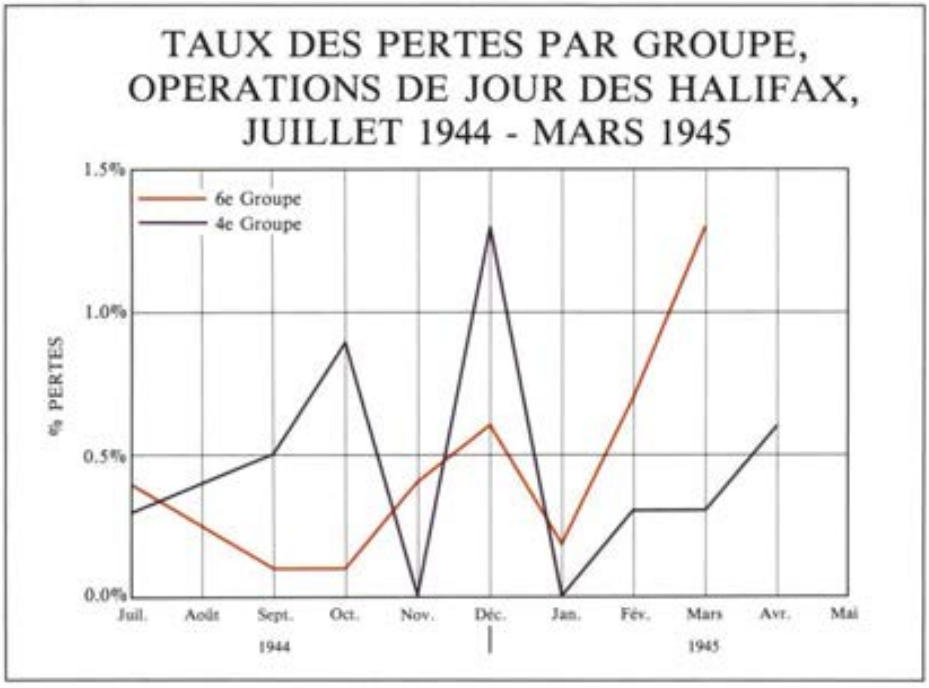
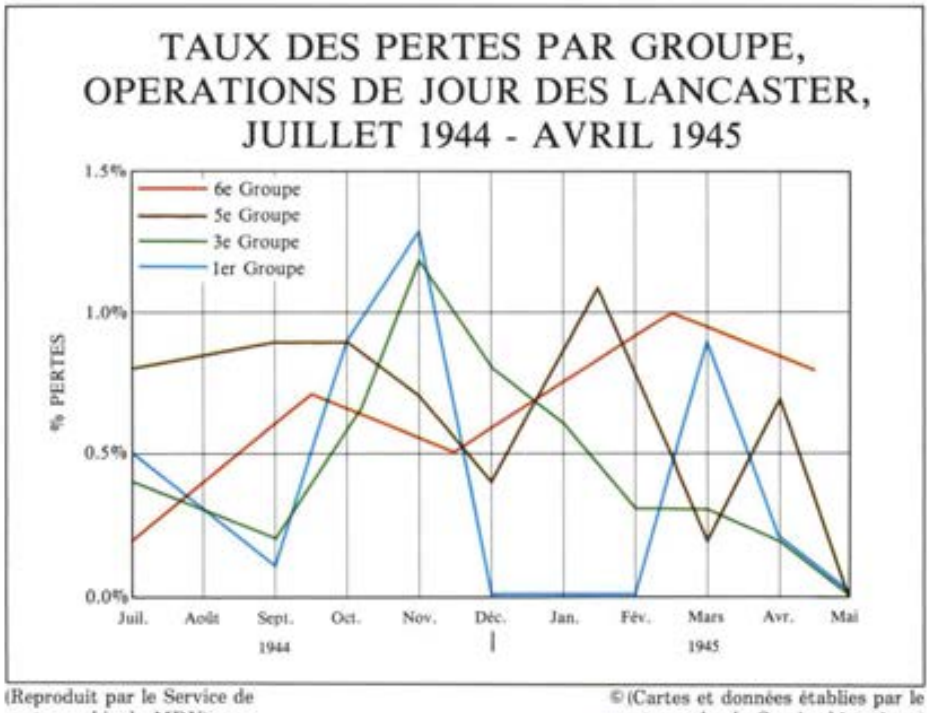


SOURCE: Quartier général de la force aérienne Centre de recherches opérationnelles, Pertes; les opérations de bombardement lourd du commandement du bombardement: QGS. 19-17-6, vol. 1, SHist 79/220.



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

uns des autres. Toutefois, si des équipages commettaient suffisamment d'erreurs mineures d'altitude et de chronométrage, la plupart des volées en arrivaient à ne ressembler à rien d'autre qu'à un « courant » raccourci. Et, au moins une fois, des volées de deux bases différentes, envoyés sur deux objectifs différents, se retrouvèrent ensemble[34].

La chasse de jour allemande n'était pas la seule qui ennuyait High Wycombe. Même si le brouillage conservait une certaine efficacité, les contre-mesures électroniques étaient moins importantes de jour quand les artilleurs de la Flak n'avaient souvent nul besoin du radar pour voir leurs cibles. Et, quand les Halifax et Lancaster du *Bomber Command* volaient au-dessous de 18 000 pieds (6 000 m) comme ils le faisaient quand ils avaient l'ordre d'identifier visuellement le point de visée, ils étaient à bonne portée de l'artillerie antiaérienne de gros et de moyen calibres. Sachant que les dégâts causés par la Flak avaient augmenté de manière importante au-dessus de la France – de 2,5 % lors des sorties de nuit, mais de 36,7 % de jour – High Wycombe craignait de subir des dégâts encore plus importants au-dessus de l'Allemagne. En outre, bien que les opérations en France aient montré que les techniques de marquage d'objectif des aéronefs marqueurs fonctionnaient de jour, elles étaient aussi limitées dans leur façon de bien fonctionner. En particulier, les pyrotechnies utilisées ne brillaient pas suffisamment de jour dans la fumée et la poussière soulevées par l'explosion des bombes, si bien que l'erreur moyenne de la visée de jour était souvent supérieure à celle de la visée de nuit[35].

On ne pouvait, cependant, éviter un retour au dessus de Allemagne de jour, et le premier raid du *Bomber Command* de ce type, depuis l'attaque expérimentale et (coûteuse) d'avril 1942 sur Augsbourg par douze Lancaster, eut lieu le 27 août 1944, lorsque les 4e et 8e Groupes attaquèrent les raffineries de Homberg[36]. Le 6e Groupe s'y joignit dix jours plus tard, quand 139 équipages bombardèrent Emden pour tenter de détruire ses chantiers de construction de sous-marins et la zone urbaine environnante. Escortés par des Spitfire du 11e Groupe et des Mustang de l'USAAF, les 139 appareils bombardèrent et rentrèrent à leur base, même si un sur six d'entre eux avait subi des dommages causés par la Flak[37]. Les premiers équipages à atteindre l'objectif virent bien les marqueurs initiaux, et quand quelques-uns tombèrent trop court, les suivants purent distinguer rapidement les corrections faites à l'aide des marqueurs de secours. La ville se transforma en « un immense brasier avec une fumée noire épaisse et huileuse s'élevant jusqu'à 10 000 pieds », ce qui créa des difficultés pour les derniers, qui ne purent voir les marqueurs d'objectif dans la fumée. Changeant de plan d'attaque, le chef bombardier leur donna l'ordre de se servir de la colonne de fumée comme point de référence principal, technique qui, sous le nom de code de Pickwick, devait devenir une procédure standard à la fin du mois[38].

Le raid fut un succès total. « Les bâtiments sur les quais dans l'*Alter Binnenhafen* sont pour la plupart détruits », et l'on a remarqué de gros dommages dans les zones administratives et résidentielles de la ville. Toutefois, plusieurs équipages de l'ARC ne « tirèrent aucune satisfaction de leur attaque sur Emden malgré le fait (ou peut être à cause du fait) qu'ils purent voir ce qui se passait en dessous. Ils ne

pouvaient pas s'empêcher de penser aux gens qui se trouvaient en bas. Le point de visée était le centre-ville ». Ce n'était pas la première fois qu'« un centre-ville » servait de point de visée au *Bomber Command*, et ce n'était pas non plus la première fois que les équipages quittaient leur objectif transformé en « immense brasier ». Mais, de nuit, dans l'obscurité, il y avait une plus grande barrière psychologique et même physique entre eux et ce qui se trouvait en dessous ; même si, après-guerre, un analyste des bombardements civils prétendrait que le fait pour les équipages « de voir enfin leurs bombes exploser » fut pour la majorité une « expérience qui avait amélioré leur moral »[39].

Le bombardement des raffineries présentait certainement moins de problèmes moraux, mais bien plus de difficultés physiques pour atteindre l'objectif. Castrop Rauxel, Dortmund, Wanne Eickel, Bottrup et Sterkrade devinrent donc les objectifs du 6e Groupe lors d'une campagne qui, au début de l'hiver, a certainement dû frustrer les opposants au bombardement de « précision » de jour. Malgré « le beau temps, une bonne visibilité » et le signalement « d'une attaque très concentrée », la raffinerie de Castrop Rauxel ne fut que légèrement endommagée le 11 septembre et, même si les raids sur Dortmund et Wanne Eickel, le jour suivant, furent plus réussis, on avait « quelques preuves de bombardement sans discernement » au sud de Wanne Eickel. De plus, cinquante équipages de l'ARC envoyés sur Wanne Eickel – la moitié de la force engagée – larguèrent en fait leur bombes aux abords de Scholven, le point de visée du 4e Groupe, à neuf kilomètres de là. En contribuant aux dégâts obtenus à Scholven, leur action ne fut pas un gaspillage total d'efforts. Néanmoins, à cause de quelques similitudes superficielles entre ce raid et celui de Falaise du mois d'août, qui avait entraîné le bombardement de troupes canadiennes et conduit à l'adoption de normes bien plus strictes pour éviter la répétition des erreurs commises alors, Allerton Hall lança une enquête poussée au cours de laquelle tous les équipages coupables d'avoir bombardé le mauvais objectif durent rendre des comptes pour leur erreur. Bien qu'il y eût beaucoup plus de non-conformistes à Scholven qu'à Falaise, puisque aucun soldat allié n'avait été tué, les conséquences furent bien moins sévères. Au contraire, la confusion créée par des attaques presque simultanées dans la même zone, sur lesquelles le 6e Groupe n'avait pas eu de renseignements précis, semble avoir été admise comme excuse pour ce qui n'avait pas marché[40].

Vers la fin du mois, le mauvais temps fut un handicap supplémentaire. Tandis que les nuages à Bottrup et Sterkrade aveuglaient la Flak (qui avait causé des dommages à environ la moitié des avions revenant de Castrop), ils provoquaient aussi quelques bombardements très dispersés[41]. Toutefois, ce ne fut pas le cas du capitaine d'Aviation J.A. Anderson, un pilote du 419e Escadron qui fut proposé pour la croix de Victoria pour son action à Bottrup. Anderson connaissait bien le malheur. Le 28 juillet, au retour de Hambourg sur trois moteurs, son équipage avait repoussé cinq attaques d'un chasseur ennemi avant d'abattre celui-ci. Et, cinq fois en août et septembre, il avait survécu à des dégâts importants causés par la Flak (et devait en faire autant trois fois en octobre), dans chaque cas poursuivant jusqu'à l'objectif et, dans une autre occasion encore, se débarrassant de cinq chasseurs qui l'attaquaient. Mais le « fait d'armes le plus extraordinaire »

d'Anderson, selon son commandant, « eut lieu au cours d'une attaque de jour contre la raffinerie de Bottrup ».

À l'arrivée sur l'objectif, on découvrit que celui-ci était dissimulé par une couche de 9/10 de nuages. On put le voir à travers un trou dans la couche de nuages, trop tard pour se permettre une passe de bombardement précise. Les tirs de l'artillerie antiaérienne était très denses, mais sans aucune hésitation, le capitaine d'Aviation Anderson décida d'effectuer une orbite pour être sûr d'obtenir une deuxième passe précise. Au début de l'orbite, l'avion fut atteint par des fragments d'obus qui mirent les deux moteurs gauches hors service. L'extérieur gauche avait aussi pris feu, les circuits hydrauliques avaient été rendus inutilisables et les commandes de vol étaient endommagées à un point tel qu'il dut faire appel à deux membres d'équipage pour faire fonctionner manuellement les commandes du gouvernail. Sans tenir compte de la forte opposition et des difficultés qu'il avait à piloter son avion endommagé, le capitaine Anderson compléta son orbite et effectua une passe de bombardement continue, permettant ainsi à son bombardier d'attaquer l'objectif avec une grande précision.

Peu après avoir quitté l'objectif, on découvrit que le moteur intérieur droit avait été, lui aussi, gravement touché et qu'il fonctionnait à moins de la moitié de sa puissance. Grâce à des manœuvres de vol en plané, à la coopération de l'équipage et à ses qualités de pilote, le capitaine Anderson réussit à ramener son avion endommagé en Angleterre sur son seul moteur extérieur droit fonctionnant à plein régime, le moteur intérieur à la moitié de sa puissance, puis à effectuer un atterrissage de maître sans causer de dégâts supplémentaires à l'avion et à son équipage[42].

Il ne recevrait pas la croix de Victoria ; mais le 21 décembre, il fut décoré de la DSO, qui était souvent décrite, quand elle était donnée à un officier subalterne, « comme la VC du pauvre »[43].

Le lieutenant d'Aviation C. M. Hay, un navigateur du 432e Escadron, reçut lui aussi la DSO pour ses performances lors du même raid.

Alors que l'avion se trouvait au-dessus de l'objectif, le pilote fut sérieusement blessé et perdit le contrôle de l'appareil qui se mit en piqué. Faisant preuve d'une grande présence d'esprit, le lieutenant d'Aviation Hay prit les commandes et réussit à redresser l'appareil. Bien que sans expérience de pilotage et malgré les pannes de certains instruments de bord, il ramena l'avion jusqu'à un terrain d'aviation et le posa. Au touché des roues, le train s'effaça et l'avion prit feu, mais l'équipage s'en sortit indemne[44].

Des missions effectuées le 30 septembre et le 6 novembre sur le même objectif, avec une couverture nuageuse plus importante encore, donnèrent de pires résultats ; tandis qu'à Homberg, le 25 octobre, un des participants pensait que « compte tenu de ce que nous pouvions faire ... nous aurions mieux fait de rester chez nous car l'objectif était totalement dissimulé par les nuages ». L'officier supérieur d'état-major du 6e Groupe, le commodore de l'Air J.E. Fauquier, titulaire de la DSO et de la DFC, ancien chef bombardier lui-même, fut bouleversé par les maigres résultats obtenus à la fin de l'été et au début de l'automne 1944. En général, nota-t-il, la précision du bombardement « s'est sérieusement dégra-

dée, en partie à cause d'erreurs grossières commises par une minorité d'équipages qui, du fait d'une mauvaise navigation, d'un commandement faible et inefficace, gaspillèrent négligemment leurs bombes ». Le mépris de Fauquier ne s'étendait pas qu'aux quelques-uns qui étaient les plus négligents. Non seulement les opérateurs de H2S commettaient en particulier beaucoup trop d'erreurs, mais la disponibilité du radar laissait beaucoup à désirer. Il était également évident que, comme dans tous les groupes, il faut le dire, de nombreux équipages étaient peu disposés à effectuer la passe de bombardement prescrite à travers une Flak intense. En conséquence, il décréta, en novembre, que les chefs de bombardement des escadrons devaient tester et évaluer tous leurs équipages chaque semaine de sorte que ceux qui commettaient des erreurs supérieures à 280 mètres à l'entraînement ou de plus de mille mètres en opération puissent être retirés temporairement de l'ordre de bataille et subir un entraînement supplémentaire*[45].

Pendant que le 6e Groupe s'acquittait des tâches de l'opération Hurricane de jour comme de nuit, le reste du *Bomber Command* participait très activement au soutien de l'armée. Le 7 octobre, les 1er, 3e, 4e et 8e Groupes attaquèrent les villes rhénanes de Clèves et d'Emmerich afin de protéger le flanc droit du 21e Groupe d'armées du maréchal Montgomery, dangereusement découvert à la suite de l'échec de l'opération Market Garden. Toutefois, on demanda bientôt à High Wycombe de participer à une campagne terrestre qui, avant qu'elle ne s'achève, amena même les aviateurs qui étaient les plus favorables à l'armée à se demander si les soldats étaient devenus à ce point « intoxiqués de bombes » qu'ils ne pouvaient progresser d'un pas sans le soutien des bombardiers lourds[46].

Même si le port belge d'Anvers, à l'embouchure de l'Escaut, avait été libéré au début septembre, ses approches n'avaient pas encore été nettoyées ; et avec les ports de Boulogne, Calais, Dunkerque et le Havre encore aux mains des Allemands – ceux-ci résistèrent à Dunkerque jusqu'à la fin de la guerre – les lignes d'approvisionnement des alliés s'étiraient jusqu'aux ports de Normandie et de l'Atlantique. La 1ère Armée canadienne, sur le flanc gauche du front allié, reçut la mission de nettoyer l'Escaut et, conformément à la directive du bombardement du 25 septembre, High Wycombe engagea plus de 2 000 sorties dans cette opération, ce qui était loin de son total soutien. Fait étrange, compte tenu de l'engagement de troupes canadiennes, le 6e Groupe n'y participa pas. Les tentatives de destruction des fortifications et des emplacements d'artillerie par des moyens aériens n'avaient pas connu un grand succès en Normandie, et ce fut également le cas ici ; mais la capture de Walcheren, une île basse du côté nord de l'estuaire, fut grandement facilitée par la rupture de ses digues de protection par les bombardiers lourds d'Harris[47].

* Les propos et les décisions de Fauquier étaient sévères : bien que le dossier soit incomplet, un équipage qui manqua Wanne Eickel le 12 octobre semble ne pas avoir obtenu crédit de sa sortie pour atteindre la fin de son tour opérationnel. Toutefois, le 28 décembre 1944, pensant que le 6e Groupe était remis sur les rails et s'étant porté volontaire pour le poste, Fauquier fut rétrogradé colonel d'Aviation pour prendre le commandement du 617e Escadron de la RAF (le célèbre *Dambusters*) dont les bombardements de précision d'objectifs particuliers lui apportèrent plus de satisfaction.

En novembre, les forces terrestres alliées ne firent appel qu'une fois à l'aviation, une demande de la 9e Armée américaine en préparation de sa poussée sur Cologne. Tandis que les bombardiers lourds américains larguaient des bombes à fragmentation sur les premières lignes allemandes, le 16 novembre, le *Bomber Command* raya de la carte les trois villes fortifiées de Düren, Jülich et Heinsburg, qui se trouvaient juste en arrière de la ligne du front. Deux cent quatre équipages du 6e Groupe participèrent à l'attaque de Jülich et, en plein jour, avec une bonne visibilité, ils virent leurs marqueurs d'objectif et « une ligne de fumigènes indiquant les positions des premières lignes amies ». Bien que vingt-trois appareils aient été touchés par la Flak, il n'y eut « ni ... chasseurs, ni combats, ni revendications », ni pertes. Mais comme cela avait été le cas lors du bombardement de Caen, les soldats ne profitèrent pas pleinement du bombardement parce que la ligne de départ était trop en retrait[48].

Entre-temps, le 1er novembre, une nouvelle directive supplémentaire du bombardement avait été envoyée à sir Arthur Harris et au général Spaatz pour demander un arrêt total de l'opération Hurricane. Bien que « la désorganisation la plus poussée réalisable du système des transports ennemis ... en particulier dans la Ruhr » demeurât un objectif, elle passait après la campagne contre les ressources pétrolières. Tandis que le soutien des opérations terrestres restait un « engagement permanent », la production de chars, la *Luftwaffe* et l'industrie aéronautique allemandes étaient complètement abandonnées comme systèmes d'objectifs, en partie à cause des résultats des attaques antérieures, et aussi à cause de l'évolution de la situation militaire. La guerre sur le théâtre européen s'essoufflait, et comme personne n'envisageait de grandes batailles aériennes ou de chars dans l'année à venir, il n'était pas nécessaire de s'inquiéter de la production d'aéronefs ou de véhicules de combat blindés[49].

Toutefois, le changement le plus important pour le *Bomber Command* fut celui qui avait trait à la réalisation des bombardements de zone. Bien qu'autorisés, chaque fois que le temps ou la situation tactique empêchait des attaques précises, les équipages devaient maintenant être « orientés afin de contribuer le plus possible à la destruction de l'industrie pétrolière » ou à la destruction d'autres objectifs particuliers[50]. Il s'agissait d'une évocation des directives de Casablanca et Pointblank, qui avaient aussi essayé, sans beaucoup de succès, de détourner High Wycombe de la pure destruction de villes.

La réaction d'Harris à la nouvelle directive et à d'autres conseils non sollicités fut immédiate. Le 26 octobre, sir Arthur Tedder, adjoint d'Eisenhower et officier supérieur de l'Air au quartier général suprême du corps expéditionnaire allié (SHAEF), avait fait diffuser ses propositions sur la conduite à venir de l'offensive de bombardement, mettant l'accent sur l'importance du « plan transport ». Le 1re novembre, sir Charles Portal avait contesté vivement le choix de Cologne par sir Arthur Harris comme objectif de la nuit précédente alors que des objectifs de transport plus importants avaient été mis de côté. Harris déclara à son adjoint, sir Robert Saunby, « voici que nous tournons autour du pot »[51], critiquant longuement le CAS. Puisque, selon ses calculs et ses normes, le *Bomber Command* « avait pratiquement détruit quarante-cinq des soixante villes principales alle-

mandes », et en ajoutait deux ou trois au résultat chaque mois, et qu'il n'avait jamais refusé de soutenir l'armée quand on le lui avait demandé, et tant que le bombardement de zone en faisait plus pour garantir la victoire que toute offensive dirigée contre des objectifs « panacées », il lui semblait tout simplement raisonnable de poursuivre une campagne commencée à la requête de Portal le 14 février 1942. « Pour mener le plan à terme, il faut détruire Magdebourg, Halle, Leipzig, Dresde, Chemnitz, Breslau, Nuremberg, Munich, Coblence, Carlsruhe, puis achever Berlin et Hanovre. Que cette destruction ne puisse être réalisée sans priver l'armée du soutien dont elle a besoin est l'évidence même, étant donné l'expérience acquise depuis le mois de juin, et cette réalisation contribuera encore plus à l'accélération de la défaite de l'Allemagne que tout ce que les armées ont accompli à ce jour ou qu'elles accompliront[52]. »

Quant aux raffineries de pétrole, poursuivit-il le 6 novembre, nombre d'entre elles avaient déjà été attaquées, et il maintenait une étroite surveillance pour détecter « tout indice de reprise des activités ». Là où il n'y en avait aucune, on considérait que les installations n'avaient pas besoin d'être bombardées de nouveau tant qu'elles ne montraient pas de « signes de retour à la vie ». Si, toutefois, le but était de « faire des efforts inutiles jusqu'à ce qu'elles soient totalement détruites », il était profondément préoccupé par « la vision des pertes supplémentaires et des efforts perdus dans toute autre direction »[53].

Grandiloquence, sans aucun doute, mais aussi défense passionnée du bombardement de zone (et besoin de liberté d'action de la part du commandant) dans le plus pur style d'Harris qui, par le passé, n'avait jamais manqué de faire changer d'avis au CAS. Toutefois, les temps avaient changé. Dans une suite d'échange de lettres semi-officielles, sir Charles Portal fit part de sa conversion à la campagne contre l'industrie pétrolière « au risque de [se] faire traiter d'autre marchand de panacée ». Et cela, malgré le risque de voir les pertes s'accroître lorsque le *Bomber Command* ne viserait que quelques objectifs : car le pétrole était maintenant la « lame de couteau » sur laquelle « reposait tout l'équilibre de la guerre ». L'utilité du bombardement de zone n'a plus de sens. Si l'on peut envisager une « victoire totale au cours des prochains mois », une campagne d'attrition qui vise à obtenir des résultats à long terme était évidemment hors de propos, et, à cause de cela, il n'accepterait pas les excuses d'Harris au pied de la lettre s'il attaquait des objectifs sortant du cadre de la nouvelle directive[54].

En fait, la rupture entre les deux hommes fut si profonde et amère qu'Harris, le 18 janvier 1945, souleva la possibilité de démissionner, que Portal ne pouvait accepter pour des raisons militaires et politiques. Finalement, le CAS coupa court à l'échange en faisant remarquer que les deux « doivent accepter de n'être pas d'accord » et s'en remettre à l'Histoire pour les juger. Puisqu'il ne pouvait pas ordonner tout net au commandant en chef d'attaquer des objectifs particuliers*, il regrettait qu'Harris « ne crût » pas à l'importance du pétrole, et comprenait pourtant qu'« il ne lui servait à rien de désirer ardemment ce qu'il ne pouvait

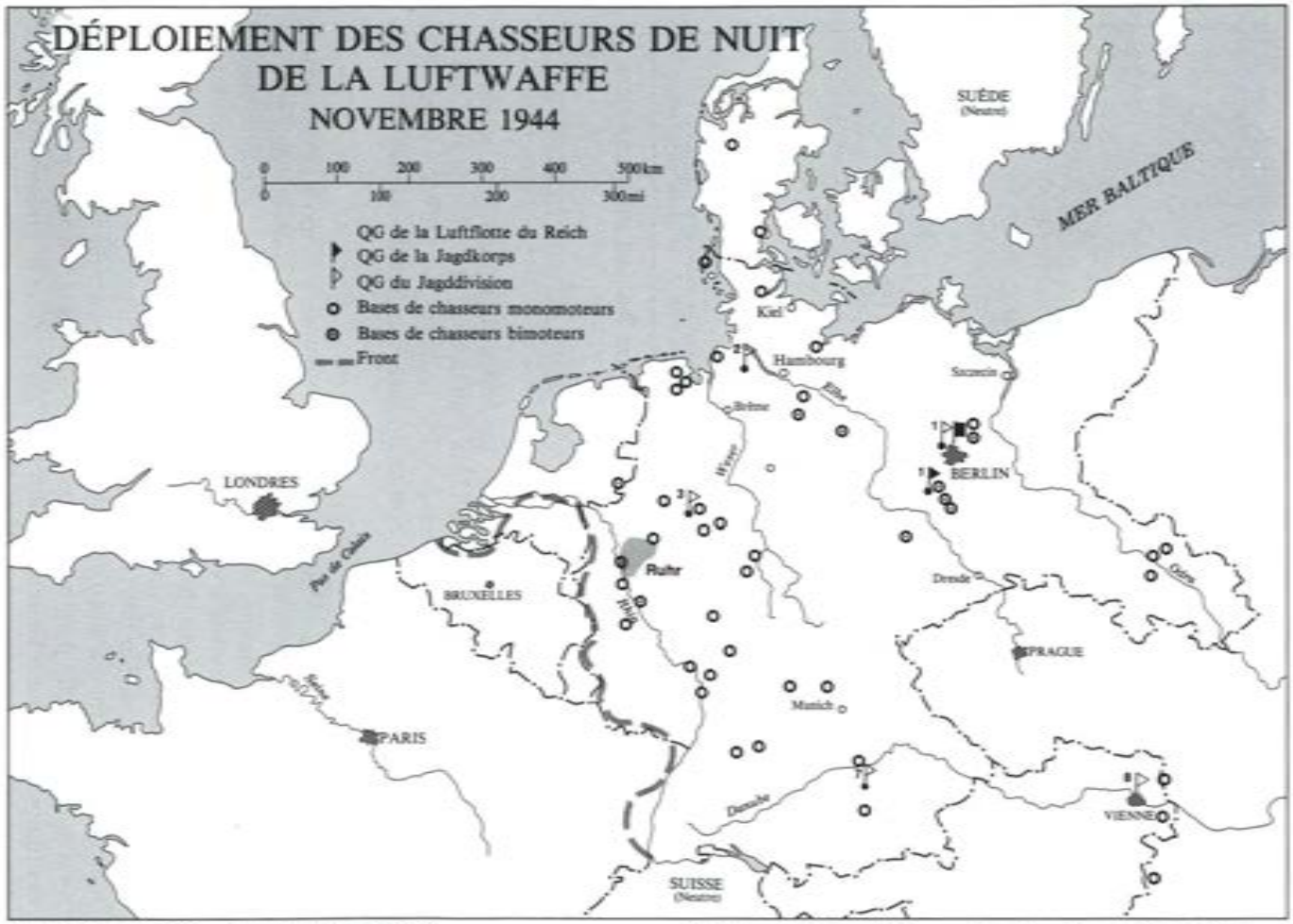
* En 1935, il avait été décidé que « le chef de l'état-major de l'Air n'aurait aucun droit personnel ou individuel de donner des instructions à des chefs de commandements » ; plutôt : « quand le CAS publie des instructions, il le fait au nom du Conseil de l'Air ». PRO Air 8/258

obtenir de toute évidence ». Portal accepta les assurances d'Harris « qu'[il ferait] tout [son] possible pour assurer la parfaite exécution de la politique [établie] »[55].

Il serait exagéré de dire que le commandant en chef fit toujours tout son possible pour détruire l'industrie pétrolière allemande. Les opérations de novembre et de décembre sont un mélange éclectique d'objectifs dans lequel la part attribuée à la destruction des raffineries de pétrole synthétique était inférieure au quart des sorties effectuées. Les raids de zone purs contre Munich, Münster, Neus, Duisburg, Hagen, Essen, Ludwigshafen, Witten et Ulm comptèrent pour 40 %, et les attaques contre les objectifs de transport comptèrent pour presque tout le reste. Même alors, les plus grands succès du *Bomber Command* au cours de cette période furent obtenus contre les raffineries de pétrole dans l'ouest de l'Allemagne – Gelsenkirchen, Wanne-Eickel, Castrop-Rauxel, Harbourg, Dortmund, Homberg, Bottrup, Sterkrade et Osterfeld – et ils eurent lieu aussi bien de jour que de nuit. En fait, ainsi, à la fin novembre, les raffineries à l'ouest avaient subi de tels dégâts qu'on demanda à High Wycombe d'attaquer celles du centre de l'Allemagne, en particulier à Leuna et à Pölitz, qui avaient été assignées au départ aux Américains, mais où ceux-ci n'avaient pas obtenu beaucoup de succès. Comme Albert Speer, ministre allemand de la production d'armements, l'expliqua par la suite, leurs bombes produisaient moins de dégâts que celles plus lourdes et plus grosses larguées par le *Bomber Command*. Harris se plaignit, craignant de lourdes pertes, mais fin décembre, il se plia à la demande – et ce, encore une fois très efficacement. La production des cinq principales usines de pétrole synthétique chuta de 46 750 tonnes en janvier 1945 à 11 260 en mars et à 730 en avril[56].

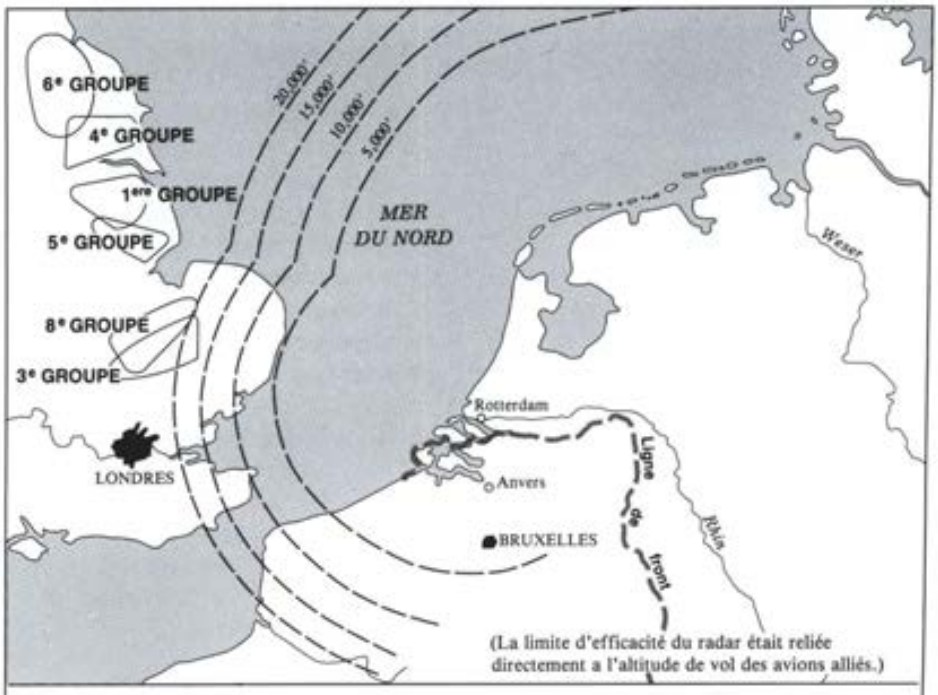
En novembre et décembre, les pertes totales demeurèrent à un niveau faible malgré l'envoi d'attaques aussi nombreuses contre des objectifs que les Allemands voulaient défendre à tout prix. Selon High Wycombe, les réactions de l'ennemi indiquaient qu'il souffrait de « pensées confuses » exacerbées, de temps en temps, par un élément de panique[57]. Néanmoins, il y eut quelques signes inquiétants. À Osnabrück, dans la nuit du 6 au 7 décembre, trois équipages du 426e Escadron signalèrent qu'ils avaient été attaqués par « une boule de lumière brillante », qu'ils avaient abattu – un des nouveaux chasseurs-fusées Messerschmitt 163[58]. En outre, il y avait eu déjà de nombreux rapports sur des avions à réaction Me 262 opérant de nuit. John McQuiston, un pilote du 415e Escadron, vit son premier à Düsseldorf, en novembre. « Il volait à une vitesse stupéfiante », se rappelait-il, « et j'eus la brève impression de moteurs ventraux bulbeux ». Ne sachant rien sur les avions à réaction, je me « demandais si mes yeux ou mes nerfs me jouaient un tour. Je ne connaissais rien qui volait à cette vitesse »[59].

Le 6e Groupe participa à toutes les missions contre les systèmes d'objectifs attaqués en novembre et décembre. Sur les 3 300 sorties qu'il effectua, un peu moins des deux tiers le furent contre des objectifs de zone, le pétrole et le transport ne comptant chacun que pour 450 sorties, et le soutien à l'armée pour 250 autres. La participation à des opérations Gardening compta pour soixante-dix-neuf sorties, et des attaques contre le terrain d'aviation de Düsseldorf, la veille de Noël, pour 150. Le taux de pertes fut de 1,8 %, légèrement plus élevé



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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



COUVERTURE DU SYSTÈME ALLEMAND DE RADAR PRÉALERTE
NOVEMBRE 1944

(Reproduit par le Service de Cartographie du MDN) ©(Cartes et données établies par le cartographe du Service historique)

que celui du *Bomber Command*, mais les pertes subies par les Canadiens le furent surtout au début novembre. La Flak était le souci principal de jour. Sur les 154 avions endommagés en novembre, 137 le furent par la Flak ; soixante et onze furent atteints lors de 620 sorties de jour, et soixante-six lors de 1 384 sorties de nuit[60].

Les attaques contre des objectifs pétroliers comme Castrop-Rauxell étaient destinées à immobiliser la *Wehrmacht*, mais, à la mi-décembre, ayant géré ses ressources avec parcimonie, Hitler joua un dernier coup de dé : sa contre-attaque dans les Ardennes (nom de code *Wacht am Rhein*), connue des alliés sous le nom de Bataille des Ardennes. Le temps fut le grand égalisateur, et la surprise lui permit d'obtenir une brève impulsion. Pendant bien plus d'une semaine, un ciel de plomb et de crachin tint les forces aériennes alliées à l'écart du champ de bataille, et ce ne fut que le 19 décembre que les Lancaster du 3e Groupe, équipés du G-H, furent appelés pour bombarder des gares de triage en arrière des premières lignes allemandes. Deux nuits plus tard, les 4e, 6e et 8e groupes attaquèrent des objectifs semblables autour de Cologne, causant des dégâts importants aux installations de Nippes. Cologne et Trèves furent attaquées à nouveau au cours des quelques nuits suivantes alors que les Américains poursuivaient leurs attaques contre les ponts et les gares de triage en arrière du front. Malgré sa dispute

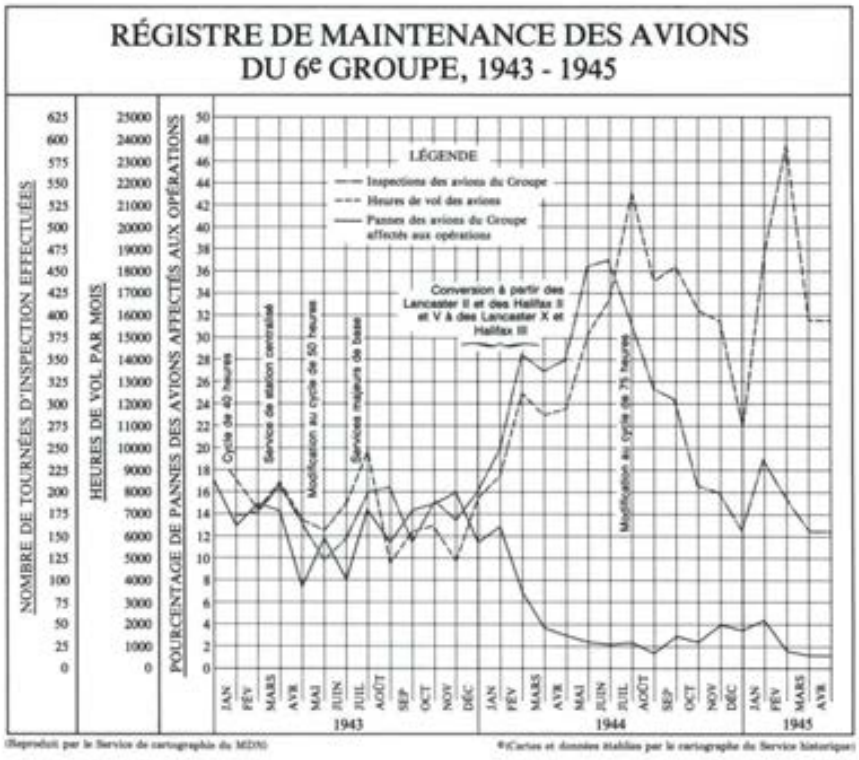
avec sir Charles Portal, Harris poursuivit son action comme auparavant, sans en avoir été prié par le CAS. Avec le retour du beau temps, le *Bomber Command* ainsi que la *Eighth US Air Force* et les forces aériennes tactiques alliées aidèrent beaucoup à interdire l'accès aux avant-gardes de von Rundstedt. Le gros de ses troupes et de leur matériel devait être débarqué des trains sur la rive est du Rhin. Tout transport de jour ne passait qu'au compte-gouttes et, avant la fin de l'année, *Wacht am Rhein* avait été stoppée[61].

La *Wehrmacht* n'avait pas encore été immobilisée par l'offensive contre les centres pétroliers, un fait qu'Harris ne manqua pas de souligner[62]. « Vous devez vous rappeler la dernière réunion au quartier général du 21e Groupe d'armées avant le jour J », rappela-t-il à Portal le 28 décembre.

> Je les avais avertis que si nous stoppions le bombardement de l'industrie de guerre allemande pendant cinq mois, elle récupérerait tout ce dont elle avait besoin pour sa production. Nous n'avons pas stoppé complètement pendant cinq mois. Mais, la réalisation du « plan transport », le soutien aux armées, puis l'attaque de l'industrie pétrolière, nous divertirent de cet objectif et dépassent largement nos estimations de cinq mois.
>
> Nous ne devons pas chercher plus loin la cause de ce qui s'est passé au cours de la dernière quinzaine.
>
> Avec la perspective qui s'ouvre à nous de ne faire rien d'autre que de bombarder des objectifs tactiques et pétroliers, ce qui veut dire de cesser pour toujours de bombarder l'Allemagne de la façon qui lui a infligé le plus de maux de tête, nous lâchons finalement la proie pour l'ombre. Et l'ombre [créée par le] ministère de la Guerre économique, en plus de cela[63].

Bien sûr, la coupe à moitié vide d'Harris était aussi à moitié pleine. Alors qu'il avait tout à fait raison de penser qu'il était impossible de détruire toutes les routes, les voies ferrées, les ponts et les canaux qu'avaient empruntés les Allemands pour atteindre les Ardennes, ou de les priver de tout leur carburant une fois qu'ils auraient consommé les ressources limitées qu'ils avaient amassées pour soutenir l'offensive, il n'en restait pas moins que leurs « réserves » de pétrole étaient plutôt à sec. Sa prétention que des attaques de zone auraient fait plus pour faire échouer l'ennemi n'était pas non plus facile à prouver par des faits[64].

Un an plus tôt, le 1er janvier 1944, alors que le 6e Groupe fêtait son premier anniversaire en plein milieu de la bataille de Berlin, il faut se rappeler qu'il venait tout juste de se remettre de ses difficultés croissantes : les pertes et les missions avortées avaient été élevées, tandis que la disponibilité était faible et que la navigation et la visée de bombardement laissaient beaucoup à désirer. Deux escadrons, les 420e et 434e, étaient commandés par des officiers britanniques, et il y avait encore dans quelques escadrons près de 20 % de non-navigants qui n'étaient pas canadiens. Toutefois, le fait que les navigants de l'ARC diplômés des UEO, si on leur laissait le choix, préféraient être affectés à d'autres unités, était sans doute plus ennuyeux. Au cours de ces douze derniers mois, beaucoup de choses avaient changé. La canadianisation était généralement un fait accompli,



la disponibilité s'était améliorée et le taux des pertes (morts ou blessés) avait chuté au point de placer nos unités parmi les meilleures du *Bomber Command*. Les Canadiens, néanmoins, n'étaient pas tout à fait satisfaits et, à Eastmoor qui jouissait d'« un record « enviable » de missions avortées », des mesures supplémentaires furent prises pour régler les difficultés, les enlisements et les autres problèmes qui amenaient des équipages à annuler leurs missions. Parmi celles-ci, il y avait l'envoi de détecteurs de pannes pour patrouiller les zones de dispersion avant chaque opération. Ils avaient avec eux une flopée d'experts de chaque métier pour effectuer les réparations de dernière minute, et du personnel au sol pour signaler si les trappes des soutes à bombes, les volets et les trappes d'accès arrière étaient fermés au décollage[65].

Ce fut peut-être à cause de telles mesures que l'image et la réputation du 6e Groupe se modifièrent, à un point tel, en fait, que les diplômés des UEO souhaitaient maintenant y être affectés[66]. Cependant, le successeur de Fauquier en qualité d'OSEM Air, le commodore de l'Air R.E. McBurney, demeurait préoccupé par la fréquence des erreurs de navigation et de bombardement, et il était encore plus exaspéré par le nombre des prétendues erreurs de manipulation – incapacité d'utiliser correctement les aides électroniques – qui, associées au manque d'esprit offensif d'une minorité de navigants, provoquaient un taux inacceptablement élevé de missions avortées. Il préconisa le traitement rapide et ferme des coupables en ajoutant qu'il pouvait s'accompagner de sanctions

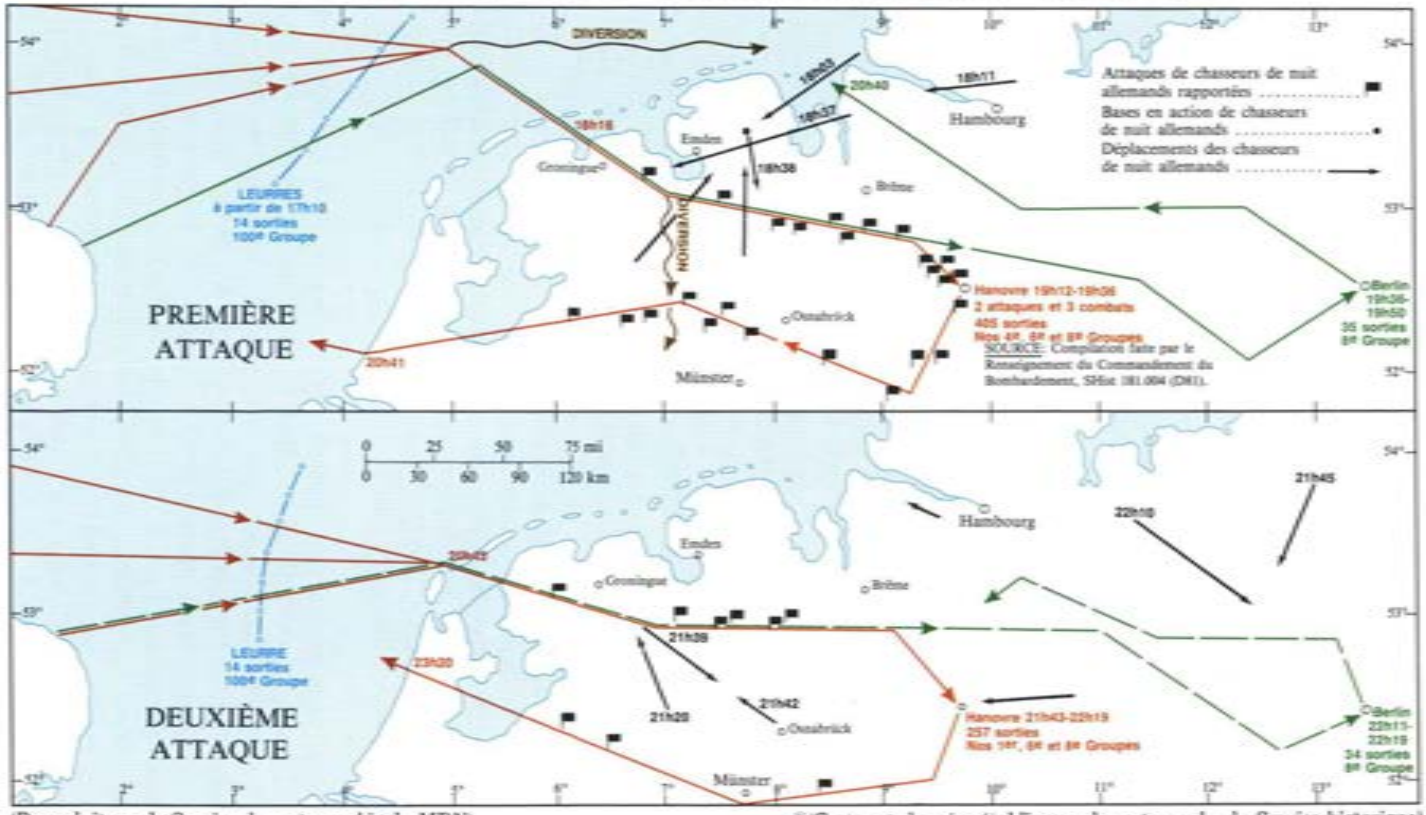
disciplinaires. Bien que l'idée de punir les équipages en ne leur accordant pas le crédit d'une mission effectuée lorsqu'ils s'étaient trop écartés de leur route ne fût pas très bien acceptée par les commandants d'escadron, il n'y eut presque aucun désaccord sur le type de traitement infligé à un navigateur qui, sachant pertinemment qu'il avait bombardé Hambourg quinze minutes avant le début de l'attaque le 31 mars 1945, fut retiré des opérations et envoyé à l'entraînement au centre de Sheffield pendant trois semaines[67].

Néanmoins, l'histoire du 6e Groupe comporta des cycles incontrôlables, et l'un d'eux, la chute notable du nombre de navigants compétents disponibles, inquiéta Allerton Hall à la fin de 1944. Une fois de plus, c'était dû aux pertes, mais dans un sens tout à fait opposé à celui de 1943. Après juin 1944, qui fut marqué par une chute extraordinaire des pertes et un accroissement important du nombre de sorties effectuées, de plus en plus de navigants terminaient leur tour opérationnel beaucoup plus rapidement. Les anciens étaient remplacés par des novices tout juste sortis de leur unité de transformation sur bombardiers lourds et, quand de tels diplômés arrivaient en bandes, comme ce fut le cas à la fin de 1944, le niveau général des compétences ne pouvait que chuter. Il n'y avait pas que la navigation et la visée de bombardement qui s'en ressentait – raison suffisante pour que le vice-maréchal de l'Air McEwen se fasse du souci – mais aussi, comme nous l'avons vu, la façon maladroite de combattre les chasseurs ennemis coûtait des vies. En conséquence, il n'y aurait pas de laisser-aller dans le régime strict de l'entraînement qu'il avait lancé neuf mois auparavant[68].

Le cycle était aussi sur le point de prendre un autre virage. Au cours de l'automne et de l'hiver 1944, le 6e Groupe perdit au moins cinq équipages en une seule nuit, trois fois de suite. En fait, le faible taux de pertes avait amené le général de la chasse allemande, Adolf Galland (sur le point d'être relevé de ses fonctions d'inspecteur de la chasse), à se plaindre le 5 janvier 1945 qu'« aujourd'hui, la chasse de nuit n'accomplit rien »[69]. Toutefois, au cours des quatre derniers mois de la guerre, alors que les *Nachtjagdgeschwader* étaient à court de carburant, perdaient des équipages expérimentés et faisaient face encore à des brouillages plus puissants, le taux de pertes de nuit du *Bomber Command* augmenta un peu. Le 6e Groupe, par exemple, perdit, en six occasions, au moins cinq équipages en une seule nuit[70].

En grande partie à cause du temps en janvier – la répétition, bien qu'ennuyeuse, est nécessaire – les opérations principales de nuit furent regroupées en de courtes périodes d'intense activité au cours de la première et de la troisième semaines. Le total des pertes fut acceptable, environ 1,7 % des sorties, mais quelques raids de zone de l'ancien type provoquèrent des réponses du même genre. Trente et un équipages ne rentrèrent pas d'Hanovre dans la nuit du 5 au 6 janvier, soit 4,7 % du total, dont dix appartenaient au 6e Groupe, et trois au 425e Escadron qui était équipé d'Halifax III. Au moins un de ceux-ci fut la proie des *Schräge Musik* auxquels il était difficile de s'opposer si l'ennemi effectuait une approche correcte. Le sergent E.J. Faulkner, mécanicien de bord du 425e Escadron se rappelait : « Tout s'était très bien passé, et nous étions en vue de l'objectif, nous préparant à effectuer notre passe de bombardement. Nous fûmes soudainement

OPÉRATIONS DE NUIT - 5/6 JANVIER 1945 - HANOVRE



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

transpercés de bas en haut par des obus. » L'appareil étant devenu incontrôlable et ayant pris feu, l'équipage sauta en parachute. Cinq membres furent capturés, mais deux des mitrailleurs furent tués. Onze nuits plus tard, dix-sept équipages d'Halifax furent perdus au-dessus de Magdebourg, et dix autres sur Zeitz, lors de deux raids de pénétration profonde. À Zeitz, le 6e Groupe eut de la chance puisqu'il n'y eut qu'un équipage qui ne rentra pas, mais sept des 136 envoyés sur Magdebourg (5,1 %) furent abattus, dont quatre du 420e Escadron[71].

L'ennemi avait été alerté très tôt du raid sur Hanovre. Les nuages empêchaient l'approche à basse altitude planifiée au départ (quelques équipages de bombardiers effleurèrent la bordure extérieure des écrans du Mandrel), mais les radars au sol repérèrent le courant suffisamment tôt. Les chasseurs, dont un bon nombre d'avions à réaction, décollèrent « en force, ce qui était inhabituel ». La *Luftflotte Reich* avait eu, elle aussi, un bon préavis du raid sur Magdebourg, et la « chasse ... fut active, de la côte à l'objectif et jusqu'à la côte néerlandaise ». Le succès des Allemands fut partiellement dû à la chance, alors que les *Gruppen* envoyés à la défense de Zeitz coupèrent la route des bombardiers qui se rendaient à Magdebourg ; ayant trouvé l'ennemi, ils s'y s'accrochèrent. Mais la chance est souvent à double tranchant : c'est ainsi qu'un deuxième groupe de chasseurs, dirigés au départ sur Magdebourg mais ensuite détournés sur Zeitz, y arrivèrent trop tard pour intervenir en force[72].

Même si la *Luftwaffe* et l'industrie aéronautique allemande ne figuraient plus dans la directive de novembre, les Américains se faisaient de plus en plus de souci sur l'apparition fréquente d'avions à réaction et, le 19 janvier, les installations de production, d'entraînement et d'opération redevinrent « un objectif prioritaire ». « Certains objectifs de l'organisation des sous-marins ennemis » furent inclus dans la nouvelle directive, même si l'on prévoyait que ces objectifs pouvaient faire l'objet d'un « effort marginal ... sans conséquence pour d'autres opérations ». On pouvait envisager encore des objectifs de zone, et même si une liste de ceux-ci (qui se trouvaient presque tous dans la Ruhr) « avait été établie pour fournir la meilleure contribution à nos objectifs stratégiques », la directive n'empêchait pas Harris de choisir d'autres villes quand celles qui se trouvaient sur cette liste ne pouvaient être attaquées[73].

Pourtant, même au cours de la rédaction de cette toute dernière instruction, l'idée de lancer une série de raids de punition et de démonstrations contre divers objectifs, semblable à l'opération Hurricane, reprenait vie. Ces objectifs, comprenaient l'opération Clarion, plan américain de désorganisation des communications et du moral par des bombardements et des attaques étendus de chasseurs ; l'opération Thunderclap, plan britannique visant à porter un coup catastrophique à Berlin, ébauché d'abord par Harris en juin 1944, et repris ensuite par Portal et Bufton en août 1944 ; et enfin Bugle, poursuite d'offensives concentrées sur la Ruhr afin d'ouvrir la route aux forces britanniques, canadiennes et américaines qui franchissaient le Rhin. Bufton était partisan de remplacer Berlin par Breslau et Munich, dans ce plan, car il pensait aider ainsi l'offensive d'hiver russe qui était en cours. Pour sa part, Harris, qui avait déjà établi sa liste des villes qu'il fallait achever, ajouta Chemnitz, Dresde et Leipzig, puisqu'elles devaient « partager avec Berlin l'hébergement des populations évacuées de

l'est ». Comme Bufton, Portal n'était pas certain maintenant que des résultats décisifs seraient obtenus en attaquant Berlin, mais ni lui ni l'état-major de l'Air n'eurent de scrupules au sujet de l'objectif de l'opération Thunderclap. Puisqu'elle devait principalement viser à obtenir un effet moral et psychologique sur la population, elle ne devait pas être dispersée par des tentatives concurrentes de destruction « des industries produisant des chars ... des réacteurs, etc. ». Le premier ministre avait à peu près les mêmes pensées quand il demanda si Berlin, et sans aucun doute d'autres grandes villes de l'Allemagne de l'Est, ne devaient pas être désormais considérées comme des objectifs particulièrement attrayants ? »[74]

Le lendemain, Harris reçut la mission de bombarder ces centres urbains seulement sous réserve des demandes prioritaires de pétrole, d'*U-boote*, de moteurs à fusée et à réacteur. En temps utile, Halle, Plauen, Dessau, Potsdam, Erfurt et Magdebourg furent aussi mis sur la liste de l'opération Thunderclap. Ainsi fut déclenchée la suite d'événements de l'opération la plus controversée de la guerre menée par le *Bomber Command* : l'attaque de Dresde dans la nuit du 13 au 14 février 1945. Cette attaque avait le soutien massif de tous les responsables dans la chaîne de commandement et, comme nous l'avons vu, la ville avait été choisie par Harris et par d'autres autorités bien avant que l'armée rouge ne soit consultée. En fait, lorsqu'on demanda aux Soviétiques, au cours de la conférence de Yalta, si le bombardement de villes en l'est de l'Allemagne les aiderait, Berlin et Leipzig furent les deux seules acceptables. Dresde, Vienne et Zagreb ne furent citées que comme repères de la ligne de bombardement général, à l'est de laquelle les alliés occidentaux ne devaient pas bombarder[75].

En attendant le beau temps à l'est, des attaques furent menées contre quelques objectifs pétroliers et de transport de « toute première priorité », ainsi que contre une ville qu'on ne pouvait classer facilement dans l'une ou l'autre catégorie. Wiesbaden, agglomération de 160 000 habitants, connue surtout pour ses sources thermales et ne possédant pas d'industries d'armement importantes, n'avait subi que peu de raids jusque-là[76]. Dans la nuit du 2 au 3 février, toutefois, 495 sorties furent effectuées pour une opération qui, d'après les briefings qu'avaient reçus les participants, ne pouvait être décrite que comme une sorte de punition générale, d'ordre viscéral même. On dit aux équipages : « De la Ruhr à la frontière suisse, il n'y a pas de villes importantes en dehors de Wiesbaden ... qui n'aient pas subi de dégâts sérieux du fait des forces aériennes alliées. Compte tenu de la grande pénurie de logements en Allemagne, l'intérêt des casernements coûteux et ... des hôtels ... d'une station thermale d'avant-guerre est très important pour l'ennemi ; elle est également bien située pour permettre aux troupes de première ligne de se reposer et de se rééquiper. On se propose de faire partager à Wiesbaden le sort de la plupart des autres villes allemandes en la détruisant afin d'éliminer un des tout derniers endroits restants où l'armée allemande peut être sûre de trouver un bon abri contre les rigueurs de l'hiver »[77].

Malgré les nuages, la ville fut durement touchée, perdant quelque 500 habitants et en laissant trente mille sans abri. Selon High Wycombe, l'opération ne fut pas totalement satisfaisante. N'ayant pas compensé pour des vents arrière plus faibles que prévu, les 1er et 3e Groupes bombardèrent avec du retard. Les 5e

et 6e Groupes, eux, allèrent jusqu'à modifier leur route alors que l'attaque était en cours et arrivèrent tous les deux sur l'objectif à temps. En fait, les Canadiens avaient pris si sérieusement en compte les problèmes d'erreurs de navigation et de délais qu'un équipage fut menacé de sanctions disciplinaires parce qu'il avait bombardé avec six minutes de retard, jusqu'à ce qu'il prouve aux autorités que c'était à cause de son avion[78].

Les objectifs pétroliers et de transport furent à nouveau attaqués au cours des deux nuits suivantes, et puis, dans la nuit du 7 au 8 février, le *Bomber Command* sortit préparer la route de la campagne de la 1ère Armée canadienne pour s'emparer de la Rhénanie. « La mission des bombardiers est la destruction des deux petites villes de Clèves et de Goch pour y tuer les soldats qui s'y trouvent, gêner leurs déplacements et empêcher ... les renforts ennemis d'arriver dans la zone des combats. » L'armée était prête à accepter quelques cratères comme sous-produits inévitables du soutien des bombardiers lourds, mais il y en eut plus que prévu à Clèves. Pendant ce temps, à Goch, la fumée et la poussière, et non le temps, forcèrent prématurément l'arrêt du bombardement, si bien que quarante-huit des 200 équipages de l'ARC seulement y prirent vraiment part en larguant leurs bombes. Les dégâts furent moindres que prévu, en particulier là où il y avait des blockhaus et des casemates ennemis, cibles principales de l'attaque. « La RAF n'a pas réussi à détruire ces fortifications », se rappelait un soldat. « Seuls, les magasins, les maisons, les clochers des églises et les cheminées des usines ont été réduits en poussière, offrant une protection supplémentaire aux défenseurs[79].

Les raffineries de Pölitz, Wanne-Eickel et Krefeld furent ensuite attaquées, les équipages étant prévenus que « la bataille du pétrole atteignait son point fort ». Puis, après une interruption de quatre jours due au mauvais temps (qui obligea à annuler les opérations sur Brême et Dortmund), 796 équipages, dont dix du 405e Escadron et soixante-sept Lancaster du 6e Groupe, décollèrent pour Dresde dans la nuit du 13 au 14 février ; 368 autres, dont 115 Halifax du 6e Groupe, furent envoyés sur la raffinerie de pétrole synthétique de Bohlen, près de Leipzig, pour poursuivre avec les précédents l'offensive contre les ressources pétrolières, ainsi que tromper et détourner les défenseurs de Dresde[80].

« On ne peut nier que le bombardement de Dresde fut une grande tragédie », admit l'adjoint d'Harris après la guerre. « Que ce fût réellement une nécessité militaire ... peu le croiront. Ce fut une de ces choses terribles qui arrivent parfois en temps de guerre, par suite d'un certain concours de circonstances malheureuses ». Comme nous l'avons dit, Dresde n'avait aucun objectif de première importance – une usine d'abrasifs et l'industrie d'optique Zeiss étaient sans doute les plus importantes – mais le point de visée, un grand stade, ne fut choisi que parce qu'on pouvait facilement le voir, et non pour diriger le courant de bombardiers sur une de ces installations. De même, la gare, donnée pour objectif à quelques escadrons, et facilement visible aussi, ne servit pas de point de visée jusqu'à ce que les toutes dernières vagues survolent la ville[81].

Dès le début de la planification, on avait prévu le déclenchement d'une tempête de feu. La force principale, guidée par les incendies allumés lors de l'attaque préparatoire du 5e Groupe, qui transportait un chargement constitué

surtout de bombes incendiaires, fut capable d'accomplir cela. Les lueurs étaient bien visibles pour ceux qui revenaient de Bohlen, à plus de 160 kilomètres au nord-ouest. Le centre de la vieille ville fut « pratiquement détruit », au moins 25 000 personnes furent tuées et 35 000 autres portées disparues[82]. Comme à Hambourg, les témoins allemands eurent des histoires sinistres à raconter.

En 1948, Margret Freyer, âgée de vingt-quatre ans et animée du désir de vivre à tout prix à l'époque, fit part de son expérience personnelle aux abords de la tempête de feu.

J'avançais en trébuchant vers l'obscurité. Soudain, je vis des gens juste devant moi. Ils criaient et faisaient des gestes avec leurs mains et alors, à ma plus grande horreur et à mon plus grand étonnement, je vis comment les uns après les autres ils se laissaient tomber par terre. J'eus le sentiment qu'on leur avait tiré dessus, mais j'étais incapable de comprendre ce qui se passait. Aujourd'hui, je sais que ces pauvres gens furent victimes d'un manque d'oxygène. Ils s'évanouirent et furent ensuite réduits en cendres. Je tombai alors, trébuchant sur une femme gisant sur le sol et, comme j'étais allongée à ses côtés, je vis ses vêtements se consumer. Je fus prise d'une peur panique et depuis ce moment-là, je me répétai en permanence une seule phrase : « Je ne veux pas être brûlée vive – non, pas brûlée – Je ne veux pas brûler ! » ...

J'essayai une fois de plus de me relever, mais je ne réussis qu'à ramper. Je pouvais encore sentir mon corps, je savais que j'étais encore en vie. Soudain, je fus debout, mais il y avait quelque chose de bizarre, tout me semblait lointain et je ne pouvais pas bien entendre ni voir. Comme je l'ai découvert plus tard, comme les autres, je manquais d'oxygène. J'ai dû avancer de dix pas en trébuchant quand, tout d'un coup, je me suis mise à respirer à nouveau. Il y avait de la brise ! Je pris une autre inspiration profonde et mes sens revinrent. Il y avait devant moi un arbre brisé. Comme je courais vers lui, je sus que j'étais sauvé mais en ignorant que je me trouvais dans le parc Bürgerwiese.

Vingt-quatre heures plus tard, je demandai un miroir et ne pus me reconnaître. Ma figure n'était qu'une masse d'ampoules ainsi que mes mains. Mes yeux gonflés étaient des fentes étroites, j'avais le corps couvert de petites marques noires semblables à des piqûres ... Mes vêtements avaient sans doute étaient traversés par des étincelles[83].

Au cours de vingt-neuf sorties, c'est à peine si on vit la *Luftwaffe* et il n'y eut que six bombardiers d'abattus, soit moins de 1 % du total qui participa au raid.

Dans le prolongement de l'opération Thunderclap, la nuit suivante, le *Bomber Command* attaqua Chemnitz, à environ cinquante-cinq kilomètres au sud-est de là. « Centre allemand de la confection de sous-vêtements et de la bonneterie », la ville possédait aussi quelques usines d'automobiles, de motocyclettes et de machines-outils et, bien que « ne se trouvant pas sur une des routes principales », elle était un important nœud ferroviaire de ... la Saxe ». Elle avait été bombardée par les Américains quatre fois – deux fois en 1944 et deux fois, dans le cadre de l'opération Thunderclap, en février 1945 – dont ce fameux après-midi, où, se concentrant sur la banlieue sud, ils avaient endommagé un certain nombre d'usines. L'attaque de nuit du *Bomber Command* ne fut pas aussi réussie. Bombardant à travers les nuages, les 688 équipages, dont soixante-quatre Halifax et cinquante et un Lancaster du 6e Groupe, firent tout leur possible pour

toucher la gare dont la destruction, leur avait-on dit, apporterait « une aide précieuse à ce bon vieux Staline et à son maréchal Zhukov, qui se trouv[aient] à 100 milles [160 km] de là ». Malgré la dispersion, ils réussirent à causer quelques dégâts. « L'usine *Auger und Sohn*, qui fabriquait des boîtes de munitions, fut complètement détruite ... le fabricant de pansements Max Arnold subit des dommages allant de moyens à importants, et la ville fut privée d'eau ». La réaction de la *Luftwaffe* fut plus importante qu'à Dresde, et treize appareils furent abattus, soit 2,6 %, dont trois du 6e Groupe[84].

Au cours des semaines suivantes, les Canadiens opérèrent au-dessus de toute l'Allemagne, s'attaquant aux objectifs pétroliers, ferroviaires et à ceux de Thunderclap, tout comme à la Ruhr, qui se faisait cerner par les armées américaines. Le raid de zone, peut-être le plus réussi dans cette région, eut lieu dans la nuit du 23 au 24 février sur Pforzheim, ville de bijoutiers et de fabricants de montres, sur la voie principale Carlsruhe-Stuttgart[85]. Le marquage, effectué à partir de 8 000 pieds, fut précis, et les 258 équipages du 1er Groupe et les cinquante du 6e réalisèrent « des destructions à une échelle et à un degré jamais atteints lors d'autres attaques. C'est à peine s'il restait un bâtiment intact dans toute la zone et, à part les carcasses incendiées, de nombreux bâtiments avaient été rasés. Les installations ferroviaires avaient subi des dégâts importants, les entrepôts avaient été totalement détruits par les incendies et le matériel roulant détruit, deux des ponts sur la rivière s'étaient effondrés et la route qui passait au-dessus du pont de chemin de fer ... était ... touchée et inutilisable »[86]. On signala 7 000 tués et 45 000 sans-abri[87]. Bien que soutenu par le Mandrel, des leurres et des raids sur Darmstadt, Würms, Berlin, Francfort, Essen et Oslo, les attaquants perdirent néanmoins douze équipages, dont onze du 1er Groupe[88].

Ce fut une des caractéristiques des opérations de février et mars 1945 alors que chaque groupe de bombardiers, en général, subissait à tour de rôle des pertes supérieures à la moyenne. Le 5e Groupe perdit quatorze équipages, en pleine lune, sur Carlsruhe, dans la nuit du 2 au 3 février (5,6 %), et treize (7,9 %), trois semaines plus tard, près de Gravenhorst. Pendant ce temps, les 1er et 8e groupes eurent huit équipages portés disparus au cours d'une attaque sur Bottrop dans la nuit du 3 au 4 février[89]. Le 6e Groupe connut quatre mauvais raids. Dans la nuit du 21 au 22 février (la nuit où l'as de la chasse de nuit allemande, le major Heinz-Wolfgang Schnaufer fut crédité de la destruction de neuf avions), les Canadiens perdirent six des 111 sorties envoyées sur Wurms (dont trois du 432e Escadron) parce que l'ennemi avait été averti « suffisamment tôt par des moyens inconnus » de High Wycombe à l'époque. Même les chasseurs monomoteurs participèrent au combat au-dessus des Pays-Bas[90]. Les choses se passèrent un peu de la même façon dans la nuit du 7 au 8 mars lorsque cinq des 182 équipages canadiens disparurent à Dessau et à Hemmingstedt.

Ils en perdirent huit de plus le 31 mars dans la matinée sur Hambourg lorsque trente Me 262 s'attaquèrent à la volée canadienne. Le lieutenant d'Aviation D. Saunders se rappelait : « J'eus une impression d'immobilité, la volée resserra les rangs et nous fûmes aile sur aile ... constituant la formation de bombardiers la plus serrée que j'aie jamais vue[91]. Mais la nuit du 5 au 6 mars fut la pire alors que 185 appareils du 6e Groupe formèrent un quart environ du courant des bombar-

diers envoyés sur Chemnitz afin d'achever le travail commencé trois semaines plus tôt. Le capitaine d'Aviation J. McQuiston se souvint : « Le décollage eut lieu en plein jour et ... notre équipage eut trente minutes à perdre avant de se mettre en route ».

Le ciel était plein de nuages dispersés, environ 4/10. Je décidai d'utiliser le temps dont je disposais pour chercher à monter dans les trouées et atteindre notre altitude, fixée à 5 000 pieds. Je ne tenais pas à entrer en collision avec d'autres avions dans les nuages si, avec un peu de patience, on pouvait y arriver ...

Alors que je décrivais des cercles au-dessus de la zone générale de la base, je notai une explosion sur ma gauche. J'indiquai l'endroit à Gerry et lui fis part que, pour moi, il s'agissait d'un avion explosant au sol. Il le nota dans le registre de vol.

« En voila un autre » s'exclama Steve ... « plus au sud et plus tard » ...

« Un de plus » ajouta Jimmy ...

À ce moment-là, nous avions atteint notre altitude et nous nous trouvions au-dessus de la couche nuageuse. Jetant un coup d'œil par-dessus l'épaule gauche, je vis un Lancaster qui se traînait dans les nuages, puis se retournait. Quelques instants plus tard, on vit clairement à travers les nuages l'éclair d'une explosion ...

J'ordonnai : « Guettez bien les intercepteurs ! ».

... Avant de nous mettre en route, nous vîmes pas moins de sept explosions qui ressemblaient exactement à des avions explosant en heurtant le sol[92].

L'équipage de McQuiston poursuivit sa route jusqu'à l'objectif, mais à cause du mauvais temps au retour, il dut se détourner sur Tangmere, une base de chasse et, par conséquent, ne découvrit la cause des explosions que le lendemain. Ils avaient eu de bonnes raisons de se méfier des intercepteurs étant donné que, deux nuits plus tôt, la *Luftwaffe* avait finalement organisé une opération *Gisela* et envoyé sur l'Angleterre 142 Ju 88 abattre les avions des 4e et 5e Groupes à leur retour de Kamen et du canal Dortmund-Ems. Les chasseurs de nuit avaient attaqué quarante-trois bombardiers, en abattant vingt-deux et en endommageant huit autres. Plusieurs équipages furent pris par surprise et, avec leur feux d'atterrissage allumés, ils constituaient des cibles faciles[93]. Toutefois, dans la nuit du 5 au 6 mars, les chasseurs ennemis ne furent pas responsables des écrasements sur les terrains du 6e Groupe. « On établit finalement qu'ils furent le fait du givrage. Une petite zone triangulaire de nuages givrants avait traversé nos bases au moment des décollages, et nous en avons essuyé le gros en perdant six appareils sur sept. Ce furent Linton et Tholthorpe qui subirent toutes les pertes, Eastmoor ayant été épargnée. Les défenses au-dessus de Chemnitz étaient dispersées, mais les chasseurs furent actifs à l'aller. Au total, nous perdîmes 10 % de nos forces – taux inhabituellement élevé – douze appareils venant de notre base »[94]. Le compte final : neuf appareils qui s'étaient écrasés au décollage, causant la mort de quarante-cinq navigants ; six autres qui furent perdus au-dessus de l'objectif, ce qui veut dire que quarante-deux officiers et membres ne rentrèrent pas ; et trois autres équipages qui s'écrasèrent à l'atterrissage, faisant dix-sept tués[95].

Avec le chaos qui augmentait et la disparition de l'ordre public, ce n'était pas le bon moment pour sauter en parachute au-dessus de l'Allemagne. Entre le 1er février et le 30 avril 1945, jusqu'à sept aviateurs de l'ARC furent assassinés, dont le lieutenant d'Aviation T.D. Scott du 432e Escadron, qui fut abattu dans la nuit du 15 au 16 mars lors du raid sur Hagen, puis exécuté le lendemain par la Gestapo. Deux autres furent tués après avoir sauté près d'Opladen le 30 mars[96]. Il y eut néanmoins un certain nombre d'évadés et de fugitifs en liberté en Allemagne et dans les territoires occupés des Pays-Bas et du Danemark – parmi eux, le sergent J.L.N. Warren du 434e Escadron, dont l'odyssée fut assez dramatique pour mériter d'être portée à l'écran, à la manière d'Hollywood.

Abattu au-dessus de Cologne en novembre 1943, Warren s'était rendu à cette époque à cause des blessures et des fractures qu'il avait subies lors de l'écrasement de son appareil et, par la suite, il fut envoyé au stalag IVB à Mühlberg. Il fit une première tentative d'évasion le 17 mars « en se joignant à un groupe de Français qui sortaient chercher des provisions ».

Quand le groupe atteignit le magasin, il s'en sépara et alla au cimetière où il était prévu qu'il rencontrerait un aviateur canadien qui s'était déjà évadé. À son arrivée, le sergent Warren apprit que l'autre aviateur avait été repris et que la garde avait été renforcée et, comme il n'avait ni cartes ni nourriture, il décida de retourner au camp en attendant une meilleure occasion. Il regagna le camp sans se faire remarquer.

Le 1re mai 1944, le sergent Warren fit une seconde tentative identique à la première. Il retrouva un officier britannique et ils réussirent tous les deux à échapper aux recherches et aux gardes pendant cinq jours. Ils furent rejoints bientôt par quatre autres évadés, et tous réussirent à monter dans un train qui transportait des rouleaux de papier en Hollande. À l'arrivée ... le groupe se sépara, et le sergent Warren et l'un de ses compagnons se dirigèrent vers le nord jusqu'à ce qu'ils entrent en contact avec des résistants néerlandais à Borne. Ils y passèrent cinq jours, puis se rendirent à Nijverdal à cause des activités ennemies.

Jusqu'en novembre, Warren se déplaça en Hollande, passant six semaines « caché en compagnie de deux Polonais et d'un Hollandais dans une cave dissimulée sous une porcherie », mais ils furent finalement capturés lorsque les Allemands effectuèrent, par surprise, des recherches dans la région de Gorssel. Bien qu'il eût montré ses plaques d'identité à ceux qui l'avaient capturé, il fut « traité comme « terroriste » et subit un interrogatoire très dur, après quoi il fut enfermé dans une cellule de quatre mètres sur deux avec treize autres ... Plus tard, il fut emmené dans une maison vide pour être interrogé et fut encore très brutalement traité », les Allemands essayant sans aucun doute d'en savoir plus sur son évasion. Alors, le 1er février 1945, Warren et quatre-vingt-treize détenus furent mis dans deux wagons de marchandises et envoyés en Allemagne.

Au cours de leur voyage, quelques-uns forcèrent une fenêtre ... et essayèrent de s'échapper, mais les gardes les virent et leur tirèrent dessus. Le sergent Warren réussit à s'éloigner et à éviter la capture en marchant toute la nuit avec de l'eau jusqu'à la taille.

La nuit suivante, il contacta un réseau de résistance qui l'emmena à Lobith, à la frontière germano-hollandaise. La nuit suivante, ils tentèrent de traverser le Rhin mais durent faire demi-tour ... à cause d'une forte opposition ennemie. Le groupe fut alors emmené dans une ferme hollandaise, où il fut hébergé. Le 22 février 1945, les Allemands ordonnèrent l'évacuation de toutes les fermes ; le sergent Warren et quelques autres se firent donc passer pour des membres de la famille du fermier et partirent avec elle. Plus tard, il se fit prendre pour un policier hollandais afin d'éviter d'être à nouveau capturé. Il réussit à échapper à la capture jusqu'à sa libération par les forces britanniques en avril 1945[97].

Son odyssée extraordinaire lui valut la médaille de l'Empire britannique.

Pendant ce temps, High Wycombe fut déconcerté par le renouveau manifesté de la défense aérienne ennemie en février et mars 1945. Malgré un brouillage élaboré et des diversions et mystifications compliquées, la *Luftflotte Reich* obtenait l'alerte de nombreux raids, repérant la force principale avec suffisamment de précision. Grâce à la lecture des signaux Gee, Oboe et H2S, entre autres (trop d'équipages ne maintenaient toujours pas le silence radar en route), les contrôleurs allemands identifiaient souvent l'objectif avant que les bombes ne commencent à tomber[98]. De plus, lorsque les approvisionnements en carburant et le temps permettaient aux chasseurs de nuit de voler, les systèmes *Benito*, *Uhu*, *Bernhardine* et leur utilisation de fréquences radio multiples leur donnaient des liaisons fiables avec le sol, tandis qu'avec *Wasserman*, *Elefant*, *Neptun*, *Berlin*, *Flensburg*, *Naxos* et les *Freyas* et SN2 modifiés, ils avaient des radars, des dispositifs de ralliement et des capteurs qui pénétraient et contraient nombre de contre-mesures électroniques des bombardiers. Au 6e Groupe, par exemple, le nombre d'avions qui rentraient touchés par les tirs ennemis passa de 3,2 % en janvier à 5,9 % en mars, la Flak et la chasse obtenant de plus en plus de succès[99].

Toutefois, ce ne fut qu'après-guerre qu'on réalisa l'étendue de l'équilibre qu'avait atteint la guerre électronique quand une partie du système de contrôle et de compte rendu des raids ennemis, capturée intacte au Danemark et dans le nord de l'Allemagne, fut testée lors de l'opération Post Mortem. Avec l'aide de prisonniers de guerre de la *Luftwaffe* coopératifs, et l'utilisation d'une série de combinaisons complexes de brouillages et de mystifications, on démontra que la plupart des efforts du 100e Groupe au cours des derniers mois de guerre n'avaient eu que des conséquences limitées.

La plus grande désillusion vint sans doute du Mandrel. Alors qu'on comptait sur lui pour établir toutes les autres tactiques de brouillage, non seulement son effet d'écran n'était pas parfait, mais, comme cela s'était passé avec les leurres, les Allemands avaient finalement développé une parade en utilisant la forme et la dimension de l'écran du Mandrel pour les aider à obtenir un repère sur la position du courant de bombardiers. En outre, les expériences effectuées dans le cadre de l'opération Post Mortem ont pu sous-estimer les capacités des Allemands. Même si elles n'avaient pas tenu compte des opérations menées par les Mosquito – qui intimidaient même des anciens comme Heinz-Wolfgang Schnaufer, à la grande surprise des équipages de ces appareils – elles ne s'étaient pas non plus servi du recueil de renseignements de la *Horchdienst*. De plus, même si les contrôleurs

capturés étaient assez bien disposés après avoir passé les quelques derniers mois de la guerre dans un coin plutôt perdu, ils n'étaient pas les plus compétents de la *Luftflotte Reich* et sûrement pas les plus efficaces. Mais les capacités de recherche et de destruction des Allemands furent à peine « cruciales » quand les*Nachtjagdgeschwader* manquèrent de carburant, et qu'en mars la production d'essence (aviation) fut nulle[100].

Le 16 avril, une dernière directive destinée à Harris et Spaatz fut rédigée pour évoquer l'imminence de la victoire. Compte tenu de « l'étendue des destructions et de la désorganisation des systèmes industriels et économiques de l'ennemi déjà obtenues », il fallait maintenant donner la priorité « au soutien direct de la campagne terrestre ». Les opérations stratégiques devaient être limitées, en général, aux attaques contre les approvisionnements en pétrole telles qu'on les avait menées, et aux lignes de communication, même si des attaques de contrôle contre la *Luftwaffe* seraient effectuées au besoin, comme le serait l'effort marginal approuvé auparavant contre les *U-boote*[101].

Il y avait une clause échappatoire qui aurait pu permettre la poursuite des raids de zone, mais de tels raids devinrent rapidement un problème politique. Le 17 février 1945, un correspondant de guerre au quartier général d'Eisenhower avait sorti une histoire expliquant que les « chefs des forces aériennes alliées » avaient finalement décidé « l'adoption du principe du bombardement délibéré et de la terreur contre les agglomérations allemandes comme moyens impitoyables pour hâter la perte d'Hitler ». Compte tenu du but de l'opération Thunderclap, ce compte rendu était foncièrement vrai, mais il causa un embarras important à Londres et à Washington[102]. Le 28 mars, Winston Churchill utilisa, en privé, des termes similaires pour décrier l'opération Thunderclap qu'il avait récemment et totalement approuvée. « Il me semble que le moment est venu de réexaminer la question des bombardements des villes allemandes en vue seulement d'augmenter la terreur, quoique sous d'autres prétextes », déclara-t-il à ses chefs d'état-major.

> Autrement, nous allons prendre le contrôle d'une terre totalement en ruines ... La destruction de Dresde demeure une sérieuse interrogation sur la conduite des opérations de bombardement alliées. Je suis d'avis que les objectifs militaires doivent désormais être plus sérieusement étudiés en fonction de nos intérêts plutôt que de ceux de l'ennemi.
>
> Le secrétaire d'État au *Foreign Office* m'a parlé de cela et j'estime que l'on doit se concentrer beaucoup plus sur les objectifs militaires tels le pétrole et les communications juste derrière le front, plutôt que sur de simples actes de terreur et sur la destruction arbitraire, toute impressionnante qu'elle soit[103].

Il fit ce commentaire six jours exactement après un raid de jour qui illustra parfaitement ses nouvelles craintes. On avait dit aux 427e et 429e Escadrons : « Aujourd'hui, notre objectif est Hildesheim. Le centre-ville est constitué de maisons à moitié en bois et il a conservé son caractère médiéval. On devrait obtenir de bons incendies ». Bien qu'il y eût des voies ferrées à proximité ainsi qu'une fabrique de machines agricoles et une raffinerie de sucre, le point de

visée fut « au centre de la zone bâtie ». Un peu plus de 100 équipages d'escadrons de l'ARC, y compris les aéronefs marqueurs du 405e Escadron, y prirent part, et le chef bombardier du raid, également du 405e, signala que leur bombardement avait la forme d'un beau fer à cheval autour du point de visée, avec seulement « cinq charges de bombes observées à l'extérieur ». Selon les registres de la police allemande, « la moitié environ de la ville fut détruite », dont l'hôtel de ville et la cathédrale ; 1 600 personnes furent tuées et 40 000 laissées sans abri[104].

Néanmoins, les réactions de Portal et d'Harris à la note de Churchill ne furent pas favorables, et le premier ministre fut convaincu de retirer sa version originale, la remplaçant par une note moins agressive, le 1re avril.

Il me semble qu'il est temps d'étudier à nouveau la question de ce qu'on est convenu d'appeler le bombardement de zone des villes allemandes du point de vue de nos intérêts. Si nous parvenons à contrôler une terre totalement détruite, nous serons à court de logements pour nous comme pour nos alliés ; et nous ne pourrons obtenir des matériaux de construction en Allemagne pour satisfaire nos besoins, parce qu'il faudra en laisser aux Allemands. Nous devons veiller à ce que nos attaques ne nous causent pas plus de tort à long terme qu'elles en causent à l'effort de guerre immédiat de l'ennemi. Veuillez me faire part de votre point de vue[105].

Le CAS retint certains des arguments mais défendit soigneusement le principe ainsi que la poursuite des bombardements de zone. « Malgré les récents progrès accomplis dans notre capacité à attaquer de nuit, les raisons opérationnelles qui ont nécessité par le passé les attaques de zone sont toujours là. Néanmoins, il faut admettre qu'à cette étape avancée de la guerre, aucun avantage immédiat ou important ne peut être attendu de l'attaque des centres industriels allemands restants, parce qu'il est fort probable que les effets complets d'attaques de zones supplémentaires contre l'industrie de guerre ennemie auront le temps de donner des résultats avant la cessation des hostilités. En outre, le nombre d'objectifs convenant au bombardement de zone est maintenant très limité[106]. »

La dernière offensive du 6e Groupe eut lieu le 25 avril contre des batteries côtières de Wangerooge dans les îles Frisonnes. À cette période tardive, cela aurait dû être chose facile, mais sept des 482 équipages envoyés furent perdus, dont cinq canadiens, le dernier lors de la collision en chaîne d'un Lancaster qui se prit dans le sillage des hélices d'un autre et en percuta un troisième. Quarante et un aviateurs périrent, dont vingt-huit Canadiens[107].

A partir de ce moment les choses s'améliorèrent. Les Néerlandais avaient terriblement souffert de la guerre, mais jamais autant que pendant l'hiver 1944–1945 quand ils furent à court de nourriture. Oeuvrant dans le plus grand secret, les alliés eurent des discussions avec Arthur Seyss-Inquart, gouverneur allemand des Pays-Bas, qui permirent de livrer des approvisionnements par air aux trois millions d'habitants de la partie occidentale de la Hollande qui était toujours occupée par les troupes allemandes. L'opération Manna, assignée aux 1re, 3e et 8e groupes, débuta le 29 avril 1945, et en dix jours, plus de 7 000 tonnes de nourriture furent livrées. Le 405e Escadron marqua les zones de largage à La Haye entre le 30 avril et le 5 mai, puis à Rotterdam le 7 mai[108].

Le 8 mai, jour de la fin de la guerre en Europe, tout le *Bomber Command*, y compris le 6e Groupe, commença à rapatrier les prisonniers de guerre en Angleterre (opération Exodus) : 4 329 Canadiens figuraient parmi les quelque 75 000 prisonniers ramenés par avion[109]. À la fin de l'opération Exodus, le 6e Groupe commença à disparaître. Huit escadrons de l'ARC – les 405e, 408e, 419e, 420e, 425e, 428e, 431e et 434e – avaient été choisis pour participer à la guerre contre le Japon en tant qu'éléments de la Tiger Force et, le 31 mai, ils commencèrent à prendre la route du Canada avec leurs Lancaster X canadiens. Les autres escadrons furent dissous en Angleterre entre le 15 mai 1945 et le mois de juin 1946.

Le 8 mai 1945, les Canadiens en apprirent beaucoup sur ce qu'avait fait le *Bomber Command* en Allemagne au cours des cinq dernières années. À côté des histoires des journalistes qui accompagnaient les armées alliées dans l'ouest de l'Allemagne, il y eut des photographies et des films qui témoignaient de destructions presque incroyables. De ce qu'on pouvait en voir, elles semblaient soutenir toutes les revendications de sir Arthur Harris en faveur du bombardement de zone. « Les villes, les unes après les autres, ont été brisées », avait déclaré le général Eisenhower plus tôt au printemps, et l'économie allemande a cessé de fonctionner[110].

S'inspirant des remarques d'Eisenhower, le *Globe and Mail* de Toronto prononça son verdict sur l'offensive aérienne stratégique le 23 mars 1945. Sans douter un seul instant que les bombardements avaient ruiné l'économie allemande, le *Globe* ne vit pas, néanmoins, sous cet angle « la victoire réelle de la puissance aérienne alliée ». Selon lui, « sa grande réussite » était plutôt « une vue de l'esprit – une leçon si terrible qu'on ne l'oublierait jamais ». Le *Globe* fit le commentaire suivant : « Cette fois-ci », si l'on compare la situation actuelle en Europe à celle qui existait à la fin de la Première Guerre mondiale, « l'Allemagne est conquise et occupée, tas de décombres après tas de décombres. Mais cette fois-ci, le peuple allemand n'aura pas besoin de la présence des armées alliées pour le convaincre qu'il a perdu cette guerre. La tempête qui lui tombe du ciel ... le persuade qu'il a subi la plus grande défaite jamais infligée à un peuple dans toute l'Histoire ». L'éditorial se poursuivait en disant que les Allemands tireraient peut-être la leçon de leur défaite et découvriraient une autre façon de vivre qui leur permettrait d'exister « d'une manière pratique et compatible avec leurs voisins dont ils se sont fait des ennemis »[111].

Si c'était le cas, les longues listes de pertes qui parurent dans le *Globe* au cours des cinq dernières années aura eu quelque sens. Le *Bomber Command* a monté 364 514 sorties opérationnelles au cours de la guerre, dont 8 325, soit 2,3 %,ne rentrèrent pas. Un millier de plus furent perdues dans des écrasements. Le 6e Groupe effectua 40 822 de ces sorties, dont 814, soit 1,9 %, furent perdues, tandis que plus d'une centaine s'écrasèrent en Angleterre[112]. Dans ses mémoires (mais pas dans son rapport officiel), sir Arthur Harris déclara que 125 000 aviateurs effectuèrent au moins une sortie de bombardement ou d'entraînement dans le *Bomber Command*[113]. On n'a jamais pu expliquer la provenance de ces chiffres, ni quel type de système de dossiers du personnel de la Deuxième Guerre mondiale avait pu être utilisé pour fournir ce genre de renseignements. Jusqu'à

preuve du contraire, on ne trouve pas de substitut aux estimations d'Harris et, par conséquent, il faudra les considérer comme notre meilleure évaluation concernant le total des effectifs en aviateurs du *Bomber Command*.

Bien sûr, il est plus facile de compter les pertes, les systèmes étant adaptés pour ce type de renseignements. Ainsi, 47 268 furent tués au combat ou périrent comme prisonniers de guerre, et 8 195 dans des accidents aériens ou au sol ; 9 838 autres furent faits prisonniers ; 4 200 furent blessés lors d'opérations mais rentrèrent à leur base ; et 4 203 furent blessés dans des accidents aériens ou au sol. Si Harris a raison, 44 % de ceux qui volèrent dans le *Bomber Command* moururent en opération ou à l'entraînement, tandis que le total des pertes, y compris les prisonniers, s'éleva à 58,9 %. Les pertes totales de l'ARC en combat au cours de la Deuxième Guerre mondiale s'élevèrent à 13 498 dont 9 919, soit près des trois-quarts, furent dans le *Bomber Command*. Le 6e Groupe perdit 4 272 aviateurs – en grande partie, mais non en totalité, des Canadiens – près d'un tiers du total des pertes canadiennes[114].

Étant donné la reddition sans condition de l'Allemagne et ce qui a semblé être le rôle joué par le *Bomber Command* pour l'obtenir, l'effort réalisé par les équipages de Harris apparaît comme un incontestable succès. Mais les fissures dans l'histoire à succès du *Bomber Command* commencèrent à faire surface un mois après le jour de la victoire. « Il est hors de doute que Berlin est en ruines et que beaucoup d'autres villes allemandes ont été réduites à l'état de décombres », rapporta le journaliste J.V. McAree, le 6 juin.

> ... mais l'industrie de guerre allemande a, en général, survécu. C'est une des découvertes surprenantes qu'ont faites les correspondants depuis qu'ils sont autorisés à parcourir le pays ...
>
> ... la majeure partie de l'industrie allemande n'a pas été beaucoup touchée par la guerre ... Alfred Krupp von Bohlen und Hallbach (l'héritier du grand conglomérat de l'armement au cœur de la production de guerre allemande), qui, nous sommes désolés de le constater, est en liberté et capable de faire des déclarations publiques, en a fait une pour dire que les usines allemandes importantes sont prêtes à reprendre la fabrication de locomotives, de rails, de ponts, de poutres et d'acier presque sur-le-champ. L'eau est la seule chose qui leur manque pour obtenir de la vapeur, le charbon ne représentant à lui seul pas de l'énergie ...
>
> ... Alors que la guerre faisait rage, nous entendîmes parler des bombardements destructifs de l'Allemagne, mais nous n'entendîmes presque rien sur les capacités étonnantes de ce pays à remettre en état ce qui avait été bombardé. Par exemple, il fallut détruire trois fois la raffinerie de pétrole de Leuna ...
>
> On croyait avoir détruit l'industrie des roulements à billes de Schweinfurt, mais elle était très dispersée et fabriquait ses produits vitaux presque normalement quand la guerre se termina. La *Luftwaffe* avait aussi été sauvée par la dispersion, si bien qu'à la fin des hostilités, l'Allemagne disposait de plus d'avions qu'avant l'invasion ... il est prouvé que les Allemands pouvaient en construire plus vite que les alliés ne pouvaient en détruire ...[115].

Krupp exagérait, mais les doutes qu'il souleva sur les conséquences de l'offensive de bombardement sur l'économie n'étaient pas loin de la vérité, comme le découvrirent les études américaines et britanniques d'après-guerre

quand elles poussèrent plus loin leurs recherches dans les mois qui suivirent. Incompréhensible, semble-t-il, pour ceux qui ont vu les ruines dans la Ruhr, la Rhénanie, à Berlin et à Hambourg, la production du troisième Reich a réellement augmenté entre 1942 et l'été 1944 ; et bien que l'approvisionnement des usines en matières brutes ait plafonné dans les deux derniers mois de 1944, grâce aux réserves, ce ne fut qu'en février et mars 1945 que la production de chars, de navires, d'avions et de munitions commença à montrer des signes d'effondrement. Toutefois, à ce moment-là, les Russes avançaient sur Berlin, les alliés occidentaux refermaient l'étau autour de la Ruhr, et la défaite du Troisième Reich était déjà assurée. Il s'avéra que l'économie allemande était bien plus souple que n'importe lequel des Alliés l'avaient réalisé en 1939, quant au nombre d'ouvriers et comment il était utilisé pour produire[116].

En fait, malgré la nature imparfaite des preuves, les deux équipes d'études obtinrent des conclusions très semblables sur l'efficacité des bombardements alliés et sur les bombardements de zone en particulier. Sans nier la grandeur des surfaces dévastées (la mesure favorite de sir Arthur Harris pour classer ses succès) dans les villes détruites par les attaques aériennes, le rapport britannique expliqua que les raids de zone « n'ont pu être responsables que d'une très petite partie de la chute qui ... eut lieu, en fait, dans la production allemande au printemps 1945 et ... quant à l'effort de bombardement, celui-ci a représenté une façon très coûteuse pour arriveraux résultats obtenus ». Entre-temps, les Américains notèrent que « les attaques contre les villes ... n'eurent pas de conséquences décisives sur la capacité de la nation allemande à produire des matériels de guerre ... à cause principalement du fait que les pertes directes imposées étaient d'une catégorie qui pouvait être absorbée par des secteurs de l'économie allemande non essentiels à la production de guerre »[117].

La résistance du peuple allemand causa aussi une surprise. Six cent mille personnes, peut-être – surtout des hommes âgés, des femmes et des enfants – moururent dans les bombardements ; beaucoup plus furent mutilés et blessés, et quelque sept millions se retrouvèrent sans abri. Personne ne nie que le moral ait été atteint par les fréquents raids aériens, ou que ceux-ci aient souvent causé des moments de déprime et de pessimisme, mais il est clair que les bombardements avaient moins d'importance que d'autres événements militaires pour provoquer un sentiment de défaitisme dans la population en général. Ce fut vrai même dans les trente-sept villes qui ont vu la destruction par des bombardements de plus de la moitié de leur zone construite. Hambourg, qui ne fut jamais un foyer ardent du nazisme, a pu être durement touchée en juillet 1943, mais l'état d'esprit de sa population ne changea pas pour autant. « La volonté de travailler ne fut pas non plus brisée », comme en témoigna Albert Speer[118]. Berlin, aussi, avait survécu à la bataille de vingt semaines livrée au cours de l'hiver 1943–1944.

Il n'y a pas que les bombardements de zone qui furent une déception. Les attaques contre la plupart des « objectifs-panacées », dont sir Arthur Harris s'était plaint avec fermeté, ne réussirent pas du tout à obtenir des résultats décisifs. Par exemple, la campagne contre l'industrie des roulements à billes s'était avérée inutile, parce que (comme l'avait prédit Harris) non seulement les Allemands avaient accès à la production suédoise dans les premières années de

la guerre, mais aussi parce qu'ils s'étaient constitué des stocks importants et que leurs usines étaient difficiles à détruire. Les attaques américaines, surtout contre l'industrie aéronautique allemande, qui commencèrent en février 1944, furent sans aucun doute productives, surtout parce que la *Luftwaffe* fut forcée d'affronter les chasseurs Mustang d'escorte, mais la production d'avions continua à augmenter progressivement jusqu'en septembre et, même en décembre 1944, il y eut plus d'appareils construits qu'au mois de janvier précédent[119].

Tandis qu'un nombre important de sous-marins étaient détruits dans les chantiers navals allemands, les assauts contre les bases sous-marines avaient moins de succès puisque ces installations étaient bien trop renforcées pour être endommagées par rien d'autre que de très lourdes bombes comme la bombe britannique de 22 000 livres, qui ne fut disponible qu'au début de 1945. Les opérations Gardening, une autre priorité de la marine, offrirent de meilleurs résultats, alors que 717 navires furent coulés et 565 endommagés, tout en gênant sérieusement l'entraînement des sous-marins dans la Baltique. Il est bon de se rappeler qu'à la fin de 1943, et à nouveau au cours des premiers mois de 1944, les escadrons de Wellington et d'Halifax II et V de l'ARC furent considérés comme les spécialistes des opérations Gardening et que le 6e Groupe fut à l'origine des techniques de mouillage de mines à haute altitude[120].

En dernière analyse, le pétrole (et les industries dérivées du caoutchouc, des produits chimiques et des explosifs) fut sans doute l'objectif le plus important de tous les systèmes, et lorsque les Russes capturèrent les champs pétrolifères de Roumanie, les raffineries allemandes de carburant synthétique constituèrent les objectifs-panacée les plus rentables désignés. Finalement, les chars et les avions restèrent cloués au sol faute de carburant. Malgré tout, la campagne contre le pétrole débuta trop tard pour immobiliser la *Wehrmacht* en 1944.

Bien que l'offensive combinée de bombardement contre l'Allemagne n'ait pas commencé à atteindre ses objectifs – soit le déclin progressif, sinon soudain, de la production de guerre ennemie et, plus tard, du moral des populations – avant les derniers mois de 1944, quatre années après que cette offensive eut commencé avec détermination, il est également vrai d'écrire que, peu à peu, le bombardement joua un certain rôle dans le ralentissement du taux d'expansion de l'économie de guerre allemande et contribua donc à la supériorité déjà importante du matériel allié. Toutefois, il est difficile de dire jusqu'à quel point.

Ce qui importe beaucoup plus, en particulier dans la conclusion de cette partie, c'est de déterminer dans quelle mesure l'offensive de bombardement contre l'Allemagne constitua un « deuxième front » bien avant l'invasion alliée dans le nord ouest de l'Europe, et même quand seul le *Bomber Command* y était profondément engagé. En termes d'effectifs seulement, les Allemands utilisèrent entre 500 000 et 800 000 ouvriers pour réparer les dégâts causés par les bombes et pour organiser la dispersion des industries vitales, des manœuvres qui auraient pu être utilisés dans la production de guerre autrement, alors que la Flak avait besoin de quelque 900 000 hommes en 1943, et avait encore un effectif de 650 000 hommes en avril 1945, dont beaucoup auraient pu jouer un rôle important dans les combats terrestres[121].

L'ennemi fut aussi obligé d'affecter un matériel considérable à la défense aérienne. En mars 1942, alors que les armées allemandes menaient des combats critiques en Russie et que le *Bomber Command* n'avait pas encore lancé son premier raid d'un millier de bombardiers ou sa première bataille contre la Ruhr, il y avait déjà 3 970 canons antiaériens de gros calibre déployés autour des villes allemandes, lesquels auraient pu être utilisés comme artillerie mobile ou auraient pu renforcer les défenses antichars à l'est. En septembre 1944, ce nombre avait été porté à 10 225. En fait, selon Albert Speer, sur les 19 713 canons antiaériens/antichars de 88 et 128 mm produits entre 1942 et 1944, il n'y en eut que 3 172 qui purent être attribués à l'armée pour servir à la défense antichars à cause de la pression des attaques aériennes. De même, la menace posée par les raids de nuit du *Bomber Command* eut pour effet que la chasse de nuit allemande représenta un pourcentage constamment croissant des effectifs des forces de la *Luftwaffe* – plus de 20 % du total en décembre 1944. Plusieurs centaines d'appareils en dotation à la fin de 1943 et en 1944 auraient fort bien pu être utilisés avec beaucoup de profit dans d'autres rôles, sur d'autres fronts[122].

CINQUIÈME PARTIE

Le transport aérien

Un Douglas Dakota du 435e Escadron revient de sa première sortie opérationnelle, une mission d'approvisionnement à Pinlebu, en Birmanie, le 20 décembre 1944. (PL 60123)

Des Dakotas canadiens déchargent leurs cargaisons sur un terrain d'atterrissage de première ligne en Birmanie. (PL 60109)

Des troupes d'une des deux divisions africaines qui ont servi en Birmanie montent à bord d'un Dakota de l'ARC en janvier 1945. (PL 60111)

Surveillés par un chasseur Hurricane solitaire, les parachutes et les provisions parsèment la zone de largage après une mission de réapprovisionnement réussie. (PL 27008)

Un équipage de l'ARC avale rapidement un repas de rations K avant de partir pour un autre voyage au début de 1945. (PL 60258)

Vivre sous la tente dans la jungle birmane, 1945. (PL 60257)

Les Dakotas de la portion aéroportée lors de la traversée du Rhin par les Alliés, incluant des appareils du 437e Escadron, au-dessus de Caulille, en Belgique, en mars 1945. (PMR 74-324)

Des prisonniers de guerre belges embarquent dans un Dakota du 437e Escadron pour être rapatriés en mai 1945. (PL 44178)

Des « kickers » balancent la cargaison d'un Dakota sur Tiddim, en Birmanie, en mai 1945. (PL 60727)

Un équipage canadien décharge des rations d'escadrons d'un Dakota du 437e Escadron peu après l'arrivée de l'unité à sa nouvelle base de Nivelles, en Belgique, le 7 mai 1945. (PL 44171)

Introduction

Pendant l'entre-deux-guerres, l'Aviation royale du Canada assura le transport régulier des hommes, du matériel et du courrier dans le cadre de tâches liées aux opérations aériennes du gouvernement civil. Toutefois, comme dans la plupart des autres forces aériennes de l'époque, y compris la RAF, les « pilotes de brousse en uniforme » du Canada pensèrent rarement au potentiel du transport aérien tactique ou à l'utilisation de l'aérotransport pour approvisionner des armées sur le terrain. Et, en septembre 1939, aucun escadron de transport ne fut mobilisé. En fait, jusqu'au 1er janvier 1943, il n'y eut que deux véritables escadrons de transport de la *Royal Air Force* stationnés en Angleterre et sept au Moyen-Orient. Lorsqu'un commandement du transport fut créé deux mois plus tard, il fut surtout considéré comme un successeur du *Ferry Command* (commandement du pont aérien)*. Sa tâche principale fut de convoyer des avions construits en Amérique du Nord entre les usines et les théâtres d'opérations actifs.

Les planificateurs de l'opération Overlord reconnurent le besoin d'une organisation d'aérotransport assez importante pour remorquer des planeurs et transporter des parachutistes en Normandie et ce, en vue d'assurer la sécurité des flancs dans les premières heures du jour J. Par la suite, on aurait besoin d'avions de transport pour répondre aux demandes urgentes d'armement, de nourriture, de carburant et de fournitures sanitaires ainsi qu'à l'évacuation des blessés graves. On pourrait aussi – et ce fut le cas – avoir besoin de fournir des moyens de transport aérien pour d'autres opérations aéroportées ultérieures.

Pendant ce temps, en Asie du Sud-Est, une fois l'offensive japonaise dans le nord de la Birmanie et en Inde orientale stoppée à Kohima et Imphal, en mars et avril 1944, la 14e Armée du lieutenant-général William Slim devrait compter sur l'approvisionnement par air, si elle avait quelque espoir de reprendre Rangoon au cours d'une avance terrestre avant le début de la saison des moussons de 1945 ; le terrain inhospitalier et le manque de routes en bon état empêchaient toute autre modalité de soutien logistique.

Avec le développement du *Transport Command* (et à cause des taux de pertes), Ottawa n'étant pas disposé à former d'autres escadrons de bombardiers pour se prévaloir entièrement des droits inhérents à l'article XV du Canada qui

* Voir le tome II, Appendice D.

s'élevaient à trente-cinq escadrons outre-mer, l'ARC offrit de créer trois escadrons de transport en juin 1944 – un en Angleterre et deux en Asie du Sud-Est – une offre que l'*Air Ministry* accepta tout de suite. Les trois unités devaient être équipées du Douglas C-47 Dakota (de construction américaine), un avion qui convenait bien à la tâche.

Le 437e Escadron fut formé à Blakehill Farm en septembre 1944. Sa première mission fut de remorquer des planeurs Horsa transportant des parachutistes britanniques jusqu'à Arnhem où, dans le cadre de l'opération Market Garden, ils devaient capturer et tenir des ponts sur le Rhin. Malgré les efforts héroïques – et en général réussis – du *Transport Command* (dont le 437e Escadron) pour renforcer et réapprovisionner les parachutistes, l'opération Market Garden fut un échec.

Le 437e Escadron servit alors au transport normal de fret entre l'Angleterre et le continent jusqu'à la mi-décembre 1944, quand les Allemands lancèrent leur offensive dans les Ardennes. On fit appel au *Transport Command* pour effectuer des aérotransports d'urgence et, lorsque le temps le permit, le 437e transporta sur le front des éléments d'une division américaine. En mars 1945, il participa à l'aérotransport de forces parachutistes britanniques de l'autre côté du Rhin, dans le cadre de l'opération Varsity. À la fin de la guerre, il transporta des prisonniers de guerre libérés à partir de petits terrains d'aviation en Allemagne vers des aéroports plus importants, où des bombardiers les attendaient pour les ramener en Angleterre. Entre juin 1945 et sa dissolution en juillet 1946, l'escadron assura le transport d'hommes et de fret dans toute l'Europe, d'Oslo, au nord, à Naples, au sud, et à Vienne, à l'est.

Bien que l'aérotransport n'ait pas joué un rôle déterminant dans le succès des armées alliées en Europe, c'est lui qui, en Birmanie, permit au général Slim d'atteindre Mandalay, puis Rangoon, au début mai 1945. Les 435e et 436e escadrons furent formés aux Indes en septembre 1944, et effectuèrent leur première opération deux mois plus tard, renforçant considérablement les ressources d'aérotransport mises à la disposition de Slim. Ils volèrent au-dessus du pays le plus tourmenté et dans les pires conditions climatiques rencontrées par des aviateurs au cours de la guerre. Ils traversèrent des vallées de montagnes et subirent les pluies de la mousson, pour atteindre des zones d'atterrissage ou de largage, souvent très mal repérées et sous le feu de l'ennemi, avec peu des services au sol dont disposaient leurs collègues en Europe. En dépit de leur progression par étapes, en Assam et dans les îles au large des côtes de Birmanie, ils étaient si éloignés de leurs zones de largage, et les besoins d'aide étaient si importants, que mois après mois ils opérèrent bien au-delà du maximum d'heures de vol conseillé pour leurs appareils.

Les 435e et 436e escadrons restèrent en Birmanie jusqu'en septembre 1945. Ils rejoignirent ensuite l'Angleterre, où ils effectuèrent quelques missions de transport sur le continent jusqu'à leur dissolution à la fin du printemps 1946.

24
L'aérotransport en Europe et en Asie du Sud-Est (1944 – 1945)

Juste après une heure du matin, le 6 juin 1944, le propriétaire d'un café de la petite ville normande de Bénouville, située à deux milles des côtes de la Manche, fut réveillé par sa femme qui avait entendu un bruit de « craquement de bois ». Regardant par la fenêtre vers le pont tout proche qui franchissait le canal de Caen, Georges Grondée remarqua une sentinelle allemande qui se tenait debout, apparemment pétrifiée par ce qu'elle voyait : « des parachutistes ! »[1]

Avec bon sens, Grondée pensa qu'il s'agissait de l'équipage d'un des bombardiers en mission cette nuit-là, qui avait été forcé de sauter en parachute et était sur le point d'être capturé, mais les claquements de tir d'armes portatives qui s'amplifiaient lui ôtèrent cette idée de la tête. Ce que sa femme avait entendu, c'était le bruit des planeurs Horsa qui se posaient près du pont, et les parachutistes étaient, en réalité, des soldats de la 6e Division aéroportée britannique envoyés pour prendre et tenir le « pont Pégasus » et, par conséquent, protéger le flanc gauche des plages de débarquement au jour J. Six kilomètres à l'est, le 1er Bataillon de parachutistes canadiens achèverait bientôt sa mission : la destruction des ponts sur la Dive à Varaville et Robehomme ; quatre-vingt kilomètres à l'ouest, au pied de la presqu'île de Cherbourg, les 82e et 101e Divisions parachutistes américaines étaient larguées près de Sainte-Mère-Église et Carentan. Au cours de la plus grande opération aéroportée à ce jour, trois divisions alliées de parachutistes et de troupes transportées par planeurs avaient été larguées sur la France par une armada aérienne d'un millier d'avions environ, pour couvrir les flancs des assauts amphibies de l'opération Overlord[2].

Cinq divisions britanniques, américaines et canadiennes devaient débarquer sur la côte normande ce matin-là. Cinq fois ce nombre (plus au moins) devaient être sur place dans les trois mois, et plus de la moitié encore de ce nombre devait arriver à l'automne, au moment où aurait commencé, selon les espoirs des planificateurs alliés, la bataille décisive pour l'Allemagne. Pour assurer ces objectifs et éviter d'être rejetés à la mer, il était indispensable que les alliés renforcent leurs armées sur le continent plus rapidement que la *Wehrmacht* pouvait le faire pour ses formations en France.

Cela devait être obtenu, en partie, par une campagne de bombardement intensive – le « plan transport » – destiné à interdire à l'ennemi l'utilisation des voies de communication entre la France et l'Allemagne (voir le chapitre 22). Le

problème le plus important cependant consistait à assurer l'approvisionnement continu et l'arrivée d'autres forces en France. En fait, alors que les armées du général Dwight Eisenhower passaient de cinq divisions à plus de quarante, la plupart des hommes et du matériel nécessaires au soutien des opérations sur le continent devaient être transportés en France et, plus tard en Belgique, par mer, et ensuite par camion, jusqu'au front. Toutefois, le plan logistique de l'opération Overlord admettait aussi que les moyens aériens seraient plus aptes à répondre aux demandes urgentes d'armement, de munitions, de nourriture, de carburant et de fournitures sanitaires, en particulier du sang et des sous-produits du sang, ainsi qu'au besoin d'évacuer les blessés graves vers l'Angleterre.

L'approvisionnement par air avait fait ses débuts au cours de la Première Guerre mondiale, principalement sur la périphérie et presque entièrement au coup par coup. À la mi-avril 1916, en Mésopotamie, par exemple, une force composite organisée autour du 30e Escadron du *Royal Flying Corps*, mais comprenant aussi des hydravions du *Royal Naval Air Service*, avait été appelée à larguer de la nourriture et des munitions aux 14 000 hommes isolés par l'armée turque à Kut-el-Amara, ville sur l'Euphrate, à mi-chemin entre Bagdad et Basra. Les besoins minimaux de la garnison assiégée étaient de 2 250 kilogrammes d'approvisionnement quotidien mais, malgré le démontage des mitrailleuses et des paniers à bombes de leurs appareils pour accroître la charge utile (jusqu'à ce que les chasseurs allemands se montrent) et l'arrimage des sacs de nourriture au fuselage, aux ailes et aux entretoises de leurs avions, les aviateurs furent rarement capables de livrer plus de 1 350 kilogrammes. Face à la famine, la garnison capitula avant la fin du mois. Deux années plus tard, et également à la périphérie, le 14e Escadron agit comme un escadron de « transport rudimentaire en transportant du personnel et des approvisionnements vers l'avant » alors que la campagne de Palestine touchait à sa fin. Pendant que les liaisons terrestres en France et en Flandres étaient plus faciles, un certain nombre d'escadrons de la *Royal Air Force* y furent utilisés pour larguer de la nourriture et des munitions par parachute lorsque les combats devinrent plus mobiles au cours de l'été de 1918[3].

Bien que le transport aérien militaire ait été une activité assez courante entre les deux guerres et que les Soviétiques, en particulier, aient mis à l'essai les concepts d'opérations aéroportées à grande échelle, l'idée de l'approvisionnement par air des forces terrestres, quand elles étaient au contact de (ou près de) l'ennemi, ne semble pas avoir retenu beaucoup d'attention. Ce fut également vrai aux Indes britanniques, où des unités de l'armée dispersées qui essayaient de maintenir la paix dans les territoires montagneux de la frontière nord-ouest auraient pu être utilement approvisionnées par air. Mais, quand au début des années 1930, un officier subalterne de l'état-major de l'armée indienne, le capitaine W.J. Slim – le futur maréchal qui révolutionnera la campagne de Birmanie de 1944 – 1945 par sa façon d'approvisionner son armée par transport aérien – demanda à la RAF d'étudier comment l'approvisionnement par air pouvait « libérer ... une force [terrestre] de la nécessité de se déplacer dans les fonds de vallées tout en étant liée à son train d'approvisionnement », sa proposition de discussion interservice fut rejetée avec colère[4].

Qu'une telle colère s'apaisât après le début de la Deuxième Guerre mondiale

demeure une question discutable. Comme il fallait donner la priorité à la production de bombardiers et de chasseurs, aucun avion de transport nouveau ne fut fourni à la *Royal Air Force* entre 1938 et le début de 1943*. Et, des deux véritables escadrons de transport basés en Angleterre le 1re janvier 1943 (il y en avait sept au Moyen-Orient), un, le 271e, ne pouvait compter que sur ses Handley-Page Harrow désuets pour le transport courant du fret et du personnel. Il était équipé encore de quelques Harrow en 1945, dont un certain nombre furent détruits au cours de l'attaque de la *Luftwaffe* du jour de l'An sur les terrains d'aviation alliés en Belgique. L'autre, le 511e, volait sur des bombardiers Consolidated Liberator transformés et sur des Armstrong-Whitworth Albermarle à la mi-1943. Dans ces circonstances, la RAF n'avait pas grand-chose à offrir à l'armée dans le domaine de l'aérotransport et de l'approvisionnement tactiques, et cela ne changea pas quand un *Transport Command* séparé fut créé en mars 1943. Le nouvel organisme fut principalement considéré comme un successeur du *Ferry Command*, et sa tâche principale fut de convoyer des avions construits en Amérique du Nord entre les usines et les théâtres d'opérations actifs[5].

Dès que la planification de l'opération Overlord commença, il devint évident qu'il fallait en faire plus. À cette fin, six nouveaux escadrons de transport furent créés en Grande-Bretagne entre avril 1943 et juin 1944, équipés principalement du Douglas DC-3 Dakota, de conception et de construction américaines, mais aussi de quelques Avro York et Vickers Warwick. De nouveaux terrains d'aviation durent être construits pour les héberger et, puisque la mission initiale des escadrons serait de remorquer des planeurs et de parachuter des bataillons le jour J, ils furent installés dans le sud-ouest de l'Angleterre près des armées aéroportées alliées[6].

Même si trois des trente-cinq escadrons prévus selon l'article XV et sur lesquels on s'était mis d'accord à la conférence sur l'entraînement aérien à Ottawa, en mai 1942, restaient encore à être créés, l'ARC ne participa pas à cette expansion du *Transport Command*. Toutefois, lorsqu'en mai 1944, l'*Air Ministry* pressa le Canada de compléter son programme dans le cadre de l'article XV par la création de trois escadrons de bombardement supplémentaires pour le 6e Groupe, et que le ministre pour l'Air C.G. Power accepta, l'officier commandant en chef de l'ARC outre-mer conseilla rapidement à Ottawa de revenir sur sa décision. « Les pertes subies lors des opérations de bombardement sont les plus lourdes », expliqua le maréchal de l'Air L.S. Breadner, et même si le Canada avait mené une campagne politique longue et difficile pour s'assurer de la formation du 6e Groupe, il pensait maintenant que quinze escadrons de bombardiers lourds suffisaient. Il recommandait plutôt la formation d'un escadron de bombardiers légers et de deux escadrons de transport. Power se soumit au commandant en chef, et l'on commença à prendre des dispositions pour former ces unités[7].

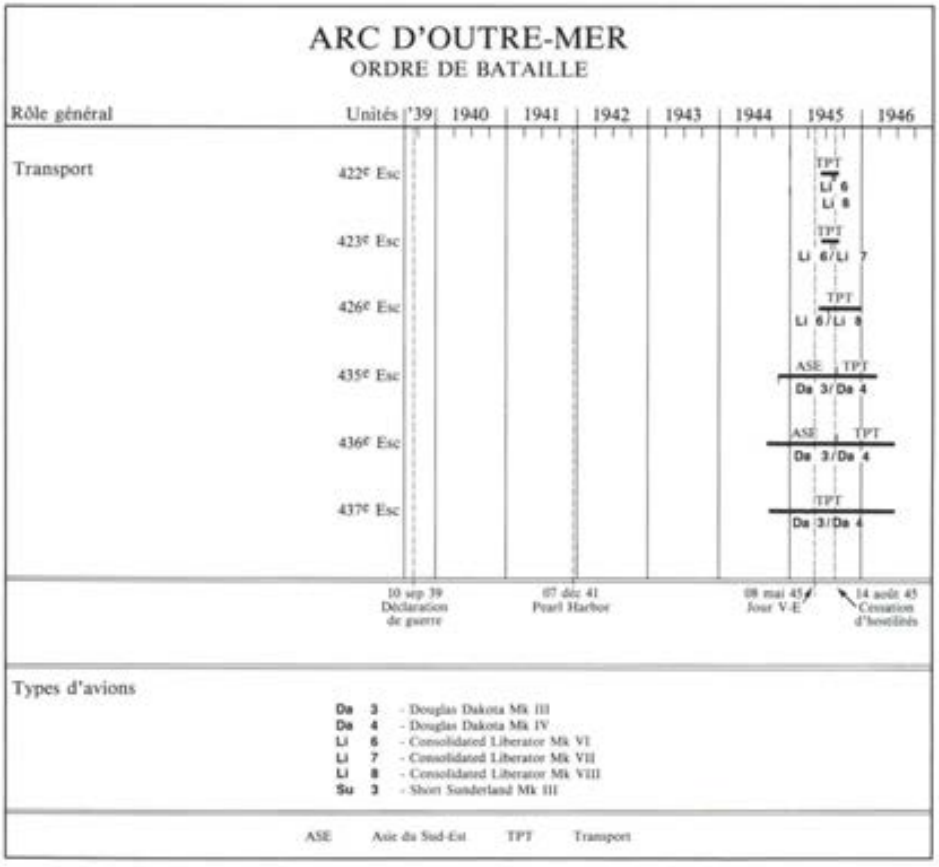
Toutefois, dans le cas présent, le programme de construction de bombardiers

* En fait, en octobre 1940, le gouvernement britannique décida de s'en remettre à la production américaine, les Américains offrant au départ entre 7 et 11 % de leur production d'avions cargos. Toutefois, lorsque les États-Unis entrèrent en guerre, le *Ministry of Aircraft Production* réalisa que les forces américaines auraient la priorité et lança son propre petit programme de transport.

légers de la RAF était déjà terminé et Breadner demanda donc qu'une autre unité de transport soit créée à la place. Ottawa donna rapidement son accord et à la suite de discussions avec l'*Air Ministry*, il fut décidé que deux des nouveaux escadrons seraient formés aux Indes où il y avait un besoin important d'aérotransport, et le troisième en Angleterre comme élément du 46e Groupe du *Transport Command*. Neuf semaines plus tard, le 14 septembre 1944, le détachement précurseur du 437e Escadron rejoignit Blakehill Farm, une base constituée de baraques Nissen achevées en mars 1944 et situées près de Swindon à environ 120 kilomètres franc ouest de Londres. À cause d'une réorganisation récente au sein du *Transport Command*, qui avait réduit les effectifs des escadrons, treize équipages de l'ARC servant déjà dans le 46e Groupe furent disponibles pour y être affectés. Sans soulever le problème épineux du fractionnement des équipages existants, ce qui était frappé d'anathème dans toute la RAF, ils furent tous envoyés au 437e, où ils semblent avoir conservé distincte leur identité nationale. Bien que partageant la base avec un escadron de la RAF, un observateur remarqua, en mars 1945, que les Canadiens restaient entre eux. « Il y avait le clivage habituel entre la RAF et l'ARC, commun à la plupart des bases, où le quartier général de la base et un escadron étaient de la RAF et l'autre de l'ARC. Ils se mêlaient peu au mess, pratiquement pas au QG de la base et à l'escadron, apparemment à leur satisfaction mutuelle[8]. »

Le premier commandant de l'escadron fut aussi un Canadien, un des nombreux officiers à avoir rejoint la RAF avant la guerre, mais il avait déjà demandé son transfert à l'ARC. Chose certaine, on ne pouvait douter de son expérience. Le lieutenant-colonel d'Aviation J.A. Sproule avait effectué un tour dans le *Bomber Command* et servi comme instructeur de navigation dans le PEACB au Canada avant de retourner en Angleterre rejoindre le 24e Escadron (transport) qui opérait « un peu partout entre l'Islande et la Chine »[9]. Promu pour commander le 48e Escadron (une des unités jumelles du 437e dans le 46e Groupe), il avait remorqué des planeurs jusqu'aux plages de débarquement le jour J, et, ensuite, début août, largué des munitions aux troupes polonaises harcelées qui tenaient l'embouchure de la poche de Falaise.

KG 421, piloté par le lieutenant-colonel d'Aviation Sproule, décolla de Down Ampney à 5 h 30 et rencontra des conditions météorologiques très mauvaises. Avec un plafond de 300 pieds, Sproule dut voler à basse altitude pour trouver sa zone de largage éclairée par des feux. Les artilleurs ennemis estimèrent que le lent Dakota était une cible facile et eurent tôt fait d'endommager ses ailes et ses moteurs. Un tir plus nourri passa par les fenêtres, blessant le navigateur à l'épaule et balafrant le visage du deuxième pilote. Le commandant d'avion fut blessé par des éclats de verre. L'opérateur radio donna les premiers soins au navigateur alors que l'avion se mettait au cap pour rejoindre B14 [Amblie, en France]. Le gouvernail étant inutilisable, l'équipage essaya de maintenir le cap au moteur alors que le largueur débarrassait l'avion de tous les articles inutiles ... C'est alors qu'une autre salve de la Flak toucha les batteries. La température d'huile tomba, les commandes chauffèrent, et même si les moteurs tournaient au maximum, l'indicateur de vitesse-air indiqua 110 milles à l'heure (175 km/h). Survint alors l'inévitable. L'avion toucha la cime d'un arbre. Le lieutenant-colonel d'Aviation Sproule



donna l'ordre de se mettre en position d'écrasement avant de réussir un atterrissage remarquable au sommet d'une colline à l'ouest de Jurques[10].

Sproule, qui reçut la DFC, dut être hospitalisé à cause de blessures à la jambe, et ce ne fut qu'après sa sortie de l'hôpital qu'il prit le commandement du 437e Escadron[11].

Sa nouvelle unité était également équipée du Dakota. Par comparaison avec les bombardiers de tous types qui avaient jusqu'alors été maintenus en service pour remorquer des planeurs et transporter des hommes et des équipements, les DC-3 étaient polyvalents, efficaces et économiques. De plus, en dépit de quelques désavantages, telle la porte latérale trop haute pour faciliter le chargement et le déchargement, ils convenaient tout à fait à leur rôle. « On n'a jamais construit un avion plus pratique. Il est aussi fiable qu'un navire à vapeur, répond à la moindre pression sur le manche, et même sans l'utilisation du pilote automatique, il peut être réglé avec une telle précision que vous pouvez vous reposer et presque dormir. » Les Dakota étaient très robustes, et à cause de leur stabilité exceptionnelle, ils convenaient bien au parachutage puisque le fret pouvait facilement être déplacé et déchargé en vol[12].

Bien sûr, bêtes de somme plutôt que pur-sang, les Dakota non armés et non blindés étaient lents, ce qui les rendait très vulnérables à la Flak et aux chasseurs. Leur vitesse normale de croisière, d'environ 160 milles à l'heure (286 km/h), était réduite d'un tiers quand ils remorquaient des planeurs ; et comme le planeur que les pilotes du 437e Escadron remorquaient habituellement – le Horsa – décrochait à environ quatre-vingt-dix milles à l'heure en vol en palier, cela laissait une faible marge d'erreur. « Le travail était aussi dangereux que tout autre au cours des opérations aériennes, puisque les Dakota remorquant leur planeur ressemblaient à des appâts pour les batteries antiaériennes, se déplaçant à 110 milles à l'heure en ligne droite sans pouvoir en dévier. » Le Horsa lui-même était « un avion ventru » (en fait, il avait à peu près la même taille que le Dakota et, lorsqu'il était chargé à plein, il n'était guère plus léger », et « n'était pas facile à piloter ». Au décollage, le planeur « devait être en l'air avant l'avion remorqueur, une manœuvre qui exigeait la coopération et l'expérience des deux pilotes ... Elle s'effectuait par l'intercom, dont les fils passaient dans le câble de remorque, qui était de soie ou de nylon »[13].

Les neuf premiers équipages qui rejoignirent Sproule à Blakehill Farm arrivèrent juste à temps pour participer à l'opération Market Garden, la tentative du maréchal sir Bernard Montgomery pour s'assurer une traversée du Rhin rapide afin de permettre à la 2e Armée britannique de « pénétrer dans la Ruhr et dans les plaines du nord jusqu'à Berlin ». L'opération fut divisée en deux phases. Au cours de la première, les forces aéroportées devaient prendre les ponts sur les rivières Meuse et Waal, et sur le Rhin à Grave, Nimègue et Arnhem pour ouvrir la route à la 2e Armée, et ce fut à cette phase que le 437e Escadron prit part le matin du 17 septembre. Le lieutenant-colonel d'Aviation Sproule et ses neuf équipages, plus deux autres sous ses ordres, remorquèrent douze Horsa III contenant 146 soldats de la 1ère Division aéroportée britannique en même temps que seize bicyclettes, dix motocyclettes, cinq jeeps, quatre « *blitz buggies* » (jeeps équipées d'une mitrailleuse de 0,50), six remorques, deux chariots et trois postes radio dans la zone d'Arnhem. Heureusement, ils surprirent l'ennemi. « Notre force ne rencontra presque pas d'opposition. La *Luftwaffe* ne fit pas décoller d'intercepteur et, mises à part quelques rafales de la Flak légère à proximité de la zone d'atterrissage et sur la côte hollandaise, l'ennemi n'offrit aucune résistance. » Les douze équipages larguèrent leurs planeurs au-dessus de la zone d'atterrissage, malheureusement trop éloignée de l'objectif principal de la division : le pont d'Arnhem sur le Rhin. Les Britanniques « avaient sélectionné des zones de largage et d'atterrissage entre six et huit milles (9 et 12 km) à l'ouest du pont d'Arnhem », semble-t-il, parce que « la RAF hésitait à voler trop près de l'artillerie antiaérienne lourde près du pont ; par conséquent, ils ne devaient pas effectuer de largage-là. De plus, ils voulaient éviter de survoler le terrain d'aviation de Deelen à plusieurs km au nord d'Arnhem, ville entourée aussi d'artillerie antiaérienne lourde »[14].

Le jour suivant, il ne fut plus du tout question de surprise, et l'opposition se durcit. Même si la chasse ennemie ne se montra pas, la Flak fut dense tout le long de la route jusqu'à la zone d'atterrissage, et l'appareil piloté par le lieutenant d'Aviation J.A. Delahunt « subit de nombreuses perforations causées par des

armes portatives et le tir de Flak légère. Un obus éclata dans l'avion juste derrière les réservoirs supplémentaires », mais tous les planeurs furent largués de façon satisfaisante, et on les vit se poser dans les zones fixées. Aucun avion ne fut perdu[15].

Au sol, toutefois, la résistance des Allemands fut plus forte que prévu ; au cours des quelques jours suivants, presque tous les avions du *Transport Command* remorquèrent des planeurs et des approvisionnements aux troupes aéroportées combattant pour leur survie jusqu'à l'arrivée du 30e Corps britannique qui, le 21 septembre, était encore à dix milles (16 km) de là. Ce fut le jour que choisit finalement la *Luftwaffe* pour participer à la bataille. Un certain nombre de Dakota, qui ne disposaient d'aucune escorte, furent abattus par les Messerschmitt et les Focke Wulf avant d'atteindre la zone de largage. Ceux qui avaient relevé le défi avec succès durent faire face aux tirs dévastateurs de la Flak légère ennemie alors qu'ils traversaient la zone de largage à moins de mille pieds. Un jeune soldat [britannique], qui vit « une autre flotte d'avions d'approvisionnement [arriver] au-dessus pour larguer de la nourriture et des munitions dont ils avaient un besoin urgent », enregistra ses impressions ainsi :

> Le sang-froid et l'héroïsme des pilotes furent assez incroyables. Ils arrivaient dans leurs appareils en bois ... à 1 500 pieds, tout en cherchant notre position ...Les artilleurs allemands leur tiraient dessus à bout portant et les appareils étaient plus ou moins des cibles fixes ... Comment ces pilotes ont pu arriver jusque-là les yeux ouverts dépasse mon imagination ... Ils arrivaient dans leur bimoteur Dakota lent et désarmé, avec autant de régularité qu'une horloge. La plus grande tragédie de tout cela, je pense, est que presque aucun de ces approvisionnements ne nous est parvenu[16].

Cinq des dix équipages envoyés par le 437e Escadron ne rentrèrent pas, dont, celui que commandait le lieutenant d'Aviation G.P. Hagerman, qui avait essayé vaillamment de faire en sorte que ses paniers d'approvisionnement atterrissent au bon endroit, effectuant deux passes au-dessus de la zone de largage « malgré une Flak intense et concentrée ». Toutefois, comme il quittait la zone de l'objectif, « son Dakota fut attaqué par six avions ennemis qui l'endommagèrent à un point tel que l'équipage dut sauter en parachute. Hagerman resta aux commandes avec flegme et courage jusqu'à ce qu'il se soit assuré que ses camarades l'avaient quitté, puis il sauta » et atterrit sain et sauf derrière les lignes alliées. Il reçut la DFC[17].

Dans un mélange bizarre d'opérations et d'administration, les vols sur Arnhem coïncidèrent avec le transfert officiel à Blakehill Farm des quartiers et des bureaux aux Canadiens. Et, quand la Flak ennemie ou les chasseurs ne leur tiraientpas dessus, les équipages devaient effectuer leur part des corvées domestiques que comportait l'installation. Le 19 septembre, par exemple, ceux qui ne volèrent pas « furent occupés à poser du linoléum dans les bureaux de l'escadrille ». Toutefois, la bataille pour le franchissement du Rhin n'était jamais bien loin. Le 23 septembre, seize équipages furent désignés, et les quatorze qui atteignirent l'objectif (un eut sa mission avortée avant le décollage tandis qu'un autre fut abattu) livrèrent 195 paniers malgré l'inexpérience de leurs largueurs, « dont bon nombre effectuaient cette tâche pour la première fois »[18].

Les largueurs, ou arrimeurs, étaient membres de l'intendance militaire dont le travail consistait à assurer l'arrimage des charges d'approvisionnement, puis à les pousser au-dessus de la cible sur un signal du pilote. Le transport normal se composait de seize paniers – des nacelles d'osier lourdes transportant une charge moyenne de 350 livres (160 kg) –, transport normal qui « pouvait consister en n'importe quoi dans des conditions de combat ».

Les paniers étaient poussés vers la porte de l'avion sur des rouleaux-convoyeurs, la sangle d'ouverture de leur parachute accrochée à un anneau coulissant sur un câble qui faisait la longueur du compartiment cargo. Quand l'avion se trouvait au-dessus de la zone d'objectifs (de 1 000 mètres carrés environ, avec une croix de bois de cinq mètres peinte en blanc au milieu) à une altitude de 750 pieds, le commandant allumait la lampe rouge au-dessus de la porte arrière pour signaler aux largueurs de l'armée d'être prêts à envoyer la charge. Une lumière verte clignotait lorsqu'il était temps de la larguer. Cela pouvait être effectué en moins de douze secondes. Le largage d'une charge aérotransportée pouvait être accéléré considérablement si le pilote relevait le nez de l'avion, ce qui aidait au glissement des paniers vers la porte arrière à condition qu'il ne le lève pas trop pour les faire glisser au-delà de la porte et en haut de la rampe jusqu'à la cloison arrière[19]!

Toutefois, une telle précision n'était pas toujours possible, comme deux équipages au moins devaient le découvrir le 23, en dépit du bon marquage de la zone de largage. Un obus explosa sous la queue d'un Dakota, l'entraînant dans un fort piqué après le largage de deux paniers seulement, et mettant le reste de la charge sens dessus dessous, si bien que le largueur fut forcé d'éjecter six paniers « bien à l'intérieur de nos lignes » pour lui permettre de réorganiser le reste. Un autre pilote fut obligé d'effectuer des manœuvres évasives violentes pour éviter d'être touché par la charge qu'un autre avion venait de larguer droit devant lui. À cause de cela, neuf paniers sortirent du chemin de roulement et il fallut les ramener à la base[20].

Le dernier pont menant à Arnhem s'avéra trop éloigné du 30e Corps, et la jonction entre les forces terrestres et aéroportées n'eut jamais lieu. La plupart des soldats furent tués ou faits prisonniers. Quelques-uns d'entre eux réussirent à échapper à l'ennemi de nuit et à traverser le Rhin pour rejoindre les lignes alliées. Mais cela ne marqua pas la fin des opérations du 437e Escadron dans la zone. Le 27, il transporta le personnel et le matériel de trois escadrons de Hawker Tempest sur le continent ; le jour suivant, il évacua certains des parachutistes qui avaient échappé à la captivité ; puis le 29, il transporta un renfort de 330 hommes de la division blindée des *Guards*[21].

Les Alliés devaient maintenant marquer une pause pour nettoyer les zones arrière et se remettre des secousses subies lors de la contre-offensive allemande dans les Ardennes. Ils n'étaient donc pas en mesure de monter un autre assaut aéroporté avant l'opération Varsity, en mars 1945, lorsque les armées de Montgomery traversèrent enfin le Rhin. Entre-temps, le 437e Escadron, composé maintenant de 80 % de navigants et de non-navigants canadiens, effectua des missions de transport plus « normales » et moins dangereuses, transportant du

fret vers le continent et ramenant des blessés. La liste des équipages de service, pour un jour donné, était affichée à la fin de l'après-midi du jour précédent. Les décollages étaient habituellement planifiés de bonne heure le matin, en général à 7 h, avec des briefings dans la salle des opérations une heure avant. Un des murs de celle-ci était couvert par une immense carte du nord-ouest de l'Europe, tandis que des tableaux donnaient des renseignements sur l'état actuel de chaque avion, son commandant de bord, la charge qu'il devait transporter, sa destination et les horaires. Les briefings transport ne duraient habituellement pas longtemps, puisque les équipages s'accoutumaient vite à la plupart des destinations et des routes qui leur seraient assignées. S'ils se rendaient sur un nouveau terrain d'aviation, ils demandaient des renseignements sur la surface de la piste. Si le terrain était proche des lignes allemandes, ils voulaient connaître les positions de la Flak. Ils écoutaient avec beaucoup de soin les prévisions des météorologues, étant donné que le temps était toujours imprévisible.

En Angleterre, l'hiver se caractérisait souvent par des brouillards matinaux, et si les équipages ne pouvaient décoller immédiatement après le briefing, ils passaient leur temps à jouer aux cartes, à lire, à écrire des lettres ou à jouer au ping-pong jusqu'à ce que le temps s'améliore au point de leur permettre de décoller. Leurs Dakota pouvaient transporter en toute sécurité une charge de 5 000 livres (2 250 kg). Ils décollaient rarement vers le continent avec moins, et ils partaient toujours avec le plein de carburant afin de ne pas diminuer les stocks limités du continent. Ils volaient habituellement à une altitude comprise entre 1 500 et 2 000 pieds. Les atterrissages aux points de destination demandaient des précautions et de la vigilance, car les terrains d'aviation du temps de guerre ressemblaient peu à ceux de nos jours. Les équipages ne pouvaient que rarement être sûrs que les pistes avaient été bien réparées, ou savoir à quel point elles s'étaient détériorées depuis leur dernière visite. De toute façon, on était presque certain que les atterrissages seraient rudes, surtout si des PSP – des grilles – avaient été utilisées pour construire la piste. De telles surfaces étaient d'habitude irrégulières et souvent déformées, avec pour résultat que « même le commandant d'avion le plus soigneux découvrait parfois que son avion avait rebondi de vingt-cinq pieds au « posé des roues », ce qui l'obligeait à remettre les gaz pour atterrir plus doucement »[22].

Tous les efforts étaient faits pour éviter des vols retour à vide. Il était souvent nécessaire d'aller sur un autre terrain d'aviation pour prendre la charge de retour et la livrer ensuite à une autre base en Angleterre avant de rentrer à Blakehill Farm. Parfois, ce chargement se composait de blessés : le Dakota pouvait transporter une infirmière et dix-huit blessés sur civières installées sur trois niveaux. La charge qu'il transportait était le plus souvent décrite comme « mélangée » ou « diverse ». En octobre, par exemple, en même temps que du sang et du plasma, les Dakota transportèrent « des journaux, du courrier, des documents, des cartes, de l'argent, des lances-fusées, des munitions, des bombes au phosphore, de l'habillement, des postes radio et du matériel photographique, des machines, des chenilles de char, des roues, des bandes de roulement de tracteur, des réservoirs largables pour avion, des blessés, des prisonniers de guerre allemands, des bombes et du matériel ennemi capturé et même des châlits[23]!

Toutefois, de temps à autre, leur travail comportait un élément de « clandestinité ». L'inscription dans le cahier de marche de l'escadron pour le 1er octobre 1944 est secrète mais intrigante : « le chargement au retour [de Bruxelles] se composa de « fluide spécial », qui fut ramené sous escorte armée. Le fluide était de l'eau de rivière qui, on le croyait, pouvait donner aux Alliés un aperçu des progrès des Allemands dans la recherche atomique. S'ils utilisaient le Rhin ou l'un de ses affluents pour refroidir un réacteur atomique, une analyse des échantillons d'eau pouvait montrer des traces de radioactivité »[24]. Bien sûr, on ne trouva aucune trace de la sorte.

Bien que « routinières », ces opérations étaient souvent menées à vive allure et provoquaient une tension considérable.

Les équipages volaient longtemps, et le personnel au sol effectuait des miracles d'entretien. Au mois de septembre 1944, ils effectuèrent 58 153 tonnes/mille et transportèrent 392 blessés ainsi que 783 passagers pour un total de 337 386 passagers/mille.

En octobre, leur premier mois complet d'opérations, malgré le roulement constant des non-navigants, la disponibilité fut maintenue à 81 %,171 232 tonnes/mille furent transportées, 2 316 passagers furent transportés sur 500 690 passagers/mille et 645 blessés furent rapatriés au Royaume-Uni. La disponibilité en novembre monta jusqu'à 83 %, 52,1 tonnes de fret, 1 946 passagers et 577 blessés étant transportés pour un total de 166 575 tonnes/mille et 707 340 passagers/mille[25].

À la mi-décembre 1944, le transport quotidien d'approvisionnement en France et en Belgique fut perturbé lorsque les Allemands lancèrent leur contre-offensive désespérée dans les Ardennes – connue plus tard comme la bataille des Ardennes – coupant à travers la ligne de front faiblement tenue par les Américains avec l'espoir de séparer les armées alliées et d'aller jusqu'à reprendre Anvers. On demanda au *Transport Command* de se joindre aux escadrons américains pour effectuer des missions d'urgence de livraison de renfort, de carburant, de munitions et d'autres approvisionnements sur le front. Une des tâches du 437e Escadron fut de participer au déplacement d'une division américaine sur le continent aussi rapidement que possible, mais le brouillard épais qui recouvrait Blakehill Farm l'empêcha de décoller avant le 26 décembre, lorsque sept équipages transportèrent 137 soldats américains à Denain Prouvy, en France[26].

Pendant ce temps, d'autres équipages continuaient à transporter toutes sortes de charges qui leur étaient confiées. Le 24 décembre, par exemple, trois appareils transportèrent 15 104 livres de pouding de Noël à Anvers – mission peut-être moins frivole qu'il ne semble étant donné l'importance de maintenir le moral dans les troupes de première ligne au cours de la bataille –tandis que deux autres livrèrent 5 040 livres de pouding et un certain nombre d'instruments de musique à Melsbroek. Lorsque l'attaque allemande échoua, ils revinrent aux tâches routinières, mais pas toujours sans événement marquant. Le jour de l'An, le lieutenant d'Aviation V.J. Dale fut « attaqué par des avions ennemis » pendant qu'il livrait 4 800 livres de fret de l'armée à Anvers. Il n'y eut pas de blessés bien que l'avion ait subi quelques dégâts[27].

Au début février, l'escadron transporta des troupes sur le continent : 218 le 9,

211 le jour suivant, 199 le jour d'après et 445 le 13. Après quoi, ce fut les grilles de piste pour les terrains d'aviation avancés qui devinrent son lot quotidien[28]. Par la suite, le 21 mars, vingt-six équipages se rendirent à Birch, dans l'Essex, pour préparer l'opération Varsity et, trois jours plus tard, vingt-quatre d'entre eux remorquèrent des planeurs Horsa jusqu'à Wesel.

Leur chargement complet se composait de 230 membres du premier régiment de l'*Ulster Rifles*, treize jeeps avec remorques, deux remorques de jeep, six jeeps avec canons de six pouces, deux chariots avec des munitions, quatre bicyclettes et deux motocyclettes. Tous les avions atteignirent la zone de largage ... et malgré une brume épaisse, ils larguèrent tous les planeurs avec succès. À leur retour, les équipages signalèrent une Flak modérée (moyenne à intense) au-dessus de la LZ et de Deersfordter-Wald, quoiqu'elle manquait de précision. Quatre avions furent légèrement endommagés. Aucun ne fut perdu ... et tous les équipages rentrèrent sans aucun blessé.

Le temps, au cours du trajet, fut excellent à l'exception de la poussière et de la fumée sur la LZ ... L'opération Varsity eut lieu du côté est du Rhin, au nord de Wesel[29].

Après l'aérotransport, les Canadiens atterrirent à Nivelles, en Belgique, et y restèrent pour des vols possibles de réapprovisionnement dans le cadre du soutien aux unités qu'ils avaient transportées sur le champ de bataille. Les attaques terrestres et aériennes combinées avaient si bien réussi qu'aucun transport aérien supplémentaire ne fut nécessaire, et le 26 mars, les équipages rentrèrent à Blakehill Farm[30].

La plus grande opération d'aérotransport de la guerre eut lieu entre le 29 avril et le 7 mai ... sans le concours du *Transport Command*, mais avec des éléments des forces de bombardement stratégique britanniques et américaines. L'objectif de l'opération Manna consistait à fournir de la nourriture aux populations affamées d'une large partie des Pays-Bas encore occupés par les Allemands, et que les Alliés, qui cherchaient à en finir avec la guerre le plus rapidement possible en attaquant directement l'Allemagne, avaient l'intention de laisser de côté. Leurs maigres ressources ayant été ravagées par les Allemands qui quittaient la zone avant que l'enclave ne soit fermée, les trois millions d'habitants payaient un lourd tribut aux succès alliés tout autour d'eux, quoique ce fût probablement aller trop loin que de laisser entendre – comme la Croix-Rouge internationale le fit – que les Allemands, et surtout « le feld-maréchal von Rundstedt, lui-même, avaient comme plan d'affamer à mort le peuple néerlandais »[31].

Même avant le franchissement du Rhin, le général Eisenhower avait indiqué aux chefs d'état-major interarmes que le transport aérien serait la meilleure façon de livrer de la nourriture, au moins dans les premières étapes de l'opération de secours. Tout d'abord, on envisagea de faire jouer aux avions de transport un rôle principal, mais l'état-major de l'Air au Grand quartier général du Corps expéditionnaire allié (SHAEF) conclut par la suite que le besoin d'avions de transport était tel (et que, à mesure que la guerre européenne faiblissait, on avait moins besoin de bombardiers lourds), que les largages d'approvisionnement seraient effectués exclusivement par le *Bomber Command* de la RAF et la *Eighth US Air Force*.

Dans les derniers jours d'avril, les Alliés et les forces d'occupation allemandes, voyant venir la fin de la guerre, trouvèrent sans aucun doute commode de coopérer et de signer une trêve. L'accord officiel sur la livraison de nourriture, qui désignait dix zones de largage et prévoyait l'admission de convois de camions sur les territoires occupés par les Allemands pour assurer la distribution de celle-ci, ne fut pas signé avant le 2 mai, même si les missions de secours avaient déjà commencé[32]. Les premiers largages furent effectués le 29 avril sur le village de Waardenbourg, sur la rivière Waal, trois milles (5 km) derrière la ligne de front allemande. « Les rives scintillaient de canons antiaériens allemands et le village était occupé par un détachement de parachutistes », se rappelait un de ses habitants. « Ce fut par une belle journée ensoleillée. »

> Vers 10 h du matin, on entendit le ronronnement continu de nombreux bombardiers qui s'approchaient. Quand nous regardâmes le ciel, nous vîmes se succéder des escadrons de Lancaster et de Liberator. Ils volaient si bas qu'on pouvait bien voir les pilotes. Ce fut un moment unique. Pendant cinq ans, on avait observé les avions alliés avec espoir et crainte. Cette fois-ci, ils ne transportaient pas de bombes. Mais le fait le plus remarquable, peut-être, fut que les canons allemands, qui avaient l'habitude d'accueillir avec leurs obus même un unique chasseur ou des avions d'observation, restèrent silencieux. Les artilleurs se tenaient dans leur position habituelle, mais ils avaient l'ordre de ne pas tirer. La plupart d'entre eux étaient pâles et nerveux, et l'un d'eux leva le poing vers le ciel et cria : « Ces damnés là-haut[33]. »

Le 6e Groupe ne participa pas à l'opération. La contribution canadienne à Manna fut limitée au marquage effectué par les Lancaster du 405e Escadron, qui servirent dans le 8e Groupe (aéronefs marqueurs) le 30 avril et les 1er, 2, 4 et 5 mai, à La Haye, et le 7, à Rotterdam.

Même s'il n'y eut pas d'opposition de la part de l'ennemi – en fait, l'étendue de la coopération allemande doit avoir paru étrange aux équipages de bombardiers qui sortaient de leurs raids récents sur Berchtesgaden et Wangerrooge – le marquage fut parfois inexplicablement mauvais. Le 30 avril, par exemple, un équipage du 405e Escadron signala : « largué TI à 16 h 50,2. Grains de pluie et de neige. Visibilité très mauvaise à certains moments. Le marquage fut dispersé, trop long d'environ 400 mètres ». Le jour suivant, les marqueurs tombèrent aussi entre 400 et 500 mètres au-delà de l'objectif, une croix blanche étalée sur un champ de course, et un avion signala une « charge d'épicerie larguée sur les marqueurs ». Et le 4, sur trois avions envoyés en mission, un largua ses marqueurs « près de l'usine à gaz, à environ huit kilomètres au sud de la zone de largage, après que « ses trappes de soute à bombes se furent ouvertes à cause d'une possible panne électrique. Un autre ramena ses marqueurs à la base après qu'ils furent restés accrochés ; et le troisième largua ses marqueurs d'une altitude de 350 pieds dans un petit bois, dépassant la croix blanche d'environ 450 mètres. Plusieurs paquets d'approvisionnement, qui tombaient sur le champ de course, furent observés. Le 5, trois équipages canadiens larguèrent leurs marqueurs à 450 mètres au-delà de l'objectif, et ils observèrent d'autres indicateurs d'objectif qui brûlaient à un kilomètre à l'est, et d'autres encore à un demi-

mille au nord. En fait, ce ne fut que le 7, à Rotterdam, que les choses se passèrent exactement comme prévu. Par beau temps et bonne visibilité, huit équipages larguèrent leurs marqueurs d'une altitude de 350 pieds, « peu après la croix blanche ... Les premiers approvisionnements observés lors du largage étaient bien placés sur le terrain autour de la croix blanche ». Ce fut la fin de Manna[34].

À partir de ce moment, les bombardiers lourds américains et britanniques furent utilisés pour une autre tâche très différente de celle pour laquelle ils avaient été conçus et construits. À la fin avril, des centaines de prisonniers de guerre (PG), libérés lors de l'avance alliée, étaient arrivés à Bruxelles, et un plan d'évacuation par air, préparé par le SHAEF en mars, fut mis en œuvre. Cette fois-ci, les Dakota du *Transport Command*, dont ceux du 437e Escadron, devaient être aussi lourdement mis à contribution. Toutefois, l'évacuation aérienne des PG n'était qu'une des nombreuses tâches « non opérationnelles » que devait effectuer le *Transport Command* au cours de l'opération Éclipse, la « suite militaire de l'opération Overlord à partir du moment de la reddition jusqu'au transfert du contrôle de l'Allemagne du commandant suprême au gouvernement tripartite ou aux commandants américain et britannique à titre distinct ». Ces autres tâches comprenaient le transport de scientifiques et d'officiers du renseignement avec leurs équipements, dans les endroits de l'Allemagne où l'on avait besoin de leurs compétences particulières. La réponse aux demandes planifiées et aux demandes d'urgence des forces terrestres et aériennes étant en augmentation dans ce pays ; la fourniture d'un service de courrier aérien ; la livraison des approvisionnements d'urgence en nourriture et en produits médicaux aux PG ; et « toutes les tâches d'aérotransport » qui n'avaient pas été prévues et découlaient des conditions de l'opération Éclipse[35].

Pour effectuer ses diverses missions, l'état-major du SHAEF prévoyaient d'utiliser autant de bombardiers lourds et d'avions de transport que pouvaient leur en fournir les forces aériennes stratégiques américaines, le *Bomber Command* de la RAF et la salle des opérations du transport aérien combiné au SHAEF, lequel coordonnait les dites opérations. Les planificateurs estimaient qu'en gros, jusqu'à 1 800 B-17 et B-24, 1 000 Lancaster et Halifax, ainsi que 1 400 avions de transport pouvaient être disponibles, compte tenu des besoins opérationnels[36]. À cause de tous ces engagements, le SHAEF pensait que l'évacuation aérienne « devait compléter plutôt que remplacer les autres moyens de déplacement des PG d'Allemagne ». Même ainsi, c'était une tâche énorme. Il y avait plus d'un million d'anciens prisonniers de guerre à rapatrier des camps de PG qui étaient dispersés dans tout le Reich, souvent dans des zones peu habitées, très loin du terrain d'aviation le plus proche. De plus, avec l'avance récente des Russes, un grand nombre de PG furent déplacés vers l'ouest par les Allemands, ainsi qu'un grand nombre d'ouvriers étrangers, de personnes déplacées et de réfugiés se rendant par leurs propres moyens à l'ouest.

Tout cela indiquait la nécessité d'une importante participation des avions de transport. Au cours des premières étapes de l'opération Éclipse, toutefois, il n'y aurait que des réserves limitées de carburant sur les aérodromes avancés et, jusqu'à ce qu'on puisse les augmenter, le SHAEF planifiait l'utilisation des bombardiers lourds pour effecteur la tâche, parce qu'ils pouvaient, à partir de

l'Angleterre, pénétrer très loin en Allemagne et revenir, sans ravitaillement, avec un chargement de prisonniers. Mais les bombardiers lourds nécessitaient des pistes en dur d'au moins 5 000 pieds (1 700 mètres) pour les décollages et les atterrissages, et la plupart des terrains d'aviation en Allemagne qui recevaient des PG ne répondaient tout simplement pas à ces exigences. En conséquence, les Dakota furent demandés pour transporter les anciens prisonniers à partir de petits terrains d'aviation vers de plus grands d'où les bombardiers lourds pouvaient opérer[37].

Le 26 avril, le Bomber Command transporta ses premiers PG en Angleterre, quarante-quatre Lancaster ayant été envoyés à cette fin. Leur évacuation commença alors à devenir une mission régulière jusqu'au 1er juin : à ce moment-là, les Lancaster et les Halifax du Bomber Command (y compris ceux du 6e Groupe(ARC) avaient transporté quelque 75 000 hommes en Angleterre[38]. Entre-temps, les efforts également valeureux des équipages de Dakota du *Transport Command* étaient passés presque inaperçus. Néanmoins, eux aussi, avaient transporté des PG, en Angleterre ou d'un terrain d'aviation européen à un autre, en quantités impressionnantes, démontrant par ce fait la grande polyvalence du Dakota. Le 13 mai, par exemple, quatre équipages du 437e Escadron livrèrent 20 000 livres de carburant à la ville allemande de Rheine, puis retournèrent en Angleterre avec quarante-sept ex-PG cueillis sur la route du retour à Limbourg, Aix-La-Chapelle et Bruxelles[39].

Au milieu du mois, dix-huit Dakota du 437e établirent un record étonnant. En deux jours (les 17 et 18 avril), ces avions transportèrent 205 000 livres de pétrole et d'essence, 80 000 livres de munitions, 681 prisonniers de guerre libérés, soixante-seize blessés et deux passagers, dans le temps de vol le plus incroyable de 310 heures et vingt-cinq minutes. Cela fut réalisé entre 9 h le premier jour et peu après minuit le jour suivant. Un équipage ... en un laps de trente-sept heures et trente minutes passa exactement vingt et une heures dans les airs au cours de douze rotations[40].

Le 7 mai 1945, le 437e Escadron se déplaça de Blakehill Farm à Nivelles, en Belgique. Même si son arrivée coïncida avec la fin de la guerre en Europe, les tâches de l'escadron n'étaient pas terminées. « De l'aube à minuit, ou presque, devint un horaire normal : ils effectuaient deux transports par jour entre Bruxelles et près de Hambourg au nord, avec de longs repos à chaque arrêt. Leur tâche urgente consistait à sortir les ex-PG et à transporter des approvisionnements de toutes sortes, depuis des munitions de vingt-cinq livres au pétrole et au plasma. La tension était épuisante, en particulier pour un équipage qui effectua 163 heures de vol en un mois ... « avant de lire dans les journaux de Londres, en dernier ressort, comment des « Lancaster de la RAF » avaient ramené tant de milliers d'ex-PG. Cela, déclaraient-ils fortement, était de trop[41] ! » À la mi-juin, l'escadron, qui volait maintenant à partir de Melsbroek, avait transporté près de 20 000 PG alliés d'Europe en Angleterre, ou le plus souvent d'un endroit en Europe à un autre, ainsi qu'un nombre important de civils alliés déplacés. Ils avaient aussi transporté des officiers ennemis de haut rang et des scientifiques allemands éminents en Angleterre. En juillet, l'escadron participa à la préparation de la

conférence des « quatre grands » à Berlin en transportant des approvisionnements en Allemagne, ainsi qu'un nombre important de hautes personnalités, dont le secrétaire d'État au *Foreign Office* britannique, Anthony Eden, et le général sir Miles Dempsey, qui venait de quitter le commandement de la 2e Armée britannique et devait devenir bientôt le commandant des forces terrestres alliées en Asie du Sud-Est[42].

Le 17 juillet, le 437e Escadron poussa un tentacule jusqu'à Oslo, en Norvège, d'où un petit détachement assura des vols réguliers pendant plusieurs mois entre cette ville, Stavanger et Bardufoss. Le 1er août, un autre détachement fut créé à Odiham, dans le Hampshire, pour opérer entre cet endroit et Athènes, Rome, Naples, Vienne, Marseille, Oslo, Copenhague et Paris. En septembre, le lieutenant-colonel d'Aviation Sproule fut remplacé par le lieutenant-colonel d'Aviation A.R. Holmes, et l'élément principal de l'escadron se déplaça de Melsbroek à Évère, à proximité, où il resta jusqu'à la mi-novembre. Il retourna ensuite en Angleterre, à Odiham, d'où il continua d'opérer jusqu'au printemps de 1946. Les opérations cessèrent à la fin mai. Deux semaines plus tard, quinze Dakota de l'escadron quittèrent Odiham pour rentrer au Canada, où l'unité fut dissoute en juillet 1946[43].

Mise à part, peut-être, sa participation aux opérations aéroportées effectuées le jour J, la contribution du *Transport Command* ne fut jamais un facteur déterminant dans les résultats de la campagne dans le nord-ouest de l'Europe : l'opération Market Garden échoua parce que le 30e Corps ne put avancer assez rapidement de Nimègue à Arnhem. L'offensive allemande dans les Ardennes fut stoppée principalement par les forces terrestres américaines ; et l'opération Varsity, le franchissement du Rhin en mars 1945, se déroula si bien que son élément aéroporté fut presque un accessoire de son succès. De plus, dans l'ensemble, le soutien logistique terrestre des formations alliées sur le front ne fut jamais un problème insurmontable.

Ce ne fut pas le cas en Asie du Sud-Est, où après leurs brillantes victoires du début, les Japonais se déployèrent bien au-delà de leur capacité logistique malgré leurs besoins spartiates, lesquels étaient infimes comparés aux normes européennes. Avançant sur le terrain certainement plus accidenté de la Birmanie centrale et du nord, où les routes tout-temps et les voies ferrées étaient inadéquates ou inexistantes, afin de couper les lignes d'approvisionnement alliées vers la Chine du sud, en juin 1944, la 15e Armée japonaise se désintégra à cause de la famine et des maladies après avoir été repoussée lors des batailles de Kohima et d'Imphal.

La 14e Armée indo-anglaise du lieutenant-général William Slim ne put prendre l'offensive. Les chefs d'état-major alliés hésitaient à faire ce que les Japonais avaient tenté sans succès. « Le problème de la maintenance le long de lignes de communication de plus en plus ténues et longues rend irréaliste une campagne fondée sur une avance terrestre », avaient averti les planificateurs des états-majors interarmées, en octobre 1943, alors que « les considérations logistiques seules empêchent toute possibilité d'avance très loin en Birmanie centrale » à partir du Bengale. Si le lieutenant-général Slim devait profiter du moment et repousser son adversaire affaibli jusqu'à Rangoon, il ne pouvait le faire qu'avec

un approvisionnement aéroporté à grande échelle, en particulier, si les combats devaient se poursuivre pendant la saison des moussons de 1945, laquelle commençait en mai[44].

Toutefois, la 14e Armée ne pouvait pas compter sur tous les avions de transport alliés du théâtre indo-birman. Même si le premier ministre Churchill voulait désespérément une victoire là-bas pour restaurer le prestige impérial – et pour s'assurer que les possessions britanniques en Asie seraient libérées par les troupes britanniques – en Birmanie, les Américains ne participèrent surtout qu'à la réouverture de la route d'approvisionnement des armées du Guomindang de Tchang Kaï-Chek, en Chine. La campagne envisagée pour la libération de la Birmanie du Sud, bien que non rejetée, ne présentait qu'un intérêt secondaire pour eux. Les chefs des états-majors interarmes donnèrent l'ordre à lord Louis Mountbatten, le commandant suprême allié en Asie du Sud-Est, de s'emparer de toute la Birmanie le plus tôt possible, mais sans mettre en jeu la sécurité des routes d'approvisionnement par air existantes vers la Chine, y compris la zone de stationnement air essentielle de Myitkyina, à moins de 200 milles (320 km) au nord-est d'Imphal*. La plupart des 700 avions de transport sur le théâtre furent alors utilisés exclusivement pour l'approvisionnement des Chinois par-dessus les « sommets » himalayens[45].

En fait, Slim ne put même pas compter sur les 252 avions de transport mis à sa disposition pour la défense de Kohima et d'Imphal au printemps 1944. De ce total, quatre-vingt-dix, provenant d'un escadron de la RAF et de six escadrons de l'USAAF, furent détachés du Moyen-Orient et retirés début juin, si bien qu'au milieu du mois, malgré l'arrivée de trois nouveaux groupes de cargos militaires américains et d'un escadron de transport US, la 14e Armée ne disposait que de 191 appareils – un nombre qui devait tomber à 166 en août. Par conséquent, l'offre du maréchal de l'Air Breadner de former deux escadrons de transport de l'ARC au sein du commandement de l'Asie du Sud-Est (seac) fut, on le comprend, appréciée, à tel point qu'en août, le commandant de l'Air, sir Richard Peirse, nota que « les opérations au cours de l'hiver à venir dépendraient entièrement de l'arrivée rapide des 435e et 436e Escadrons et de leur mise en condition opérationnelle au cours des mois d'octobre et de décembre respectivement »[46].

En fait, les espoirs britanniques tombèrent presque à l'eau au début de l'été, quand une mission de liaison air canadienne aux Indes, dirigée par le vice-maréchal de l'Air L.F. Stevenson, avait expliqué qu'à cause des conditions climatiques et des difficultés de négocier avec le gouvernement indien, l'ARC devait revoir son projet d'engager des escadrons en Asie du Sud-Est. Pour sa part, le ministre de l'Air, Power, insistait pour que les deux escadrons, s'ils devaient effectivement être envoyés en Asie, opèrent en tant qu'escadre canadienne, peut-être à partir d'une base de l'ARC[47].

Toutefois, on arriva bientôt à un compromis qui résolut les deux problèmes.

* Les chefs des états-majors interarmes réitérèrent ce message à la conférence Octagon, qui eut lieu à Québec en septembre 1944 et, à nouveau, à la conférence Argonaut de Malte, en février 1945.

Quand l'*Air Ministry* indiqua que les escadrons canadiens pourraient être retirés du théâtre à la fin des hostilités en Europe, même si la guerre contre le Japon se poursuivait – ce qui délivrait Stevenson de ses soucis concernant un engagement à long terme – le ministre canadien reconnut qu'il ne serait pas pratique d'établir une structure de commandement séparée de l'ARC pour une si courte période et sur une base temporaire. Au même moment, Power insista pour que des Canadiens occupent des postes d'état-major alors vacants du *Transport Command* en Asie du Sud-Est. Il expliqua : « À moins d'obtenir de l'expérience de cette façon, l'*Air Ministry* pourrait émettre des objections sur le fonctionnement d'un groupe de l'ARC plus tard. » Au mois de mai 1945, vingt-trois officiers canadiens servaient au quartier général du 229e Groupe (transport)[48].

À cause de l'urgence du besoin, la formation des 435e et 436e Escadrons avança plus rapidement que celle du 437e. Soixante-seize équipages complets, sur un effectif total de quatre-vingts, furent envoyés du Canada à Chaklala, près de Rawalpindi, dans le nord-ouest de l'Inde, à la fin septembre, pour commencer leur transformation transport sur place. Les non-navigants, dont le nombre s'élevait à près de 600, partirent pour la Grande-Bretagne le 30 août, et, de là, furent envoyés par avion aux Indes fin septembre et début octobre. Lorsque l'entraînement fut terminé, on espérait que les deux escadrons seraient opérationnels sur la base de la RAF de Gujrat, près de Lahore, le 1re novembre. Les deux commandants avaient beaucoup d'expérience. Le lieutenant-colonel d'Aviation T.P. Harnett avait quitté l'ARC non permanente pour s'engager dans la RAF en novembre 1938, et avait servi dans le 219e Escadron de chasse de nuit au cours de la bataille d'Angleterre avant d'être affecté au Coastal Command. Il revint dans l'ARC en novembre 1944. Le lieutenant-colonel d'Aviation R.A. Gordon était un vétéran des opérations d'escorte de convoi, de lutte anti-sous-marins et de lutte contre le trafic maritime dans l'effectif de guerre[49].

Il fallut plus de temps que prévu aux deux unités pour se former. Une partie du problème était purement administrative. Pour quelques raisons inconnues, le 233e Groupe, responsable de l'administration à Gujrat, ne fut pas prévenu de leur arrivée avant le 20 septembre, et aucune mesure n'avait été prise sur la base inoccupée et tristement négligée. Les bâtiments, faits surtout de briques et de boue, et vieux de deux ans seulement, avaient beaucoup souffert au cours de la précédente saison des moussons et étaient envahis de fourmis blanches et de scorpions. Un autre problème, peu surprenant, se posa aussi avec les maladies dont la malaria, l'hépatite, la dysenterie et la fièvre de trois jours, en particulier parmi les hommes qui n'étaient pas accoutumés au climat indien (et à l'eau). Les installations et les réserves sanitaires étaient si inadéquates que les membres de la mission de liaison air canadienne laissèrent les leurs au moment de leur départ, après une visite, le 25 octobre[50].

De plus, les Dakota affectés aux deux escadrons nécessitèrent deux modifications importantes, dont l'installation de planchers antidérapants et de paniers à parachute de type américain. Mais les lenteurs dans la livraison des trousses de transformation et des outils américains – pratiquement aucune des installations ou aucun équipement d'entretien des avions ne fut disponible pendant les premières semaines – l'arrivée tardive des officiers mécaniciens nécessaires et le

fait que Gujrat, construite en tant que base de chasse, ne disposait pas de hangars et de points de dispersion appropriés, gênèrent les efforts pour mettre les choses en place. Même ainsi, avec l'utilisation de la base britannique de Lahore comme base de ravitaillement et d'entretien, le 435e Escadron réussit à effectuer son premier vol d'entraînement avant la fin octobre, non sans risque, faut-il ajouter. L'historien de l'escadron nota : « À Gujrat, notre contrôle des vols se compose du capitaine-adjudant assis avec optimisme dans un camion de trois tonnes avec un[camion léger] de 15 cwt utilisé comme maquette de véhicule de secours. Mais, malheureusement, nous ne disposons d'aucun équipement de secours ou, en cas d'incendie, à installer dessus[51]. »

Désireux « d'améliorer la réputation de l'ARC » en Asie du Sud-Est, le lieutenant-colonel d'Aviation D.C.S. MacDonald, DFC, officier de liaison* de l'ARC auprès du 229e Groupe et nommé commandant intérimaire de la base de Gujrat, exerça « beaucoup de pression » pour que les deux escadrons soient déclarés opérationnels le plus tôt possible. Dans les deux premières semaines de novembre, ceux-ci terminèrent les 1 500 heures de vol d'entraînement. Auparavant, pendant les trois semaines du cours de conversion à Chaklala, ils s'étaient concentrés sur le largage d'approvisionnement et sur l'entraînement de leur opérateur radiomitrailleur comme chef largueur et largueur. Ensuite, pendant leur entraînement d'escadron à Gujrat, ils mirent l'accent sur le vol en formation, la navigation longue distance, le remorquage de planeurs et le largage de troupes et d'approvisionnement. Enfin, le 17 novembre, sept avions du 436e Escadron, volant en formation sous le commandement du lieutenant-colonel d'Aviation Gordon, larguèrent des sticks de vingt soldats avec leur équipement, ainsi que six conteneurs de 300 livres qui avaient été arrimés sous le ventre des avions[52].

Ce fut un résultat important pour un groupe de navigants qui, en violation des pratiques traditionnelles, n'avait pas été utilisé à « des tâches de transport et d'aérotransport pendant une période d'adaptation et n'avait pas d'expérience en conditions locales avant de rejoindre un escadron de transport de première ligne ». Avant la fin du mois, les deux unités avaient réalisé beaucoup plus. D'abord par « maraudage », mais ensuite, lorsque les renforts commencèrent à arriver, ils furent capables de terminer les modifications et l'entretien qu'exigeaient leurs appareils et de les faire voler tous ensemble : vingt pour le 435e et quinze pour le 436e, cela malgré l'absence de hangars ou de toute forme d'abri d'entretien à Gujrat[53].

Trente-cinq Dakota représentaient une augmentation considérable de la capacité d'aérotransport pour le commandement de l'Asie du Sud-Est qui, le 23 novembre, en excluant ses deux unités canadiennes, ne disposait toujours que d'un

* Les officiers de liaison de l'ARC servaient dans les états-majors de la plupart des commandements de la RAF et de quelques groupes et escadres outre-mer. Leur tâche était de renforcer la présence canadienne (et celle de l'ARC) dans les échelons administratifs de ces théâtres et de veiller autant que possible à ce que la politique de l'ARC sur les affectations, les promotions et les soldes soit appliquée à tout le personnel de l'ARC servant dans des unités de la RAF. Ils s'occupaient également des problèmes de « santé et bien-être », comme la livraison du courrier. Il y avait, en plus, des quartiers généraux de district de l'ARC en sept endroits en Grande-Bretagne, ainsi qu'au Moyen-Orient et en Asie du Sud-Est.

escadron d'Hudson-Warwick et de cinq escadrons de Dakota des forces aériennes du Commonwealth. Chaque Dakota pouvait transporter une charge de 7 000 livres (3 150 kg) et, dans le Sud-Est asiatique, cela allait des mules aux obusiers, des jeeps aux approvisionnements sanitaires ou au carburant, du riz en sac aux boîtes de munitions. Le transport d'essence au-dessus des montagnes indiennes et birmanes était particulièrement dangereux à cause de la dilatation des gaz dans les bidons de cinquante-cinq gallons en altitude, dilatation qui les fendait parfois, entraînant la bousculade pour trouver le contenant qui fuyait et le balancer par la porte cargo. Cependant, la stabilité exceptionnelle du Dakota, qui permettait aux équipages de déplacer et de décharger des cargaisons en vol sans intervenir sur son centrage, était une caractéristique particulièrement intéressante en Birmanie, où la plupart des largages étaient effectués à basse altitude et à faible vitesse[54].

Début décembre 1944, après avoir mis l'ennemi en déroute à Imphal, la capitale de la province indienne du Manipour, la 14e Armée traversa le Chindwin et se prépara à avancer vers Mandalay. Sir William Slim, qui fut adoubé chevalier le 15 décembre 1944, et lord Louis Mountbatten étaient décidés à prendre Rangoon, la capitale birmane qui se trouvait à 350 milles (560 km) au sud-est, avant le début de la saison des moussons, parce qu'ils doutaient que l'armée puisse être approvisionnée normalement par terre ou par air à partir de la Birmanie du Nord, après le début des pluies. Mais lorsque trois escadrons de transport américains furent détournés sur la Chine pour y répondre à une offensive japonaise, Slim commença à perdre espoir que son approche terrestre réussisse à temps : « une dotation ferme en moyens d'aérotransport », une des bases « sur laquelle nous avons établi tous nos plans, a été balayée ». C'est en partie pour cette raison que Mountbatten continua à faire des pressions pour obtenir l'autorisation d'un assaut amphibie sur Rangoon[55].

Ce fut à ce moment vital que les 435e et 436e Escadrons devinrent opérationnels, au début en aidant à déplacer le matériel et les non-navigants des escadrons de chasse de la RAF vers l'avant à Imphal. Puis, le 15 décembre, le 435e Escadron reçut l'ordre de rejoindre Tulihal dans la vallée d'Imphal pour soutenir, avec l'aide du 436e, l'avance de Slim sur Shwebo, un croisement ferroviaire à vingt milles au nord de Mandalay. Les Canadiens arrivèrent à Tulihal le 19 décembre pour découvrir une fois de plus qu'à peu près rien n'avait été préparé pour eux. Tout en relevant, pour les opérations, d'un « groupement anglo-américain combiné de cargos de combat », pour le soutien administratif et logistique, ils passaient sous le contrôle de trois groupes de la RAF très dispersés – le 229e à Delhi, le 221e à Imphal, et le 224e à Chitagong – ce qui, bien évidemment, causa pas mal de chaos. Même si la situation s'améliora progressivement, il fallut attendre avril 1945 pour démêler la chose ; et c'est le 232e Groupe, formé à Comilla, qui prit la responsabilité de tout le soutien[56].

À Tulahil, à la fin décembre, l'escadron se nourrissait de rations en conserves et vivait et dormait en plein air. « Les mécaniciens devaient utiliser des torches électriques et des pièces de monnaie pour enlever les capots, et réussissaient l'impossible avec des outils de fortune. »[57] Il n'y avait pas de trousse de secours ou de survie dans la jungle et, puisqu'il n'y avait pas de camion citerne, le carburant devait être pompé manuellement. Néanmoins, le 19 décembre, le jour

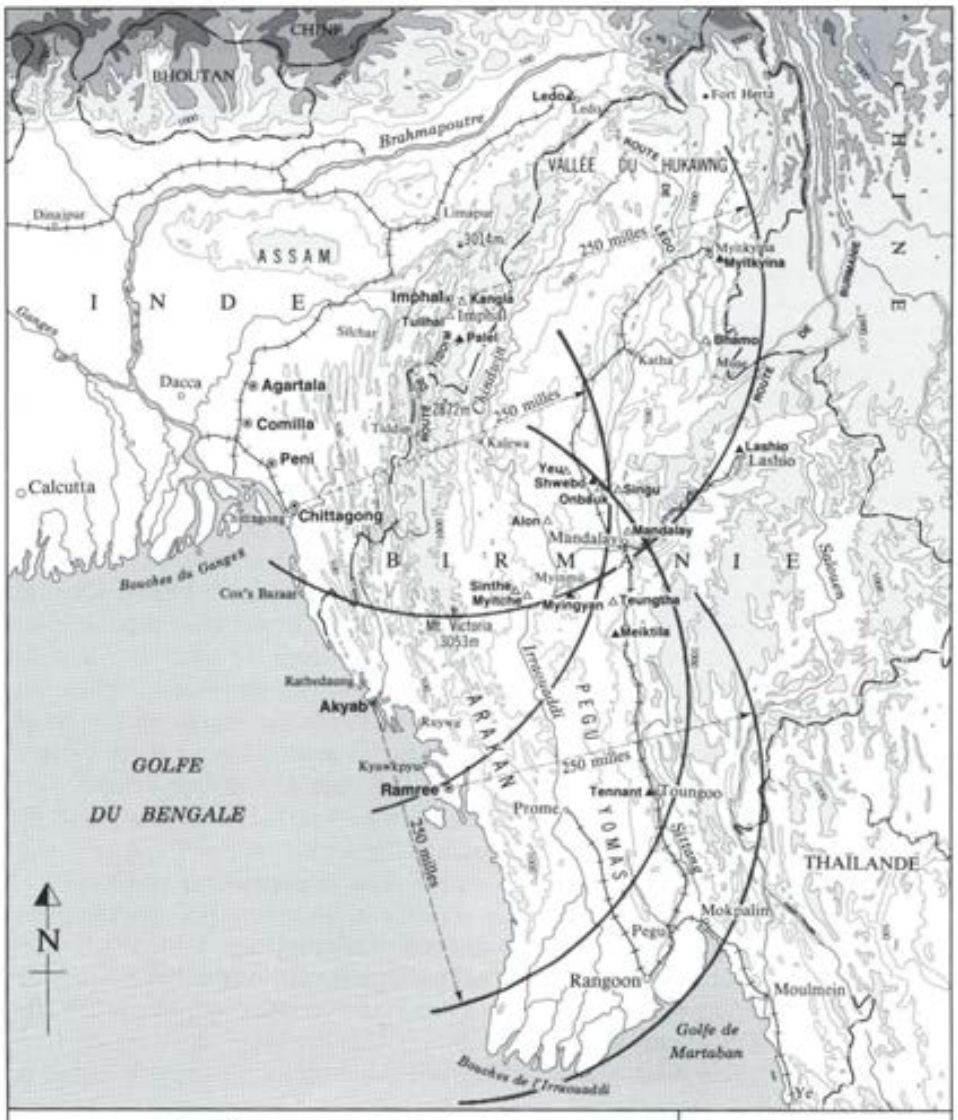
de son arrivée, le lieutenant-colonel d'Aviation Harnett fut prévenu qu'un effort maximal serait requis le jour suivant. Empruntant le matériel nécessaire (les escadrons de l'USAAF voisins furent, en particulier, d'un grand secours), le 20 décembre, l'unité aligna neuf avions qui furent capables de participer à quinze sorties en soutien de la 14e Armée[58]. Cinq jours plus tard, quinze équipages effectuèrent trente et une sorties[59]. Les Dakota avaient une distance franchissable économique de 250 milles (400 km). Des distances plus grandes forcaient à réduire la charge et le nombre de sorties qu'ils pouvaient effectuer en un jour.

Les dispositions administratives pour l'arrivée du 436e Escadron à Kangla, dans la vallée d'Imphal, le 6 janvier 1945, ne furent guère meilleures qu'elles l'avaient été pour le 435e à Tulihal. Une pénurie d'eau fut partiellement réglée en transportant par air un réservoir de 200 gallons prélevé sur les maigres ressources du 435e Escadron, mais les logements permanents étaient insuffisants et il n'y avait pas assez de tentes. Les véhicules de transport de l'escadron durent être récupérés à Comilla, au nord de Chittagong, aux Indes, et conduits – une tâche éprouvante de deux semaines pour les chauffeurs et les véhicules. Même si le gros de l'escadron n'arriva que le 14, il commença à opérer le jour suivant, quand sept avions effectuèrent dix-sept sorties avec atterrissage, parachutage et largage d'approvisionnements à Shwebo[60].

L'arrivée des escadrons canadiens à Imphal, en même temps que le retour de Chine – avec une rapidité à laquelle on ne s'attendait pas – de deux escadrons américains, en février, signifiait que Slim disposait « d'une capacité de transport suffisante pour répondre à tous ses besoins » pour lancer son avance terrestre sur Rangoon, à condition que les avions puissent opérer à leur distance économique de 250 milles. Néanmoins, on découvrit bientôt que l'activité aérienne soutenue de chaque appareil devait passer de 100 à 125 heures par mois, et qu'en rythme intensif, elle devait atteindre 185 heures. En fait, la plupart des escadrons volèrent à un rythme intensif ou supérieur pendant des mois entiers, en dépit des risques évidents et des charges supplémentaires imposées au personnel de maintenance pour garantir que les Dakota utilisés au-delà de la normale restaient sécuritaires pour le vol[61].

Les équipages furent aussi sous tension. Tout d'abord, des rumeurs coururent au 435e Escadron que Breadner jugeait maintenant la formation des deux escadrons de transport aux Indes comme une erreur, et l'annulation inexpliquée de sa visite à l'unité le 8 janvier 1945, lors de son voyage dans cette région, ne fit qu'aggraver la situation. Les bruits n'étaient pas totalement injustifiés puisque, le 27 janvier, le gouvernement essaierait encore de retirer les escadrons de Birmanie. Il accepta avec réticence les conseils du CAS à Ottawa, le maréchal de l'Air Robert Leckie et de l'*Air Ministry*, selon lesquels, étant donné l'incertitude des engagements américains, une telle mesure serait une erreur. Il reçut en retour confirmation de la promesse que les deux unités seraient retirées à la fin des hostilités en Europe. (Néanmoins, Breadner promit au 436e Escadron, quand il le visita, qu'il serait rapatrié après trois ans de service outre-mer[62].)

Une autre raison [sous-jacente au stress] – et cela s'applique aux deux escadrons – tenait dans les difficultés de mener des opérations à partir d'Imphal.



OPÉRATIONS DES 435e ET 436e ESCADRONS
OCTOBRE 1944 - SEPTEMBRE 1945

0 100 200 300 400 mi
0 100 200 300 400 500 600 km

Bases .....
Terrain d'aviation - Toute saison .....
Terrain d'aviation - Beau temps .....
Piste d'atterrissage .....

METRES PIEDS
5000 16404
3000 9843
1000 3281
0 0

(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

Située dans une vallée profonde, et bordée de deux chaînes abruptes couvertes par la jungle qui la séparaient de la rivière Chindwin et des plaines de la Birmanie centrale, la zone d'Imphal n'était pas l'endroit où avoir un accident. Il pesait sur elle une menace permanente, compte tenu des variations brutales de la couverture nuageuse et du développement rapide de fronts orageux. Les Canadiens durent adapter leurs techniques de vol acquises après tant de travail au-dessus des plaines et dans les cieux relativement calmes du nord-ouest des Indes. Plutôt que par des vols en formation, ce qui avait demandé tant d'exercices, les opérations en Birmanie étaient habituellement effectuées par un seul avion ou par de petites escadrilles puisque les terrains d'aviation, les zones de largage ou les installations de chargement et de déchargement ne pouvaient accueillir beaucoup d'avions à la fois. En outre, les exercices de parachutage minutés avec précision, qui avaient constitué une partie importante de l'entraînement de l'escadron, ne furent plus effectués jusqu'à la capture de Rangoon, parce que Slim ne voulait pas étendre ses ressources aériennes à de telles opérations. L'approvisionnement de ses forces terrestres par voie aérienne était bien plus important[63].

L'atterrissage sur une des pistes avancées était la méthode conventionnelle et préférée, de façon évidente, pour les livraisons et le déchargement du fret. Mais, cette méthode n'était pas toujours la plus facile ou celle offrant le plus de sécurité aux équipages, qui trouvaient invariablement que ces pistes étaient petites, en mauvais état et souvent d'approche difficile. L'atterrissage avec des chargements importants causait fréquemment l'éclatement des pneus, et l'obligation d'effectuer une approche et un décollage à forte pente soumettait les pilotes et l'avion à de fortes tensions. Nombre de terrains d'aviation avaient été hâtivement construits au cours de l'avance de l'armée pour être utilisés temporairement et ne disposaient pas habituellement d'un contrôle, même rudimentaire, de la circulation aérienne, si bien que l'équipage du premier appareil qui se posait devait souvent remplir la fonction de contrôle pour aider ceux qui suivaient[64].

Bien qu'en dehors de la saison des moussons, le temps fût généralement excellent pour le vol, des nuages de poussière s'élevant jusqu'à 300 pieds (100 m) posaient un problème sérieux sur bon nombre de terrains, et les risques ne faisaient qu'augmenter quand les terrains devenaient congestionnés par le trafic d'avions orbitant en attente au dessus du circuit d'atterrissage, se posant, déchargeant et décollant à nouveau, toujours par une chaleur humide et parfois sous la menace d'attaques aériennes ou terrestres des Japonais. Comme les équipages ne pouvaient guère compter sur l'aide de la population au sol, ils établirent finalement eux-mêmes la vitesse des rotations. Les escadrons canadiens signalaient des temps de rotation habituels de dix minutes, même si le déchargement des jerrycans de quatre gallons de carburant prenait jusqu'à trente minutes[65].

Lorsqu'il n'était pas possible de se poser, les charges étaient larguées ou parachutées. Toutefois, à cause des délais nécessaires et de la progression rapide de l'armée, la localisation des zones de largage était plus généralement prédite que fixée et, comme celles-ci étaient souvent mal marquées ou dissimulées, elles n'étaient pas faciles à trouver. Une fois au-dessus de la zone de largage, les pilotes effectuaient normalement huit à dix circuits d'attente (et parfois plus) pendant que trois ou quatre hommes devaient amener plus de 6 000 livres de fret

à la porte, puis les larguer en rafales soigneusement chronométrées de dix à quinze secondes. Lorsque les zones de largage se trouvaient à proximité de la ligne de front, comme ce fut souvent le cas, les Dakota, en circuit d'attente à vitesse minimal et à 600 pieds (200 m) ou moins du sol (et souvent bien plus bas car les largages en chute libre étaient effectués à l'altitude la plus basse possible), étaient très vulnérables aux tirs ennemis. En outre, les collines voisines ou entourant les zones de largage, avec des avions dans le circuit, gênaient souvent la livraison alors que le pilote devait trouver l'espace nécessaire à une passe au cap au-dessus de sa zone de largage et avoir encore la place de décrire des cercles. Pour éviter que le fret ne tombe aux mains de l'ennemi ou dans la jungle exubérante, il fallait être précis, surtout dans le cas des largages libres où l'inexpérience de l'équipage pouvait facilement réduire de moitié le taux de récupération[66].

Malgré ses grandes qualités, le Dakota ne convenait pas tout à fait à ces opérations. Son principal handicap, lorsqu'il était à pleine charge, consistait dans le fait qu'il ne pouvait réussir un décollage ou un atterrissage lorsqu'un moteur tombait en panne. Les très grosses chaleurs, aux Indes et en Birmanie, réduisaient encore plus ses capacités de monomoteur et, dans certaines conditions, un appareil déjà en vol pouvait difficilement maintenir l'altitude sur un moteur à moins que sa charge ne soit allégée très rapidement. Toutefois, il offrait des avantages : l'avion pouvait encaisser de nombreux tirs et, s'il s'écrasait, sa construction rustique augmentait considérablement les chances de survie de l'équipage[67].

Les non-navigants travaillaient dans des conditions extrêmes de chaleur et d'humidité, entretenant des appareils sans avoir accès à un équipement lourd adéquat, tout en maintenant un taux élevé de disponibilité des appareils qui volaient constamment ou au-dessus du rythme intensif recommandé, et ce dans des conditions très dures. Si, comme c'était inévitable, un avion était maintenu au sol pour des raisons mécaniques sur un terrain avancé, on amenait par air les non-navigants et, au besoin, ceux-ci passaient la nuit auprès de l'avion afin d'effectuer les réparations. Les non-navigants jouèrent aussi un rôle important dans la conduite réelle des opérations aériennes. Dans les deux escadrons, ils se portèrent volontaires pour agir comme « pousseurs » en éjectant le fret au-dessus des zones de largage. C'était un travail dur, incommode et parfois dangereux. Nombre d'entre eux effectuèrent des centaines d'heures de vol et quelques-uns furent tués[68].

L'aérotransport reposait énormément sur un degré important de supériorité aérienne, particulièrement au-dessus des zones près du front, où les transports étaient concentrés et plus vulnérables. Bien qu'il fût fourni avec des meurtrières « éjectables » dans les hublots, le Dakota était pratiquement sans défense contre les attaques de chasseurs, et le seul espoir de survie d'un équipage reposait sur des manœuvres évasives. La tactique élémentaire était d'amener l'appareil lent et gros aussi bas et aussi vite que possible et, par conséquent, de limiter les surfaces exposées aux tirs ennemis, et de forcer un attaquant à dégager de son piqué plus tôt. Lorsque l'agresseur approchait à portée efficace – 500 à 1 000 mètres – un virage serré vers lui devait, avec de la chance, obliger le chasseur

beaucoup plus rapide à le dépasser en ne lui laissant que peu de possibilité de tirer des coups dangereux. Mais un Dakota n'avait presque pas de chances contre un ennemi déterminé ou supérieur en nombre. Malgré la supériorité aérienne totale dont profitaient les alliés en 1945 – en décembre 1944, ils avaient 650 chasseurs dans l'Asie du Sud-Est alors que la 5e Division aérienne japonaise en Birmanie, maintenant condamnée à mourir sur place, n'en avait que soixante-six, un chiffre qui tomba à cinquante en avril – l'ennemi était encore capable de quelques actions offensives, en particulier s'il se concentrait sur l'aérotransport. Malgré cette menace, les quelque 400 avions de transport alliés opérant dans toute la Birmanie (500 au mois de mai) volaient habituellement sans escorte parce qu'il n'y avait tout simplement pas assez de chasseurs disponibles pour les escorter. L'appui feu fourni à l'armée et les attaques des aérodromes ennemis avaient la priorité[69].

Les Japonais préféraient utiliser leur puissance aérienne faiblissante en soutien direct de leurs forces terrestres plutôt que pour interdire l'approvisionnement aérien allié. Le 11 janvier, toutefois, le 435e Escadron fut prévenu qu'un certain nombre de chasseurs ennemis avaient été déplacés vers la zone de combat, et le jour suivant, cinq de ses Dakota volant au-dessus de Shwebo furent attaqués par un nombre inconnu* d'« Oscar » (Nakajima Ki 43). Pendant l'attaque, qui ne dura que dix minutes, deux Dakota furent détruits et un endommagé, et six navigants furent tués. En fait, les pertes auraient pu être beaucoup plus lourdes si les Japonais n'avaient pas d'abord attaqué des objectifs au sol. Ils avaient déjà effectué leur mission principale et dépensé la plupart de leurs munitions[70] lorsque ils attaquèrent les avions canadiens.

Le capitaine d'Aviation H. Coons, commandant d'une escadrille en circuit d'attente à 400 pieds au-dessus d'une zone de largage, fut le premier à repérer les avions japonais et à donner l'alerte alors qu'il piquait pour rejoindre la cime des arbres. Son avion fut attaqué cinq fois et à la cinquième passe, il perdit quatre pieds d'un bout d'aile en heurtant un arbre au cours d'une manœuvre évasive en virage. Un non-navigant « pousseur », le caporal A.M. White, fut blessé, mais l'avion rentra à la base. Un autre Dakota fut abattu à la première passe avec un seul survivant, qui fut éjecté de l'avion à l'écrasement. Le capitaine d'Aviation R.P. Simpson, le seul commandant d'avion de la RAF de l'escadron, fut abattu avec un chargement complet de munitions. Malgré le feu à bord, il fut capable d'effectuer un atterrissage en catastrophe et d'évacuer son équipage ; malheureusement, un des membres mourût plus tard de blessures d'éclats d'obus. Un quatrième appareil réussit à éviter l'ennemi en effectuant une descente rapide en tire-bouchon, tandis qu'un cinquième, alerté par le message de Coons, atterrit sur une piste proche. Son équipage aida l'équipe de sauvetage qui se rendit sur la scène de l'écrasement de l'avion de Simpson. Pour leur compétence et leur courage, Coons reçut une barrette à sa DFC, et Simpson obtint la DFC[71].

* Les estimations du nombre de chasseurs attaquant les avions de transport allèrent d'un minimum de cinq à un maximum de douze. Trente attaquèrent le terrain d'aviation de Shwebo, et douze celui d'Onbauk, où ils détruisirent quatre Dakota au sol.

À la suite de cet épisode, les Canadiens modifièrent leurs tactiques, ordonnant aux pilotes de voler au niveau de la cime des arbres et, dans le cas du 435e Escadron, de fixer la journée de vol pour qu'elle commence à midi et se termine quinze heures plus tard, de manière à profiter de l'obscurité. Peu après, l'aviation japonaise cessa d'être un sujet de préoccupation. Les Japonais avaient conclu que leurs bases aériennes avancées étaient devenues intenables à cause de la pression alliée. Comme il leur fallait se renforcer dans le Pacifique où les Américains avaient déjà libéré la plus grande partie des Philippines et se préparaient à prendre Iwo Jima, ils donnèrent l'ordre à la plupart de leurs unités de chasse de quitter la Birmanie, et à la fin janvier, le 435e Escadron volait à nouveau de jour[72].

Pendant ce temps, les 14 et 15 janvier 1945, les troupes de Slim avaient établi les premières têtes de pont de l'autre côté de la rivière Irrawaddy, à quarante milles (64 km) au nord de Mandalay et à quinze milles (24 km) à l'est de Shwebo. L'ennemi se battit amèrement pour les repousser, et le 435e Escadron fut appelé pour larguer des approvisionnements aux Gurkhas, mal en point, qui tenaient des positions avancées près de Kyaukmyaung. Le premier avion canadien à franchir l'Irrawaddy en soutien des forces terrestres, le 23 janvier, était piloté par le sous-officier breveté F.M. Smith. Compte tenu de la situation de la zone de largage, Smith dut décrire des cercles, en partie au-dessus des lignes japonaises, s'offrant aux tirs d'armes portatives mais efficaces. Un « pousseur » non-navigant, le sergent N. Jarjour, fut touché lors du troisième circuit, et après deux autres circuits, Smith l'évacua vers un hôpital de campagne à Shwebo. Il retourna alors et largua le reste de son chargement sur la rive, en deça de la ligne de front. Lors de ces missions, les pilotes cherchaient à effectuer leurs passes de largage du sud au nord afin de pouvoir revenir en territoire britannique en planant au-dessus de la rivière si des tirs les atteignaient – ce fut le cas pour quelques-uns – et qu'un moteur s'arrêtait. Fait assez étrange toutefois, même si les deux escadrons canadiens volaient en général dans la même région, les équipages du 436e Escadron ne furent pas sujets au feu de l'ennemi à ce moment-là, qu'il vînt du sol ou du haut des airs[73].

Les exigences du soutien des unités avancées, de même que la constitution de réserves à Shwebo, eurent pour conséquence que toutes les unités de transport furent très actives en janvier. En moyenne, l'aller-retour de la vallée d'Imphal jusqu'au front prenait de deux à trois heures ; s'il n'y avait pas de retard dans le chargement et le déchargement, les équipages pouvaient effectuer jusqu'à trois sorties quotidiennes. Le 20 janvier, le 436e Escadron signala qu'il avait surpassé tous les escadrons de transport de la RAF en transportant 145 tonnes – chiffre que l'escadron dépassa au cours des derniers jours du mois –, et en une quinzaine, il transporta 2 500 tonnes de fret et 735 passagers en 2 087 heures de vol tactique. Le 435e ne fut qu'un tout petit peu moins actif. Ce rythme rapide se poursuivit au début février, lorsque le 435e fut engagé principalement dans l'aérotransport du « service régulier » entre Imphal et Shwebo. Dans un cas, les équipages comptèrent jusqu'à cinquante avions de transport au sol à Shwebo, avec dix autres en circuit d'attente. Que la disponibilité fût encore maintenue à près de 90 % dans les deux escadrons, cela témoigne de la fiabilité du Dakota, du dur labeur et de

l'improvisation des non-navigants, qui y parvinrent en dépit de la pénurie de pièces de rechange et d'outillage. Slim fut étonné et fit le commentaire suivant : « Les héros de cette époque furent les hommes qui ont fait tourner les roues [des véhicules] et voler les ailes [des avions][74]. »

Parmi ces derniers, il aurait peut-être dû inclure les navigateurs. En Birmanie, les radiophares n'étaient pas souvent fiables et il était assez facile de se perdre, particulièrement de nuit ou par temps très couvert. Le 7 février 1945, par exemple, le commandant d'Aviation R.L. Denison du 436e Escadron passa deux heures à essayer de contacter sa base sans recevoir « aucun signe d'encouragement » jusqu'à ce que son moteur gauche commence à montrer des signes de panne. Décidant, lui et son navigateur, qu'ils devaient se trouver quelque part près d'Imphal, Denison descendit dans un trou au milieu des nuages pour se retrouver « entouré d'un trou noir, [avec] un seul feu de brousse visible ». Sans aucun autre point de repère pour se diriger, et avec un écran radar maintenant blanc, Denison décida que son équipage devait s'éjecter et, par conséquent, il monta à une altitude sécuritaire pour lui donner une chance. Voici comment il rapporta les faits : « Lorsque l'équipage eut sauté, je réglai l'avion sur un moteur, abandonnai les commandes, et après de grandes difficultés, je réussis à attraper mon parachute mais ne pus mettre la main sur ma trousse de jungle alors que l'avion entamait un fort piqué en spirale. Je réussis à passer la porte en rampant au bout, pendant une minute ou une minute et demie après que les autres eurent sauté. » Heureusement, ils s'étaient trouvés au-dessus du territoire britannique, et là où l'équipage se posa, les villageois se montrèrent amicaux. Toutefois, Denison, lui, atterrit dans la rivière Shindwin et dut nager pour atteindre la rive. Après y avoir passé la nuit, il fut trouvé aussi par un Birman, ami, avant de finalement rejoindre son équipage[75].

Grâce, en partie, à l'approvisionnement aérien, les têtes de pont sur la rivière Irrawaddy tinrent le coup et les forces alliées au nord commencèrent leur progression vers Mandalay. « Nous descendîmes bruyamment les pistes à bétail dans un nuage de poussière », se rappelait le major John Masters, officier britannique des Gurkhas, « et dépassâmes des bancs de jungle où le crépitement de tirs d'armes portatives signalaient que nous avions attrapé quelques Japonais ».

Les chenilles des chars d'assaut résonnaient à travers des villages en feu au milieu de conflagrations énormes, jaunes et écarlates, de palmiers et de bambous explosant comme des obus d'artillerie, des chars gris-verts s'installant dans la rizière autour de l'arrière ... Nous dépassâmes les canons-obusiers de vingt-cinq ... bondissant et rugissant dans une vingtaine de clairières, envoyant leurs obus loin devant dans d'autres villages. Encore des chars avec les troupes qui avaient nettoyé le village qu'on venait de traverser, passant bruyamment, vingt Gurkhas s'accrochant aux superstructures. L'infanterie, progressant sur les bas-côtés de la route recouverte de poussière et de sueur ... les mules de l'artillerie de montagne ... des Japonais gisaient sur la route, la poitrine éclatée, certains par quelques obus de char, d'autres s'étant suicidés ... La lumière s'étendait morose et noire là-dessus. La fumée en vastes colonnes tordues, s'élevait d'une douzaine de villages en flammes, s'étendait et se rejoignait pour créer un toit lugubre au-dessus de nous. Chaque village contenait quelques Japonais, chaque Japonais se battait jusqu'à la mort, et ils devenaient de moins en moins organisés[76].

Des traversées supplémentaires de l'Irrawaddy furent effectuées plus au sud, au début février, avec comme objectifs les nœuds routiers et ferroviaires de Meiktila et de Thazi. Après leur capture, la route de Rangoon serait libre. Mais, plus ses 300 000 hommes s'éloignaient d'Imphal, plus Slim doutait que les forces aériennes puissent continuer à leur fournir les neuf dixièmes de l'approvisionnement sur lequel ils comptaient et dont dépendait leur progression. Il en avait déjà beaucoup demandé aux quatorze escadrons de transport alors affectés à son armée– huit américains, quatre de la RAF (avec 225 navigants canadiens) et deux de l'ARC – et il réalisait que « l'aspect administratif de la bataille commencait à ressembler beaucoup plus à un pari », qu'il savourait. C'était une question, essentiellement, d'usure et de distance économique, les Dakota devait amener trop de carburant pour leur seul aller-retour entre Imphal et le sud. Chaque appareil effectuait une moyenne de deux cents heures de vol par mois alors que les équipages faisaient tout pour effectuer trois aérotransports par jour[77].

À la mi-février, le 435e Escadron commença à se poser à Myitche, une piste en terre battue de 1 900 mètres de long sur trente-cinq de large, située à l'ouest de Meiktila, et ne disposant que d'une lamps Aldis pour le contrôle des vols. Le 6 mars, le 436e Escadron commença, à son tour, à se poser à Meiktila, trois jours seulement après sa prise par le 4e Corps (britannique). Comme les environs immédiats n'avaient pas encore été nettoyés, Meiktila fut bientôt l'objet d'une forte contre-attaque, si bien que les navigants canadiens volaient souvent à basse altitude au-dessus de territoires tenus par les Japonais. Les risques de les amener trop à l'avant trop vite étaient évidents, mais si on ne le faisait pas, les plus longues distances à parcourir en vol réduisaient énormément la quantité essentielle d'approvisionnement. Slim se rappelait : « Encore et encore, et juste à temps, l'essentiel indispensable aux opérations atteignait ceux qui en avaient un besoin si critique[78]. »

Ce dont les escadrons de transport avaient vraiment besoin, c'étaient des bases qui mettraient le sud de la Birmanie à portée économique tout en maintenant de bonnes liaisons avec les Indes. Seule la côte d'Arakan pouvait les offrir, là où les îles d'Akyab et de Ramree avaient été prises au cours de petites opérations amphibies en décembre 1944 et en janvier 1945. Le 10 mars, le 436e Escadron, en même temps que le 194e, commença alors son mouvement vers Mawnubyn, sur l'île d'Akyab. Dix jours plus tard ils étaient prêts à opérer. Pendant ce temps, de durs combats se poursuivaient à Myitche et Meiktila, et même si le déplacement à Akyab avait réduit le temps de vol vers cette dernière d'environ quarante-cinq minutes, le total des sorties quotidiennes du 436e Escadron n'augmenta pas notablement. Les avions étaient fréquemment détournés d'un objectif vers un autre alors que les zones de largage changeaient de mains, ce qui avait pour conséquence qu'une seule sortie pouvait durer jusqu'à quatre heures. En fait, la possession de Meiktila fut encore contestée par les forces terrestres rivales. Et, pendant quelque temps, les pilotes furent avertis qu'ils ne pouvaient utiliser sa piste que lorsqu'ils se trouvaient déjà bien en vol. Elle fut elle-même reprise et tenue par les Japonais entre le 22 et le 31 mars, mais fut prise à nouveau le 1er avril et resta par la suite aux mains des alliés[79].

Plus au sud, les forces terrestres avaient, entre-temps, fait leur entrée dans Mandalay le 8 mars, et furent bientôt engagées dans un combat prolongé pour la

possession des collines environnantes. Décollant d'Imphal vers Meiktila, sa destination principale, le 435e Escadron approvisionna les forces alliées près de Mandalay jusqu'à ce que la ville tombe fermement dans leurs mains le 20 mars. Quatre jours plus tard, le 436e commença à y livrer des approvisionnements. Selon la disponibilité du transport aérien, la prise de Rangoon avant la saison des moussons, par une approche terrestre, était maintenant une possibilité, mais pas davantage, même contre un ennemi désorganisé[80].

Cela signifiait qu'il fallait faire appel aux escadrons basés à Imphal même s'ils étaient hors de portée (sur le plan économique). À la mi-avril, par exemple, le 435e Escadron effectua des vols entre Imphal et Tennant, un terrain d'aviation près de Toungoo, sur la voie ferrée, à moins de 100 milles (160 km) de Rangoon. Il fallut six heures de vol et un arrêt à Meiktila pour se ravitailler en carburant, lequel avait été, lui aussi, amené par avion. Cela pouvait se justifier à l'occasion, mais pas sur une base régulière, et pour cette raison, le 435e passa la plupart de son temps à effectuer des vols sur Meiktila et Myitche, où l'on constituait encore des réserves[81].

L'escadron avait séjourné assez longtemps dans la vallée d'Imphal pour avoir établi un bon nombre des douceurs rudimentaires de ce qui peut être appelée la vie sur une station. Comme le 436e, il faisait fonctionner un mess commun afin de réduire les besoins en main-d'œuvre et pour éviter d'embaucher des aides locaux, lesquels avaient des habitudes peu hygiéniques et ne savaient pas préparer la cuisine nord-américaine. Les rations étaient monotones, réflétant les conditions du transport, de l'entreposage et des problèmes de disponibilité, et consistaient principalement en du bœuf salé (corned-beef) et du poisson en conserve. Cette situation était courante dans la plupart des mess de l'Asie du Sud-Est, bien qu'on jugeât que des unités de Ceylan étaient dans une bien meilleure situation, et la mission de liaison air canadienne avait déclaré que « les normes des mess ... sont ... très inférieures dans tous les domaines à ceux de l'ARC au Canada »[82].

En avril, la résistance japonaise au nord de Rangoon commença à faiblir et les forces de Slim progressèrent rapidement[83]. John Masters observa en silence, alors que le général Slim, « commandant du 4e Corps ... et trois commandants divisionnaires regardaient la division de tête traversa en trombe la ligne de départ ».

> La poussière s'épaissit sous les arbres bordant la route jusqu'à ce que la colonne roule dans un tunnel jaune et bruyant, d'abord les chars couverts de fantassins, puis les camions remplis d'hommes, et encore des chars roulant vite, pare-choc contre pare-choc, des canons, encore des camions, encore des canons – des Britanniques, des Sikhs, des Gurkhas, des Madrassis et des Pathans ...
>
> C'était la vieille armée des Indes passant à l'attaque pour la dernière fois de son histoire, exactement deux cent cinquante ans après que l'honorable Compagnie des Indes orientales ait engagé ses dix premiers Cipayes sur la côte de Coromandel[84].

Mais la saison des moussons était maintenant très proche et pouvait entraver la lente progression de Slim. Mountbatten décida alors d'effectuer l'opération Dracula, un assaut contre Rangoon par mer.

Les aviateurs avaient déjà remarqué l'approche du changement de saison. Les orages étaient devenus plus fréquents, et les pluies matinales presque quotidiennes rendaient les pistes avancées d'atterrissage en terre, inutiles jusqu'au milieu de l'après-midi, après qu'elles eurent été séchées. L'air instable était particulièrement évident au-dessus des montages où les courants ascendants et descendants, toujours dangereux, prenaient de l'intensité. Volant à partir de l'île d'Akyab, les équipages du 436e Escadron, en particulier, commencèrent à voir les premiers cumulo-nimbus s'élevant comme des tours qui marquaient l'arrivée de la mousson, d'abord considérés utiles comme aide à la navigation, mais reconnus ensuite pour les dangers qu'ils présentaient. Au début avril, les équipages participèrent surtout au service régulier sur Myitche et Meiktila, mais au milieu du mois, ils suivirent la 14e Armée dans sa marche vers le sud, larguant des approvisionnements aux unités de première ligne. Le 27 avril, leur zone de largage se trouvait en fait à soixante-quinze milles (120 km) au nord de Rangoon à bien plus de quatre heures de vol de leur base ; cependant un équipage, commandé par le commandant d'Aviation F. Smith, qui devait assurer plus tard les dangereux vols de reconnaissance météo au cours de la saison des moussons, réussit trois aérotransports en une journée, travaillant sans repos de 7 h à 21 h. À la fin du mois, l'escadron avait transporté 3 907 tonnes d'approvisionnement et 1 300 passagers, y compris trente anciens prisonniers de guerre qui se trouvèrent séparés de leurs gardes alors que les Japonais les évacuaient de Rangoon, et qui marchèrent tout simplement vers le nord jusqu'à ce qu'ils atteignent les lignes alliées. Cette tâche aurait nécessité une moyenne de 230 heures de vol pour chaque avion disponible, un effort qui ne pouvait être maintenu indéfiniment[85].

Pendant ce temps, le 435e Escadron poursuivait le transport d'approvisionnements vers les bases du nord, en avril. Meiktila, Myingyan, Taungtha et Sinthe furent les destinations principales de ce fret très varié, qui comprenait aussi de la nourriture essentielle et des approvisionnements pour les populations locales des centres plus petits. Se partageant la vallée d'Imphal avec un seul escadron de transport américain, le 435e fut aussi très occupé, effectuant 3 809 heures de vol pour transporter 3 390 tonnes d'approvisionnement et 2 562 passagers[86].

Le centre des opérations était maintenant Rangoon où l'opération Dracula était déjà en cours après dix jours de planification affolée. « Peu après 7 h le 2 mai, les hommes des 9e Jats, 13e *Frontier Force Rifles*, 8e Gurkha, Lincoln, 1er Punjab et Garwhali avec leurs artilleurs, chars et autres armes de soutien britanniques, souffrant du mal de mer, trempés jusqu'aux os, ankylosés par six heures d'accroupissement dans le ventre de leurs embarcations d'assaut, attaquèrent les plages détrempées des deux côtés de la rivière – dix milles (16 km) au sud de Rangoon. »[87] L'ennemi s'était déjà retiré, et « le seul vrai blessé du débarquement fut un homme, encorné par un taureau, même si au cours des phases suivantes, il y eut des blessures causées par des mines marines et pendant le rassemblement de petits éléments de jusqu'au-boutistes japonais ». Le lendemain, la force de débarquement rembarqua dans ses bâtiments et atteignit facilement la ville. En résumé, c'était un acte ordinaire, même s'il fut joyeux[88].

Les deux escadrons canadiens avaient été réquisitionnés pour Dracula, même

si ce fut indirectement en quelque sorte. Inquiets des batteries côtières du cap Éléphant, là où la rivière de Rangoon se jette dans le golfe du Bengale, l'état-major de Mountbatten avaient mis au point un assaut aéroporté pour faire taire les canons. Les deux unités de l'ARC reçurent l'ordre de fournir des chefs largueurs. Vingt opérateurs radio/mitrailleurs de chaque escadron rejoignirent deux escadrons de transport de l'USAAF, et après dix jours d'entraînement intensif au vol en formation et au largage, ils se joignirent, le 29 avril, à Akyab, aux équipages américains et à un bataillon de Gurkhas. La petite force décolla à 3 h, le 1re mai, et trois heures plus tard, sans rencontrer d'opposition ennemie, les Gurkhas sautèrent directement sur l'objectif[89].

Rangoon fut capturée le 3 mai, douze jours exactement après le début de la pleine mousson. À la fin du mois, la mousson attaquait Mandalay ainsi qu'Akyab. Caractérisée par de grosses pluies, des vents violents et de fréquents orages brutaux, la saison des moussons rendait la vie au sol misérable alors que les rivières et les ruisseaux débordaient et que le sol se transformait en boue profonde. Les non-navigants luttèrent vaillamment, malgré l'absence d'abris convenables – situation qui rendait les réparations électriques particulièrement difficiles[90]. Du point de vue d'un navigant, les problèmes principaux étaient les suivants : la faible visibilité, les turbulences brutales, le temps imprévisible, particulièrement au-dessus des montagnes et près de la côte, et les grands cumulo-nimbus particulièrement dangereux qu'il fallait éviter à tout prix. « Après le franchissement de la rivière Irrawaddy et à partir d'au-dessus de la zone d'Arakan, les nuages commençaient à monter plus haut », signala le capitaine d'Aviation R.W. Cornell du 436e Escadron. « Les conditions météorologiques étaient excellentes et je passais en effleurant la cime des nuages, alternant entre le vol momentané aux instruments et le vol par ciel clair. »

J'entrai dans ce qui semblait être une faible couche de nuages quand il commença à pleuvoir. Après avoir volé aux instruments pendant une minute environ, trois rafales soudaines de pluie extrêmement fortes, peut-être de la grêle, frappèrent l'avion ... Je mis immédiatement l'avion en virage à droite ... mais je n'avais pas effectué la moitié de celui-ci quand la force du cumulo-nimbus frappa l'avion.

Mes souvenirs de ce qui arriva à ce moment-là sont plutôt flous. Les deux horizons gyro dégringolèrent ... Ce que je sus ensuite, c'est que nous étions en train d'effectuer un piqué terrible. Le manche était absolument bloqué, si bien que je dus compter entièrement sur le compensateur de profondeur pour essayer et tirer. L'anémomètre indiquait approximativement 300 milles à l'heure (480 km/h), la vitesse verticale était de 6 000 pieds par minute et l'altimètre se déroulait à une vitesse effarante. Je ne peux dire de quelle altitude nous avons chuté, alors que ma seule idée était de sortir du piqué avant que l'avion n'aille tout droit au sol. Il en sortit finalement et, en une fraction de seconde, la vitesse ascensionnelle indiqua 6 000 pieds/minute. J'appliquai frénétiquement plus de compensation vers le bas et poussai le manche vers l'avant, mais je ne pus le faire assez vite. Je réalisai ensuite que l'avion était sur le dos et que j'étais suspendu dans mes harnais de sécurité. Je braquai les ailerons à fond et mis plein gouvernail et ... l'avion effectua certainement un demi-tonneau, avant de partir dans un autre piqué. Cette fois, je fus capable de le mettre en palier et soudainement, j'entrai dans une trouée entre les

nuages. À partir de là, je fus capable de retrouver ma route à travers les nuages jusqu'à ce que nous atteignions un ciel dégagé au-dessus de l'eau[91].

Malgré les problèmes qu'elle posait, la saison des moussons ne modifiait pas beaucoup le rythme des opérations. Même si les avions se mettaient encore en route pour leur destination, en solo ou en petits groupes, le pilote était maintenant seul responsable d'effectuer un demi-tour ou de poursuivre la mission du mieux qu'il le pouvait. C'était souvent une décision difficile à prendre, la plupart des pilotes étant extrêmement désireux de ne pas voir leur mission avorter et volant chaque fois que c'était possible. Parfois, il arrivait qu'ayant lutté sur toute la route pour atteindre la zone d'atterrissage, ils la trouvaient complètement couverte par le brouillard et ne pouvaient atterrir.

Bien que la capture de Rangoon fût le point symbolique de l'avance de la 14e Armée, elle ne mit pas fin aux combats en Birmanie. Les forces de Slim, qui étaient en bon nombre inaccessibles au transport terrestre, élargissaient maintenant le corridor de la voie ferrée le long de laquelle elles avaient effectué leur poussée et essayé de détruire les forces japonaises qui tentaient de sortir de Birmanie vers l'est. Des groupes de guérilla locale dirigés par des officiers britanniques, également actifs dans les zones arrière, devaient aussi être approvisionnés par air. Alvin Hamilton, qui fut plus tard ministre de l'Agriculture dans le gouvernement de John Diefenbaker, se rappelait : « Je servis pendant environ une année comme navigateur au 436e Escadron et, en plusieurs occasions, j'ai effectué des missions dont je n'ai pas saisi totalement le sens mais dont je compris que je ne devais pas parler. » En fait, reconnut-il, il fut « troublé de nombreuses fois par ce qu'il faisait au cours de ces opérations spéciales », volant vers des zones de largage éloignées dans les collines de Pegu Yomas et Chin, et le long de la rivière Sittang, où il y avait toujours la possibilité de se faire tirer dessus par l'ennemi[92].

Avec l'ouverture du port de Rangoon à la mi-juin, la pression diminua. Mais le retrait de toutes les unités de transport américaines de la zone, qui avait été décidé beaucoup plus tôt, ne laissa que sept escadrons de la RAF et de l'ARC pour soutenir Slim – et ils devaient voler dans des conditions bien pires. À l'exception du 435e – toujours à Imphal – ils furent tous engagés dans la poursuite des combats au sud. Le 436e Escadron se déplaça d'Akyab à Kyaukpyu, sur l'île de Ramree, d'où il pouvait opérer économiquement vers des destinations entre Meiktila et Rangoon.

Les populations civiles, en particulier celles du nord, posèrent un problème différent. En fait, leurs moyens d'existence normaux avaient été largement détruits au cours des combats, et dans les régions du nord moins fertiles, montagneuses et couvertes de jungle, la situation alimentaire était particulièrement sérieuse. Mountbatten avait donné des instructions pour que la population locale soit approvisionnée à un niveau « nécessaire pour éviter les maladies et l'insécurité, et pour assurer leur soutien maximal à l'effort de guerre »*. Bon

* Il avait également le souci, bien sûr, d'assurer le minimum de résistance au rétablissement de la loi britannique, dont il parle comme « des intérêts britanniques à long terme ».

nombre des villages de Birmanie du nord et du centre étaient inaccessibles aux véhicules, et dans beaucoup de cas, les ressources en moyens de transport terrestre étaient lourdement engagées dans le transport d'approvisionnement au sud. Une fois de plus, le soutien aérien fut la seule possibilité, et le 435e Escadron reçut l'instruction « de secourir les zones les plus touchées »[93].

Début juin, ses équipages commencèrent à y consacrer la plus grande partie de leur effort. La charge principale était composée de sacs de riz qui, pour la plupart, étaient largués sur Lashio, Bhamo, Myitkyina et Muse, ainsi que sur une grande variété de zones de largage dans les montagnes du nord de la Birmanie et de l'autre côté de la frontière chinoise. Si le temps le permettait, les opérations étaient intenses. Au cours d'une sortie de quatre heures, le 30 mai 1945, un équipage largua au total 6 200 livres (2 800 kg) de riz et de courrier sur quatre zones de largage séparées, puis une heure seulement après son retour à la base, il transporta 6 200 livres de carburant à Myingyan – un vol de trois heures et demie[94]. Un autre effectua dix heures de vol, le 1er juin 1945, pour transporter 10 500 livres (4 700 kg)de fret de la zone portuaire vers l'intérieur, volant de Tulihal à Jessore aux Indes, à Toungoo dans le sud de la Birmanie, Ramree et finalement à Myingyan, avant de renter à Imphal. Ce fut le jour de vol le plus long entrepris par un équipage du 435e Escadron, même si des journées de sept à huit heures de vol étaient monnaie courante[95].

Toutefois, rien de tout cela ne fut possible au cours de la saison des moussons, puisque l'approche de nombreuses zones d'atterrissage présentait des risques. Des équipages essayèrent en vain de trouver Fort Hertz (loin dans le nord-est, dans les contreforts de l'Assam, à 280 milles (450km) d'Imphal) pendant deux jours, à travers des montagnes couvertes de nuages. Quand ils le trouvèrent finalement, le troisième jour, ils découvrirent que la piste était détrempée, envahie d'herbe et ne faisait que 1 000 mètres de long, de sorte qu'elle était inutilisable pour des opérations. Entre-temps, à Htawgaw, où se trouvait un camp de base de la guérilla et des opérations spéciales sur le flanc d'une colline entre des pics de 8 000 pieds (2 700 mètres), les approches par beau temps étaient suffisamment risquées et, malgré plusieurs tentatives, un seul équipage réussit un largage. Au cours des pires tempêtes – certaines furent signalées comme s'étalant sur soixante milles (96 km) de profondeur et s'élevant jusqu'à 25 000 pieds (8 300 mètres) – il était nécessaire de faire de longs détours ; mais, comme il n'y avait pas de terrain d'aviation de déroutement à proximité, on ne pouvait en aucune façon éviter l'atterrissage à Imphal, même si le temps avait empiré au cours de la journée. Néanmoins, les 3 062 tonnes de fret du mois de juin dépassèrent les engagements de l'escadron, même si cela nécessita une moyenne de 187 heures de vol par avion disponible. En juillet, il réussit à transporter 2 951 tonnes de fret et 1 204 passagers – assez pour se classer deuxième – mais cela nécessita 231 heures de vol par avion disponible. Le 31 juillet, la pluie et les nuages allant de 300 à 10 000 pieds (100 à 3 000 mètres) interdirent toutes les activités aériennes. Toutefois, deux équipages qui avaient décollé avant que la décision ne soit prise de les arrêter « réussirent à atteindre Meiktila et Lashio et revinrent convaincus qu'ils seraient plus en sécurité au sol »[96].

Au sud, le 436e participait encore aux missions de soutien tactique du 15e Corps dans l'Arakan, et du 4e Corps le long du corridor de la voie ferrée de la rivière Sittang, où 17 000 soldats de la 15e Armée japonaise tentaient de rejoindre la Thaïlande (seuls 4 000 réussirent). L'escadron approvisionnait aussi les dépôts de Meiktila, Toungoo et Myingyan. Pour atteindre les zones de largage, on devait souvent voler au-dessus de territoires encore occupés par les forces japonaises, et au moins en une occasion, un largage tomba entre les mains ennemies qui avaient regagné temporairement possession de la zone. Ici, le temps était également un facteur. Les vols furent sévèrement limités pendant quatorze jours en juin, mais en juillet, le 436e dépassa le total du 435e, livrant 3 585 tonnes de fret et transportant 1 170 passagers, au prix étonnant de 305 heures de vol par appareil disponible[97].

La base du 436e Escadron, à Ramree, était probablement moins agréable que celle d'Imphal, et en plusieurs jours, plus de cinq pouces (13 cm) de pluie furent enregistrés. Malgré tout, le moral était élevé, même si la réaction aux nouvelles de la victoire en Europe fut quelque peu atténuée : « Il y a un manque surprenant d'enthousiasme ... Tous avaient attendu ce moment avec anxiété et maintenant ... la triste réalité que nous sommes encore en guerre sur ce théâtre semble atténuer les bonnes nouvelles. Malheureusement, on n'a pas eu non plus notre ration de bière, et les aviateurs ne disposent de rien pour célébrer l'événement[98]. »

Ils pensaient peut-être à leur avenir. Bien qu'ils aient été informés en mars que leur retrait de Birmanie aurait lieu après la défaite de l'Allemagne, aucun mot annonciateur de ce mouvement ne fut prononcé. En fait, même si le gouvernement canadien était convaincu que l'accord était ferme, les Britanniques l'étaient moins, faisant remarquer que la disponibilité des remplacements avait toujours été considérée comme l'élément déterminant du moment où les Canadiens pourraient quitter les lieux. Ottawa ne fut pas impressionné et, à la mi-juin, faisant connaître clairement sa position, il prévint l'*Air Ministry* de s'attendre « dans un avenir très proche à une plus grande insistance en faveur de leur retour au pays ». Cinq mois plus tôt, le commandement aérien dans l'Asie du Sud-Est avait demandé une augmentation de dix-sept escadrons de transport à moyen rayon d'action pour mener la guerre contre le Japon – et permettre aux Canadiens de partir – mais, maintenant que cette demande s'avérait difficile à satisfaire, le problème du départ des Canadiens était encore plus compliqué. Le vice-chef d'état-major de l'Air britannique, le maréchal de l'Air sir Douglas Evill expliqua : « J'ai toujours eu à l'esprit notre promesse de retirer ces escadrons des Indes dès que ce serait possible après la victoire, et c'est ce que nous essayons de faire dans des circonstances qui sont, en fait, plus défavorables que ce que j'avais pu imaginer. »[99]

Toutefois, Ottawa demeura inflexible, et le chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air Robert Leckie, déclara au maréchal de l'Air G.O. Johnson, officier supérieur au QGCOM : « Ce n'est qu'un autre exemple des difficultés que nous rencontrons lorsque nous faisons des plans à partir de promesses de l'*Air Ministry* qui, même faites en toute sincérité, ne peuvent être tenues, semble-t-il. Il en résulte que cela doit nous rendre inévitablement peu désireux de passer des accords, dont on ne peut être certains qu'ils seront appliqués. » Ayant choisi de

supporter les protestations canadiennes, l'*Air Ministry* attendit jusqu'au 10 juillet 1945 pour désigner deux escadrons de la RAF en remplacement des Canadiens. De plus, comme les procédures d'affectation normales outre-mer prendraient plusieurs semaines et que l'*Air Ministry* voudrait que ces remplacements soient totalement adaptés avant de les engager dans des opérations, le commandement de l'Asie du Sud-Est fut informé que le retrait des 435e et 436e Escadrons devrait peut-être être reporté jusqu'au mois d'octobre ou de novembre[100].

En conséquence, les unités canadiennes continuèrent à voler et pas seulement dans des missions de routine. Au cours des trois premières semaines d'août, par exemple, on demanda à chacune d'elles de fournir un petit détachement pour soutenir des groupes de guérilla dans les monts Shan, à l'est et au sud de Mandalay – groupes qui combattaient des forces japonaises essayant de s'extirper de la Birmanie. Le 436e envoya deux équipages dirigés par le capitaine d'Aviation H.W. Pearson et le sous-officier breveté D.G. Parker. En dix-huit jours, ils effectuèrent quarante-huit sorties à partir de Toungoo, « une piste soumise aux pires conditions météorologiques générales dans toute la zone ». Situées dans des vallées ou sur des collines couvertes de nuages, les zones de largage au cours de ces sorties n'étaient pas faciles à localiser, et des équipages passèrent souvent des heures de vol pénibles à essayer de les approcher tout en ayant à se soucier de la menace permanente de tirs ennemis. Après « avoir volé dans le fond de la vallée depuis Sittang », ils arrivèrent « assez secoués dans la zone de largage. Nous fîmes cela pratiquement en piqué de bombardement alors que notre circuit passait en partie dans les nuages et presque dans un rideau de pluie. Les essuie-glaces tombèrent en panne et ce n'était pas amusant de tâtonner dans de tels endroits ».Pearson et Parker reçurent chacun la DFC pour leur travail. Quatre équipages du 435e Escadron arrivèrent dans la zone le 21 août, et au cours des cinq jours suivants, ils effectuèrent trente-cinq sorties à partir de Toungoo, faisant tomber « tous les records précédents » en volume d'approvisionnement largué. De plus, comme le signala le commandant britannique de la guérilla, ils effectuèrent des largages extrêmement précis[101].

À ce moment-là, bien sûr, la guerre dans le Pacifique était terminée. À la suite du bombardement atomique des villes de Hiroshima et de Nagasaki, les 6 et 8 août, les Japonais se rendirent le 15. Mais la nouvelle de la capitulation n'atteignit pas immédiatement toutes les forces ennemies dispersées profondément en Birmanie. Selon la lettre et l'esprit de l'accord de janvier 1945, la défaite du Japon aurait dû être une justification suffisante pour le retrait avancé des 435e et 436e Escadrons de l'Asie du Sud-Est. Étant donné le désir britannique de réoccuper le reste de la Birmanie et de la Malaisie aussi vite que possible, l'officier d'état-major de l'ARC au commandement aérien, le colonel d'Aviation D.S. Patterson, avait cependant refusé la demande britannique de prolonger le tour opérationnel des navigants, ce qui aurait facilité la réalisation d'un tel objectif. Se pliant à l'évidence et reconnaissant qu'un bon nombre d'aviateurs de l'ARC approchaient de la fin de leur tour, le commandement fit marche arrière et décida qu'après tout, le recoupement entre les Canadiens et leurs remplaçants britanniques était inutile. En résumé, ils pouvaient partir[102].

C'est ce qu'ils firent début septembre à bord des avions qui avaient amené leurs remplaçants. Ils se rendirent à Down Ampney et par la suite, dans le cas du 436e Escadron, à Odiham en Angleterre. Les équipages qui devaient être rapatriés rentrèrent au Canada, mais les escadrons continuèrent à effectuer des opérations de transport en Europe, non sans incidents, il faut le dire. Le 13 février, un Dakota du 435e Escadron « s'écrasa sur une colline » dans la campagne près de Croydon, tuant le pilote et le copilote et six des vingt militaires britanniques qu'il ramenait de Buckebourg, en Allemagne. Quand les ambulances arrivèrent, les sauveteurs trouvèrent « des habitants des maisons voisines en train d'essayer de retirer les blessés de l'épave. Un témoin oculaire déclara que l'avion était une « épave complète » et gisait à quelques verges d'une route principale ». Selon la presse canadienne, l'écrasement eut lieu dans ce que les aviateurs appellent la « vallée de la mort » ainsi appelée à cause des conditions atmosphériques qui sévissent dans les environs ; elle pouvait difficilement faire concurrence à quelques-unes des zones de largage birmanes de l'escadron[103].

Il y eut quelque chose de moins grave : l'arrêt de travail de six jours des aviateurs du 437e Escadron (Odiham) et des deux escadrons de Birmanie à Down Ampney, entre le 5 et le 11 février. « Odiham s'est mis en grève aujourd'hui », signala l'historien du 436e Escadron, « en signe de protestation contre des rapports de rapatriement erronés dans la presse canadienne et le manque de tout renseignement ferme sur les dates de retour. La question a été soulevée par de nombreux membres pour savoir combien de temps ils peuvent être maintenus en service dans l'ARC compte tenu du fait que les hostilités ont cessé le 14 août 1945 ». Les protestations atteignirent Down Ampney deux jours plus tard : « Lors d'une réunion interdite à 10 h, à Canada House, les aviateurs ont décidé de se mettre en grève par sympathie avec leurs collègues d'Odiham, à partir de 12 h aujourd'hui. Les demandes principales des grévistes sont : (i) le remplacement de tous les non-volontaires pour des tâches opérationnelles ; (ii) l'annonce publique ... que les quatre cinquièmes de la force professionnelle sont des volontaires ; (iii) de meilleures normes de qualité pour la nourriture. » Les officiers et les sous-officiers prirent immédiatement en charge les cuisines et d'autres tâches administratives et d'entretien : la planification des vols de l'escadron n'en souffrit pas. Comme l'ARC était encore en activité, les aviateurs pouvaient « légalement être maintenus sous l'uniforme selon les vœux du gouvernement », un fait qui leur fut expliqué (pas à leur entière satisfaction) par des représentants du QGCOM. Toutefois, les arrêts de travail stoppèrent le 11, l'historien du 436e Escadron prédisant avec justesse : « Il est douteux que des mesures soient prises contre les grévistes. Les démonstrations ont fait beaucoup parler d'elles dans la presse canadienne, et elles ont sans aucun doute servi à faire connaître au peuple canadien, qu'en majorité ..., les membres du personnel servant outre-mer avaient hâte de rentrer chez eux. »

L'historien avait raison. Le 14 février, l'annonce de la dissolution du 435e Escadron, en avril, et des 436e et 437e, en juin, fut publiée, entraînant « une redistribution générale des équipages entre les escadrons ... afin de rapatrier les navigants non volontaires et de permettre à quelques-uns des 436e et 437e Escadrons qui souhaitaient rentrer au Canada d'être libérés et, en même

temps, pour faire de la place au personnel du 435e Escadron qui souhaitait rester » afin d'être transféré dans ces escadrons jusqu'à son retour au Canada[104].

En résumé, au cours de son séjour en Asie du Sud-Est, le 435e Escadron effectua 29 873 heures de vol opérationnel, livra 27 095 tonnes de fret et transporta quelque 15 000 passagers et blessés, tandis que le 436e en effectua 31 719 pour le transport de 28 950 tonnes de fret et de 12 725 passagers et blessés. Ils avaient tous les deux une moyenne bien supérieure au taux de vol intensif établi, et cela dans les pires conditions climatiques au monde et avec des installations exceptionnellement inadéquates[105]. Selon la conclusion du général Slim : « par essai et erreur », ils avaient contribué « à un nouveau type de guerre ».

Nous fûmes les premiers à maintenir de grandes formations de combat grâce au soutien aérien, et à déplacer des divisions conformes sur de grandes distances à proximité du front par air ... Les frappes décisives à Meiktila et l'avance sur Rangoon furent des exemples d'une nouvelle technique qui combinaient des brigades transportées par air et des brigades mécanisées dans les mêmes divisions. Pour nous, tout cela était aussi normal que de déplacer et de soutenir des troupes par voies ferrées ou autrement, et cette attitude d'esprit fut, je suppose, l'une de nos principales réformes. Nous revenions de loin, depuis 1928 quand, comme officier subalterne d'état-major, j'avais été entraîné avec d'autres officiers de l'armée des Indes dans une lutte ... pour introduire le transport et l'approvisionnement aériens opérationnels dans les territoires frontalièrs du Nord-Ouest.

Bien que nous ayons déplacé de grandes quantités de matériel et des milliers de soldats par voie aérienne, le plus grand nombre d'avions de transport que nous avons jamais eus était bien inférieur à ce que nous aurions autrement considéré comme le minimum nécessaire. Il était théoriquement facile de démontrer que ce que nous faisions était impossible à poursuivre pendant une longue période. Cependant, la compétence, le courage et la volonté des aviateurs ... en l'air et au sol, combinés avec le travail difficile et la capacité d'organisation des soldats, non seulement l'ont fait, mais continuèrent à le faire mois après mois. Comme en beaucoup d'autres choses, nous avons appris à revoir les théories convenues et, quand cela en valait la peine, à risquer de réduire nos marges.[106]

Appendices

APPENDIX A

Pertes de l'arc outre-mer par année de guerre

	Combat aérien				Accidents				Autres causes				
Date	Tués	Disparus	PG	Blessés	Tués	Disparus	PG	Blessés	Tués	Disparus	PG	Morts de cause naturelle	Blessés
Navigants													
3.9.40–2.9.41	169	8	48	41	133	—	7	76	303	8	55	1	123
3.9.41–2.9.42	1 428	96	303	228	594	10	2	337	2 046	115	307	5	582
3.9.42–2.9.43	2 875	274	641	307	750	20	1	455	3 645	297	646	11	786
3.9.43–2.9.44	3 918	740	937	436	1 029	17	3	404	4 970	759	940	6	866
3.9.44–8.5.45	1 941	610	327	245	415	19	—	166	2 367	632	327	6	447
9.5.45–14.8.45	29	42	1	8	40	2		15	77	44	1	4	34
Total	10 360	1 770	2 257	1 265	2 961	68	13	1 453	13 408	1 855	2 276	33	2 838
Non-navigants													
3.9.40–2.9.41	—	—	—	—	—	1	—	2	1	1	—	1	2
3.9.41–2.9.42	1	3	—	—	3	—	—	3	5	5	2	6	9
3.9.42–2.9.43	7	6	2	—	21	1	—	6	46	11	8	5	30
3.9.43–2.9.44	2	2	—	1	9	—	2	10	39	12	2	8	57
3.9.44–8.5.45	23	1	—	4	17	—	—	5	74	4	2	10	101
9.5.45–14.8.45	—	1	—	—	2	—	—	2	16	1	—	5	17
Total	33	13	2	5	52	2	2	28	181	34	14	35	216
Total général	10 393	1 783	2 259	1 270	3 013	70	15	1 481	13 589	1 889	2 290	68	3 054

Source : «Gross Royal Canadian Air Force Casualties by Years of Wars», s.d., PRO, Air 22/312

APPENDIX B

Nominations des cadres supérieurs de l'ARC* au cours de la Deuxième Guerre mondiale

CANADA

Ministre responsable de l'ARC
Hon. Ian A. Mackenzie 23 oct. 1935–18 sept. 1939
Hon. Norman McL. Rogers 19 sept. 1939–22 mai 1940
Hon. C.G. Power, MC 23 mai 1940–26 nov. 1944
Hon. Angus L. MacDonald 27 nov. 1944–10 janv. 1945
Col l'hon. C.W.G. Gibson, MC, VD 11 janv. 1945–12 déc. 1946

Ministre adjoint responsable de l'ARC
Mgén L.R. LaFlèche, DSO 3 nov. 1932–7 sept. 1939
Lcol K.S. Maclachlan 8 sept. 1939–10 avr. 1940
J.S. Duncan 11 avr. 1940–2 févr. 1941
S.L. DeCarteret, CMG 3 févr. 1941–21 avr. 1944†
H.F. Gordon, CMG 15 janv. 1944–12 mars 1947†

Chef de l'état-major de l'Air
Vice-maréchal de l'Air G.M. Croil, AFC 15 déc. 1938–28 mai 1940
Maréchal de l'Air L.S. Breadner, CB, DSC 29 mai 1940–31 déc. 1943
Maréchal de l'Air R. Leckie, DSO, DSC, DFC 1er janv. 1944–31 août 1947

ARC OUTRE-MER

OFFICIERS SUPÉRIEURS DE L'ARC OUTRE-MER

Officier de liaison de l'ARC
Lieutenant-colonel d'Aviation F.V. Heakes 15 juil. 1937–31 déc. 1939

Officiers commandant l'ARC en Grande-Bretagne
Lieutenant-colonel d'Aviation F.V. Heakes 1er janv. 1940–6 mars 1940
Colonel d'Aviation G.V. Walsh 7 mars 1940–3 juin 1940

* Grade le plus élevé et décorations obtenus alors qu'ils servaient dans l'affectation indiquée
† Affectation partagée

Officiers supérieurs commandant l'ARC en Grande-Bretagne
Commodore de l'Air G.V. Walsh 4 juin 1940–15 oct. 1940
Vice-maréchal de l'Air L.F. Stevenson 16 oct. 1940–6 nov. 1941

Officiers supérieurs en chef commandant l'ARC en Grande-Bretagne
Vice-maréchal de l'Air L.F. Stevenson 6 nov. 1941–24 nov. 1941
Maréchal de l'Air H. Edwards 25 nov. 1941–15 juil. 1942

Officier supérieurs commandant en chef de l'ARC outre-mer
Maréchal de l'Air H. Edwards, CB 16 juil. 1943–31 déc. 1943
Maréchal de l'Air L.S. Breadner, CB, DSC 1er janv. 1944–31 mars 1945
Maréchal de l'Air G.O. Johnson, CB, MC 1er avr. 1945–22 juil. 1946

OFFICIERS SUPÉRIEURS D'ETAT-MAJOR AU QUARTIER GENERAL DE L'ARC OUTRE-MER(QGCOM)

Officiers supérieurs d'état-major
Commandant d'Aviation W.I. Clements 6 août 1940–25 août 1940
Colonel d'Aviation A.P. Campbell 26 août 1940–25 mai 1941
Colonel d'Aviation E.L. MacLeod 26 mai 1941–21 nov. 1941

Officier supérieur en chef adjoint
Vice-maréchal de l'Air W.A Curtis, DSC 22 nov. 1941–15 juil. 1942

Officier supérieur commandant en chef adjoint
Vice-maréchal de l'Air W.A. Curtis, CBE, DSC 16 juil. 1942–15 janv. 1944
Vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, CB 16 janv. 1944–22 mars 1945
Vice-maréchal de l'Air C.R. Slemon, CBE‡ 23 mars 1945–7 juil. 1945
Commodore de l'Air H.B. Godwin, OBE 8 juil. 1945–2 janv. 1946

Directeur de l'état-major de l'Air
Lieutenant-colonel d'Aviation G.R. McGregor, DFC 1er sept. 1941–15 avr. 1942
Commandant d'Aviation V.B. Corbett, DFC 16 avr. 1942–21 juil. 1942
Colonel d'Aviation H.L. Campbell 22 juil. 1942–20 sept. 1943
Colonel d'Aviation G.G. Truscott 21 sept. 1943–25 sept. 1944
Colonel d'Aviation M. Costello 26 sept. 1944–6 avr. 1945
Colonel d'Aviation H.B. Godwin 7–27 avr. 1945
Colonel d'Aviation H.H.C. Rutledge 28 avr. 1945–12 nov. 1945

‡ Entre septembre 1944, lorsqu'il quitta le QG du 6e Groupe comme OSEM Air, et mars 1945, quand il assuma les fonctions du cmdt en chef adjoint de l'ARC outre-mer, le vice-maréchal de l'Air Slemon fut affecté au quartier général du *Bomber Command* pour étudier les fonctions d'OSEM Air adjoint à High Wycombe. Il servit comme officier supérieur commandant en chef temporaire du 6e Groupe, quand le maréchal de l'Air McEwen était au Canada; et il remplaça le vice-maréchal de l'Air Anderson comme officier supérieur commandant en chef adjoint au QGCOM lorsque ce dernier tomba malade.

Officier supérieur d'état-major - personnel
Lieutenant-colonel d'Aviation A.P. Campbell 21 juil. 1939–25 août 1940
Lieutenant-colonel d'Aviation R.H. Foss 26 août 1940–9 juil. 1941
Lieutenant-colonel d'Aviation J.L. Jackson, MC 10 juil. 1941–1er sept. 1941

Directeur - personnel
Lieutenant-colonel d'Aviation J.L. Jackson, MC 2 sept. 1941–23 août 1942
Commodore de l'Air F.G. Wait 24 août 1942–10 oct. 1943
Commodore de l'Air E.E. Middleton, CBE 11 oct. 1943–20 mai 1945
Colonel d'Aviation C.C.P. Graham 21 mai 1945–16 sept. 1945

Directeur – administration
Commodore de l'Air F.G. Wait 11 oct. 1943–8 mai 1944
Colonel d'Aviation G.E. Scott 9 mai 1944–3 sept. 1945

COMMANDANTS ET OFFICIERS SUPÉRIEURS DU 6E GROUPE DE L'ARC, *BOMBER COMMAND*

Officier supérieur commandant
Vice-maréchal de l'Air G.E. Brookes, CB, OBE 25 oct. 1942–28 févr. 1944
Vice-maréchal de l'Air C.M. McEwen, CB, MC, DFC 29 févr. 1944–13 juil. 1945

Officier supérieur commandant, QG principal du 6e Groupe, Halifax, N.-É.
Commodore de l'Air J.G. Kerr, AFC 14 juil. 1945–1er sept. 1945

Officier supérieur commandant du QG arrière, 6e Groupe, Allerton Park
Commodore de l'Air J.L. Hurley 14 juil. 1945–1er sept. 1945

Officier supérieur d'état-major – Air
Commodore de l'Air C.R. Slemon, CBE mars 1943–15 sept. 1944
Commodore de l'Air J.E. Fauquier, DSO avec 2 barrettes, DFC 16 sept. 1944–27 déc. 1944
Commodore de l'Air R.E. McBurney, CBE 28 déc. 1944–15 sept. 1945

61e Base (Topcliffe) – 76e (ARC) Base de Topcliffe du 7e Group
Commodore de l'Air C.M. McEwen, MC, DFC 5 avr. 1943–25 juin 1943
Commodore de l'Air B.F. Johnson 26 juin 1943–16 févr. 1944
Commodore de l'Air R.E. McBurney, AFC 17 févr. 1944–15 mai 1944
Commodore de l'Air F.G. Wait 16 mai 1944–7 août 1944
Commodore de l'Air J.L. Hurley 1er–18 sept. 1944
Commodore de l'Air F.R. Miller 19 sept. 1944–12 janv. 1945
Commodore de l'Air J.G. Kerr, AFC 13 janv. 1945–30 mai 1945
Commodore de l'Air N.W. Timmerman, DSO, DFC 1er août 1945–1er sept. 1945