malheurs du 8^e Groupe puisque les marqueurs durent tenter d'entretenir l'illumination correcte de l'objectif plus longtemps que prévu.

La nuit suivante, la radio allemande ne parla que de « dégâts dans les zones résidentielles ». C'était une manière commode de ne rien dire qui puisse servir à l'ennemi tout en rappelant le point principal de la campagne de propagande de Joseph Goebbels, qui accusait le *Bomber Command* de s'être engagé dans un programme prémédité de pur bombardement de la terreur. À certains égards, du moins, ces émissions n'étaient pas loin de la vérité. Dans leur étude des effets du raid, les officiels allemands ne rayèrent qu'un bâtiment industriel, en mentionnèrent deux plus ou moins endommagés ainsi que deux installations militaires. Toutefois, en ce qui concerne les « dommages aux zones résidentielles », seulement vingt et une maisons furent détruites à cette occasion.

La seule caractéristique positive de l'opération, du point de vue de High Wycombe, était que les chasseurs ennemis n'étaient pas intervenus au-dessus de Berlin. Toutefois, malgré les nuages, ce fut une tout autre histoire pour les navigants, une fois en route vers l'objectif et lors du vol retour, lorsque vingt-huit équipages de bombardiers ne rentrèrent pas, soit 6,7 % de ceux qui avaient été engagés. La *Luftwaffe* perdit quinze chasseurs, soit 9 % de ceux mis en alerte, la plupart d'entre eux à cause d'accidents de vol dus à la mauvaise visibilité¹.

Les trente et un avions du 6^e Groupe rentrèrent de ce raid, mais leur chance ne

dura pas. Sans compter les aéronefs marqueurs du 405^e Escadron, qui perdirent dix équipages en janvier 1944, l'ARC monta 586 sorties de bombardiers lourds contre des objectifs non ponctuels au cours du mois ; quarante-huit équipages lors de ces sorties (8,2 %) furent portés manquants, chiffre supérieur de 1,6 % à la moyenne du *Bomber Command*. Le 434^e Escadron arrivait en tête, ayant perdu huit équipages en trois nuits seulement, tandis que le 427^e Escadron, en cours de transformation d'Halifax V sur Halifax III, eut le taux de pertes le plus élevé, soit 14 % des sorties. Pour l'ensemble des escadrons canadiens de Lancaster (qui effectuèrent tous les raids sur Berlin), le taux de disparus fut de 5,4 %, soit environ la moitié de celui des escadrons d'Halifax qui furent complètement dispensés de cinq de ces missions².

Un certain nombre de facteurs contribuèrent aux pertes générales plus élevées de janvier. D'une part, l'élément de surprise stratégique était absent dans l'effort du *Bomber Command* puisque la moitié de toutes les sorties étaient dirigées contre Berlin. En outre, deux des autres objectifs, Leipzig et Magdebourg, nécessitèrent des pénétrations également profondes qui reposaient sur le radar H2S, pour la navigation et pour le marquage d'objectifs – une situation taillée sur mesure pour les chasseurs de nuit en poursuite, équipés du radar SN2 et du dispositif de ralliement sur le H2S, Naxos. En fait, parmi les avions équipés du radar H2S, les pertes furent « inhabituellement élevées », illustrant à la fois leur vulnérabilité à la détection et jusqu'à quel point les Allemands comptaient sur ces émissions pour trouver le courant de bombardiers. Malgré tout, Harris était convaincu que la menace de l'*Himmelbett* était « trop importante, même en utilisant des leurres », pour permettre la dispersion ; aussi demanda-t-il une concentration encore plus importante, enrichissant davantage les terrains de chasse déjà abondants des équipages de la chasse de nuit. Avec un commentaire point par point maintenant transmis sur toutes les bandes radio habituellement disponibles, leurs chances de succès avaient augmenté de nombreuses fois depuis l'automne³.

Néanmoins, les éléments de chaque raid du mois furent uniques. Dans la nuit du 2 au 3 janvier, par exemple, un virage serré au nord, près de Brême, trompa quelques contrôleurs ainsi que des chasseurs déjà rassemblés au-dessus du radiophare de Hanovre, et les interceptions en route au-delà de ce point furent limitées. Puisque Berlin fut identifiée comme l'objectif quarante minutes avant que les bombes ne commencent à tomber, la plupart des avions sur Hanovre arrivèrent au-dessus de la capitale avant que le dernier n'ait fini de brûler. Vingt-sept Lancaster furent abattus, y compris dix aéronefs marqueurs du 8^e Groupe (dont deux appartenaient au 405^e Escadron). La *Luftwaffe* perdit dix chasseurs, les accidents en étant encore une fois la principale cause⁴.

Dans la nuit du 5 au 6 janvier, alors que l'objectif était Stettin, le plan opérationnel demandait au courant de bombardiers de se rendre directement sur Berlin, puis d'effectuer un virage au nord, vers l'objectif, à un point se trouvant à 112 km de la capitale. Quand le raid fut terminé et que seuls seize équipages furent portés manquants (4,5 %, dont aucun du 6^e Groupe), le *Bomber Command* supposa avec joie que les Allemands avaient été en fait « complètement trompés » : ... au début de l'attaque, « la route de fusées aériennes des chasseurs fut

marquée jusqu'à Berlin », tout juste comme on l'avait espéré, et ce ne fut que beaucoup plus tard qu'ils [les chasseurs] apparurent dans la zone de l'objectif⁵.

En fait, le faible taux de pertes ne pouvait être attribué exclusivement à la tactique du *Bomber Command*. Une panne des radars au nord et à l'ouest de la capitale empêcha la détection du virage vers Stettin. De plus, pour aggraver la panne, les chasseurs qui se trouvaient déjà dans le courant des bombardiers négligèrent de rendre compte de leur changement de route au nord. Entre-temps, les *Wilde Sauen* restèrent au-dessus de Berlin où ils essayèrent d'attaquer le petit raid de diversion des Mosquito envoyés sur la capitale. Bien qu'on ne sût rien de tout cela à High Wycombe, il n'y avait aucune raison de célébrer, quand une performance moins que valable de l'ennemi – pour quelque raison que ce fût – entraînait tout de même la perte de seize bombardiers⁶.

Après une pause de neuf jours due à la lune et au temps, et à la suite d'un raid étonnamment coûteux (7,6 %) sur Brunswick, le *Bomber Command* retourna sur Berlin dans la nuit du 20 au 21 janvier. Aidée par des diversions nombreuses sur Düsseldorf, Kiel et Hanovre, et prenant une nouvelle route bien plus au nord, la force principale importante constituée de 759 Halifax et Lancaster fut néanmoins interceptée au-dessus de la mer du Nord, où elle avait été détectée par le navire radar *Togo* ainsi que par les stations terrestres. Bien que le mauvais temps limitât le nombre des chasseurs mis en alerte, trente-cinq bombardiers furent abattus, soit 4,6 % de ceux envoyés. Pour sa part, le 6^e Groupe perdit neuf équipages, soit 6,25 %. Trois d'entre eux étaient du 434^e Escadron, qui avait été placé de façon sécuritaire au milieu du courant de bombardiers dans la troisième des cinq vagues⁷.

À Berlin, 243 Allemands furent tués, 465 blessés et 10 000 autres se retrouvèrent sans abri ; cinq usines furent détruites et dix autres furent sérieusement endommagées⁸. Alors que l'*Air Ministry* annonçait simplement qu'il y avait eu une autre attaque importante et concentrée sur la capitale allemande, le *Globe and Mail* de Toronto fut très satisfait. « Berlin a été à nouveau anéantie. Neuf escadrons de l'ARC ont participé au transport des 2 300 tonnes de bombes qui ont écrasé la capitale allemande dans la nuit de jeudi. Ainsi, Berlin sera détruite, réduite en poussière, une chose méprisée. L'émotion, le plaisir délicieux que les nouvelles de la contribution des Canadiens à ces raids font éprouver à la nation chaque fois qu'on en parle ne provient pas de la satisfaction d'avoir détruit. Il réside dans la fierté que tout le peuple ressent pour le courage et l'idéalisme sérieux des jeunes hommes de l'ARC⁹. »

Objet d'un certain nombre de fausses attaques et de diversions au cours des semaines précédentes, et centre important d'aciéries et d'usines de carburant synthétique et de moteurs d'avions, Magdebourg fut l'objectif des 645 équipages envoyés dans la nuit du 20 au 21 janvier, cette fois-ci par temps dégagé, les conditions idéales tant attendues par les pilotes du 1^{er} *Jagdkorps*. Ils en tirèrent profit. Les 169 chasseurs furent mis en alerte, nombre d'entre eux établissant le contact avant que le courant des bombardiers ne franchisse les côtes néerlandaises, et vingt-deux Lancaster furent abattus, soit 5,2 % de ceux qui avaient décollé. Ce fut un résultat assez mauvais, mais les escadrons d'Halifax perdirent trente-cinq équipages, ce qui représente un taux atterrant de 15,6 %. Toutefois, la

nouvelle qui donna peut-être le plus la chair de poule arriva quand un Lancaster endommagé d'un escadron de la RAF parvint péniblement à rejoindre sa base et fournit les premières preuves concrètes que les Allemands avaient équipé leurs chasseurs de canons tirant vers le haut¹⁰. Ce Lancaster « effectuait son vol retour de Magdebourg à 23 000 pieds (7 700 m) quand il vit des fusées de chasseur et fut attaqué. L'alerte fut donnée par ... Monica, et il observa un Ju 88 directement en dessous de la tourelle arrière à 500 mètres. Notre mitrailleur ouvrit le feu et le Lancaster effectua une vrille. L'avion ennemi le suivit pendant environ quarante-cinq minutes, se plaçant en dessous de la tourelle arrière pour qu'aucun des mitrailleurs ne puisse le viser avec ses canons. L'avion ennemi ouvrit le feu en plusieurs occasions, provoquant des dommages qui, après étude, furent attribués à des obus explosifs et perforants de vingt millimètres tirés presque verticalement »¹¹. Cependant, cet équipage avait eu plus qu'une petite chance. Au cours des quarante-cinq minutes où il fut filé et attaqué, le chasseur ne put achever son travail tandis que dans le même laps de temps, le Prinz zu Sayn Wittgenstein, un vétéran, abattit cinq avions ennemis avant d'être lui-même abattu et tué.

Le sous-officier breveté I.V. Hopkins, pilote d'un Halifax du 419^e Escadron, semble aussi avoir été la victime du *Schräge Musik* au cours d'une mission singulièrement lamentable, mais il fallut attendre la fin de la guerre et son rapatriement d'un camp de prisonniers de guerre pour connaître son expérience.

Après avoir essayé de monter pendant cinquante minutes, nous étions à 5 000 pieds. Un coup violent secoua l'avion et je demandai au mécanicien d'effectuer une vérification, mais tout fonctionnait. En regardant dehors, on pouvait voir les roues, aussi je [les] sortis et [les] rentrai mais [elles étaient] encore visibles. Nous franchîmes la côte ennemie à 13 000 pieds [4 300 m] et ne réussîmes pas à monter plus haut. Aussi, je demandai au bombardier de larguer quelques incendiaires [et] l'avion atteignit 20 000 pieds [6 700 m] assez facilement. Nous bombardâmes l'objectif et, en essayant d'atteindre la vitesse nécessaire, je dus piquer du nez. Juste après le virage près de Leipzig, un chasseur passa devant nous de gauche à droite. Je demandai au canonnière arrière de le surveiller, mais je reçus immédiatement l'ordre de piquer à droite. L'ennemi ne tira pas, mais le moteur extérieur droit prit feu dès que j'entamai des évasives ... je mis le moteur en drapeau et le feu s'éteignit. Je ne pouvais me maintenir au-dessus de 10 000 pieds et venais de reprendre la route quand je fus attaqué de dessous et atteint de l'avant à la queue sur le côté droit de la courbe, au milieu et en dessous. Le mitrailleur arrière vit l'ennemi passer dans son cône de tir. Je mis l'avion en piqué à droite, mais il fut touché avant de réagir. Je me mis en palier et fus attaqué à nouveau. Trois canons étaient hors de service. Le mécanicien avait signalé que le moteur intérieur droit chauffait. J'effectuai encore des manœuvres évasives et ce moteur prit feu. Des obus atteignirent le boîtier d'affichage et des éclats me touchèrent aux jambes et à l'épaule, balayant au passage quelques instruments, ce que je ne remarquai pas, tout occupé que j'étais à mettre un moteur en drapeau. Un feu s'était déclenché dans la soute et quelque part dans le fuselage derrière le [poste du] mécanicien. L'avion était très difficile à maintenir en vol ; le mécanicien signala alors que les réservoirs de carburant gauche fuyaient. Je poussai à fond la manette des gaz mais ne pus maintenir l'altitude ou une descente ralentie, et les moteurs gauche chauffaient, si bien que j'ordonnai à l'équipage de sauter à environ 5 000 pieds.

Je me maintins aux commandes pour m'assurer que tous étaient bien sortis et m'évacuai alors avec beaucoup de difficulté ... L'avion fit immédiatement un tonneau et piqua vers le sol.

Les sept membres d'équipage sautèrent en toute sécurité et furent capturés, mais au cours d'une tragique erreur, le navigateur, le sergent de section W.E. Mackenzie, fut tué le 19 avril 1945 quand des Typhoon attaquèrent une colonne de prisonniers de guerre dans laquelle il était dirigé vers l'est, du Stalag 357 à Fallingbommel, près de Hanovre¹².

À cause du mauvais temps au-dessus de l'Angleterre, ce qui empêchait aussi la plupart des vols d'entraînement, le *Bomber Command* fit alors une pause de cinq jours. Les équipes au sol, qui étaient rarement inactives, profitèrent de cette période de repos pour effectuer une vérification complète de leurs appareils¹³. En 1944, la maintenance avait été très centralisée au niveau des bases plutôt qu'au niveau des escadrons afin d'augmenter son efficacité, bien que cette nouvelle politique ne fût pas tout à fait appréciée. Les navigants pensaient en général que la loyauté envers l'escadron garantissait un entretien plus soigneux que celui qu'assurait un groupe de maintenance sous le contrôle de la base, et les échelons d'entretien furent encouragés à maintenir des liens étroits avec les escadrons auxquels ils étaient apparentés¹⁴. C'était peut-être un argument théorique. « Alors que les navigants canadiens sont aussi bons sans être meilleurs que ceux de l'Empire », déclara John Fauquier au maréchal de l'Air L.S. Breadner, commandant en chef au QGCOM depuis le 1^{er} janvier 1944, « les non-navigants canadiens se sont montrés incontestablement les meilleurs au monde »¹⁵.

Quelques-uns, comme le sergent de section S.A. McKenzie du 408^e Escadron, furent récompensés de leurs efforts – dans son cas, par l'octroi de la médaille de l'Empire britannique. « Ce sous-officier », commenta l'officier mécanicien en chef de Linton-on-Ouse, « a transformé l'escadrille A en section la mieux organisée et fonctionnant le plus aisément de la base. Son registre de disponibilité et [d'absence] de pannes opérationnelles est sans pareil ».

Homme très consciencieux et un travailleur assidu qui a une connaissance complète de son métier, possède par-dessus tout un très grand esprit d'initiative qu'il n'hésite pas à montrer ... Alors que d'autres escadrilles se sont plaintes à haute voix et ont demandé de l'aide ... chaque fois qu'elles avaient plus de huit avions à entretenir : le sergent de section McKenzie en préparait de bon cœur jusqu'à douze pour les opérations, cela avec célérité, efficacité et sans la moindre plainte. Ce ne fut pas non plus un cas isolé, mais, au contraire, cela se produisit quotidiennement au cours de la période où l'escadrille « B » se transforma sur Halifax, et où l'escadrille « A » entretint tous les Lancaster¹⁶.

Quelques non-navigants furent tués et d'autres prirent de grands risques en tentant de sauver des camarades voués à leur perte.

Le caporal [P.W.] Butler [du 433^e Escadron] faisait tourner les moteurs de l'avion « Q » Queenie avec l'aide des aviateurs-chefs O'Connor et McEvoy, le matin du 19 décembre

1943, quand l'avion « c » Charlie s'écrasa au décollage sur l'avion dans lequel le caporal Butler travaillait. Les deux appareils prirent feu immédiatement. O'Connor perdit connaissance dans l'écrasement et le caporal Butler, malgré des flammes intenses, tenta de l'extraire par la trappe d'évacuation du pilote mais en fut incapable. Dans cette tentative pour sortir son camarade, il resta dans la cabine de pilotage de l'avion malgré les flammes et une fumée intenses jusqu'à ce qu'il soit presque accablé. Ce fut seulement alors qu'il pensa à se sauver et ... sortit en rampant par la trappe d'évacuation du pilote, puis sauta de l'avion sur une pile de débris en feu, se cassant alors les [os des] talons. Il s'en écarta en rampant sur les mains et les genoux à travers les flammes. Le caporal Butler fit preuve d'un courage et d'une détermination exceptionnels dans ses efforts pour sauver son camarade de travail.

Il fut cité à l'ordre du jour¹⁷.

Entre-temps, la polémique faisait des remous entre High Wycombe et l'*Air Ministry*. À la suite d'une réunion fin décembre entre sir Arthur Harris et les commandants supérieurs américains pour établir comment Pointblank, et plus particulièrement l'offensive contre l'industrie aéronautique allemande (nom de code Argument) devait se dérouler afin de soutenir l'invasion prochaine à travers la Manche, le CAS avait envoyé une note de service cordiale à Harris, le 3 janvier. Non seulement le *Bomber Command* avait un rôle défini, direct et important à jouer dans l'opération Overlord, mais « le critère qui permet de juger les opérations de bombardement » deviendra bientôt « la mesure de l'aide qu'elles apportent à l'opération Overlord et non, comme c'est actuellement le cas, la mesure de l'affaiblissement qu'elles infligent à la puissance militaire de l'Allemagne »¹⁸.

Harris semblait tout à fait prêt à ignorer ou à contester le message de Portal*. L'attaque sur Stettin, deux jours plus tard, ne figurait même pas sur la liste de Pointblank, tandis que le 13 janvier, il présenta non seulement sous un faux jour la planification stratégique alliée, dans sa réponse à Portal, mais encore mit aussi en doute l'utilité du *Bomber Command* s'il devait changer de rôle. « S'il y a tout lieu de présumer qu'on doit considérer l'opération Overlord comme un engagement inéluctable, fit-il remarquer avec un dédain mal dissimulé, le meilleur, et en fait, le seul soutien efficace que le *Bomber Command* peut apporter ... est l'intensification des attaques des zones industrielles convenables en Allemagne au fur et à mesure que l'occasion se présente. Si nous essayons de remplacer ce processus par des attaques d'emplacements de canons, de défenses côtières, de centres de communications ou de dépôts dans les territoires occupés, nous commettrons l'erreur irréparable de détourner notre meilleure arme de la fonction militaire pour laquelle elle a été équipée et entraînée ... en tant qu'arme stratégique indépendante¹⁹. »

À ce moment-là, ses protestations pour qu'on lui permette de maintenir la « pureté » du bombardement stratégique tel qu'il était pratiqué par le *Bomber Command*, devenaient de moins en moins convaincantes. Comme le chef adjoint de l'état-major de l'Air le souligna, la définition d'Harris des « zones industriel-

* Le général français Maurice Gamelin avait une fois remarqué qu'« à un certain niveau de responsabilités, il n'est plus question de donner des ordres mais de persuader ».

les convenables » était si large qu'il pouvait probablement se trouver une porte de sortie pour attaquer des usines aéronautiques et l'industrie ennemie des roulements à billes s'il le souhaitait. Et bien que ce fût partiellement vrai, comme Harris l'avait fait remarquer à plusieurs reprises, que des limitations techniques empêchaient le *Bomber Command* d'isoler des objectifs précis dans des zones construites de villes comme Schweinfurt, sir Norman Bottomley était convaincu qu'il devait encore être capable de « détruire la ville ... et en même temps les usines de roulements à billes », et il le fit savoir au commandant en chef²⁰. N'ayant guère besoin de se faire convaincre sur ce chapitre, le 14 janvier, le CAS ordonna plus vigoureusement à Harris « de se conformer à l'esprit » de la directive Pointblank²¹.

Brunswick était un objectif légitime de Pointblank et fut attaqué cette nuit-là avec de lourdes pertes (7,6 %). Mais, comme nous l'avons vu, dans la nuit du 20 au 21 janvier, Harris retourna sur Berlin, puis sur Magdebourg la nuit suivante – une ville qui, comme Stettin, ne figurait pas sur la liste Pointblank et fut choisie pour être attaquée seulement afin de faciliter des déceptions et des mystifications quand Berlin serait à nouveau l'objectif. En tant que tel, le raid pouvait présenter un bon sens opérationnel, mais venant si tôt après que Portal eut demandé à Harris de se conformer à l'esprit de Pointblank, il poussa le CAS à diffuser des directives encore plus fermes. Le 27 janvier, il fit savoir au commandant en chef que Schweinfurt, Leipzig, Brunswick, Ratisbonne, Augsbourg et Gotha devaient être les prochains objectifs du *Bomber Command* et qu'ils devaient être attaqués dans cet ordre²².

Protestant que le temps dans le sud ne convenait pas et, en outre, qu'il fallait plus de temps que l'état-major de l'Air ne le pensait pour établir un plan approprié de bombardement des petites villes, Harris ignore l'ordre d'attaquer Schweinfurt. Plutôt que d'attendre une amélioration du temps (tout en réservant ses effectifs dans le processus) ou de monter un raid contre d'autres villes directement liées aux industries aéronautiques ou de roulements à billes, il envoya sa force principale sur Berlin trois fois entre le 27 janvier et la fin du mois. Au total, 1 710 sorties de bombardiers lourds furent effectuées au cours de ces opérations (dont 219 du 6^e Groupe) ; 112 équipages ne rentrèrent pas, un taux de pertes général de 6,5 %, et de 8,2 % pour les escadrons de l'ARC. Ces opérations montées dans les nuits du 27 au 28 et du 28 au 29 janvier suivaient le même modèle tactique. Des efforts de mouillage de mines Gardening et de diversions importantes furent envoyés sur Helgoland et d'autres zones au nord, jusqu'à trois heures avant que la force principale ne décolle. Ils réussirent à provoquer une réaction prématurée, au moins chez quelques contrôleurs allemands. Au cours du troisième raid, toutefois, Harris décida de n'employer aucune diversion, choisissant plutôt d'envoyer la force principale sur une route conçue pour faire croire qu'il s'agissait d'une opération Gardening d'avant raid et que le véritable courant de bombardiers suivrait quelques heures plus tard. Cette tactique marcha aussi, tout au moins momentanément, alors que les contrôleurs allemands renaient leurs forces. Aucun chasseur ne fut envoyé sur la mer du Nord, et l'on ne vit qu'une poignée de Lancaster se faire abattre en route vers l'objectif, mais il n'existait pas de tactiques et de tours dans le répertoire du *Bomber Command* pour gêner les efforts du 1^{er} *Jagdkorps* sur le chemin du retour. Trente-trois avions ne rentrèrent pas²³.

À eux trois, ces raids tuèrent environ 450 personnes et en laissèrent 200 000 sans abri. Ils endommagèrent entre autres (mais sans les détruire) quelques usines et installations, propriétés de Siemens, Askania, Telefunken, Agfa, Kodak, Zeiss-Ikon, Daimler-Benz et Rheinmetall-Borsig²⁴. Comme les vols de reconnaissance photographique au-dessus de Berlin étaient impossibles à cause de la couverture nuageuse, High Wycombe n'eut aucune idée de ce qu'il avait, en fait, réalisé ; et rien à déduire des photographies de bombardement repérées à Stettin et Magdebourg. Alors qu'on estimait que deux tiers des équipages étaient parvenus à moins de trois milles du point de visée de la première ville, seulement un sur dix fit aussi bien sur la deuxième²⁵. Les histoires publiées dans la presse suédoise, reprises et publiées en entier dans *The Times*, indiquaient que les coups portés à Berlin avaient été vraiment durs.

Il n'y a plus un seul bloc de bâtiments à Berlin qui ait échappé aux dommages, rapporta le correspondant berlinois du *Dagens Nyheter* ... après trois jours d'interruption quasi complète des communications ...

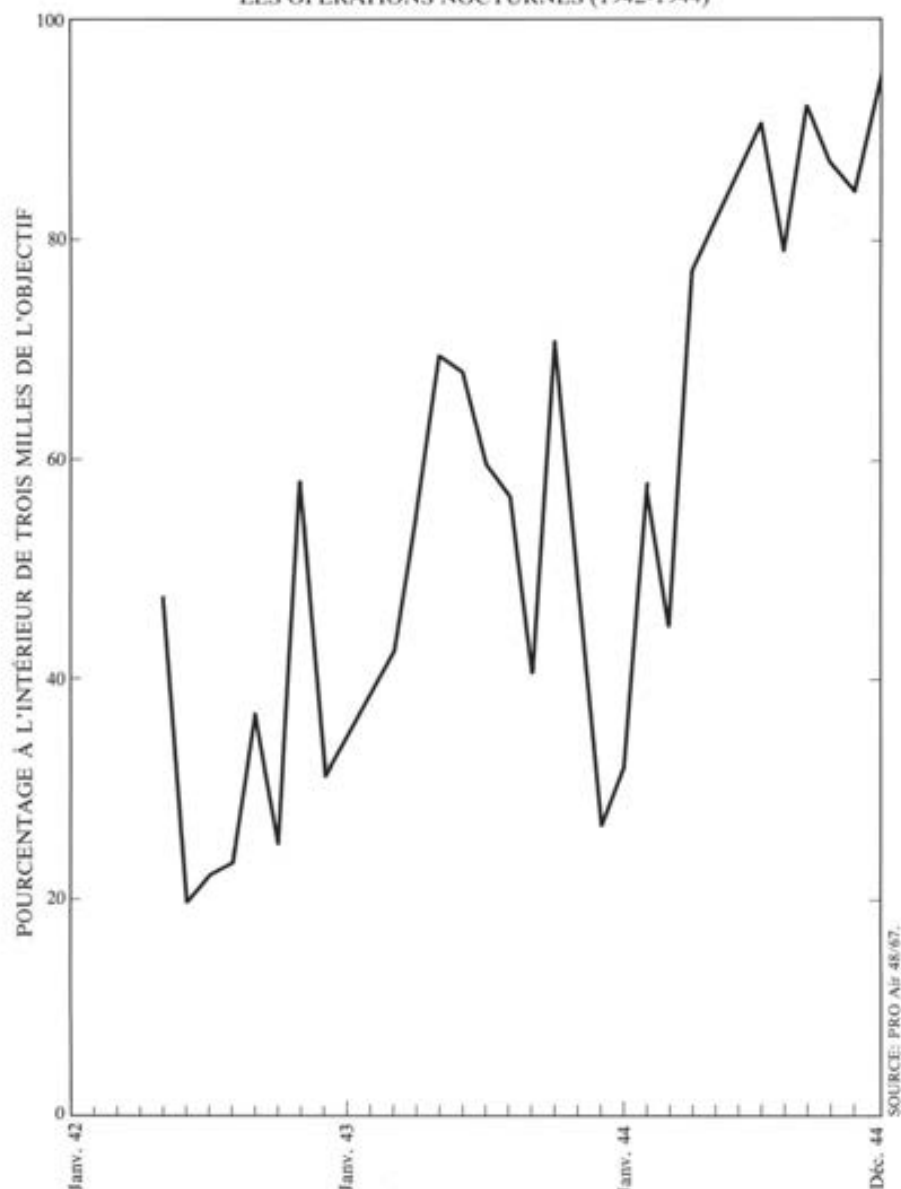
Les incendies sont tellement importants et nombreux qu'il faut plusieurs jours pour les éteindre, et beaucoup de personnes sont enterrées dans les caves ; mais la vie continue, bien que sous une forme très primitive ...

Décrivant son retour à pied à la maison, [le correspondant berlinois du *Allehandra*] déclara qu'il passa une heure entière à errer parmi des blocs de bâtiments encore en feu et dans des rues où la chaussée était encombrée par des montagnes de meubles et de biens personnels ... Même pour ceux qui avaient décrit les jours catastrophiques de Berlin aux environs du 23 novembre, les impressions de tempête de bombes semblent pâles par rapport à ce que nous venons de subir au cours de ces derniers jours²⁶.

Convenant parfaitement au public, de tels rapports apportaient certainement des munitions à Harris dans son combat contre les marchands de panacée. Sachant peut-être que l'heure des décisions sur l'utilisation de la puissance aérienne et l'ouverture d'un deuxième front approchait, et qu'il était nécessaire de faire valoir les caractéristiques positives de son offensive contre Berlin, le service du renseignement de son état-major déclara bientôt que « le moral des Berlinoises s'était effondré bien au-delà de « l'abîme du désespoir » ». Toutefois, au même moment, il dut admettre que, puisque les citoyens allemands ne jouissaient pas d'une liberté totale pour s'opposer à leur gouvernement, quel que fût le découragement que leur causait le *Bomber Command*, il ne fallait pas s'attendre à ce que celui-ci apporte une aide directe à la cause alliée. De plus, quand les vols de reconnaissance photographiques au-dessus de Berlin furent enfin possibles, ils révélèrent beaucoup moins de dégâts que prévu. Mais, reflet de la primauté de l'espoir sur l'expérience si dominante à High Wycombe, tous furent avertis de ne pas adopter un point de vue trop sombre sur les résultats décevants²⁷. L'ennemi avait au moins été saigné s'il n'avait pas plié, et si on laissait le *Bomber Command* libre de faire ce qu'il voulait il pouvait encore forcer l'Allemagne à se soumettre. En résumé, Berlin valait le coup.

Si sir Arthur Harris fut capable de trouver du réconfort dans des résultats ambivalents, ses principaux opposants ne le furent pas. Le *Generalleutnant* Josef

PRÉCISION DES BOMBARDEMENTS DURANT
LES OPÉRATIONS NOCTURNES (1942-1944)



Pourcentage de sorties contre des cibles principales avec bombardement à l'intérieur d'une zone de trois milles de l'objectif. Il s'agit ici de raids dont on a pu obtenir des preuves photographiques. Les attaques de précision contre les gares de triage et les défenses côtières sont exclues.

Bien qu'il soit exact, comme le montre ce graphique, que de façon générale, l'exactitude des bombardements se soit améliorée de 1942 à 1944, le rendement global du Service de bombardement se trouve ici probablement exagéré. Les bombardements effectués pendant les raids pour lesquels on n'a pu trouver aucune preuve photographique (habituellement ceux tenus dans de mauvaises conditions atmosphériques) et qui ne sont pas rapportés ici avaient tendance à être moins exacts.

Schmid estimait que ses chasseurs de nuit abattaient environ 5 % des bombardiers d'Harris – une interprétation remarquablement précise – et il ne voyait aucune raison pour ce que ce chiffre chute. Les Britanniques n'avaient pas adopté de nouvelles tactiques ou contre-mesures électroniques importantes au cours des derniers mois, et les émissions de leur radar H2S pouvaient être interceptées encore très clairement²⁸. Mais Schmid savait aussi que malgré leurs succès, ses chasseurs de nuit étaient impuissants à briser des attaques avant qu'elles n'atteignent la zone de l'objectif, et encore moins à forcer Harris à stopper son offensive. En conséquence, à moins de renforcer la chasse de nuit, Berlin et d'autres villes continueraient d'être bombardées, parfois de façon importante. À la mi-janvier, Schmid avait donc demandé l'accroissement substantiel de la production des radars SN2, du *Naxos* et d'autres dispositifs de ralliement, pour s'entendre seulement répondre qu'à l'exception du SN2, la fourniture de matériel électronique pour la défense aérienne constituait une faible priorité²⁹.

Il en fut de même pour les avions. En général, la production de chasseurs chuta entre juillet et décembre 1943 ; et même si le passage à la chasse de nuit en poursuite avait été rentable, son succès, en fin de compte, dépendait d'intercepteurs suffisamment rapides pour rattraper le courant des bombardiers par l'arrière ou sur les flancs. Les premiers modèles du Ju 88 avaient profité d'un tel avantage jusqu'à ce qu'ils soient chargés de tous les accessoires externes nécessaires pour mener la guerre électronique. Mais, au début 1944, seules les versions G-1 et G-6 donnaient une entière satisfaction, et leur production passait parfois après celle de la version bombardier destinée au front russe. Parmi les autres chasseurs en service ou devant entrer bientôt en service, le He 219 restait nettement le favori malgré la nécessité de disposer de longues pistes. Capable de rattraper les Mosquito comme les bombardiers lourds, c'était aussi un concept de chasseur de nuit spécialisé qui risquait peu d'être volé par d'autres services de la *Luftwaffe*. Toutefois, personne ne s'offrit pour prendre la décision d'arrêter la fabrication d'appareils désuets comme les Me 110 et Do 217, ou de telles déceptions évidentes (à des fins de chasse de nuit) comme les Me 210 et 410, qui continuèrent à sortir de la chaîne de montage, à la place du He 219 bien plus utile³⁰.

Enfin, les pertes parmi les équipages de chasseur, principalement à cause des accidents et de la fatigue, devenaient un facteur important. En décembre, le 1^{er} *Jagdkorps* perdit vingt-quatre équipages, soit 3 % des sorties, mais ce chiffre passa à cinquante-neuf en janvier (4,2 %), à cinquante-trois en février, et grimpa alors jusqu'à quatre-vingt-sept (6,7 %) en mars. Les *Wilde Sauen* subirent les pertes les plus lourdes au cours de cette période – environ 45 % – bien que nombre de celles-ci se soient produites au cours de sorties de jour que les pilotes d'Herrmann effectuaient maintenant contre les Américains. Ces pertes furent compensées, dans une certaine mesure, par l'arrivée des stagiaires du système d'entraînement – 1943 fut une bonne année pour la production de pilotes de chasse de nuit, montrant un surplus de 268 par rapport au nombre d'avions construits – mais cela risquait de ne pas continuer. En fait, les prévisions pour

1944 envisageaient un déficit en pilotes par rapport au nombre d'avions réceptionnés –mauvaise nouvelle quand, comme nous l'avons vu, les pertes de chasseurs de nuit augmentaient. Plus important encore : un grand nombre des pilotes très compétents et chevronnés – zu Sayn-Wittgenstein, avec quatre-vingt-trois victoires, *Hauptmann* Manfred Meurer (soixante-cinq), *Oberfeldwebel* Heinz Vinke (cinquante-quatre), le major Egmont Prinz zur Lippe-Weissenfeld (cinquante et une) et le major Alois Leuchner (quarante-cinq) – furent tués entre le 21 janvier et le 14 mars, et il était difficile de les remplacer. La chasse de nuit était une tâche hautement spécialisée dans laquelle ce groupe relativement petit d'*Experten* avait été responsable d'une part fortement disproportionnée d'avions ennemis détruits. Le pessimisme de Schmid n'avait donc pas de quoi surprendre³¹.

À l'*Air Ministry*, l'embarras, la consternation et la colère de l'état-major de l'Air, à cause de la fixation d'Harris sur Berlin et de son refus insolent de faire ce qu'on lui demandait, avaient augmenté de façon considérable avec la reprise des attaques sur la capitale, à la mi-février*. Même le vice-maréchal de l'Air F.F. Inglis, ACAS (sous-chef d'état-major-renseignement), le seul officier supérieur d'état-major à avoir soutenu la campagne d'Harris contre Berlin, fut finalement forcé d'admettre que l'assaut du *Bomber Command* contre le moral ne donnerait de résultats qu'à travers un « long processus d'attrition » et, même alors, il ne réussirait pas tout seul « à exercer une influence décisive sur l'issue de la guerre ». À tel point que lorsque Harris s'attaqua de nouveau à Berlin, à la mi-février, le jour J était fixé à moins de quatre mois. Cependant, surtout à cause du temps, l'aspect Argument de Pointblank, qui exigeait une offensive alliée dévastatrice et concentrée sur l'industrie aéronautique allemande, n'avait pas encore commencé en dépit d'un accord général selon lequel il devait s'achever le 1^{er} mars afin de libérer les bombardiers lourds anglo-américains pour d'autres opérations en soutien d'Overlord. « Enfin, le 19 février 1944, le temps au-dessus des usines de chasseurs allemands commença à se dégager [et] la grande semaine » – appellation donnée aux opérations Argument – commença le jour lorsque des bombardiers lourds des 8^e et 15^e Aviations américaines, escortés par des Mustang P-51 à long rayon d'action, attaquèrent les usines Messerschmitt, Junkers et Focke Wulf dans la région de Brunswick-Leipzig³².

Ayant donné son accord depuis longtemps à la participation du *Bomber Command* à ces opérations, et à ce que ses attaques de zones de nuit « coïncident avec les missions de jour [des Américains], à la fois en temps et lieu », Portal avait passé les six dernières semaines sans réussir à persuader son commandant

* Comme sir Bernard Montgomery après Alamein, sir Arthur Harris avait été porté aux nues dans des proportions presque mythiques par des médias désireux de trouver à tout prix et d'exhiber des histoires de succès britanniques au cours d'une guerre dans laquelle les succès avaient été jusqu'alors trop peu nombreux. De plus, le commandant en chef semblait jouir de la confiance complète d'un héros plus que mythique, Winston Churchill, à tel point qu'il était excessivement difficile à sir Charles Portal de le faire obéir. En fait, s'il avait essayé et échoué, la position du CAS aurait pu devenir intenable.

en chef de profiter des capacités du *Bomber Command* par mauvais temps et de passer à l'attaque même sans le soutien américain. Mais sa directive sur le déclenchement d'opérations Argument fut un ordre précis et Harris choisit d'y obéir³³. Dans la nuit du 19 au 20 février 1944, le *Bomber Command* prit Leipzig comme objectif et organisa un raid très complexe sur le plan tactique auquel participaient 823 avions. Le bombardement ne devait pas débiter avant quatre heures du matin, bien plus tard que d'habitude, et il devait être précédé de toutes sortes de conditions de mystification et de diversion. Quarante-cinq Stirling, dirigés par quatre aéronefs marqueurs utilisant le radar H2S, mouillèrent des mines dans la baie de Kiel ; quinze Mosquito bombardèrent Berlin ; seize autres, utilisant l'Oboe, attaquèrent des bases de chasse de nuit dans les Pays-Bas ; et des leurres furent largués partout. Le tout pour rien. Même si les contrôleurs allemands mirent en alerte leurs premiers intercepteurs juste après minuit, en réponse au mouillage de mines en cours au nord de Kiel, les efforts des Mosquito au-dessus des Pays-Bas persuadèrent un certain nombre d'entre eux d'abandonner cette mission et de retenir plutôt leurs chasseurs au-dessus de Hambourg, au cas où l'effort principal de l'ennemi se ferait plus au sud. Ce fut à partir de là qu'ils furent insérés dans le courant des bombardiers.

Cette fois-ci, il n'y eut aucune panne radar et aucune faute d'omission par suite d'une négligence. Les chasseurs maintinrent en permanence les communications avec les contrôleurs au sol et contrèrent ainsi le plan d'attaque imaginatif de High Wycombe, qui vit la force principale faire un brusque crochet vers Leipzig après avoir fait une approche sur Berlin. Au bout du compte, soixante-dix-huit bombardiers furent abattus (9,5 %), dont trente-quatre Halifax, soit un peu plus de 13 % de ceux envoyés. Naturellement, les 4^e et 6^e Groupes souffrirent le plus, le premier perdant 12 % et l'autre 14 % de ses équipages, tandis que quinze équipages de l'ARC (près de 12 %) retournèrent plus tôt. Le plus durement touché fut encore une fois le 434^e Escadron, qui faisait partie de la quatrième vague et qui perdit un tiers de ses neuf équipages, mais le 408^e (dans la première vague) et le 429^e (dans la cinquième) n'étaient pas loin derrière, perdant respectivement quatre équipages (sur dix-huit) et trois (sur seize)³⁴. À cause de leurs pertes extraordinaires et insupportables au cours des quelques semaines passées, ce fut la dernière fois qu'Harris envoya des Halifax II et V (alors en service dans les 419^e, 428^e, 429^e, 431^e et 434^e escadrons) effectuer des pénétrations profondes en Allemagne.

Au sein du *Bomber Command*, il devenait de plus en plus évident que le revirement adopté par l'ennemi, de l'interception sur l'objectif à l'interception en route, avait annulé la plupart des contre-mesures électroniques et tactiques introduites depuis juillet 1943. Pour certains, il apparaissait même que l'équilibre de la guerre aérienne de nuit avait basculé en faveur de la *Luftwaffe*. En conséquence, de plus grands efforts devaient être faits non seulement pour mieux dissimuler l'endroit et l'identité du courant de bombardiers, mais aussi pour gêner l'efficacité de ces chasseurs qui réussissaient à s'y insérer. Même si Harris devait ordonner bientôt à ses équipages de tirer « sur tout chasseur de nuit identifié », cela n'indiquait pas un changement de sentiment ou de politique de sa part. Il aurait encore préféré qu'ils pratiquent des manœuvres évasives au lieu

de combattre, mais il pensait que le *Bomber Command* devait devenir plus agressif maintenant afin de ne pas perdre « l'esprit offensif si nécessaire ... à la réussite des opérations »³⁵.

Au-delà de la limitation des opérations de bombardement de nuit où le mauvais temps clouait au sol une grande partie de la force des chasseurs de nuit, deux possibilités furent envisagées dans l'espoir d'accroître la difficulté des opérations de l'ennemi. Tout d'abord, en réduisant la longueur du courant principal par un étagement vertical, une mesure qui rendrait sa détection plus difficile ; et, ensuite, en divisant la force principale en deux courants utilisant des routes différentes pour se rendre sur le même objectif. Toutefois, Harris se plaignit encore qu'il ne disposait pas d'aéronefs marqueurs assez nombreux pour marquer deux ou plusieurs objectifs simultanément. Quant aux diversions, on comprit finalement que, si elles devaient avoir des conséquences quelconques, elles devaient être montées avec des effectifs plus importants et suffisamment tôt pour que l'ennemi prenne l'air et s'engage avant que la force principale ne soit détectée par les radars. C'était du domaine du possible, vu que les escadrons d'Halifax II et V, autrement superflus, étaient devenus disponibles pour de telles opérations. De plus, un certain nombre d'entre eux étaient équipés du radar H2S, si bien que, même si la confiance de l'ennemi dans l'exploitation des émissions H2S n'était pas encore pleinement reconnue, le volume de leurs émissions, comme partie intégrante des diversions, augmenterait bientôt par hasard et causerait des difficultés considérables aux Allemands³⁶.

Une des nouvelles mesures tactiques fut mise en œuvre la nuit qui suivit le raid sur Leipzig, quand 156 équipages furent envoyés pour un exercice Bullseye d'entraînement à la navigation au-dessus de la mer du Nord, en avant du raid sur Stuttgart, un autre objectif de Pointblank, et cela marcha. Les chasseurs allemands furent attirés très au nord, et seuls neuf équipages de la force principale furent perdus, soit 1,5 % de ceux envoyés. La nuit suivante, après toutes ses tergiversations, Harris choisit comme objectif Schweinfurt. En plus des 289 sorties Bullseye et Gardening pour distraire l'ennemi, des nombreuses patrouilles offensives (Serrate) effectuées par des chasseurs de nuit britanniques et d'un gros effort d'interception contre les bases de chasse allemandes dans les Pays-Bas, l'attaque fut planifiée en deux parties. Une vague de bombardiers devait arriver au-dessus de l'objectif juste après 23 h, et la seconde vague deux heures plus tard, les escadrons du 6^e Groupe participant aux deux attaques. Aucune d'elles ne devait durer plus de quinze minutes. Une fois de plus, l'ennemi réagit fortement aux forces Gardening et Bullseye, mais l'intervalle entre leur apparition au-dessus de la mer du Nord et le début du bombardement fut trop bref. Quand la force principale fut découverte et signalée « très à l'ouest » à environ 21 h, les chasseurs furent déroutés immédiatement et, en suivant le courant, nombre d'entre eux arrivèrent dans la zone de Schweinfurt avant que la première vague n'en soit repartie. Pire encore, les délais entre les deux vagues de bombardement furent probablement trop longs puisque bon nombre de ces mêmes équipages de chasseurs eurent le temps de se poser et de faire le plein avant que la seconde vague n'apparaisse. Au total, trente-trois bombardiers furent perdus (4,5 %), dont deux tiers faisaient partie de la première

vague. Le 6^e Groupe perdit cinq équipages sur soixante-dix, se situant à peu près dans la moyenne, et il eut douze sorties avortées³⁷.

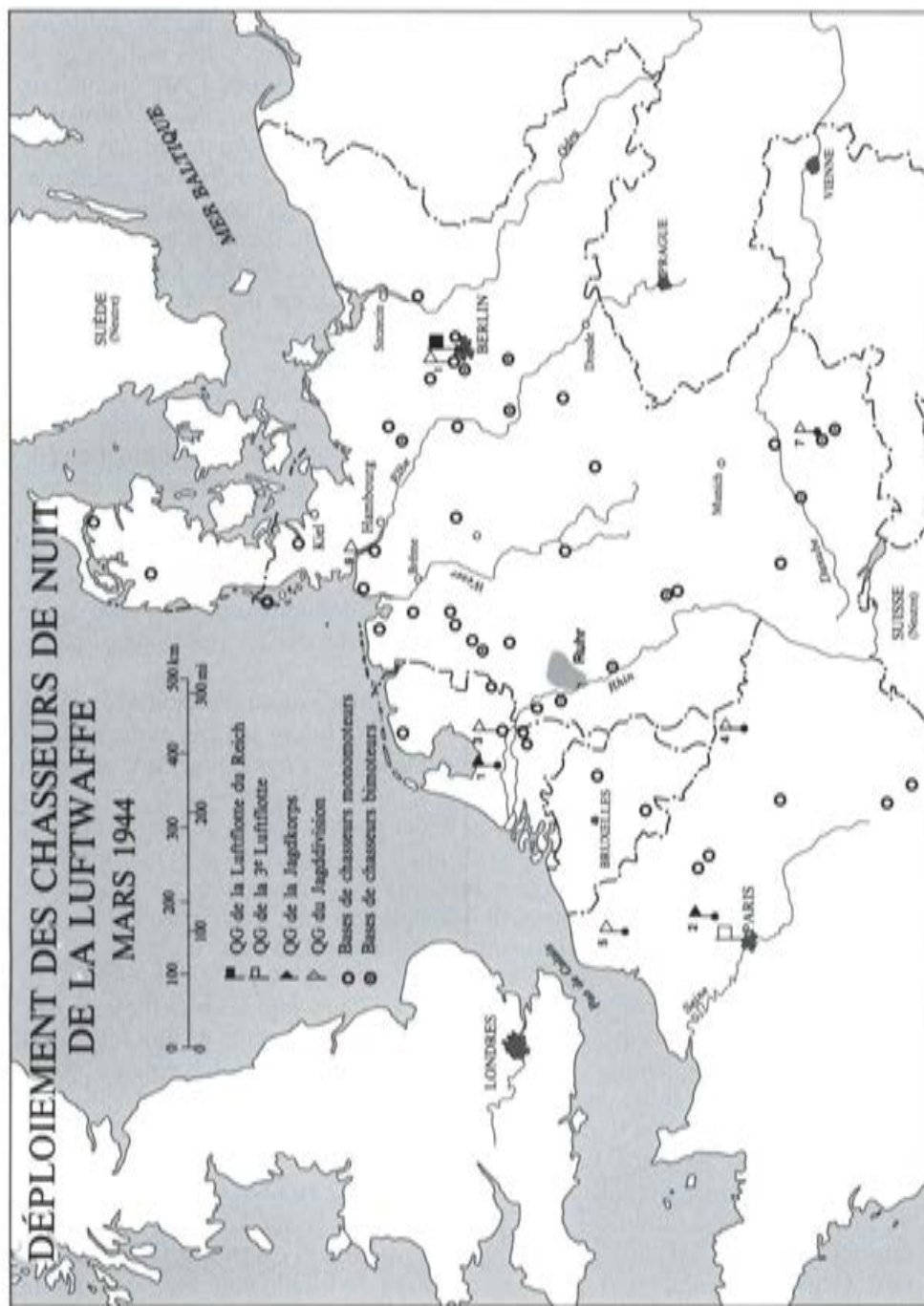
Même ainsi, ces résultats ne furent pas mauvais, considérant le vieux débat d'Harris qui considérait l'attaque de Schweinfurt comme trop risquée pour le *Bomber Command*. Harris eut également tort lorsqu'il prédit que les aéronaves marqueurs ne seraient pas capables de trouver le point de visée dans une ville relativement petite. Mais ils eurent des difficultés à la marquer. Le lieutenant-colonel d'Aviation R.J. Lane, commandant du 405^e Escadron, signala « visibilité excellente, sans nuages, dans la zone de l'objectif ».

L'objectif fut identifié visuellement. De nombreux détails de la ville et de la campagne environnante identifiés positivement. Les charges furent larguées à 23 h 03 de 17 000 pieds [5 600 m] sur le point de visée. Remontai la rivière du sud-ouest. Six boîtes de fusées éclairantes blanches, la première à 22 h 59 et indicateur d'objectif vert au-dessus des bois, entre deux ou trois milles [3 ou 5 km] au sud de l'objectif. Objectif pas suffisamment illuminé. Point de visée aperçu lorsque nous le survolions. Orbitai à droite et effectuai un deuxième passage, venant du sud-est, le long de la voie ferrée. Trouvai un marqueur π visuel rouge sur le point de visée, un autre à l'extrémité est de la gare de triage et un autre dans la ville nouvelle. Notre π rouge tomba à court de 600 ou 700 mètres au sud-est. Vis un éclatement de bombes important sur l'île immédiatement au sud du point de visée. À 23 h 10, toute la ville était recouverte d'incendies dont trois très violents, mais de nombreuses bombes incendiaires et plusieurs π rouges s'étaient étalés jusqu'à cinq milles à l'ouest de la ville. Marquage en route bon³⁸.

Le commandant d'Aviation J.B. Millward, un marqueur visuel, également du 405^e, rencontra des problèmes semblables.

La visibilité était bonne dans la zone de l'objectif. Le point de visée fut identifié à vue. Les charges furent larguées à 23 h 01 de 16 800 pieds sur le point de visée, un groupe de bâtiments au nord du pont à la pointe nord-est de l'île dans la rivière. Je vis les premières fusées blanches descendre à 22 h 59 et les π verts éclataient à environ un demi-mille [1 km] au nord-est du point de visée. À 22 h 59, j'identifiai visuellement la rivière et l'île au milieu et repérai le point de visée. J'appuyai sur le bouton de largage des bombes mais l'éclairage du réticule tomba en panne. J'effectuai un autre passage et larguai des bombes à explosif brisant seulement. À ce moment-là, le raid s'étalait vers l'arrière avec un π rouge tombant en cascade au-dessus du point de visée. Et d'autres s'étaient étalés en arrière dans la campagne à environ cinq à six milles [8 à 10 km] du point de visée. Une autre concentration de π rouges se trouvait dans des champs à l'est du point de visée et l'on vit de nombreuses bombes éclater à cet endroit. En quittant l'objectif, il était évident que l'attaque fut très dispersée avec une tendance à viser trop court. Je vis des lueurs d'incendie provenant d'usines à l'ouest de la ville qui étaient sans doute le résultat de l'attaque de jour [par les Américains]. La fumée des fusées dissimula la plus grande partie de la zone bâtie, au cours de notre deuxième passage³⁹.

La « grande semaine » se termina plus tard ce jour-là quand, avec le retour du mauvais temps, les Américains ne purent mener des opérations d'une intensité



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

similaire à celles qui avaient marqué les cinq jours précédents. Des raids sur d'autres objectifs liés à l'opération Overlord et Pointblank – des raffineries de carburant, des sites V-1 en France et les voies ferrées reliant l'Allemagne aux côtes de la Manche – devaient maintenant être envisagés, mais la campagne contre la *Luftwaffe* et l'industrie aéronautique allemande ne devait pas cesser pour autant. Entre le 25 février et le 1^{er} avril 1944, les Américains écrasèrent Brunswick, Francfort, Ludwigshafen, Düsseldorf, Augsburg et Schweinfurt entre autres et, à la fin mars, ils avaient créé un trou plutôt important, même s'il n'était que temporaire, dans la production d'avions ennemis. Le nombre de chasseurs monoplaces neufs livrés à la *Luftwaffe* tomba de 1 162 appareils en janvier 1944 à 794 en février, remonta légèrement à 934 en mars, alors que le total des pertes de production entre le 20 février et le 1^{er} avril a pu atteindre jusqu'à 1 000 avions*. Toutefois, maintenant que les escortes de Mustang P-51 américains à long rayon d'action avaient été autorisées à parcourir dans toutes les directions en très grand nombre, alors qu'elles protégeaient les formations de bombardiers, elles s'acharnaient sur la *Luftwaffe* en combat aérien. Les estimations fixèrent les pertes des Allemands à un tiers de leurs effectifs de chasseurs de nuit, à l'ouest, au cours des combats de la « grande semaine », et à la moitié de ce qu'il leur restait le mois suivant. La production de nouveaux avions, quelle que fût son organisation, ne pouvait rivaliser avec des pertes comme celles-là ; le système d'entraînement ne pouvait non plus compenser les pertes de pilotes à une telle échelle⁴⁰.

Après le 25 février, le *Bomber Command* continua aussi d'attaquer les villes liées à la production aéronautique et ses résultats furent parfois étonnamment efficaces. Par ciel clair, avec la ville se détachant sur une couverture de neige fraîche, les équipages d'Harris détruisirent le cœur d'Augsbourg, dans la nuit du 25 au 26 février, lors d'un raid qui vit 90 % des photographies de bombardement prises à moins de trois milles (5 km) du point de visée. Près de 3 000 maisons furent irréparablement endommagées, rendant 85 000 civils (près de la moitié de la population) sans abri, et trente-sept usines furent touchées – parmi elles, une usine de moteurs diesel et une usine de moteurs d'avions, toutes deux des objectifs de haute priorité. L'ennemi avait été incontestablement, et inexplicablement, pris par surprise. Même si les deux vagues de la force principale furent identifiées comme telles et que quelques chasseurs de nuit réussirent à s'y infiltrer à la hauteur de Metz, presque tous les intercepteurs de la 1^{ère} *Jagddivision* furent retenus pour une attaque possible plus au nord et n'intervinrent donc que lorsque les bombardiers furent sur la route du retour⁴¹.

Le sergent de section P.E. Fillion du 408^e Escadron, à sa troisième sortie, n'atteignit pas Augsburg. Bien que, la nuit du 19 au 20 février, il avait été forcé de mettre fin prématurément à sa première mission sur Leipzig, à cause de problèmes moteurs, il participa au raid de Schweinfurt sans ennui cinq jours plus tard. Cette fois, il s'aperçut que la température de l'huile était élevée et que la

* Après cela, la production de chasseurs monta en flèche, atteignant 1 875 appareils monomoteurs dès le mois de juillet 1944. L'intérêt des bombardements alliés s'orienta vers des objectifs de « pré-invasion », et les Allemands, ayant obtenu l'autorisation longtemps attendue d'Hitler d'allouer la plus haute priorité à la production de chasseurs, sous la direction d'Albert Speer, réorganisèrent et rationalisèrent complètement leur industrie aéronautique.