



Le ravitaillement d'un Hurricane du 1^{er} Escadron en octobre 1940. (PMR 93-295)



L'officier pilote John Gillespie Magee, l'auteur de « High Flight », dans le cockpit de son Spitfire du 412^e Escadron. (PMR 76-245)



Des ajusteurs travaillent sur le moteur d'un Lysander du 110^e Escadron de l'ARC (plus tard le 400^e) dans un hangar à Odiham à l'automne 1940. Les objets sur l'aile courte, en saillie du train d'atterrissage, sont des lance-bombes pour bombes légères. (PMR 93-296)



Vue du navigateur de l'habitacle d'un Beaufighter du 406e Escadron. (CH 4893)



Des pilotes et des observateurs du 110^e Escadron courent vers leurs Lysanders pendant un exercice. Les deux hommes à l'avant-plan sont un officier de liaison de l'armée et son opérateur radio. (CH 2414)



Un mitrailleur du 410^e Escadron entre dans la tourelle d'un chasseur de nuit Defiant vers la fin de 1941. (PL 4799)



L'entretien du train d'atterrissage d'un Hurricane II du 401^e Escadron à l'été de 1941. (PL 4471)



Le ravitaillement d'un Beaufighter II du 406^e Escadron. (CH 4895)



L'installation des bombes sur un Hurricane du 402^e Escadron au début de 1942.
(PL 7122)



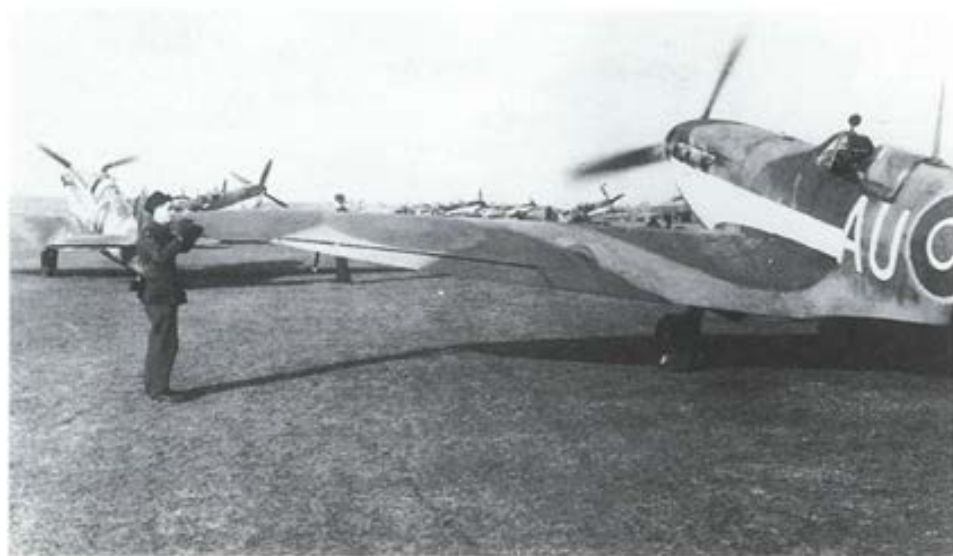
Le personnel non-navigant du 402^e Escadron inspecte l'entrée d'air du carburateur
d'un Hurricane IIB. (PL 7121)



Le maréchal de l'Air Sir Trafford Leigh-Mallory, commandant en chef du Fighter Command (qui ressemble étrangement à Adolf Hitler sur cette photo), parle à un officier de liaison de l'armée pendant l'exercice Spartan. (H 27941)



Un des meilleurs commandants de chasseurs de l'ARC était le lieutenant-colonel d'Aviation L.V. Chadburn, décoré de l'Ordre du service distingué, avec agrafe, et de la Croix du service distingué dans l'aviation, qui a dirigé l'Escadre de Digby de l'ARC et la 127^e Escadre de la Deuxième force aérienne tactique avant sa mort dans un accident de vol le 13 juin 1944. Cette photographie fut prise lorsqu'il était aux commandes du 416^e Escadron à la fin de 1942. Son Spitfire porte l'emblème distinctif de l'Escadron, le lynx et la feuille d'érable. (PL 15079)



Un Spitfire vs du 421^e s'avance sur la piste en mars 1943, portant les marques blanches temporaires peintes sur certains avions participant à l'exercice Spartan. (PL 15556)



Le tir au pigeon était considéré comme un exercice utile pour la coordination de la main et de l'oeil et fournissait l'occasion de pratiquer le tir sur une cible mouvante. (PL 7755)



La menace ne provenait pas toujours de l'air ou des canons antiaériens. Pendant l'opération de reconnaissance d'un nouveau champ d'aviation en Sicile, le chef d'escadron P.S. Turner, décoré de l'Ordre du service distingué et de la Croix du service distingué dans l'aviation, avec agrafe, et le lieutenant d'Aviation A.U. Houle, décoré de la Croix du service distingué dans l'aviation, du 417^e Escadron, frappèrent une mine Teller avec leur camion. Turner fut piégé dans l'habitacle, « terriblement lacéré et en état de choc ». Houle fut projeté par la porte et eut « les tympans perforés et ne put voler pendant cinq semaines. » Son chapeau se trouve sur le sol à l'avant-plan. (PMR 529)



Un Spitfire V du 417^e Escadron devant une ferme italienne qui a servi de quartier général à l'Escadron à Lentini West en Sicile, pendant l'automne de 1943. (PL 18285)



Avec le maréchal de l'Air Lord Trenchard de la RAF (de gauche à droite) se trouvent le colonel d'aviation D.M. Smith, à la tête de la 39^e Escadre (Reconnaissance), le chef d'escadron R.A. Ellis, à la tête du 400^e Escadron, le lieutenant-colonel d'Aviation E.H. Moncrieff, à la tête du 128^e Champ d'aviation, le vice-maréchal de l'Air W.F. Dickson (RAF), et l'officier supérieur commandant du 83^e Groupe et chef d'escadron H.P. Peters, à la tête du 414^e Escadron. Peters est mort au combat le 4 novembre 1943. (PL 19596)



Les pilotes et le personnel non navigant du 430^e escadron avec un Mustang 1, en septembre 1943. (PL 22792)



Les pilotes du 401^e escadron à l'automne de 1943. L'officier pilote William T. Klersy, destiné à devenir un des pilotes les plus couronnés de succès de l'ARC, est le second individu à partir de la droite. (PL 22010)



Le lieutenant d'aviation George Beurling, décoré de l'Ordre du service distingué, de la Croix du service distingué dans l'aviation et de la Croix du mérite de l'aviation, avec agrafe, retouche les marques de ses victoires sur son Spitfire, à la fin de 1943, lorsqu'il volait avec le 403^e Escadron. (PL 22170)



Le lieutenant d'aviation, M.A. Cybulski (à droite) et son navigateur de la RAF, le lieutenant d'aviation H.H. Sadbroke, se trouvent près de la queue sévèrement brûlée d'un Mosquito du 410^e Escadron dans lequel ils ont abattu un avion ennemi au-dessus des Pays-Bas le 25 septembre 1943. Leur Mosquito fut éclaboussé d'essence brûlante et perdit un moteur, mais réussit à rentrer au Royaume-Uni. (PL 19740)



L'appareil principal des trois escadrons de coopération de l'armée de l'ARC outre-mer pendant la majeure partie de 1942 et 1943 était le Mustang I, vu ici en formation au sol dispensé, à la fin de 1943 pendant qu'un Focke Wulf 190 capturé survole le terrain à basse altitude. (PL 26337)



Les pilotes du 416^e Escadron et un des Spitfire de l'unité vers la fin de 1943. (PL 15081)



Un Messerschmitt ME109 attaqué par le commandant d'escadron A.U. Houle, du 417^e Escadron au-dessus d'Anzio le 7 février 1944. Houle a éventuellement tiré sur la queue du chasseur ennemi, dont les pièces ont endommagé son propre Spitfire.
(PMR 77-520)



Les mitrailleuses d'un Spitfire sont ajustées tandis que des crics maintiennent les ailes et le fuselage arrière au niveau et qu'un fil de plomb pend du nez de l'avion.
(PL 18516)



Instructions aux pilotes du 417^e escadron avant une opération, à Marcionise, en Italie, le 22 janvier 1944. (PMR 77-528)



Armement d'un le canon Hispano de 20 millimètres d'un Spitfire. (PL 27501)



Les commandants d'escadre (de vol) marquaient leur avion de leurs initiales comme lettres codes au lieu d'utiliser les codes des escadrons qui composaient l'escadre. Le commandant d'escadre H.C. Godefroy, décoré de l'Ordre du service distingué et de la Croix du service distingué dans l'aviation, avec agrafe, fut affecté à la 127^e Escadre du 19 septembre 1943 au 15 avril 1944. Il est photographié devant son Spitfire IX à la fin de cette période de service. (PL 29352)



Un Mosquito récemment livré est préparé pour les opérations par le personnel non navigant du 418^e Escadron au printemps 1944. (PL 29463)



Avant l'invasion de Normandie, le commandant suprême allié, le général américain D.D. Eisenhower inspecte la Deuxième force aérienne tactique dirigée par le colonel d'aviation C.R. Dunlap, ARC. À la droite d'Eisenhower se trouve le maréchal de l'Air, Sir Arthur Conningham, commandant en chef de la Deuxième force aérienne tactique, et à sa droite, le maréchal en chef de l'Air, Sir Trafford Leigh Mallory, commandant en chef des Forces aériennes expéditionnaires alliées. Dunlap, à la gauche d'Eisenhower, est subséquemment devenu le dernier chef d'état-major de l'Air canadien. (PL 28711)



Le personnel non navigant du 41^e Escadron applique des marques d'identification en préparation du Jour J. (PL 30827)



Le maréchal de l'Air Sir Arthur Coningham s'adresse au personnel de la 143^e Escadre (ARC) de la Deuxième force aérienne tactique, la veille de l'opération Overlord. (PL30188)



Un Spitfire IX change de moteur peu de temps avant l'invasion de la Normandie.
(PL 29564)



Le maréchal de l'Air Sir Arthur Coningham, commandant de la Deuxième Force aérienne tactique, le vice-maréchal de l'Air Harry Broadhurst, officier commandant du 83e Groupe (qui comprenait les escadrons de l'ARC de la Deuxième Force tactique) et le maréchal en chef de l'Air, Sir Arthur Tedder, commandant suprême adjoint des Forces expéditionnaires alliées, conversent en Normandie. (CL 285)



Le 417^e escadron érige une tente de cantine en 1944. (PL 27748)



Les Spitfire du 412^e Escadron à leur nouvelle base de Beny-sur-Mer peu après le débarquement de Normandie. (PL 30268)



Le personnel non navigant creuse des tranchées-fentes pendant les premiers jours de la campagne de Normandie. Les activités ennemies se limitaient à quelques bombardement de nuit. (PL 30059)



Une équipe de réparation et de sauvetage récupère un Spitfire du 403e Escadron dans un champ. (PL 31115)



Rempaquetage d'un parachute en Normandie. (PL 31784)



Un Typhoon du 404e Escadron sert d'arrière-plan alors que la récolte de blé s'effectue dans ce champ de France. (PL 31378)



Pendant un certain temps en 1944, le nez des Mosquitos du 418^e était orné de personnages de la bande dessinée Li'l Abner de Al Capp. Cet appareil était généralement conduit par le commandant de l'escadron, le commandant d'aviation R. Bannock (Ordre du service distingué, Croix du service distingué dans l'aviation, avec agrafe) et marque le compte de ses victoires sur les appareils ennemis (swastikas) et les V-1. (PL 33521)



Des Typhoon de la 143^e Escadre dans une zone d'entretien pendant la campagne de Normandie. (PL 30262)



Les armuriers du 409e Escadron travaillent sur les canons d'un Mosquito à l'été 1944. (PL31818)



Changement de moteur sur un Spitfire du 442e Escadron en août 1944. (PL 31363)



Le personnel non navigant charge une caméra oblique sur un Spitfire XI du 400^e Escadron à l'automne de 1944. (PL 40301)



Un Typhoon fait le plein de munitions à Eindhoven, en Hollande, à l'automne de 1944. (PL 33858)



Lecture et séchage! Le 430^e Escadron a opéré le vénérable, mais efficace, Mustang I en chasse de reconnaissance avec la Deuxième Force aérienne tactique jusqu'à la fin de 1944. (PL 3336)



Cet avion (ou ce qui en reste) fut découvert dans une cour de récupération allemande en novembre 1944. Le propriétaire précédent avait été un pilote du 416^e Escadron, prisonnier de guerre depuis mai. (PL 33706)



Un Typhoon du 438^e Escadron se déplace dans une zone inondée à Eindhoven, en Hollande, à la fin de l'hiver de 1944-45 (un des hivers les plus mouillés), pendant qu'un pilote pratique ses exercices de canot pneumatique, surveillé par un pilote qui tente de rester au sec en se perchait sur des contenants à essence. (PL 42099)



Afin de gérer les pistes bondées et la visibilité avant faible (et une certaine quantité d'eau de pluie en surplus), ce Spitfire du 400^e Escadron est envoyé vers une zone de dispersion à Evreux par deux membres du personnel non navigant en décembre 1944. (PL 40401)



Les dommages causés par la Flak à un Spitfire du 416^e Escadron la veille de Noël en 1944. (PL 41349)



Les conséquences de l'attaque du Jour de l'An de la Luftwaffe sur Eindhoven. (PMR 74-318)



Le personnel non navigant enlève la neige à Heesch, avec des Spitfire du 412^e Escadron en arrière-plan. (PL 41492)



Des Spitfire XVI du 403^e Escadron à Evère, au début de 1945. (PL 41857)



Le déglacage d'un Mosquito XIII du 409^e Escadron à Vendeville, en France, au début de 1945. (Pl. 41735)



La section inondée des abris de la 39^e Escadre (reconnaissance) à Eindhoven en mars 1945. (Pl. 42674)



Des Typhoon de la 143^e Escadre décollent d'Eindhoven en mars 1945. (PL 42816)



Des Spitfire XIV du 443^e Escadron vrombissent au-dessus de l'installation mobile de contrôle aérien à Petit-Brogel, en Belgique, en mars 1945. (PL 43236)



Les Spitfire IX du 412^e Escadron sont entretenus à Heesch en mars 1945. (PL 42422)



Un convoi de la 143^e Escadre traverse le Rhin sur un pont Bailey de pontons de classe 80, en avril 1945. (PL 44575)



Les escadrons de Typhoon de la 143^e Escadre furent les premières unités de l'ARC à opérer dans le territoire allemand lorsqu'ils se sont installés à Goch dans les derniers jours de mars 1945. Ils étaient près du front, et le personnel non navigant armé est vu ici à l'arrière d'un camion, se rendant à leur nouvelle base. (PL 42792)



Des membres de la section photographique mobile canadienne écoutent le premier ministre britannique Winston Churchill annoncer la fin de la guerre en Europe. (PL 44125)

Introduction

Séduite par la doctrine du bombardement stratégique enchâssée dans le concept d'une aviation « indépendante », la *Royal Air Force* accorda peu d'attention aux questions de défense aérienne pendant les quinze années qui suivirent la fin de la Première Guerre mondiale. Cette situation changea au cours de l'été 1934 quand des hommes politiques britanniques, effrayés par la perspective du réarmement germanique, forcèrent l'état-major de l'Air à réévaluer l'équilibre à maintenir entre bombardiers et chasseurs. Un *Fighter Command* (commandement de la chasse) indépendant fut créé en 1936, et, dès 1938, la politique gouvernementale était bien définie. En cas de guerre avec l'Allemagne, la première responsabilité de la RAF était de défendre la Grande-Bretagne contre toute attaque : et les chasseurs qui entraient alors en service, le Hawker Hurricane et le Supermarine Spitfire, convenaient parfaitement à ce rôle défensif. Ce n'est que plus tard que l'*Air Ministry* lancerait une offensive de bombardement contre le *Vaterland* (l'Allemagne) – une offensive qui, selon les réflexions de l'époque, ne nécessiterait pas d'escorte de chasseurs.

Soutenu par des bases radar alignées le long de la côte anglaise (dites *Chain Home*) et un réseau complexe d'observateurs et de contrôleurs au sol, le *Fighter Command* gagna la Bataille d'Angleterre au cours de l'été 1940. À ce moment critique, la raison d'être stratégique du maintien d'une force importante d'intercepteurs de jour à court rayon d'action, basée au Royaume-Uni, ne fit que se dissiper. Toutefois, puisqu'il était imprudent, pour des raisons d'ordre psychologique, d'en déployer beaucoup sur d'autres théâtres d'opérations, il fallut leur trouver quelques nouvelles missions. Désormais, les raids offensifs de chasseurs menés dans le nord-est de la France et les Pays-Bas en 1941, outre le fait qu'ils maintenaient occupés le personnel et les pilotes du *Fighter Command*, semblaient avoir pour but principal d'établir une vague et incertaine supériorité aérienne sur l'ennemi, et, donc, d'accroître la sécurité dans l'espace aérien britannique.

Lorsque l'Allemagne attaqua la Russie, une stratégie fut trouvée pour justifier l'offensive de la chasse : obliger la *Luftwaffe* à déplacer des forces du front oriental vers le front occidental. L'intervention en France, toutefois, se révéla en quelque sorte un échec : la RAF et l'ARC perdirent beaucoup plus de pilotes et d'appareils que l'ennemi, et l'attrition importante de la force de chasseurs

allemands à l'ouest dut attendre le développement de chasseurs de pénétration à long rayon d'action américains et la participation de l'USAAF à la campagne de bombardement de jour au-dessus de l'Allemagne même, avec l'aide et quasiment la complicité des responsables de la *Luftwaffe* dont la planification était insensée.

Pendant ce temps-là, avec le développement de chasseurs-bombardiers et de nouveaux systèmes d'armes pour les chasseurs (en particulier les roquettes), le *Fighter Command* trouva un regain de vie en appuyant les opérations terrestres. Ce rôle avait été confié au commandement d'appui de l'armée, créé alors, et dont la vie fut brève (et grandement négligée). Il fut surtout appliqué lors des opérations menées par la *Desert Air Force* (Aviation du désert) sur le théâtre de la Méditerranée. Il atteindra son zénith lors de la création de la *Second Tactical Air Force* (2^e Force aérienne tactique), qui assurera le soutien du 21^e Groupe d'armée anglo-canadien pendant toute la campagne dans le nord-ouest de l'Europe.

Au Canada, en vertu du modeste programme de réarmement effectué en février 1939, le 1^{er} Escadron (de chasse) de l'ARC, basé à Calgary, commença à remplacer ses biplans Armstrong-Whitworth par des Hawker Hurricane Mk 1 plus modernes. Envoyé en Angleterre en juin 1940 pour renforcer les effectifs amoindris du *Fighter Command*, cet escadron (qui devint le 401^e) fut la seule unité de l'ARC à participer à la Bataille d'Angleterre, et revendiqua ses premières victoires le 26 août 1940.

Toutefois, le 1^{er} Escadron ne fut pas la première unité de l'ARC à débarquer en Angleterre. Le 110^e Escadron d'appui à l'armée – qui devint plus tard le 400^e – équipé de Westland Lysander, avait été envoyé outre-mer en février 1940 pour soutenir la première division canadienne du corps expéditionnaire. Le 112^e Escadron d'appui à l'armée le suivit en juin 1940, mais en décembre, il fut désigné de nouveau 2^e Escadron de chasse – et plus tard 402^e – et fut rééquipé d'Hawker Hurricane. Finalement, tous les escadrons de chasse de l'ARC volèrent dans différentes versions du Spitfire, tandis que les escadrons de chasseurs-bombardiers volèrent dans des Hawker Typhoon.

Le plan de la nouvelle numérotation signalée ci-dessus, c'est-à-dire le bloc de numéros d'escadrons de la RAF, de 400 à 449 – (450–499 étaient attribués à d'autres forces aériennes du Commonwealth) – fut assigné à l'ARC et mis en œuvre pour éviter la confusion qui résulterait si, par exemple, il arrivait que deux 1^{ers} Escadrons (de chasse), un de la RAF et l'autre de l'ARC, servent à proximité l'un de l'autre et que leurs messages soient mal dirigés. L'allocation de ces blocs de numéros aux forces aériennes des dominions reconnaissait symboliquement les contributions nationales de chacun à la guerre aérienne tandis que, en même temps, elle proclamait et confirmait les liens extrêmement étroits qui existaient entre eux et la RAF.

Le 414^e Escadron rejoignit le 400^e Escadron au sein du *Army Co-operation Command* en août 1941. Les deux unités étaient alors équipées de Curtiss Tomahawk et reçurent plus tard des North American Mustang 1. Réunies pour former la 39^e Escadre (appui à l'armée), elles furent rejointes par le 430^e Escadron

en janvier 1943. Après de brèves périodes dans le *Fighter Command* et affectés plus tard à un rôle de chasseur de reconnaissance, les trois escadrons servirent ensuite ensemble au sein de la 39^e Escadre du 83^e Groupe de la 2^e Force aérienne tactique (FAT).

La plupart des escadrons de chasse canadiens étaient soit formés ou affectés au sein du *Fighter Command*, désigné à nouveau comme la Défense aérienne de la Grande-Bretagne, entre novembre 1943 et octobre 1944. Bien que les espoirs d'Ottawa de voir un groupe de chasse de l'ARC formé en parallèle avec le groupe de bombardiers canadien ne se soient pas réalisés, deux escadres de chasse canadiennes furent créées en Angleterre, la première à Digby, l'autre à Kenley, jusqu'à ce que leurs escadrons soient transférés à la 2^e Force aérienne tactique (FAT). Formée à l'été de 1943, la 2^e FAT devait, par la suite, comprendre le 2^e Groupe de bombardement et les 83^e et 84^e Groupes mixtes, le premier des deux étant presque à moitié canadien. Ottawa avait espéré que le 83^e se serait associé à la 1^{ère} Armée canadienne; toutefois, une série complexe de décisions politiques et stratégiques dans les politiques aérienne et terrestre amenèrent le groupe à servir principalement avec la 2^e Armée britannique. De plus en plus, les forces de chasseurs, y compris les forces canadiennes, furent utilisées pour l'appui aérien des troupes au sol, l'introduction de réservoirs de carburant auxiliaires largables accroissant leur rayon d'action.

Après l'invasion de la Normandie, les escadrons de chasse canadiens se déplacèrent sur le continent; ils servirent tous, à un moment ou à un autre, dans la 2^e FAT, y compris les six escadrons de l'effectif de guerre territorial transférés outre-mer entre novembre 1943 et février 1944. En fin de compte, dix escadrons canadiens assumèrent le rôle de chasse de jour, trois celui de chasse de nuit, trois celui de chasseur-bombardier et un celui de chasseur de pénétration. Deux escadres de chasse (la 126^e et la 127^e) et une escadre de chasseurs-bombardiers (la 143^e) participèrent à toute la campagne dans le nord-ouest de l'Europe. Ils contribuèrent une petite partie à la supériorité aérienne alliée écrasante.

La *Luftwaffe* ne fut pas un facteur important au cours de l'opération Overlord mais, alors que les armées alliées approchaient du Rhin, elle commença à jouer un rôle plus important dans la défense du *Vaterland*. Les chasseurs allemands (y compris les ME 262 à réaction) tentèrent de gêner les vols d'interdiction et d'appui au sol des troupes alliées. À cette époque, toutefois, la technologie allemande était surpassée par le nombre et l'entraînement des alliés.

Les escadrons de chasse de nuit de l'ARC avaient rejoint l'ordre de bataille, à la fin de l'été 1941, pour aider à mettre fin aux raids de bombardement de la *Luftwaffe* contre la Grande-Bretagne, et, ensuite, pour appuyer les offensives de nuit du *Bomber Command* contre l'Allemagne. À la mi-1944, les escadrons de chasse de nuit furent équipés de Mosquito Havilland et se déplacèrent sur le continent comme éléments de la 2^e FAT.

Le 418^e Escadron opéra comme seule unité canadienne de chasseurs de pénétration, effectuant des missions en profondeur et partout, de jour comme de nuit, contre les bases de chasse allemandes et les lignes de communication et, en

1944, en attaquant les roquettes v-l. En août 1944, l'escadron fut lui aussi transféré à la 2^e FAT pour des missions d'appui rapproché et s'installa en Belgique en mars 1945.

Le 417^e Escadron, pendant ce temps, fut la seule unité de chasse de l'ARC à servir au-delà des limites de l'effectif de guerre et hors du nord-ouest de l'Europe. Il quitta l'Angleterre pour l'Égypte en avril 1942, et servit dans la *Desert Air Force* et en Italie jusqu'à la fin de la guerre.

Établissement d'une présence 1940

À la fin de la Première Guerre mondiale, la théorie de la puissance aérienne contemporaine, fondée sur les précédents limités de 1917 et 1918, considérait que les guerres futures pourraient être réglées rapidement, à peu de frais et relativement sans peine, grâce à « un coup de matraque » – une attaque de bombardiers, imparable et dévastatrice – contre les centres commerciaux et industriels de l'ennemi. Les bombardiers avaient le vent en poupe et les chasseurs n'étaient qu'une distraction et un gaspillage inutiles. Néanmoins, les réalités politiques dictaient qu'il fallait payer de paroles pour calmer les anxiétés du public et, en 1922, le commodore de l'Air J.M. Steel, de l'*Air Ministry*, et le colonel H.J. Bartholomew, du *War Office*, reçurent, des chefs d'état-major, l'instruction d'établir un plan de défense aérienne pour la Grande-Bretagne, fondé sur une suggestion de quatorze escadrons de bombardement et de neuf escadrons de chasse. Quand, en 1924, cette force fut augmentée (sur papier) à trente-cinq escadrons de bombardement et dix-sept escadrons de chasse, la proportion des escadrons changea légèrement, mais c'était toujours en faveur des bombardiers¹.

L'accession au pouvoir d'Adolf Hitler, en janvier 1933, en même temps que le retrait de l'Allemagne de la Société des Nations, en octobre, et la création à nouveau, en 1935, d'une force aérienne allemande – au mépris total du Traité de Versailles – amena le gouvernement britannique à réexaminer ses besoins en défense. Vint ensuite une série de plans d'expansion, chacun destiné à contrer, au moindre coût possible, la menace causée par une *Luftwaffe* en pleine extension. Attribuant encore la priorité aux bombardiers, l'aviation métropolitaine (l'élément opérationnel de la RAF basé en Grande-Bretagne) selon les plans allant de A à H était destinée à intimider plutôt qu'à défendre. C'est seulement avec le plan J d'octobre 1937 que l'attitude du gouvernement commença à changer et que la planification fut orientée vers la mise sur pied de guerre d'une aviation plus équilibrée. Sir John Slessor, qui devint plus tard lord et qui était alors directeur-adjoint (Plans) de la RAF, a décrit le plan J, qui prévoyait quelque trente-trois escadrons de chasse (avec des réserves immédiates) pour juin 1941, comme étant « le premier plan établi sur des estimations de besoins stratégiques d'ensemble minimales »².

Le changement d'orientation vis-à-vis des chasseurs semble avoir été large-

ment inspiré par le besoin qu'avaient les hommes politiques de pouvoir parler en termes de « parité » avec la *Luftwaffe*, quelle qu'en soit la signification, et par les réalités économiques qui faisaient que les chasseurs étaient meilleur marché et construits plus rapidement que les bombardiers. Une modification plus importante dans les rapports existants entre chasseurs et bombardiers, due à l'invention du « radar » (radiogoniométrie, ou RDF comme on l'a appelé tout d'abord), fut totalement ignorée des hommes politiques.

Ce que l'évidence semble indiquer ... c'est que lors des débats sur les programmes de l'Air, entre l'*Air Ministry* d'un côté et le Cabinet de l'autre, pendant la période 1936-1939, les développements techniques, entre autres le radar, étaient pratiquement laissés de côté ... L'opinion de la plupart des ministres et les décisions du Cabinet étaient fondées sur des arguments financiers et politiques, rarement sur des arguments strictement militaires. Si des ministres souhaitaient avoir plus d'avions de chasse, et nous avons vu que c'est ce qu'ils voulaient, ils auraient pu avancer des arguments beaucoup plus forts, en se référant aux appareils améliorés, Hurricane et Spitfire, ainsi qu'au radar. L'ensemble des ministres ne le fit pas, ni même le secrétaire d'État à l'Air, lors des débats au Cabinet pendant cette période. Ce furent des années au cours desquelles, dans la RAF, la balance penchait temporairement en faveur de la défense. Des décisions stratégiques majeures ne furent pas prises, de façon évidente, pour cette raison³.

Cependant, à la fin de 1935, l'autorisation fut donnée de construire cinq « stations de détection » sur les rives de l'estuaire de la Tamise et les côtes attenantes, constituant le premier maillon d'une chaîne de vingt postes semblables, allant de la Tyne au Solent. L'évolution du radar, entre les mains de Robert Alexander Watt*, l'une des rares personnes à avoir à la fois des compétences administratives et scientifiques, fut extraordinairement rapide. En juillet 1937, le secrétaire d'État à l'Air, lord Swinton, put déclarer au sous-comité des plans de défense (politique) du Comité de l'*Imperial Defence* que ces stations de la *Chain Home* « donnaient une indication sur les avions qui approchaient à une distance d'environ 100 milles [160 km], ce qui permettait d'alerter très tôt tous les éléments du système de défense », pendant que « les techniques de coopération des escadrons de chasse, avec cette méthode de détection, étaient élaborées activement ». Toutefois, au cours des manœuvres de 1937, les vieux biplans armés de deux canons, du *Fighter Command*, étaient matériellement incapables de rivaliser de vitesse avec les bombardiers monoplans les plus récents. Le capitaine d'Aviation E.A. McNab, un officier d'échange de l'ARC qui volait dans la RAF cet été-là, rapporta que sa formation de Gloster Gauntlet pouvait seulement regarder les bombardiers Bristol Blenheim « disparaître dans le lointain »⁴.

Avant le début des hostilités, on avait déjà commencé à travailler sur un système supplémentaire de trente stations *Chain Home Low*, qui pouvaient détecter des avions volant à basse altitude, soit en dessous de 3 000 pieds (1 000 mètres), la hauteur minimale couverte par le système original. Cet élément supplémentaire fut achevé juste avant que la phase principale de la bataille

* Il fut fait chevalier en 1942 et mit un trait d'union à son nom pour devenir Watson-Watt.

d'Angleterre ne commence en août 1940, ce qui permit à la RAF de se battre avec tous les avantages possibles qu'offrait le radar. En introduisant ce système, il n'était plus nécessaire de maintenir des patrouilles en alerte pour intercepter des bombardiers ennemis. Les défenses pouvaient maintenant espérer déjouer l'ennemi avec beaucoup moins d'appareils et beaucoup moins « d'usure » pour ceux-ci et pour leurs pilotes, ce qui les rendait trois ou quatre fois, et même peut-être cinq ou six fois plus efficaces.

Plus facile à réaliser, parce qu'au départ cela ne demandait que peu ou pas de dépenses en capital, la décision fut prise de supprimer, en 1936, l'aviation métropolitaine homogène en faveur de commandements fonctionnels séparés pour les opérations de chasse, de bombardement et de patrouille maritime (ou côtière). S'en tenant aux principes de 1918, le nouveau *Fighter Command* comprenait, dans la panoplie de son contrôle opérationnel, des unités d'artillerie antiaérienne et de projecteurs qui faisaient partie auparavant de l'armée britannique plutôt que de la RAF. Son premier commandant en chef fut le maréchal de l'Air sir Hugh Dowding, nommé le 14 juillet 1936.

Dowding ne tarda pas à essayer un nouveau système de contrôle lors des exercices de défense à l'été 1937, au cours desquels l'espace aérien britannique fut divisé entre un certain nombre de « groupes » de chasse, chaque groupe étant lui-même subdivisé en secteurs. Dans chaque secteur, un terrain d'aviation principal fut désigné station de secteur, où des représentations de la situation en cours pouvaient être rapportées lorsque l'alerte d'une attaque était donnée par le système *Chain Home*, complété par les yeux et les jumelles des postes de l'*Observer Corps* (corps d'observateurs) constitué de volontaires répartis dans tout le pays. Tous les deux transmettaient l'altitude, la vitesse et la direction de l'ennemi par ligne téléphonique au quartier général du *Fighter Command* à Bentley Priory (près de Stanmore, dans le Middlesex), et à partir de là, les ordres et les renseignements étaient envoyés aux salles d'opération de groupe et de secteurs appropriées où les positions étaient constamment mises à jour et surveillées.

Le contrôleur de secteur, habituellement un ancien pilote de chasse, avait la tâche de diriger ou de radioguider les chasseurs contre les formations ennemies, par canal radio haute fréquence (HF). Bien sûr, une fois qu'ils avaient été amenés au contact visuel, il restait un double problème : premièrement celui de rattraper l'avion ennemi et ensuite celui de l'abattre. À cette fin, des chasseurs monoplans multicanons beaucoup plus rapides commençaient à être incorporés à l'ordre de bataille de la RAF. La mise en service du Hawker Hurricane, dont la vitesse maximale était de 335 milles à l'heure (535 km/h), en comparaison des 274 milles à l'heure (420 km/h) du Heinkel III – le bombardier standard allemand de l'époque – eut lieu à la fin de 1937, tandis que celle du Supermarine Spitfire, avec une vitesse maximale de 360 milles à l'heure (575 km/h), suivit en juin 1938. Tous les deux étaient équipés de huit mitrailleuses de .303, montées dans les ailes, capables de tirer en même temps 146 coups par seconde pendant une période théorique de quinze secondes⁵.

Une autre méthode de concentration de la puissance de feu, selon le personnel de l'Air, consistait à diriger plusieurs chasseurs de telle façon que chacun d'eux

obtienne une fenêtre de tir, de l'arrière ou de côté, sur un seul bombardier, simultanément ou en succession très rapide – un processus que la RAF essayait d'obtenir par des attaques en formation serrée minutieusement réglées. Ces systèmes stricts minimisaient l'autre avantage important du chasseur, sa manœuvrabilité, mais on n'en tenait pas compte. Le *Manual of Air Tactics* de 1938 déclarait que, en combat aérien, « les manœuvres à grande vitesse ne sont pas réalisables actuellement, parce que l'effet de la gravité sur le corps humain, lors de changements rapides de direction à grande vitesse, provoque une perte temporaire de connaissance »⁶.

Puisque des tonneaux et des virages aux vitesses des Hurricane et des Spitfire n'étaient pas réalisables, le personnel de l'Air ne prêta virtuellement aucune attention aux possibilités du chasseur dans le combat aérien. La seule mission concevable des nouveaux chasseurs était d'abattre des bombardiers, un processus qui donnait les meilleurs résultats avec des formations d'attaque sous contrôle serré et des tactiques fondées sur une section de trois avions en échelon rapproché ou, plus couramment, en formation en V serré surnommée *vic*. Malheureusement, de telles formations obligeaient aussi deux des trois pilotes à passer plus de temps à surveiller attentivement leur chef afin d'éviter des collisions qu'ils n'en passaient à fouiller le ciel à la recherche d'ennemis. Ils avaient donc de plus grandes chances de devenir des victimes que des vainqueurs, la surprise étant l'essence même du succès en combat aérien.

Au contraire, la formation de base allemande – un résultat des expériences de la *Luftwaffe* pendant la guerre civile espagnole – était la *Rotte* (patrouille), deux avions presque en ligne de front à environ 250 mètres l'un de l'autre. Chaque pilote portait ses recherches vers l'intérieur ainsi que devant lui, scrutant le ciel derrière et au-dessus de son partenaire afin de détecter l'ennemi. Deux *Rotten* constituaient un *Schwarm* (essaim), dans lequel la relation latérale de chaque appareil correspondait à peu près à la relation des bouts des doigts écartés d'une main – reconnu en anglais comme une « formation en doigts » – bien qu'il puisse exister une légère différence d'altitude entre chaque paire, une disposition qui donnait même plus de souplesse au *Schwarm* lors d'un changement de direction. C'était un dispositif beaucoup plus souple que le *vic*, améliorant le concept de soutien mutuel tout en minimisant les dangers de collision. Si des chasseurs ennemis s'approchaient de la *Rotte* ou du *Schwarm* par l'arrière, l'appareil de tête, ou la paire, effectuait un virage brutal de 360° par rapport à l'angle d'attaque, tandis que l'avion le plus proche de l'ennemi basculait dans la direction opposée à l'attaque avec, pour résultat, la prise en sandwich des attaquants⁷.

Toutefois, quelles que soient les faiblesses relatives de ces doctrines tactiques, dans les trois années allant de 1936 à 1939, le *Fighter Command* avait entrepris une transformation radicale, dans le bon sens. Un mémoire préparé au début de 1938 par le vice-maréchal de l'Air Sholto Douglas, chef-adjoint de l'état-major de l'Air, illustre le changement : « Je pense qu'au cours de ces quelques derniers mois, le pendule a tourné dans l'autre sens avec l'arrivée de chasseurs équipés de huit canons, le RDF [radar] et le plan d'interception de Biggin Hill [système de contrôleurs de secteur], et que maintenant – ou au moment où nos escadrons de

chasse seront équipés de Hurricane et de Spitfire – le chasseur surpasse les bombardiers contemporains⁸. »

À Ottawa, rien de tout cela n'avait de rapport immédiat, bien que le gouvernement fût absolument convaincu « que la première ligne de défense du dominion du Canada devait être l'aviation ». Un tiers du budget de défense énormément augmenté – 11,5 millions de dollars – fut affecté à l'aviation militaire en 1937–1938. On en avait sérieusement besoin, car à peine deux ans plus tôt « le ministre [de la Défense nationale] avait été prévenu qu'il n'existait que vingt-trois avions militaires au Canada. Tous tombaient en désuétude et ne pouvaient servir qu'à l'entraînement et aucun d'eux n'était adapté au service actif dans les conditions actuelles. Le Canada ne disposait d'aucune bombe aérienne »⁹.

La perspective d'une attaque aérienne contre le Canada semblait lointaine, même en 1939, puisque le pays se trouvait éloigné de tout adversaire potentiel par de grandes étendues d'eau. C.P. Stacey écrivait dans *The Military Problems of Canada* : « La seule menace aérienne que l'Amérique du Nord doit craindre à l'heure actuelle, est celle d'avions catapultés de navires. » Selon la théorie contemporaine, une telle menace pouvait être contrée en utilisant des forces navales ou des avions torpilleurs, basés à terre, pour couler ces navires. Il existait aussi un besoin de fournir des appareils destinés à appuyer l'armée, spécialisés et relativement bon marché, pour soutenir tout corps expéditionnaire organisé par la milice. Aussi, la fourniture de chasseurs avait eu une priorité moindre que celle d'autres types d'avions, aux yeux de l'état-major général (auquel l'aviation fut subordonnée jusqu'en novembre 1938) et du Cabinet. En 1938, le seul escadron de chasse régulier de l'ARC qui volait, n'avait rien de plus moderne que cinq biplans Armstrong-Whitworth Siskin IIIA (les rescapés de huit biplans achetés entre 1928 et 1931), chacun armé seulement de deux mitrailleuses .303 et incapables de dépasser 150 milles à l'heure (240 km/h). Mais les chasseurs coûtaient moins cher que les bombardiers. Les huit premiers Hurricane arrivèrent à Halifax en février 1939¹⁰.

La dégénérescence de la crise en Europe n'eut pas d'effets immédiats sur le programme d'entraînement aérien de l'ARC. Malgré l'augmentation spectaculaire de son budget et le doublement de ses maigres effectifs entre 1936 et 1939, le vice-maréchal de l'Air G.M. Croil soulignait en toute honnêteté, en décembre 1938, que la parcimonie prolongée des années de l'entre-deux-guerres signifiait « qu'il était impossible de tirer le meilleur parti de l'augmentation soudaine et relativement importante des revenus additionnels ». De plus, « quand le temps le permet, les augmentations ne doivent ni être aussi soudaines, en comparaison avec l'année précédente, ni trop importantes », s'il faut maintenir les normes¹¹. Cela était particulièrement vrai dans le domaine de l'entraînement des pilotes, lequel était nécessairement un processus tout d'abord au ralenti, exigeant l'entraînement et la certification d'instructeurs supplémentaires par d'autres déjà qualifiés, avant qu'on ne puisse penser à toute expansion à grande échelle.

Les normes de recrutement de l'ARC étaient extraordinairement élevées. On ne manquait pas de jeunes Canadiens désireux de devenir pilotes de chasse (nombre d'entre eux avaient obtenu une licence de vol civil à leurs propres frais). Mais jusqu'en 1939, quand un plan de « service court » de quatre ans fut introduit, une

commission permanente exigeait du candidat qu'il soit diplômé du Collège militaire royal du Canada ou qu'il possède un diplôme d'ingénieur, ainsi que les aptitudes physiques appropriées. De plus, une commission d'officier de la réserve, dans un des escadrons de l'Aviation active non permanente (AANP), était bien trop souvent fonction de la vie dans ou à proximité d'une collectivité importante et de l'appartenance à un « bon » milieu social. Au contraire, la RAF avait offert des commissions d'officier à court terme depuis 1934, et les « coloniaux » étaient admis bien volontiers. Par conséquent, tandis qu'en 1938 et 1939 l'ARC ne recrutait que cinquante-quatre candidats dans le cadre du service général (tel les navigants) pour recevoir une commission d'officier permanente, elle recommanda de tripler ce nombre pour les commissions d'officier à court terme dans la RAF. Il y en eut beaucoup plus qui se rendirent en Grande-Bretagne à leurs propres frais et s'adressèrent directement à l'*Air Ministry*. En 1940, il y avait au moins 441 Canadiens commissionnés dans la RAF et probablement qu'une majorité, motivée par l'histoire des as canadiens de la Première Guerre mondiale (tels Bishop, Barker, Collishaw et MacLaren), qui étaient pilotes de chasse ou attendaient avec impatience de le devenir. Presque tous détenaient une commission d'officier à court terme, mais quelques-uns détenaient des affectations permanentes. Il y avait aussi une centaine de navigants canadiens parmi les sous-officiers de la RAF¹².

L'annexion de l'Autriche par l'Allemagne, en mars 1938, et celle du Sudetenland en Tchécoslovaquie, en octobre, augmenta les tensions en Europe et accentua les possibilités de guerre. Par la suite, l'occupation de la Bohême et de la Moravie, en mars 1939, en violation flagrante de l'accord de Munich, confirma chez les Britanniques la nécessité de renforcer leur défense ; et ce printemps-là, l'état-major de l'Air expliqua qu'il lui fallait au minimum cinquante-deux escadrons de chasse pour défendre les îles Britanniques¹³. Toutefois, quand la Grande-Bretagne déclara la guerre, le 3 septembre 1939, le *Fighter Command* ne disposait que de trente-neuf escadrons. Quatre d'entre eux, équipés d'Hurricane, furent rapidement envoyés en France comme élément précurseur de la force d'intervention aérienne. Deux autres escadrons viendront les rejoindre plus tard. Pendant ce temps, l'*Air Ministry* profita de la « drôle de guerre » pour entreprendre l'organisation de dix-huit escadrons supplémentaires.

L'un de ces dix-huit escadrons fut le 242^e Escadron (canadien) de la RAF. Formé à Church Fenton dans le Yorkshire, il était le résultat d'un exercice de relations publiques profitant aux gouvernements canadien et britannique. Le 12 septembre 1939, six jours après que le Premier ministre britannique, Neville Chamberlain, fit les premières propositions sur ce qui deviendrait en fait le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB). Tout juste deux jours après la déclaration de guerre canadienne, le Premier ministre Mackenzie King, désireux d'avoir une présence canadienne importante outre-mer et croyant qu'un contingent de l'aviation s'avérerait plus économique en termes d'hommes (réduisant donc l'éventualité d'une conscription, source de divisions nationales importantes en 1917), déclara « c'est le désir de ce gouvernement que des unités

de l'aviation canadienne soient formées à cette fin dès qu'on aura suffisamment de personnel entraîné pour aller outre-mer »¹⁴.

Les Britanniques, qui ambitionnaient d'afficher la solidarité de l'Empire et du Commonwealth, étaient également enthousiastes de voir une unité de l'ARC sur le théâtre des opérations. Ils suggérèrent tout d'abord qu'un escadron de reconnaissance maritime de l'ARC soit basé dans les Caraïbes, mais l'absence d'avions adaptés fit échouer cette proposition¹⁵. De plus, avec l'ouverture de négociations sur ce qui deviendrait le PEACB, lequel était politiquement préférable, le gouvernement canadien avait déjà changé d'idée sur son engagement outre-mer. O.D. Skelton, sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures et l'un des plus proches collaborateurs de King, expliquait au haut-commissaire britannique à Ottawa : « Bien qu'il soit souhaitable pour de nombreuses raisons que la contribution du Canada à la guerre aérienne soit reconnue et confirmée par la participation prochaine d'unités de l'Aviation royale du Canada outre-mer, il faut se souvenir que l'envoi immédiat, ne serait-ce que d'une unité, mettrait sérieusement en péril la mise en route et le développement du plan d'entraînement au Canada. » En conséquence, l'envoi d'un escadron de l'ARC outre-mer « ne doit pas être envisagé à l'heure actuelle »¹⁶.

L'*Air Ministry* avança alors une autre idée : on pourrait faire quelque chose avec les aviateurs canadiens déjà dans la RAF ou y servant à titre d'officiers d'échange de l'ARC. À la fin du mois d'octobre 1939, des dispositions furent prises pour la formation d'un escadron de chasse constitué de navigants canadiens, ce qui donnait à Mackenzie King une « reconnaissance plus que souhaitée d'une participation canadienne »¹⁷, à un coût virtuellement nul pour son gouvernement, en personnel, en avions ou en dollars. Un officier de l'ARC déjà présent en Angleterre, le commandant d'Aviation F.M. Gobeil, un Canadien français très anglicisé, diplômé du Collège militaire royal, fut chargé de commander l'escadron.

Puisque tout (ou presque tout) le personnel non navigant de l'escadron était britannique et qu'il n'y avait que le commandant qui était de l'ARC, l'historique de son entraînement en Angleterre et de ses mésaventures au cours de la bataille de France (du 10 mai au 18 juin 1940) déborde le cadre de cette étude¹⁸. Ses pertes furent lourdes. Des vingt-deux pilotes à l'effectif, le 10 mai, sept furent tués au combat, trois capturés et trois blessés. Leurs remplaçants, pour la plupart des Britanniques, commencèrent à arriver fin mai et début juin, et quand le commandant d'Aviation, le légendaire Douglas Bader, remplaça Gobeil, le 24 juin 1940, le dernier lien officiel du 242^e avec ce qui était canadien fut coupé. Envoyé en Extrême-Orient en décembre 1941 (pour être dissous dans les Indes orientales néerlandaises au début mars 1942), cet escadron n'était ni plus ni moins qu'une unité quelconque de la RAF avec peut-être une proportion de Canadiens plutôt inférieure à celle qu'on trouvait habituellement dans les escadrons britanniques.

Cependant, aux yeux de l'état-major de l'Air, il existait d'autres menaces auxquelles il fallait faire face, et qu'on devait vaincre, en plus de celles posées par la *Luftwaffe*. Une grande partie des succès allemands sur terre, en Pologne, en Norvège et en France, était attribuable à l'intégration opérationnelle et

tactique pratiquée par leurs forces aériennes et terrestres. Toutefois, le concept d'ensemble d'opérations aéroterrestres intégrées était anathématisé dans la RAF. Son existence en tant que service indépendant et séparé était affirmée à partir de l'argument que le bombardement stratégique était l'arme qui permettait de gagner la guerre, et c'est avec réticence seulement que des officiers supérieurs étaient forcés d'admettre que les chasseurs avaient un rôle à jouer dans la supériorité aérienne. Avec passablement de regret, ils avaient toujours reconnu que l'armée avait droit à un degré minimal de ce qu'on appelait l'appui à l'armée (*Army Co-operation*), tel l'utilisation de ressources aériennes limitées à des tâches de reconnaissance et de désignation d'objectifs pour l'artillerie, qui avait été la fonction principale de l'aviation au cours de la Première Guerre mondiale, mais c'était la moindre de leurs priorités. La doctrine d'avant-guerre, telle qu'elle existait, n'exigeait qu'un escadron d'appui à l'armée, affecté à chaque corps d'infanterie et, puisqu'ils étaient incorporés dans l'ordre de bataille, un pour chaque division blindée. Il n'était pas question de détourner des ressources plus valables et limitées pour les affecter à des opérations terrestres, une procédure qui pouvait permettre à l'armée d'avoir aussi son mot à dire sur leur utilisation¹⁹.

Bien sûr, il était vrai que le *War Office* avait une compréhension désuète de l'emploi souhaitable de la puissance aérienne. L'armée ne voulait rien d'autre qu'une force aérienne autonome sous son contrôle – une « brigade » aérienne pour chaque armée, semblable aux dispositions qui avaient prévalu en 1917 et 1918 – tandis que l'*Air Ministry* insistait sur les bénéfices d'un contrôle centralisé, invoquant une amélioration de la souplesse d'emploi et une économie des moyens lorsqu'on utilise des ressources aériennes limitées et soutenant que l'Aviation ne devait pas être subordonnée à des commandants de l'armée de terre²⁰.

À l'opposé, les aviateurs canadiens étaient plus favorables à collaborer avec l'armée, sans doute parce que nombre d'entre eux avaient été des « pilotes de brousse en uniforme » pendant l'entre-deux-guerres ; peut-être aussi parce que l'ARC n'était devenue un service indépendant qu'en 1938 ; et certainement parce que l'esprit militaire dominant du Canada entre les deux guerres fut celui d'un soldat et homme de science, A.G.L. McNaughton, un fervent avocat de la puissance aérienne dans la bataille terrestre. En fait, alors que les effectifs britanniques d'avant-guerre exigeaient un escadron d'appui à l'armée par corps d'infanterie (et un par division blindée), l'ARC pensait en termes d'une escadre à trois escadrons d'appui à l'armée « destinée à aller outre-mer si nécessaire »²¹. Toutefois, lorsque le 1^{er} Escadron rejoignit la Grande-Bretagne au début de 1940, il devint inévitablement mêlé à tous les ennuis qui frustraient ses pairs de la RAF, en plus des problèmes inhérents à l'image plus large d'une coopération anglo-canadienne.

* On peut suivre la controverse dans les livres de A.W. Tedder, *With Prejudice* (Londres 1966), de B.L. Montgomery, *Memoirs* (Londres 1958), de J.C. Slessor, *The Central Blue* (Londres 1956), de Henry Pownall, *Chief of Staff* (Londres 1972) et de C.E. Carrington, *A Soldier at Bomber Command* (Londres 1985). Le livre de Carrington est le seul récit à être publié par quelqu'un connaissant le sujet à fond.

Le 24 novembre 1939, à Londres, le commodore de l'Air L.S. Breadner avait rencontré sir Kingsley Wood, secrétaire d'État à l'Air britannique, le haut-commissaire canadien Vincent Massey et le lieutenant-colonel d'Aviation Vernon Heakes, officier de liaison de l'ARC auprès de la RAF, pour considérer avec eux quelles unités aériennes l'ARC devait fournir en soutien d'un élément canadien rattaché au corps expéditionnaire britannique, soit d'une division ou peut-être plus tard un corps d'armée à deux divisions. Wood déclara aux Canadiens que l'Air Ministry serait heureux si un escadron d'appui à l'armée arrivait au Royaume-Uni avec la 1^{ère} Division canadienne qui était attendue à la fin de l'année. La division et l'escadron seraient ensuite envoyés en France comme éléments du Corps expéditionnaire britannique. Les soldats rejoindraient le IV^e Corps britannique et les aviateurs pourraient alors devenir l'escadron du corps²².

Le 110^e Escadron de l'ARC, équipé d'appareils Westland Lysander, fut choisi et placé sous le commandement du commandant d'Aviation W.D. Van Vliet, diplômé du RAF Staff College (école d'état-major) et de la School of Army Cooperation de la RAF, d'où il était sorti premier de son cours. Ses instructeurs du collège d'état-major l'avaient jugé comme « une personnalité droite, gaie et généreuse ... Sa sincérité et ses intentions honnêtes étaient soulignées ». C'était « un officier travailleur, solide et pratique, d'une grande ténacité ». Le commandant avait été « impressionné par son honnêteté intellectuelle »²³. Son unité était constituée d'aviateurs des forces permanentes et auxiliaires, dont le noyau était le 110^e Escadron (ville de Toronto), renforcé par du personnel de la force permanente du 2^e Escadron (d'appui à l'armée) et augmenté d'auxiliaires de Winnipeg, Calgary et Regina. L'escadron arriva en Angleterre fin février 1940, encore largement sous-entraîné, censément pour travailler avec la 1^{ère} Division jusqu'à ce que tous deux atteignent les normes du corps expéditionnaire. Il était toutefois condamné à se débattre dans un tourbillon politique et bureaucratique pendant de nombreux mois à venir, une lutte qui désappointerait souvent les intéressés et en tout premier lieu Van Vliet. Au plus fort de ce tourbillon il fut obligé de jongler avec les réclamations, les demandes, et les suggestions d'un nombre assez déraisonnable de supérieurs, tout en essayant de maintenir le moral de ses subordonnés dans un environnement extrêmement difficile.

En tant qu'unité de l'ARC, le 110^e Escadron dépendait du quartier général canadien outre-mer (QGCOM) nouvellement formé à Londres, tandis qu'en tant qu'escadron d'appui à l'armée, il faisait partie du 22^e Groupe de la RAF responsable de l'entraînement en appui à l'armée. Le major-général McNaughton, officier général commandant de la 1^{ère} Division et également l'officier canadien le plus haut gradé outre-mer, considérait qu'il relevait de son commandement opérationnel, même si son administration et son approvisionnement demeuraient la responsabilité de la RAF/ARC. McNaughton était lui-même subordonné au War Office, à Londres, mais, en même temps, il avait un lien politique prédominant avec le gouvernement canadien à Ottawa.

Il n'existait pas de dispositions dans les effectifs de guerre britanniques ou canadiens prévoyant l'affectation d'un escadron d'appui à l'armée à une seule

division d'infanterie, ce qui empirait la situation. Comme nous l'avons déjà dit, la doctrine britannique ne prévoyait qu'un escadron par corps d'infanterie de deux ou trois divisions. Mais McNaughton proclamait d'un ton bourru qu'à son avis, « le 110^e Escadron de l'ARC avait été détaché principalement en vue de travailler avec les forces canadiennes sur un théâtre d'opérations et j'espère qu'il ne fait aucun doute que nos besoins dans ce domaine seront prioritaires »²⁴. Ainsi, au moins jusqu'à l'arrivée de la 2^e Division et à la création d'un corps canadien, l'escadron se trouva pris entre le « marteau » de McNaughton et l'« enclume » d'une aviation très insulaire.

Par exemple, le 6 mai 1940, Norman Rogers, ministre de la Défense nationale, rencontra sir Samuel Hoare (qui avait succédé à Kingsley Wood au poste de secrétaire d'État à l'Air) pour essayer de clarifier les relations financières créées par les circonstances du temps de guerre. Pour Rogers, le financement du PEACB et celui de n'importe quelle unité de l'ARC envoyée outre-mer faisaient tous les deux partie d'un accord général. En fait, en acceptant une plus large part des coûts du PEACB, le gouvernement canadien avait réduit de trois à un le nombre d'escadrons d'appui à l'armée qu'il avait planifié d'envoyer outre-mer, Ottawa fournissant seulement la solde et les indemnités de son personnel, tandis que Whitehall fournissait le matériel et l'entretien. Cela, bien sûr, cadrait très mal avec l'insistance de McNaughton, qui voulait que l'escadron soit en réalité une partie intégrante de l'armée canadienne outre-mer qui, elle, était financée totalement par des ressources canadiennes. Hoare souligna l'anomalie, indiquant que, après la formation d'un corps canadien, comme l'escadron travaille exclusivement avec lui, « il serait peut-être raisonnable de suggérer qu'il soit équipé et entretenu comme c'était le cas pour les troupes canadiennes »²⁵. La réunion porta alors sur le problème plus immédiat de l'affiliation du 110^e lorsque la 1^{ère} Division alla en France, personne ne prévoyant l'attaque éclair imminente qui rendrait de telles discussions totalement hors de propos.

Dès leur arrivée en Angleterre, les pilotes et mitrailleurs de l'escadron avaient été pris par l'entraînement individuel et plus spécialisé à la *School of Army Co-operation*, près de Salisbury. En juin, ils avaient terminé leur entraînement de base et furent transférés à Odiham, dans le Hampshire, pour y suivre l'entraînement opérationnel, volant encore sur les douze Lysander qu'ils avaient amenés du Canada. « Sa conception en avait fait un avion très souple dont la plus grande qualité se trouvait dans ses capacités de décollage et d'atterrissage à courte portée ... Malheureusement, les concepteurs pensaient toujours à la Première Guerre mondiale quand ils l'avaient dessiné. L'attaque éclair allemande et les Junker 87 *Stuka* firent du Lysander un appareil désuet lors de l'invasion de la Pologne, et le rendirent totalement hors d'usage après Dunkerque. Ce fut un cercueil volant après ce désastre, bien que nous n'ayons pas eu, heureusement, à le prouver²⁶. »

Quels que soient les dangers inhérents aux vols sur Lysander dans un environnement de combat – et ils auraient été immenses – parce que l'escadron était encore confortablement campé en Angleterre, le moral des équipages ne souffrit guère jusqu'au début de la bataille d'Angleterre, alors qu'ils ne devinrent que des spectateurs cloués au sol la plus grande partie du temps, afin de laisser le ciel au

*Fighter Command*²⁷. L'inactivité ne convenait pas bien à un escadron qui avait été la première unité de l'ARC outre-mer et qui espérait être la première à entrer en action. Elle ne plaisait pas plus à Van Vliet (promu alors au grade de lieutenant-colonel d'Aviation), qui « commençait à montrer les conséquences de ses soucis croissants sur la situation fâcheuse dans laquelle nous nous trouvions », selon le capitaine d'Aviation C. Carling-Kelly, commandant de l'escadrille « C ». « De jeunes pilotes en pleine santé, trépignant d'impatience, se rongeaient d'inquiétude, alors que nous observions les batailles aériennes quotidiennes en toute sécurité depuis nos abris autour de la base. C'était une situation lamentable et Van [Vliet] se tenait de plus en plus à l'écart, ne se confiant à personne ... Nous avions tous nos rêves ; c'était leur futilité qui commençait à atteindre notre moral, y compris [celui du] commandant²⁸. »

En temps et lieu, le départ de six pilotes pour suivre l'entraînement de chasseur, avant leur affectation comme remplaçants au 1^{er} Escadron (de chasse) de l'ARC – qui, en août, fut engagé sérieusement dans la bataille d'Angleterre – fit encore empirer les choses pour ceux qui restaient. Au QGCOM, on avait vu le problème et on l'avait compris ; la première étape pour le résoudre semblait être un changement de commandant. « Le lieutenant-colonel d'Aviation Van Vliet avait entraîné l'escadron depuis ses débuts ; il était plus âgé et avait plus d'expérience que la plupart de ses officiers, créant donc des relations entre eux plus amicales que celles d'un instructeur avec ses élèves. Cette relation était idéale pendant la période d'entraînement, mais était ... moins souhaitable maintenant. L'opinion de ce QG révélait qu'on était maintenant arrivé à l'étape nécessaire de la relève par un commandant plus jeune²⁹. » Van Vliet fut rapatrié au Canada (où il mourut d'une crise cardiaque deux années plus tard). Il fut remplacé par son second, le commandant d'Aviation E.H. Evans, promu lieutenant-colonel d'Aviation (mais par la suite affecté à Ottawa après quelques semaines de commandement), et ensuite par R.M. McKay, un autre diplômé du RAF *Staff College*, promu de façon similaire. Tous les deux avaient fait partie de l'escadron depuis son départ du Canada.

Il ne faisait aucun doute que, même si la plupart des problèmes administratifs qui avaient obsédé le 110^e Escadron avaient été réglés au début de l'automne 1940, la question du moral reviendrait avec l'envoi, en juin, du 112^e, le deuxième élément de l'escadre d'appui à l'armée, à trois escadrons, de l'ARC, qui était prévue. Le 11 mai, jour suivant le début de l'offensive d'Hitler dans l'ouest, Ottawa fit une proposition, à savoir qu'il comprendrait « que la présence au Royaume-Uni [de cet élément] pourrait être considérée comme une contribution plus utile à une date rapprochée [plutôt] qu'à une date plus éloignée ». Dès le 19 mai, la menace du *Blitzkrieg* était devenue critique et le vicomte Caldecote, secrétaire d'État adjoint pour les dominions britanniques, déclarait au haut-commissaire canadien à Londres que son gouvernement « accueillerait volontiers » l'arrivée du 112^e avec « autant d'avions Lysander entièrement équipés que possible »³⁰.

Il semble qu'Ottawa ait attendu de recevoir une acceptation officielle de son offre, car le détachement précurseur du 112^e Escadron embarqua à Halifax le jour suivant, et le reste suivit le 11 juin, exactement un mois après la présentation

de l'offre. Dans leur réponse, les Britanniques avaient demandé qu'Ottawa « puisse envisager la possibilité d'envoyer autant d'avions Lysander armés que possible destinés au 112^e Escadron ». Cela aurait nécessité une dotation initiale de douze appareils, plus quatre en réserve immédiate, mais les Canadiens étaient dans une telle situation que l'envoi même des douze premiers appareils aurait nécessité la fermeture temporaire de l'École d'appui à l'armée, à Borden. Cinq appareils : ce fut tout ce dont on pouvait disposer et la RAF devait trouver les autres. En arrivant à High Post, près d'Old Sarum et de la *School of Army Co-operation* de la RAF, le 112^e Escadron commença à utiliser les mêmes matériels et tactiques désuets que le 110^e avait employés pendant les six derniers mois, soit jusqu'en mars 1941, alors qu'il fut désigné à nouveau unité de chasse et équipé d'Hurricane³¹.

Cependant, la transformation radicale de la situation stratégique, à la suite de la défaite de la France, conduisit à une refonte fondamentale des défenses britanniques. Le lieutenant-général McNaughton se retrouva commandant du VII^e Corps (britannique), la dernière réserve au sud de la Tamise, composé de sa propre division d'infanterie, d'une brigade blindée britannique et de deux brigades d'infanterie néo-zélandaises, qu'il rassembla rapidement en une division blindée spéciale. Le 110^e fut l'escadron de corps qui lui fut affecté à ce moment, et personne ne se souciait de son financement ou de son statut technique, l'accent étant principalement mis sur ses insuffisances tactiques et technologiques. Si la bataille aérienne avait été perdue et si Hitler s'était réellement engagé dans l'invasion de la Grande-Bretagne, il ne fait aucun doute que le VII^e Corps se serait trouvé rapidement en train de mener un combat désespéré et ses escadrons de Lysander auraient été des « cibles faciles » dans un environnement hostile, sans rémission. Heureusement, *Fall Seelöwe* (opération Lion de mer), l'assaut amphibie envisagé en Grande-Bretagne, fut annulé le 12 octobre : il n'y aurait pas de débarquement sur les côtes britanniques en 1940 ou, au moins jusqu'à la fin des tempêtes d'équinoxe, au printemps 1941. Sur la base de messages et de renseignements photographiques, le Premier ministre Churchill et ses principaux conseillers surent à la fin de ce mois-là que les risques résiduels d'une invasion étaient relativement éloignés, bien qu'ils n'aient pas été assez téméraires pour diffuser leurs conclusions. Le jour de Noël 1940, le VII^e Corps fut dissous et la 2^e Division canadienne qui venait d'arriver se joignit à la 1^{re} Division pour former le I^{er} Corps canadien. Le 110^e Escadron – devenant le 400^e en mars 1941 – fut finalement intégré dans le moule militaire réglementaire anglo-canadien³².

La bataille d'Angleterre se serait à moitié déroulée avant qu'un contingent de l'ARC ne fut prêt à y participer, mais il est nécessaire d'examiner ses progrès jusqu'à ce point, ne serait-ce que pour rectifier quelques malentendus courants. La pénurie d'avions de chasse et de pilotes expérimentés, citée par tant d'historiens comme ayant été une source d'empoisonnement de l'existence du maréchal en chef de l'Air Dowding pendant toute la bataille, est l'un de ces mythes durables qui s'accumulent autour d'événements légendaires. Il est vrai que la bataille de France ait laissé le *Fighter Command* en mauvaise posture – il avait

perdu quelque 900 avions en six semaines, et la moitié de ses pilotes – mais les usines et les écoles d'entraînement aérien avaient réagi rapidement à la crise. Comme l'historien officiel britannique de la production de guerre l'a souligné, « le *Fighter Command* sortit de la bataille à l'automne avec plus d'avions qu'il n'en possédait au début ». Le nombre de chasseurs disponibles pour des opérations augmentait de jour en jour, de 565 le 22 juin, à 666 le 13 juillet, puis à 749 le 10 août et à 764 le 31 août. Ensuite, ce nombre déclina légèrement mais ne tomba jamais en dessous de 715 pendant le reste de la bataille*. De plus, les effectifs de pilotes augmentèrent aussi, passant de 1 396 le 10 août à 1 492 le 14 septembre – un accroissement de près d'une centaine alors que la bataille faisait rage – et à 1 752 le 12 octobre, bien que de tels chiffres aient été obtenus uniquement par une combinaison de compressions radicales dans la durée de l'entraînement et de transferts d'autres commandements. Rien de cela ne fit beaucoup pour garantir une force importante de pilotes de chasse expérimentés³³.

Toutefois, Dowding devait affronter et maîtriser toute une série de nouveaux problèmes opérationnels présentés par l'occupation allemande de la France et des Pays-Bas. Les plans d'avant-guerre de défense aérienne de la Grande-Bretagne avaient été établis avec l'idée que les bombardiers allemands voleraient sans escorte à partir de bases situées en Allemagne. Maintenant, avec l'ennemi occupant les côtes de la Manche, la plus grande partie du Royaume-Uni se trouvait à courte portée de leurs bombardiers et la partie sud-est du pays était, elle-même, accessible aux Messerschmitt Me 109 agressifs et combatifs, permettant donc à la *Luftwaffe* de bombarder des objectifs divers – des stations radar et même le Parlement – sous la protection d'escortes de chasseurs.

Pour Berlin, la situation était un peu plus encourageante, quoique tout de même curieusement déconcertante. Hitler n'avait jamais voulu se battre contre les Britanniques en 1939, et il espérait que la défaite de la France les persuaderait de rechercher la paix ou au moins d'accepter une offre de négociations³⁴. Quand Churchill refusa, les Allemands durent affronter le formidable problème de ce qui devait s'ensuivre. Le 30 juin 1940, sur les ordres d'Hitler, le *Reichsmarschall* Hermann Göring fit la première déclaration nette sur la façon dont son aviation avait l'intention de traiter un Royaume-Uni encore belligérant. Tout d'abord, il évincerait la RAF des airs, détruirait son organisation terrestre et briserait l'industrie aéronautique britannique. Ensuite, il « désorganiserait les approvisionnements britanniques en attaquant les ports et les installations portuaires, les navires amenant les approvisionnements dans le pays, ainsi que les navires de guerre les escortant. Ces deux missions doivent être menées conjointement et ne pas être traitées séparément. Cependant, tant que l'aviation ennemie existe, le principe suprême de la guerre aérienne doit être de l'attaquer en toute occasion, de jour comme de nuit, dans les airs et sur terre, en priorité sur toute autre

* Les renseignements de la *Luftwaffe* n'évaluaient l'effectif du *Fighter Command* qu'à 400 ou 500 appareils le 1^{er} août, avec une production mensuelle limitée à 200 – « comparable aux chiffres de la production allemande et, en fait, moins que la moitié de la véritable production mensuelle britannique ». M. Probert et S. Cox, eds., *The Battle Re-thought: A Symposium on the Battle of Britain* (Shrewsbury, Angleterre, 1991), 21.

mission »³⁵. Le poids principal de l'offensive serait assumé par la *Luftflotte 2*, dont le QG était à Bruxelles, et la *Luftflotte 3*, qui avait son QG à Paris. À deux, celles-ci pouvaient rassembler quel que 1000 bombardiers bimoteurs, 300 chasseurs-bombardiers monomoteurs, 260 chasseurs bimoteurs et 700 chasseurs monomoteurs disponibles³⁶.

Il était évident que le *Fighter Command* faisait face à un adversaire puissant. Les chasseurs britanniques pouvaient bénéficier d'une supériorité en combat aérien, grâce à leur capacité de déjouer l'ennemi, mais cela ne pouvait pas compenser la vitesse, la vitesse ascensionnelle et les performances en piqué supérieures des Allemands, des facteurs qui normalement leur permettaient de garder l'initiative. « Pendant la phase finale [de la bataille de France], les Me 109 évitaient autant que possible le combat aérien et menaient fréquemment un assaut en piqué, et dégageaient ensuite en poursuivant le piqué bien en dessous des chasseurs britanniques. Ce type d'attaque à partir de la couverture nuageuse ou selon l'orientation du soleil réussissait fréquemment à surprendre les équipiers arrière d'une formation de chasseurs³⁷. »

Les pilotes de la RAF étaient encore loin d'apprécier le degré merveilleux de couverture et de soutien mutuel fourni par le *Schwarm*, mais leur formation en *vic* n'était plus aussi serrée qu'elle l'avait été autrefois, et ils y avaient ajouté maintenant un « avion de queue » (un charognard) – un ou plusieurs pilotes qui devaient voler au-dessus et en arrière de la formation principale, allant et venant afin d'assurer une surveillance des arrières. Une note de Bentley Priory, diffusée à la mi-juin, proclamait : « Il faut admettre comme principe fondamental que les dernières unités de toute formation en vol doivent être employées uniquement à des missions de surveillance pour éviter toute surprise possible venant de l'arrière ou du dessus. » Toutefois, un pilote chevronné expliquait : « Ayant fréquemment volé dans cette position de queue, je connaissais très bien les difficultés et les dangers encourus. Si vous allez et venez de trop autour de la formation, vous êtes abandonné à l'arrière. Si vous ne le faites pas assez, vous vous faites abattre³⁸. » Il aurait pu ajouter que, même si vous allez et venez correctement, la formation devra ralentir légèrement pour vous permettre de maintenir le contact ou autrement votre consommation de carburant sera beaucoup plus importante que celle de vos camarades, vous obligeant peut-être à un retour précipité – en solitaire – à la base.

Une analyse des qualités de vol démontra qu'un Me 109 qui était tombé dans les mains des Britanniques au mois de mai profitait de deux avantages techniques distincts par rapport au Spitfire et au Hurricane. Le moteur Merlin de Rolls-Royce qui propulsait les deux types d'avions britanniques comportait un carburateur à flotteur qui coupait l'alimentation en carburant du moteur en condition de gravité négative, lorsqu'un avion effectuait une demi-boucle inversée rapide à partir du niveau de vol pour entrer en fort piqué. Le 109 avait un moteur à injection qui lui permettait de continuer à fonctionner correctement quelle que soit l'attitude de l'avion. Le Messerschmitt avait aussi une hélice à vitesse constante à pas variable, au lieu de la version à deux pas – grand et petit – du Spitfire et de l'Hurricane, un perfectionnement qui contribuait de façon importante à sa supériorité en vitesse pure et ascensionnelle, en particulier au-dessus de 20 000 pieds (7 000 m).

Le premier problème ne pouvait être réglé tout de suite ; jusqu'à l'introduction du carburateur à diaphragme sur le Spitfire Mark V, à la fin de 1941, les pilotes britanniques devaient se contenter d'effectuer un demi-tonneau et d'entamer ensuite le piqué en vol sur le dos, s'ils cherchaient à suivre un ennemi, tout en se maintenant à proximité raisonnable. Toutefois, des plans d'introduction d'hélices à pas constant étaient déjà en cours et, entre le 22 juin et le 15 août, plus d'un millier de Spitfire et de Hurricane subirent cette modification. Leur moteur avait déjà été modifié pour utiliser le carburant à indice d'octane 100 importé des États-Unis (la *Luftwaffe* utilisa du carburant à indice d'octane 87 pendant toute la guerre) et la combinaison d'hélices à pas constant et d'un indice d'octane plus élevé mit à égalité le Spitfire et le Me 109 dans les domaines de la vitesse ascensionnelle, du plafond et de la vitesse pure³⁹. L'Hurricane, toutefois, n'atteindrait jamais ces performances.

La combinaison du radar et d'un réseau de transmission et de contrôle sophistiqué fut le facteur technologique le plus important qui aida Dowding. Les Allemands connaissaient parfaitement l'existence du système *Chain Home* – ses mâts très élevés couvraient les côtes anglaises et étaient impossibles à cacher – mais ils sous-estimèrent de façon incroyable son efficacité ou se trompèrent sur son utilisation.

Alors que les chasseurs britanniques sont contrôlés du sol par R[adio]/ T[éléphone], leurs forces sont reliées aux stations au sol respectives et, par conséquent, sont limitées en mobilité, même si l'on tient compte de la probabilité d'une mobilité partielle des stations au sol. En conséquence, il ne faut pas compter sur le rassemblement d'une force importante de chasseurs en des points déterminés et dans un bref délai. Une attaque massive allemande sur une zone d'objectifs peut donc ne s'attendre qu'à des conditions semblables à une opposition légère de chasseurs comme lors d'attaques sur des objectifs très éparpillés. On peut, en fait, estimer que lors d'attaques massives, il s'ensuivra inévitablement une confusion considérable dans les réseaux défensifs et, en conséquence, une diminution de l'efficacité des défenses⁴⁰.

Cette évaluation présentait un défaut majeur. Pensant, peut-être, à partir de leurs propres préférences dans l'organisation d'une défense aérienne, ils supposaient que le système de contrôle britannique était aussi rigide que celui de la *Luftwaffe*, avec chaque appareil sous la direction d'un contrôleur donné, incapable de se déplacer facilement d'une zone à une autre. Il s'ensuivait, en toute logique, qu'une attaque massive lancée sur un front étroit devait submerger les défenses locales ; mais, en fait, comme on l'a mentionné plus tôt, les stations radar britanniques fournissaient des renseignements via la salle de filtrage du *Fighter Command* aux salles d'opérations de groupes, et de là aux contrôleurs de secteur qui dirigeaient autant d'avions qu'il semblait nécessaire (ou qui étaient disponibles) pour contrer une attaque. Des raids massifs isolés ne firent que rendre plus facile la tâche des contrôleurs de concentrer un grand nombre de chasseurs dans un secteur donné.

L'*Oberfeldwebel* Gottfried Leske, pilote d'un Heinkel III qui participa à toute la bataille d'Angleterre (mais qui fut abattu et capturé au début de 1941),

ARC D'OUTRE-MER

ORDRE DE BATAILLE

Rôle général	Unités	*39	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
Chasse et coopération avec l'armée	110 ^e Esc (CA)/400 ^e Esc				CA Ly 2 To 1/To 2 Ly 3	Mu 1	Mo 16 Sp 11	2 ^e FAT	
	10 ^e Esc (C)/401 ^e Esc				CC Hu 1 Sp 2 Hu 2 Sp 5	Sp 9 Sp 5	Sp 9 2 ^e FAT 2 ^e FAT		
	112 ^e Esc (CA)/402 ^e Esc				CC Hu 1 Sp 5 Hu 2 Sp 9	Sp 5 Sp 9	DAGR DAGR Sp 14 Sp 16		
	403 ^e Esc				CC To 1/ Sp 1 To 2 Sp 2 Sp 5	Sp 9	Sp 16		
	406 ^e Esc				CC Bl 1/Bl 4 Be 2	Be 6	Mo 12 Mo 30	2 ^e FAT	
	409 ^e Esc				CC De 1 Be 2	Be 6	Mo 13	2 ^e FAT	
	410 ^e Esc				CC De 1	Be 2 Mo 2a	Mo 13 Mo 30a	2 ^e FAT	
	411 ^e Esc				CC Sp 1 Sp 2 Sp 5	Sp 9	Sp 9a	2 ^e FAT	
	412 ^e Esc				CC Sp 2 Sp 5	Sp 9		2 ^e FAT	
	414 ^e Esc				CA Ly 3 To 1/ To 2	Mu 1	Sp 9a Sp 14	2 ^e FAT	
	416 ^e Esc				CC Sp 2	Sp 5 Sp 9 Sp 5	Sp 9 Sp 16 Sp 14	2 ^e FAT	
	417 ^e Esc				CC Sp 2 Hu 2 Sp 5 Sp 5	Sp 8	Sp 9	2 ^e FAT	
	*418 ^e Esc				CC Bo 3	Mo 2	Mo 6	2 ^e FAT	
	421 ^e Esc				CC Sp 5	Sp 9	Sp 16	2 ^e FAT	
	430 ^e Esc				CC To 1/To 2 Mu 1		Sp 14a	2 ^e FAT	
	118 ^e Esc (C)/438 ^e Esc						DAGR Hu 4 Ty 1	2 ^e FAT	
	123 ^e Esc (CA)/439 ^e Esc						DAGR Hu 4 Ty 1	2 ^e FAT	
	111 ^e Esc (C)/440 ^e Esc						2 ^e FAT Hu 4 Ty 1	2 ^e FAT	
	125 ^e Esc (C)/441 ^e Esc						2 ^e FAT Sp 5 Sp 9	Sp 9a Mu 3	

ARC D'OUTRE-MER

ORDRE DE BATAILLE

Rôle général	Unités	'39	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
14 ^e Esc (C)/442 ^e Esc							2 ^e FAT Sp 5 Sp 9 Mu 3		
127 ^e Esc (C)/443 ^e Esc							2 ^e FAT Sp 5 Sp 9 Sp 14		
664 ^e Esc							1 ^{ère} Armée Can. POA Au 4 Au 5		
665 ^e Esc							1 ^{ère} Armée Can. POA Au 4 Au 5		
666 ^e Esc							1 ^{ère} Armée Can. POA Au 4 Au 5		
		10 sep 39 Déclaration de guerre		07 déc 41 Pearl Harbor			08 mai 45 Jour V-E	14 août 45 Cessation d'hostilités	

Types d'avions

Au 4	- Auster AOP Mk IV	Mo 13	- de Havilland Mosquito Mk XIII(NF)
Au 5	- Auster AOP Mk V	Mo 16	- de Havilland Mosquito Mk XVI(PR)
Be 2	- Bristol Beaufighter Mk II	Mo 30	- de Havilland Mosquito Mk XX(NF)
Be 6	- Bristol Beaufighter Mk VI	Mo 30a	- de Havilland Mosquito Mk XXX(NF)
Be 10	- Bristol Beaufighter Mk X	Mu 1	- North American Mustang Mk I
Be 11	- Bristol Beaufighter Mk XI	Mu 3	- North American Mustang Mk III
Bl 1	- Bristol Blenheim Mk I(F)	Sp 1	- Supermarine Spitfire Mk I
Bl 4	- Bristol Blenheim Mk IV	Sp 2	- Supermarine Spitfire Mk II
Bo 3	- Douglas Boston Mk III	Sp 5	- Supermarine Spitfire Mk V
De 1	- Boulton Paul Defiant Mk I	Sp 8	- Supermarine Spitfire Mk VIII
Hu 1	- Hawker Hurricane Mk I	Sp 9	- Supermarine Spitfire Mk IX
Hu 2	- Hawker Hurricane Mk II	Sp 9a	- Supermarine Spitfire Mk IX(LF)
Hu 4	- Hawker Hurricane Mk IV	Sp 11	- Supermarine Spitfire Mk XI(PR)
Ly 3	- Westland Lysander Mk III	Sp 14	- Supermarine Spitfire Mk XIV
Mo 2	- de Havilland Mosquito Mk II	Sp 14a	- Supermarine Spitfire Mk XIV(PR)
Mo 2a	- de Havilland Mosquito Mk II(NF)	Sp 16	- Supermarine Spitfire Mk XVI
Mo 6	- de Havilland Mosquito Mk VI(PR)	To 1	- Curtiss Tomahawk Mk I
Mo 6a	- de Havilland Mosquito Mk VI(PR)	To 2	- Curtiss Tomahawk Mk II
Mo 12	- de Havilland Mosquito Mk XII	Ty 1	- Hawker Typhoon Mk I

CA Coopération avec l'armée (de terre)
CC Commandement de la chasse
DAGB Défense aérienne de la Grande-Bretagne

POA Poste d'observation aérienne
MÉD Méditerranée
ASE Asie du Sud-Est
2^e FAT 2^e Force aérienne tactique

* Intrus

enregistra dans son journal la procédure de rassemblement de la *Luftwaffe* que les radars britanniques pouvaient habituellement « voir » et dont les utilisateurs rendaient rapidement compte à Bentley Priory.

Comme d'habitude, nous nous rassemblions peu de temps avant d'atteindre la Manche. La façon de nous mettre en formation est techniquement très intéressante. La meilleure manière de la décrire est de penser au départ d'une course de trotteurs. En décrivant toujours des cercles, les appareils se mettent progressivement en formation jusqu'à ce qu'ils se soient tous placés ou se soient plutôt mis en place dans l'ordre de bataille fixé. Ce n'est qu'à ce moment-là que l'ensemble de la formation entame lentement sa traversée de la Manche. Pendant ce temps-là, les destroyers [Me 110] et les chasseurs [Me 109] ont rejoint le groupe... et maintenant tous les pilotes commencent à mettre les gaz et à prendre de la vitesse...

Une fois la traversée de la Manche effectuée, tout peut arriver. Mais étrangement, en tant que pilote, je ne me fais pas plus de souci au sujet d'une rencontre avec l'ennemi que je ne m'en fais pour maintenir mon appareil dans la formation ...

Et voici alors que nous tombons sur ces Spitfire et Hurricane... des rafales de mitrailleuses jaillissent de toute part. Parfois, quand les Anglais sont chanceux, ils abattent l'un de nos bombardiers et nous voyons ensuite nos camarades se balancer au bout de leur parachute, essayer de se poser, perdus pour notre cause – au moins jusqu'à ce que nous les libérions de leur camp de prisonniers⁴¹.

Conformément aux directives de Göring, la *Luftwaffe* attaqua le système *Chain Home*, ainsi que les terrains d'aviation de la RAF, dans sa tentative de « destruction de son organisation au sol ». Le 12 août, des attaques importantes furent menées contre six stations dans le sud-est, entraînant des dommages considérables : l'une d'elles, Ventnor, fut hors d'usage pendant onze jours, mais un émetteur radio ordinaire fut tout de suite mis en service sur la même fréquence et « bien que ses impulsions ne produisaient aucun écho, l'ennemi, en les entendant, ne pouvait que supposer que la station avait été réparée ». Entre-temps, le *Reichsmarschall* annula toute attaque sur des objectifs radar, prétextant qu'« il est douteux qu'on tire avantage à poursuivre l'attaque des sites radar vu qu'aucun de ceux-ci n'a été mis jusqu'à maintenant hors service »⁴².

Deux jours plus tôt, les pilotes de Göring avaient porté leur attention sur les terrains d'aviation. Les objectifs principaux furent, bien sûr, les bases du *Fighter Command*, mais des renseignements insuffisants (ou des erreurs de navigation) firent que bon nombre des sorties n'atteignirent pas leur but. Des trois terrains d'aviation qui furent les plus endommagés au cours des premiers raids, Andover, Detling et Eastchurch, aucun d'eux n'appartenait au *Fighter Command*, mais les officiers de renseignements allemands ne semblaient pas au courant de cette erreur et pensaient que les défenses britanniques avaient reçu un sérieux coup. Toutefois, au cours des trois semaines suivantes, la *Luftwaffe* trouva et bombardarda un certain nombre de terrains de combat, concentrant ses attaques sur les bases de secteur de Tangmere, Kenley, Biggin Hill et Hornchurch. Les dommages se limitèrent surtout aux bâtiments, et au personnel non-navigant, qui subit les pertes les plus lourdes, quoique ces raids coûtèrent très cher à Dowding sur le

plan aérien. Près de cent de ses pilotes furent tués entre le 8 et le 18 août, et soixante autres furent blessés, soit environ 15 % du total dont il disposait⁴³. Le remplacement par de nouveaux pilotes et l'approvisionnement d'avions de rechange étaient adéquats, mais la tension liée aux opérations qui affectait les pilotes et les équipes au sol était un souci permanent.

Lorsque le mauvais temps les obligea à réduire l'échelle de leurs attaques, entre le 19 et le 23, les commandants allemands firent aussi leur inventaire. Entre le 13 et le 19 août, ils avaient perdu, d'une manière ou d'une autre, près de 300 avions, soit plus de 10 % des forces combinées des *Luftflotten* 2 et 3. Plus important encore, ces pertes étaient l'indice d'un effort important qui n'avait pourtant pas eu pour effet de réduire l'opposition considérable et efficace de la RAF. Quant à Dowding, il a bien accueilli les quelques renforts disponibles. Plusieurs escadrons qui avaient été mutilés en France étaient maintenant reconstitués, et la *Fleet Air Arm* (l'aéronavale britannique) avait contribué, avec deux autres escadrons, aux opérations d'assez faible envergure du 13^e Groupe dans le Nord, ce qui lui avait permis de déplacer deux de ses escadrons plus au sud, au cœur de la bataille. Les pilotes qui s'étaient évadés des pays sous occupation allemande s'entraînaient maintenant sur des appareils britanniques. Ils constitueraient très bientôt trois escadrons supplémentaires (deux polonais et un tchèque) à ses effectifs⁴⁴. Et, le 17 août 1940, le 1^{er} Escadron de l'ARC devint opérationnel.

Le 11 mai 1940, un jour après la poussée initiale des Allemands en France, au Pays-Bas et en Belgique, le haut-commissaire canadien à Londres, Vincent Massey, avait déclaré à Anthony Eden, secrétaire d'État aux affaires des dominions britanniques, que « au vu des développements critiques d'hier ... le gouvernement canadien serait heureux de répondre immédiatement à toute suggestion que le gouvernement du Royaume-Uni souhaiterait faire ». Le Britannique en présenta plusieurs, dont « la possibilité de mettre à sa disposition un escadron de l'Aviation royale du Canada avec ses avions et son personnel, et une dotation, si possible, de seize appareils au départ »⁴⁵.

Le 21 mai, Ottawa transmit ce message : « Nous enverrons dès que possible le 1^{er} Escadron de chasse de l'ARC avec tous les Hurricane disponibles, quatorze au total, ayant compris [que le] Royaume-Uni fournirait des renforts selon les besoins, ne disposant d'aucune installation pour l'entraînement [opérationnel] ici ». L'escadron, qui était alors basé à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, reçut l'ordre de mettre ses Hurricane en caisse et de se préparer à partir outre-mer. Huit officiers et quatre-vingt-six sous-officiers et hommes du 115^e Escadron lui furent rapidement affectés pour amener l'unité à son effectif et, moins de trois semaines après la publication de l'ordre de mise en alerte, les Hurricane en caisses étaient chargés à bord de navires et vingt et un pilotes, sept autres officiers et 314 aviateurs embarquèrent à bord du *Duchess of Atholl* à destination du Royaume-Uni⁴⁶.

Les officiers et les hommes supplémentaires du 115^e Escadron représentaient un élément inconnu pour le commandant d'Aviation E.A. McNab, dont on a déjà parlé dans ce tome, alors qu'il était un officier d'échange servant dans la RAF. Le 115^e, un escadron de la réserve, de Montréal, avait comme effectifs un personnel

relativement novice et sans expérience par rapport aux normes de l'aviation régulière. Un des nouveaux officiers, néanmoins, fut jugé apte à assurer le rôle de premier commandant d'escadrille et de second de McNab, en dépit de son grand âge, selon les normes des pilotes de chasse. Le capitaine d'Aviation G.R. McGregor, âgé de trente-huit ans, directeur d'une compagnie de téléphone et trois fois vainqueur du trophée Webster attribué annuellement au meilleur pilote amateur du Canada⁴⁷, avait rejoint l'aviation de la réserve, en octobre 1938, avec le grade de lieutenant d'Aviation. Lui et McNab s'avérèrent d'excellents chefs, s'assurant que le 1^{er} Escadron aurait un dossier bien plus remarquable pour ses premiers combats que certaines unités de l'ARC qui se formeraient outre-mer plus tard.

Les Canadiens arrivèrent en Angleterre le 20 juin et furent rapidement plongés dans les splendeurs rustiques de la base de la RAF de Middle Wallop, au fin fond du Hampshire. Quelques jours plus tard, ils eurent la visite du commandant en chef, celui qui, en tant que lieutenant-colonel H.C.T. Dowding du *Royal Flying Corps*, avait eu un grand nombre d'aviateurs canadiens sous ses ordres sur le front occidental, au cours de la Première Guerre mondiale. Après que « les pilotes lui furent présentés, il se renseigna sur le niveau d'entraînement atteint par l'escadron. Quand on eut dit au maréchal en chef de l'Air que les Hurricane de l'escadron n'étaient pas du dernier modèle, il prit immédiatement des dispositions pour les remplacer par des Hurricane neufs »⁴⁸.

Trois d'entre eux furent livrés le même jour et l'entraînement aérien commença le 26. Les pilotes et les équipes au sol avaient encore besoin d'un bon entraînement – en particulier ceux qui venaient du 115^e Escadron, qui n'avaient volé ou travaillé sur rien de plus sophistiqué que le Fairey Battle. Pour les pilotes, les règlements de circulation aérienne dans l'espace encombré de la Grande-Bretagne étaient bien plus rigoureux que ceux qui avaient force de loi au Canada. Il y avait de nouvelles procédures radio à apprendre, des aspects médicaux du vol à haute altitude à comprendre, ainsi que des aspects de navigation et d'armement à maîtriser. Conformément à l'entraînement de la RAF et aux exigences de l'abominable formation en *vic*, l'entraînement porta surtout sur le vol en formation, en particulier en virage ascensionnel et en piqué. « La chose importante à enseigner à un pilote, c'est de se cramponner à son chef en tout temps »⁴⁹.

Alors que les Canadiens se rapprochaient péniblement de ce qu'était, pour la RAF, la compétence opérationnelle, il était peut-être inévitable que des questions soient soulevées concernant les relations entre l'escadron et les formations supérieures de la RAF d'un côté, et le QGCOM de l'autre. Quand le colonel d'Aviation G.V. Walsh, officier supérieur de l'ARC au Royaume-Uni, se rendit à Croydon, le 11 juillet, McNab lui déclara qu'en cas d'urgence, l'officier commandant du 11^e Groupe envisageait de faire participer l'escadron aux opérations. Walsh était soucieux pour deux raisons, comme il l'expliqua par la suite au vice-maréchal de l'Air Keith Park, l'officier commandant en question. Tout d'abord, il y avait le problème de la disponibilité opérationnelle ; il pensait que l'escadron n'était pas encore suffisamment entraîné car, dans son esprit, seuls neuf des vingt et un pilotes étaient tout juste compétents. « Sauf en cas d'extrême urgence, je ne voudrais pas autoriser son utilisation opérationnelle. En fait, je ne

suis pas prêt à autoriser l'emploi même des pilotes dont l'entraînement est proche des normes opérationnelles à moins que la RAF, elle-même, ne donne un avis précis qu'ils conviennent au rôle qu'on leur destine ». Sa seconde restriction concernait le maintien de son identité canadienne. Ottawa n'a pas encore pris de dispositions pour remplacer les pertes qui pourraient survenir une fois que l'unité serait entrée en action, et « il pourrait très bien arriver que, si l'unité devait servir prématurément, le remplacement des pertes ne puisse être assuré par du personnel de l'ARC et par conséquent, l'unité en tant qu'escadron de l'ARC pourrait cesser d'exister »⁵⁰.

Park, un Néo-Zélandais qui, peut-être pour cela, était capable de comprendre les soucis des Canadiens plus facilement qu'un officier né en Grande-Bretagne, adopta un ton conciliatoire. Il fut surpris d'apprendre qu'un inconnu avait mal informé McNab – son habitude était de ne pas déployer un escadron en opération jusqu'à ce qu'il dispose au moins de quatorze pilotes parfaitement qualifiés. Il poursuivit en exprimant ses remerciements pour l'offre de l'escadron en cas d'urgence. Dans un tel cas, ajouta-t-il, « je veux dire une « guerre éclair » contre le pays et non les attaques actuelles à l'échelle réduite d'un peu moins de cent avions à la fois, comme cela s'est passé récemment sur les côtes du Kent »⁵¹.

Dans sa réponse, Walsh fut également conciliant, assurant Park qu'il ne souhaitait aucun traitement particulier pour ses hommes. Lorsque l'escadron aurait les quatorze pilotes entraînés exigés, il était prêt à modifier le statut de l'escadron en le faisant passer de « servant avec » à « agissant en combinaison avec » la RAF (voir chapitre 1), et il indiqua le canal bureaucratique pour mettre la modification en œuvre officiellement. Toutefois, cette procédure n'était pas immuable, tout au moins quant à lui. « En cas d'extrême urgence, où l'on aurait besoin de tous les pilotes disponibles et où l'escadron n'aurait pas terminé tout son entraînement, je placerais, sur avis du *Fighter Command* ou de vous-même, par message, téléphone ou estafette, l'escadron « en combinaison avec » la RAF tout de suite, vous laissant libre de faire participer immédiatement le personnel qualifié aux opérations. La mesure de confirmation réglementaire pourrait être prise par la suite »⁵².

À la différence de quelques autres occasions qui se présentèrent plus tard au cours de la guerre, il semblait y avoir une volonté honnête et mutuelle de coopérer. Park aurait aimé que les Canadiens remplissent un espace laissé libre par un de ses escadrons qui fut retiré pour être envoyé en Écosse, au repos et en récupération, mais il expliqua à Walsh qu'il n'en avait pas parlé à McNab, « parce que je ne souhaitais pas qu'ils [les membres de l'escadron] se pressent indûment ou que, de quelque façon que ce soit, ils bâclent leur entraînement opérationnel »⁵³.

Néanmoins, cet échange de lettres conduisit probablement à un accroissement du rythme des vols d'exercice. Le 23 juillet, tous les pilotes avaient effectué seize heures ou plus sur Hurricane et volaient en moyenne trois heures par jour, tout en répétant les interceptions au niveau de l'escadron. Comme ils prenaient de l'assurance, ils devinrent aussi apparemment plus aventureux, car un officier d'état-major condescendant trouva nécessaire de rappeler à McNab que « tout manquement au règlement aérien ou tout vol téméraire serait traité sévère-

ment ». D'autres Britanniques étaient moins rigides et plus coopératifs. McNab avait organisé officieusement un entraînement avancé avec le commandant de l'unité de développement du combat aérien (ADFU) de la RAF, à Northolt, le lieutenant-colonel d'Aviation G.H. Vasse, « qui agirait comme instructeur-arbitre-critique, prenant successivement les sections, les escadrilles et l'escadron en vol, et les critiquant et les dirigeant selon les méthodes correctes d'attaque ». Entendant parler de cela, Park pensa que les Canadiens devaient être déplacés sur le même terrain que l'ADFU, mais ce déplacement s'avéra impossible pour des raisons administratives⁵⁴. Toutefois, ils volèrent de Croydon à Northolt, tous les jours, pour s'entraîner sous la direction de Vasse.

Le 8 août, Walsh rendit visite à l'escadron pour se rendre compte lui-même de leurs progrès.

Des instructions particulières furent données au lieutenant-colonel d'Aviation Vasse de ne pas favoriser les Canadiens en quoi que ce soit et de s'assurer que tous les aspects possibles de leur entraînement étaient couverts et critiqués par des gens de l'extérieur, c'est-à-dire des officiers de la RAF, afin que les individus et l'unité, formant un tout, se rendent compte de l'importance de ce qu'ils pouvaient considérer comme des détails mineurs. Le lieutenant-colonel d'Aviation Vasse fit remarquer que l'escadron n'avait aucune idée de la façon d'effectuer des attaques, quand il est arrivé, mais que les quelques dernières attaques qu'il avait entreprises commençaient à montrer une amélioration très nette. Il déclara que les officiers semblaient tous très capables et très enthousiastes. Il regretta que l'entraînement ait dû être interrompu pendant une demi-journée afin de permettre une inspection, à Croydon, du très honorable Vincent Massey, haut-commissaire du Canada. Toutefois, on lui expliqua que c'était inévitable et qu'on espérait que cette interruption n'aurait pas de conséquences trop sérieuses.⁵⁵

Au tout début du mois, en préparation finale avant de passer au statut opérationnel, McNab fut détaché au 111^e Escadron de la RAF et, le 11 août, on lui attribua une victoire parce qu'il avait abattu un Dornier 17. Le 15 du même mois, McGregor obtenait aussi un avant-goût de l'expérience opérationnelle avec le même escadron britannique, tandis que ses compatriotes décollaient de Croydon pour un dernier jour d'entraînement à Northolt. Comme il convenait, peut-être, lorsqu'ils retournèrent le soir, ils touchèrent à la réalité de la guerre chez eux, quand ils « découvrirent que leur base avait été bombardée, l'armurerie et la salle des rapports étant totalement détruites »⁵⁶.

Bien que son journal fût daté du 18 par son éditeur (il fut acquis en partie sans dates et sous forme de feuilles volantes), il semble que Gottfried Leske fut un de ceux qui attaquèrent Croydon.

Cette fois-ci, nous devons bombarder les aérodromes qui entourent Londres ... Nous étions vingt, y compris nous-mêmes. Devant et derrière nous, il y avait de nombreuses sections serrées d'avions de chasse.

À 3 000 mètres, l'air était très brumeux, mais il s'améliora alors que nous approchions de la Manche ... Très haut au-dessus de nous, nos robustes petits Me[sserschmitt] volent. Nous sommes déjà au-dessus de Croydon, ensuite au-dessus de notre objectif. Il

a la forme d'un cœur et se trouve près d'une route importante. Les Ju[nker] devant nous ont déjà largué leurs bombes. Un des hangars semble avoir été touché, mais par ailleurs, les bombes n'ont pas causé beaucoup de dommages ...

Nous avons réussi finalement à nous débarrasser de nos charges. Mais Zoellner déclare qu'il ne pense pas qu'elles ont fait beaucoup mieux. Probablement avons-nous seulement creusé quelques gros trous dans le terrain. Eh bien, c'est mieux que rien⁵⁷.

Croydon étant déclaré temporairement inutilisable, le 1^{er} Escadron de l'ARC fut déplacé à Northolt et enfin, au point de vue opérationnel, estimé prêt à entrer en action.

McNab décrivit plus tard la première expérience de combat de son escadron, le 24 août 1940, comme « le point le plus noir de ma vie »⁵⁸. Douze Canadiens anxieux patrouillaient à 10 000 pieds au-dessus du terrain de Tangmere, ayant la mission de couvrir l'atterrissage et le décollage des Spitfire, quand ils détectèrent trois avions bimoteurs en ligne, droit devant, à 4 000 pieds (1 350 m) en dessous, et volant vers Portsmouth où un raid majeur était en cours. Il dirigea ses hommes sur eux et ordonna une attaque, mais il reconnut alors que c'était des Blenheim et rompit, suivi par sa propre « section bleue », avant qu'aucun d'eux n'ait ouvert le feu. Toutefois, ses instructions aux deux autres sections, transmises en HF par radio, ne furent pas reçues ou ne furent pas comprises par celles-ci*. Les Blenheim tirèrent des fumigènes de reconnaissance, mais les Canadiens, tendus, les prirent pour des balles traçantes qui leur étaient destinées. Une section attaqua et endommagea un Blenheim ; l'autre abattit d'abord un deuxième Blenheim, puis acheva celui qui était endommagé.

Un rapport du *Coastal Command* sur l'incident, qui fut joint au journal de marche des opérations canadiennes, raconte l'histoire du point de vue des victimes.

Trois Blenheim (au long nez) du 235^e Escadron, lettres F, AI et E tournaient en rond à 8 000 pieds au-dessus de Thorney Island pendant le raid aérien.

À 16 h 40, E fut approché par des Hurricane et tous les Blenheim tirèrent le signal de reconnaissance (fusée jaune suivie d'une fusée rouge). Un Hurricane attaqua ensuite E et abattit le Blenheim qui, en flammes, tomba en mer au large de Wittering. Un corps fut repêché par bateau, et on pense que l'autre membre d'équipage a sauté en parachute.

À 16 h 40, AI fut attaqué par six Hurricane. La première attaque endommagea les ailes, le fuselage et le moteur gauche et fit un trou dans le nez vitré de l'avion. Le Blenheim fit des manœuvres évasives et tira une autre cartouche. Un Hurricane effectua une deuxième attaque sans résultat. Le Blenheim se posa en catastrophe sur l'aérodrome de Thorney Island, les roues et les volets hors d'usage. L'équipage s'en tira avec des coupures et des hématomes »⁵⁹.

L'ensemble de l'incident était très similaire à la « bataille de Barking Creek »,

* La VHF entra alors en service et les Spitfire étaient les seuls à en être équipés, tandis que la HF – très utilisée par les militaires comme par les civils – n'était pas toujours fiable à des distances si rapprochées.

bien connue, qui avait eu lieu le troisième jour de la guerre lorsqu'une meute de Spitfire avaient attaqué deux Hurricane, croyant qu'il s'agissait de Me 109. Un Hurricane avait alors été abattu et son pilote tué ; maintenant deux Blenheim avaient été détruits et un membre d'équipage au moins avait été tué. Toutefois, aucune plainte officielle ne semble avoir été faite à la suite de ces deux mésaventures ; les officiers supérieurs semblaient comprendre que le brouillard de la guerre est particulièrement lourd lorsqu'il s'abat sur les nouveaux venus dans la bataille. En fait, de telles erreurs ne furent pas rares et, pendant toute la guerre, un nombre important d'avions furent abattus par des tirs amis. Plus d'une fois, des Canadiens en seront victimes.

Deux jours après l'attaque fautive sur les Blenheim, les Canadiens furent envoyés à North Weald pour prendre la place d'un escadron de première ligne qui avait besoin à tout prix de repos. De là, en compagnie de Spitfire, les Canadiens interceptèrent deux douzaines ou plus de Dornier 215, escortés par des chasseurs. Tandis que les Spitfire attaquaient l'escorte, McNab ordonna une attaque en échelon par la droite sur les bombardiers et, dans la confusion du combat qui suivit, l'escadron fut crédité de trois Dornier détruits et trois endommagés, quoique le tir ennemi y fut pour quelque chose. Trois Canadiens, y compris McNab, furent abattus et l'un d'eux fut tué. Toutefois, les survivants volaient à nouveau le jour suivant⁶⁰.

Une nouvelle rencontre se produisit le 31 août. Alors qu'ils effectuaient une patrouille au-dessus de la côte anglaise près de Douvres, ils furent attaqués par une formation de Me 109, venant le soleil dans le dos, et trois d'entre eux furent rapidement abattus. Les trois pilotes survécurent, mais deux d'entre eux furent brûlés sérieusement aux mains et aux jambes. Tard dans l'après-midi du même jour, les onze Hurricane encore disponibles interceptèrent une formation de cinquante bombardiers escortés par un « nombre important » de Me 109. Ils revendiquèrent deux chasseurs et un bombardier allemands détruits et un de chaque type endommagé, alors qu'ils ne perdaient qu'un appareil dont le pilote subit « des brûlures assez graves » avant de s'éjecter⁶¹.

Le matin suivant, la situation demeura inchangée, quand ils rencontrèrent « vingt à trente » bombardiers ennemis, cette fois-ci avec un écran de chasseurs Me 110 (qui n'était pas l'escorte la plus efficace), à 18 000 pieds (6 000 m) au-dessus de Biggin Hill. Les Canadiens utilisaient encore la formation d'attaque standard qu'on leur avait si bien enseignée, mais qui n'était pas toujours appropriée, même contre les bombardiers volant en formation. « Le capitaine d'Aviation McGregor, après deux caps [donnés par un contrôleur aérien], détecta environ vingt bombardiers ennemis et leur escorte au-dessus ... [Il] donna des ordres pour une attaque frontale. Après s'être mis en ligne de file, par section, il conduisit sa section échelonnée à gauche, conduisant son attaque à environ dix degrés sur la gauche et par en dessous ... L'attaque ne se déroula pas tout à fait comme il l'avait imaginée, tandis que l'escadron atteignait l'altitude des bombardiers à distance rapprochée. » Le journal de marche enregistre qu'un Do 215 et un Me 110 furent abattus et que quatre autres avions ennemis furent endommagés. L'escadron canadien perdit deux appareils et un pilote qui fut sérieusement brûlé⁶².

Les combats s'intensifièrent pendant toute la première semaine de septembre, alors que les Allemands effectuaient de plus en plus d'attaques contre les bases du *Fighter Command*. Le 3, les Canadiens reçurent l'ordre de patrouiller le long de la côte sud de l'Angleterre, où ils trouvèrent des Me 109 volant bien au-dessus d'eux à 30 000 pieds (10 000 m), à une hauteur à laquelle « il nous était impossible de les attaquer »⁶³. Le jour suivant, toutefois, ils eurent plus de succès. Onze Hurricane furent « dirigés sur une formation d'environ douze ou quinze Me 110 à 15 000 pieds (5 000 m), près de East Grinstead », qui s'étaient formés en cercle défensif afin de s'autoprotéger contre une attaque de Spitfire plus rapides et bien plus manœuvrables. Ces derniers, arrivant à court de carburant, durent quitter la scène, mais McNab plaça une section pour une attaque latérale et, tandis que les Allemands se concentraient sur cette menace, la section de McGregor fut capable de se placer au-dessus d'eux. « Nous les vîmes en dessous de nous et nous piquâmes sur eux pour donner tout ce que nous pouvions afin de briser le cercle. Je suis rentré dans leur cercle en allant à contresens, tout en les mitraillant. Lorsqu'ils rompirent la formation, je me suis trouvé à la queue de l'un d'eux ; je lui ai tiré une longue rafale, et je l'ai vu prendre feu et piquer vers le sol. Ensuite, je suis revenu pour m'occuper des autres⁶⁴. » L'officier du renseignement de la base estima que deux Me 110 avaient été détruits, un probablement détruit, et cinq autres endommagés au cours de cette action⁶⁵.

Les dix derniers jours du mois d'août avaient coûté 231 pilotes au *Fighter Command*, soit presque un quart de l'effectif initial de Dowding, et 60 % de ces pertes étaient des pilotes expérimentés, qui ne pouvaient être remplacés par des diplômés des unités d'entraînement opérationnel (UEO) sans expérience. La première semaine de septembre ne vit aucune baisse de la pression ; le maintien du moral et de l'efficacité au combat de l'unité, au cours de cette bataille intensive, nécessitait un acte d'équilibre délicat pratiquement impossible. Alors que les pilotes acquéraient de l'expérience pratique, ils avaient de grandes chances d'être tués, blessés ou épuisés mentalement à cause de la tension ou bien d'être promus et affectés dans un autre escadron pour prendre la place de commandants d'escadrille qui avaient été tués ou étaient perdus au niveau psychologique. Les besoins désespérés en renforts obligèrent Dowding à modifier ses procédures d'entraînement et d'affectation, et quelques pilotes passèrent directement du *Bomber Command* dans des escadrons d'Hurricane et de Spitfire, tandis que la durée des cours en UEO fut réduite de moitié⁶⁶.

Depuis un certain temps, du côté canadien, le problème du remplacement des pertes causait du souci au colonel d'Aviation Walsh. Il faut se rappeler que, lorsque Ottawa désigna le 1^{er} Escadron pour la défense de la Grande-Bretagne, les Britanniques avaient accepté que la RAF fournisse tout le renfort nécessaire ; « il n'y avait aucune installation d'entraînement [opérationnel] » au Canada. À cette époque-là, l'*Air Ministry* avait estimé le taux de pertes des chasseurs au cours d'une bataille « intense » – telle que celle qui se déroulait actuellement – à huit avions et quatre pilotes par mois. Toutefois, en l'occurrence, il s'agissait d'une sous-estimation grossière, et si des pilotes de la RAF devaient être affectés comme remplaçants, l'escadron perdrait bientôt son caractère canadien et deviendrait une

unité britannique de fait, si ce n'est de nom. On avait besoin d'une voie d'acheminement pour fournir continuellement des navigants de l'ARC lorsqu'il le fallait. L'absence d'Hurricane au Canada signifiait que de tels renforts devaient être entraînés dans des UEO de la RAF au Royaume-Uni. Quand Walsh le souligna à Ottawa, on lui répondit que douze pilotes entraînés sur Harvard seraient envoyés, « mais aucun ne vint. Il envoya de nouveau un message, n'en demandant que six et on lui répondit qu'ils seraient envoyés, mais encore une fois, aucun d'eux ne vint, [puisqu'] les pilotes avaient été « recyclés » dans le PEACB »⁶⁷.

Tandis que le 1^{er} Escadron faisait face à des problèmes de renforts, les deux autres escadrons de l'ARC, qui se trouvaient déjà au Royaume-Uni, étaient pratiquement inemployés. Bien que sa présence en Angleterre fût plus ancienne que celle du 1^{er} Escadron, Walsh mentionna que le 110^e Escadron avait peu de chances de participer au combat, à moins que la Grande-Bretagne ne soit réellement envahie, et qu'en désespoir de cause, n'importe quoi pouvait se produire. Le 112^e avait rejoint la Grande-Bretagne à la fin du mois de juin, mais ses débuts opérationnels prendraient aussi du temps, à moins que les Allemands ne débarquent réellement des troupes au Royaume-Uni. « On doit admettre que les escadrons d'appui à l'armée, même dans un rôle limité, sont toujours nécessaires », expliqua Walsh, « mais il sera sans aucun doute toujours très exaspérant pour les pilotes des escadrons de poursuivre continuellement des exercices pratiques pour une occasion qui peut ne jamais se présenter, tandis que les derniers arrivés du Canada font sentir leur présence contre l'ennemi »⁶⁸.

Notant que plusieurs pilotes du 110^e Escadron avaient déjà imploré officiellement une affectation opérationnelle – mais sans dire à Ottawa qu'il avait, en fait, demandé des volontaires! – Walsh était « sûr qu'une fois que le 1^{er} Escadron (C) canadien serait engagé [dans la bataille], il recevrait de nombreuses demandes de transfert dans l'escadron de chasse dès que des places deviendraient disponibles ». En conséquence, il demanda l'autorisation « d'entraîner un certain nombre de nos pilotes versés à l'appui à l'armée au rôle de pilotes de chasse, à condition, bien sûr, qu'ils soient compétents ». Selon son propre récit de ce coup bureaucratique, la permission lui fut refusée, mais il câbla en retour que la réponse d'Ottawa était arrivée trop tard et que le mal était déjà fait. Six volontaires furent envoyés rapidement dans une UEO où l'on dispensait un cours abrégé, et ils furent affectés au 1^{er} Escadron à la fin du mois⁶⁹.

Juillet et août avaient coûté à la *Luftwaffe* près de 300 pilotes de Me 109 (quelque 26 % de ceux qui étaient disponibles) et environ 400 bombardiers avec leur équipage. Bien que l'efficacité des attaques sur leurs défenses aériennes préoccupât les Britanniques, le *Fighter Command* paraissait, du point de vue allemand, être aussi fort au début septembre qu'il l'avait été quand la bataille avait commencé un mois plus tôt. Toutefois, ce n'était pas l'histoire que Göring répandait. Il était occupé à surestimer les pertes de la RAF et à sous-estimer (délibérément) les siennes – une tactique politique qui pouvait seulement rejaillir sur lui en cas d'échec de l'opération *Adlergriffe* (attaque de l'aigle)⁷⁰.

Cependant, il restait le problème de savoir comment venir à bout du *Fighter Command*, un processus qui se déroulait trop lentement pour répondre aux

exigences de *Fall Seelöwe*. Peut-être que Dowding pourrait être tenté de combattre en force lors d'une attaque sur Londres? Hitler avait toujours été fermement opposé à toute attaque de zones résidentielles, mais, dans la nuit du 24 au 25 août, quelques bombardiers avaient « dépassé leur objectif, les installations pétrolières de Rochester et de Thameshaven, à l'est de Londres, et avaient largué leurs bombes sur le centre de la capitale ». En représailles, Churchill donna l'ordre d'attaquer Berlin – à trois reprises, en fait – ce qui indigna Hitler. Le 31 août, il autorisa la *Luftwaffe* à rendre la pareille et donna à Göring l'occasion qu'il cherchait⁷¹.

Le général Albert Kesselring, commandant de la *Luftflotte 2*, était aussi en faveur de modifier l'objectif que constituait le *Fighter Command* en faveur de celui qu'offrait le centre fixe de l'Empire. Si les dommages causés aux terrains d'aviation du 11^e Groupe, au sud, devenaient insupportables, expliqua-t-il, Dowding pouvait tout simplement déplacer ses escadrons sur des bases au nord et à l'ouest, hors de portée des chasseurs allemands, mais à partir desquelles il pouvait encore défendre le sud-est de l'Angleterre. Des attaques sans protection sur des terrains plus éloignés, au-delà du rayon d'action de la couverture de la chasse, signifiaient que ses bombardiers seraient tout simplement abattus. « Nous n'avons aucune chance de détruire les chasseurs anglais au sol. Nous devons forcer leur dernière réserve de Spitfire et d'Hurricane au combat », et l'attaque de Londres était la seule façon de l'obtenir. Hugo Sperrle, de la *Luftflotte 3*, était en désaccord total. Il pensait qu'il y avait peu de chance d'évincer les chasseurs britanniques du ciel, en particulier parce que la nécessité de fournir une protection rapprochée aux bombardiers mettait ses chasseurs en position tactique défavorable. La meilleure stratégie, à l'heure actuelle, était de continuer de faire pression sur les aérodromes du *Fighter Command*. (Il ne semble pas avoir discuté d'une reprise des attaques contre les stations radar en même temps que celles des terrains d'aviation – la stratégie allemande du début qui, sans doute, offrait encore les meilleures chances de succès)⁷².

Lors d'une réunion avec ces deux généraux, le 3 septembre, Göring, sans doute très influencé par le changement d'état d'esprit d'Hitler et les torts causés à son propre prestige à cause des attaques britanniques sur Berlin, prit parti pour Kesselring. Cela faisait un mois que la *Luftwaffe* attaquait des terrains d'aviation sans aucune décision évidente, et toute alternative semblait bonne à un homme aussi intellectuellement superficiel et conscient de son image que l'était le maréchal du Reich⁷³.

Au cours de la première journée de raids massifs sur Londres, le 1^{er} Escadron fut mis en état d'alerte trois fois, mais seul son commandant vit quelques combats. Comme les Britanniques ignoraient tout de la nouvelle stratégie de Göring, la mission des Canadiens, le 7 septembre, fut de protéger Northolt, tandis que les deux escadrons de la RAF de cette base effectuaient des missions d'interception. Leur journal de marche des opérations cite que : « Un raid de plus de 200 avions pénétra jusqu'à Londres où eurent lieu des bombardements importants, mais, bien que nous ayons observé une partie de ce raid, nous ne fûmes pas autorisés à participer au combat, le contrôleur insistant sur le maintien d'une défense de la base⁷⁴. » La seule indication d'action vint de la dernière

patrouille du jour. Il n'est pas évident que le commandant d'Aviation McNab ait accompagné son escadron au cours des deux premières alertes, mais, au cours de la troisième, quand une escadrille décolla à 17 h 08 et l'autre trente minutes plus tard, il semble qu'il soit parti seul, « pour effectuer un vol en solitaire dans la direction vague de Beacon Hill ». Son compte rendu de combat mentionnait qu'il volait « à l'est, vers une position au-dessus de Maidstone [sur les côtes de la Manche] à 21 000 pieds (7 000 m), en compagnie d'un Spitfire à environ 500 verges (mètres) sur ma droite, quand environ cinq Me 109 ... passèrent juste devant moi ... j'attaquai le dernier d'un tir en virage et le suivis, profitant de ma vitesse supérieure due à mon altitude. Le Me 109 grimpa et je tirai 150 coups de chaque canon plein arrière à environ 150 verges (mètres). L'avion ennemi grimpa soudain à la verticale et piqua vers le sol. J'aperçus une fumée blanche sortant de dessous son fuselage avant d'interrompre [mon attaque] »⁷⁵. On évalua que sa victime était « probablement détruite ».

Ces pilotes qui avaient été désignés pour intercepter les formations ennemies découvraient maintenant que les chasseurs d'escorte avaient adopté une tactique différente pour compléter l'objectif stratégique modifié des bombardiers. Au cours des attaques antérieures sur des stations radar et des terrains d'aviation, les Me 109 évoluaient librement (tout à fait comme il faut) à proximité des phalanges de bombardiers, en cherchant à attaquer des chasseurs britanniques bien avant qu'ils ne puissent attaquer les Heinkel, Dornier et Junker vulnérables. Maintenant, ils s'accrochaient à leurs charges comme des chiens de berger à leur troupeau. Un groupe volait en contact étroit avec les bombardiers et un autre immédiatement au-dessus et derrière, même si cette restriction privait les Messerschmitt de leurs plus grands avantages, vitesse et performance en altitude, et de leur tactique victorieuse, le piqué rapide dans une formation ennemie suivi par un retour en altitude avant que leur proie ne puisse réagir⁷⁶. De nombreuses années plus tard, un ancien pilote de chasse, Johannes Steinhoff*, rappelait qu'il avait appartenu « à une escadre dont la tâche principale était d'escorter les bombardiers sur Londres et le sud de l'Angleterre ».

Je ne peux penser à un travail plus idiot pour un pilote de chasse que ce service d'aller-retour à Londres. Nous avons reçu des ordres stricts de « rester avec les bombardiers à n'importe quel prix ». « N'engagez pas le combat avec des Spitfire. Ne vous laissez pas entraîner à les attaquer même quand ils sont dans une position idéale. Restez avec les bombardiers ». Cela nous fut enfoncé dans la tête *ad nauseam*. Et si un homme l'a fait soixante fois, comme je l'ai fait moi-même, s'il est allé de son petit train-train plutôt que de voler le long des Heinkel ou des Dornier ... alors qu'ils avançaient en se traînant ... s'il avait vu, de nombreuses fois, les traînées brillantes très hautes au-dessus de sa tête tandis que le comité de réception des Spit, prévenu par leur radiogoniomètre terrestre à longue portée, attendait cette procession au-dessus de Douvres ... si un homme a fait l'expérience de tout cela, comment peut-il être possible qu'il n'ait quelques doutes au sujet de la sagacité du haut commandement ?⁷⁷

* Steinhoff devint chef d'état-major de l'armée de l'Air allemande d'après-guerre et finit sa carrière comme président du comité militaire de l'OTAN.

Le 9 septembre, les Canadiens firent leur première expérience avec des escortes rapprochées, alors que douze d'entre eux, en compagnie de Polonais du 303^e Escadron, détectèrent une formation importante de bombardiers dans la région de Guildford. Travaillant avec le contrôle au sol, McNab essaya d'amener ses pilotes en position au-dessus et derrière l'ennemi, mais, pendant qu'il le faisait, ils furent attaqués par les Me 109 de couverture. Le combat qui s'ensuivit fut égal. L'escadron revendiqua un chasseur allemand détruit et trois endommagés tandis qu'un Canadien (un de ceux qui avaient été transférés du 110^e Escadron) occupant la position arrière fut abattu et blessé. On pourrait, à juste titre, critiquer McNab d'avoir mis un nouveau venu inexpérimenté au poste le plus isolé – et par conséquent le plus dangereux – de la formation, mais les anciens du 1^{er} Escadron étaient maintenant ses amis, une amitié forgée dans la bataille. Comme beaucoup d'autres commandants dans l'histoire, il trouva peut-être plus facile de risquer la vie d'un soi-disant étranger que celle d'un camarade aimé.

Le compte rendu de renseignements sur cet engagement illustre les faiblesses tactiques les plus graves qui obsédaient encore le *Fighter Command*.

L'escadron était en ligne par l'arrière quand l'engagement commença, et quand il fut attaqué par des avions ennemis la plupart des pilotes se trouvèrent devant un avion ennemi sur la queue et rompirent avant d'être capables de tirer ...

Quelques pilotes purent tirer sur l'ennemi mais sans résultat, tandis que d'autres furent incapables de trouver une cible, à cause de la soudaineté de l'attaque, et parce qu'ils durent effectuer un dégagement en découvrant qu'ils étaient attaqués⁷⁸.

Les pilotes ennemis, au sein de leur dispositif *Schwärme*, avaient rarement de tels problèmes, mais bien que leur tactique ait été supérieure, les évaluations de renseignements présentées à leurs chefs étaient aussi faibles que les stratégies imposées par Berlin. Maintenant, à la suite de l'arrêt des raids sur les terrains d'aviation, « les pistes et les bâtiments n'étaient habituellement que légèrement endommagés et pouvaient être réparés dans la nuit », rappelait alors l'*Oberstleutnant* Adolf Galland. « Toutefois, au quartier général de la *Luftwaffe*, quelqu'un prit les comptes rendus des escadrons de bombardiers ou de Stuka d'une main et un crayon gras et bleu de l'autre et il raya l'escadron ou la base en question de la carte tactique. Il (ou elle) n'existait plus – en tout cas sur papier. » Quant à la transition aux bombardements d'objectifs économiques, « l'absence de tout succès notable, les changements permanents d'ordres, trahissant une absence d'objectif et un jugement erroné évident de la situation, de la part du commandement, et des accusations injustifiées avaient un effet des plus démoralisants sur nous, pilotes de chasse, qui étions déjà surmenés par des tensions physiques et mentales »⁷⁹.

Cependant, Gottfried Leske se plaignait que les « Anglais » (les Allemands faisaient rarement la distinction entre les différents contingents du Commonwealth parmi les aviateurs de la RAF) « [sont] toujours là quand nous arrivons et ils envoient des hordes de chasseurs à nos trousses. Ce n'est pas que cela les aidera », ajoutait-il optimiste. « Ils ne pourront pas tenir la cadence beaucoup plus longtemps ».

Parfois, quand nous venons, étagés en altitude et une formation suivant l'autre de près, il est difficile d'imaginer comment un seul chasseur anglais peut réussir à se glisser entre nous. C'est comme si nous formions un mur. Il faut réellement du courage pour piquer entre nous comme ils le font. C'est pratiquement du suicide. Parce que même si le Tommy a assez de chance pour atteindre un de nos avions, il ne peut espérer en sortir vivant.

Quelquefois, je suis ennuyé quand des Hurricane se faufilent entre nous de cette façon. Je veux dire ennuyé, rien d'autre. C'est le sentiment que vous auriez si vous étiez en train de défiler et qu'un sacré civil se joigne soudainement au défilé et dérange son déroulement. Il ne m'est même pas venu à l'esprit que ces Tommies n'essayaient que de gêner notre dispositif. Je pense seulement qu'ils n'en font pas partie et qu'ils ont encore beaucoup de choses à apprendre.

C'est étrange les idées qui vous viennent. Peut-être est-ce parce que vous ne pouvez haïr votre ennemi tous les jours et à chaque minute. Nous savons que les Anglais sont nos ennemis et que nous devons les battre et que nous les battons, mais nous ne pouvons haïr continuellement chaque damné pilote de chaque damné Hurricane⁸⁰.

L'engagement suivant du 1^{er} Escadron eut lieu le 11 septembre quand, dans l'après-midi, une patrouille près de Gatwick observa environ vingt Heinkel III avec une escorte de chasseurs à 3 000 pieds (1 000 m) *en dessous* des bombardiers. Les Canadiens piquèrent sur la formation de bombardiers, la dispersèrent et poursuivirent les Heinkel individuellement. Les chasseurs ennemis n'intervinrent pas et, quand on a calculé les résultats, les Canadiens eurent le mérite d'avoir détruit deux He III et d'en avoir endommagé deux autres. Le lieutenant d'Aviation A.M. Yuile revendiqua aussi un Ju 52, bien qu'il soit difficile d'imaginer ce qu'un avion de transport trimoteur aussi lent et lourd faisait au milieu d'une formation de bombardiers Heinkel dont la vitesse est supérieure. Deux Canadiens furent abattus dont un fut blessé⁸¹.

Le dimanche 15 septembre – le point tournant de la bataille, selon tous les comptes rendus, maintenant célébré comme « le dimanche de la bataille d'Angleterre » – les Allemands lancèrent une attaque sur Londres avec 123 bombardiers escortés par plus de 650 chasseurs. À 11 h, les radars détectèrent des formations ennemies qui se rassemblaient au-dessus de Boulogne et de Calais, et les bombardiers furent soumis à des attaques constantes dès qu'ils eurent franchi les côtes anglaises. Des vingt-quatre escadrons mis en alerte pour contrer ce raid, tous sauf deux réussirent à engager le combat. Les Canadiens décollèrent de Northolt à 11 h 40 « avec l'ordre de patrouiller à 15 000 pieds [5 000 m] », selon l'officier du renseignement de l'escadron. « Peu de temps après, alors qu'ils avaient le soleil dans le dos, ils furent attaqués par des Me 109 qui étaient au-dessus d'eux. Ceux-ci effectuèrent leur attaque et dégagèrent avant que la plupart des membres de l'escadron ne soient capables de tirer ». Deux Canadiens furent abattus. L'un d'eux mourut, tandis que l'autre – le lieutenant d'Aviation A.D. Nesbitt qui, par la suite, commandera l'escadron et finira la guerre comme colonel d'Aviation commandant la 143^e Escadre (ARC) de la 2^e FAT – revendiqua un Me 109. Lors d'une seconde sortie, volant de concert avec deux autres escadrons qui interceptèrent des chasseurs de couverture, les Canadiens furent

capables de se rapprocher d'une formation de Heinkel III et d'en abattre deux, tout en revendiquant deux Heinkel supplémentaires et un Me 109 « probablement détruit » et en endommageant plusieurs autres, avec seulement un des leurs légèrement blessé⁸².

À la fin de la journée, le *Fighter Command* avait à son mérite 185 avions allemands détruits, tandis qu'il en perdait vingt-cinq (un total qui incluait les pertes de l'ARC). Des analyses d'après-guerre, cependant, ont révélé que l'ennemi n'en avait réellement perdu que soixante et un (dont vingt-six chasseurs), tandis que les pertes de Dowding s'élevaient à trente et un appareils⁸³. Il y avait toujours de grandes difficultés à établir un compte précis, puisque aucun pilote ayant tiré sur un appareil ennemi ne pouvait se permettre de suivre ses girations subséquentes pendant plus de quelques secondes s'il voulait éviter de se faire abattre lui-même. Ainsi, un ennemi qui pique en s'éloignant, en accélérant et en laissant une traînée de fumée, peut donner facilement l'impression à son attaquant qu'il tombe en flammes et sans contrôle. Comme toujours, il y avait des exceptions, pour lesquelles les résultats étaient irréfutables. Le lieutenant d'Aviation P.W. Lochnan, du 1^{er} Escadron, abattit un Heinkel III aidé de « trois Spitfire et de deux autres Hurricane », puis, dans une scène qui rappelle les films de guerre populaires, il atterrit dans un champ à côté du bombardier abattu et captura personnellement l'équipage⁸⁴. Toutefois, on laisse à chacun le soin de penser combien des cinq autres pilotes qui participèrent au combat revendiquèrent aussi cette victoire-là.

Le 16, les Allemands étaient de retour en force et McNab s'envola avec son escadron au milieu de l'après-midi.

Alors que nous montions parmi les *cumulus*, nous pouvions voir la première vague arriver. Il devait y avoir une centaine de bombardiers en formation échelonnée et facilement autant de chasseurs autour d'eux. Les escadrons britanniques d'Hurricane et de Spitfire étaient sur le point de les attaquer. Notre escadre poursuivit son ascension et nous vîmes alors notre objectif, de la même taille, suivant la première vague. Juste avant de passer à l'attaque, je regardai au-dessus de la Manche et j'ai vu le même nombre approcher : nos escadrons montaient à pleine vitesse pour les intercepter. Ce fut une bataille terrible. Il dut y avoir près d'un millier d'avions entremêlés dans un petit périmètre, juste au sud de Londres. C'était une passe de tir rapide et un dégagement car on pouvait être sûr d'avoir ensuite quelqu'un derrière soi⁸⁵.

Le 18 septembre, les Canadiens étaient encore en action.

L'escadron commandé par le capitaine d'Aviation McGregor se joignit au 229^e Escadron ; il avait reçu l'ordre de patrouiller entre Biggin Hill et Kenley et ensuite, de se diriger au nord de Dungeness.

Volant à 20 000 pieds [7 000 m], ils furent soudainement attaqués par des Me 109 et rompirent la formation, incapables de se reformer ensuite. Ils patrouillèrent individuellement mais sans contact, sauf pour le lieutenant d'Aviation [O.J.] Peterson, qui était monté à 27 000 pieds [9 000 m], d'où il observa trois Me 109 en dessous de lui. Il attaqua le n° 3 qui entama un piqué à plat, et de la fumée sortait de son ventre⁸⁶.

Peterson, qui sera tué au combat le 27 septembre, prétendit que ce 109 avait probablement été détruit et un second endommagé. Il fut chanceux cette fois-ci puisque le Me 109E pouvait surpasser le Hurricane à n'importe quelle altitude, mais son avantage augmentait de façon importante au-dessus de 20 000 pieds (7 000 m)*. L'expérience du lieutenant d'Aviation F.W. Beardmore, qui « patrouillait aussi individuellement », peut être considérée comme plus typique – il fut abattu mais put sauter en parachute⁸⁷.

Les dix jours suivants furent relativement calmes, pendant que l'escadron expérimentait la « grosse escadre » controversée du vice-maréchal de l'Air Trafford Leigh-Mallory. À ce moment de la bataille, le 11^e Groupe, le plus proche de l'ennemi, chargé d'assurer la couverture de Londres et du sud-est, avait engagé ses escadrons indépendamment, même si plusieurs pouvaient éventuellement être engagés en même temps – une tactique qui assurait une attaque aussi rapide que possible. Même avec les radars, il ne fallait pas perdre de temps si l'on voulait intercepter l'ennemi avant qu'il n'atteigne ses objectifs et, selon l'avis du vice-maréchal de l'Air Park, le rassemblement de plusieurs escadrons sous un commandant unique et leur envoi tous en même temps vers l'ennemi prendrait trop de temps. Les Allemands avaient de grandes chances d'en avoir terminé avec leur bombardement et d'être bien avancés sur le chemin du retour, avant qu'on ne puisse établir un contact⁸⁸.

Leigh-Mallory, le commandant frustré du 12^e Groupe (il était plus ancien que Park, mais commandait un groupe qui n'était qu'en marge de la bataille), poussé par son protégé, Douglas Bader, expliqua qu'on pouvait justifier un certain retard si cela permettait de frapper plus durement les Allemands. La meilleure façon de le faire était de les attaquer avec des formations plus importantes, même si l'on ne pouvait attraper l'ennemi que sur le chemin du retour. Son point de vue était partagé par le chef-adjoint de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air Sholto Douglas, qui allait devenir commandant en chef du *Fighter Command*⁸⁹.

La première expérience du 1^{er} Escadron au sein de « la grosse escadre » recommandée fut moins que satisfaisante. Pendant la première partie de la journée, un épais brouillard entrava les opérations ennemies, mais, à midi, le temps s'était amélioré et, à 18 h, une formation d'escadre décolla pour procéder à des interceptions. Les trois escadrons avaient quelques doutes quant à celui qui devait prendre la tête et tous décollèrent ensemble, heureusement sans accident. Le problème se régla de lui-même en l'air ... mais il n'y eut aucune interception, quoique des avions ennemis aient été aperçus dans le lointain au large des côtes. Ce fut le premier vol opérationnel d'une formation d'escadre à partir de Northolt⁹⁰.

Même quand les procédures furent correctement établies, les tentatives d'emploi de toutes sortes de concepts « de grosse escadre » coordonnées furent vouées à l'échec lorsque, finalement, elles furent utilisées dans la bataille. La « prise de conscience de la situation » – une expression qui n'avait pas encore été créée – était un facteur clé en combat aérien, mais, mentalement, il était impossible

* Dans le journal de marche de l'escadron, plusieurs observations indiquent clairement que les Canadiens le savaient parfaitement bien.

même pour le pilote le plus expérimenté de conserver à l'esprit la géométrie relative d'une demi-douzaine d'appareils, dont il faisait partie, se déplaçant en faisant des manœuvres de diversion pendant guère plus de quelques secondes frénétiques au maximum. Il était hors de question de « commander », dans son sens courant, une fois qu'on avait établi le contact et qu'on commençait à tirer. Les escadrons se divisaient immédiatement en unités plus petites, habituellement par paires ou avions indépendants, *Schwärme* ou « formations en doigts » au maximum, chacun tiraillant dans sa propre bataille, isolé dans un espace aérien immense.

Avec le recul, on peut dire qu'on aurait beaucoup mieux utilisé alors le temps consacré à l'entraînement à expérimenter différents types de formation au sein de l'escadron. Curieusement, toutefois, compte tenu de la nature hiérarchique des institutions militaires et de la rigidité doctrinale d'avant-guerre du *Fighter Command*, des décisions de cette sorte étaient laissées maintenant aux mains de ceux qui volaient réellement, si bien que la doctrine tactique était totalement incohérente. Comme le premier as du Commonwealth dans cette guerre, le vice-maréchal de l'Air J.E. Johnson, l'a noté, la tactique était devenue « l'avis de l'officier supérieur présent »⁹¹ ; mais, quand des formations d'escadrons se rompaient en une inévitable confusion kaléidoscopique d'engagements à petite échelle, l'« officier supérieur présent » pouvait bien être un jeune de vingt-deux ans, de Moreton-in-the-Marsh ou de Moose Jaw (Saskatchewan). En général, il ne s'agissait pas d'intellectuels militaires ; par conséquent, ils offraient beaucoup d'ardeur mais peu de pensées analytiques dans le débat tactique, ce qui, en l'absence de directives venant de plus haut, conduisit à un manque croissant d'uniformité.

Certaines idées étaient retenues, souvent, semble-t-il, par plus d'un escadron à la fois. Le commandant d'Aviation A.A.N. Malan, un Sud-Africain d'un certain âge, fut un innovateur reconnu qui adopta la formation de trois sections à quatre avions au lieu de quatre sections à trois. « Quand la mêlée commence et que la formation se rompt, les quatre sections d'avions se divisent facilement en deux ... la théorie de Malan était qu'une unité de combat à trois avions en contenait un de trop ; et un chasseur seul dans une zone de combat était une cible facile⁹². » Fort bien jusque-là. Il plaça les quatre avions de ses sections en ligne, par l'arrière, tout en maintenant le dernier « comme chien de garde ».

La méthode de Malan fut publiée dans le Mémoire tactique n° 9, distribué en décembre 1940, le ton du mémoire n'étant tout au plus que documentaire, et non impératif. « Plusieurs d'escadrons sont en faveur maintenant du travail en section à quatre avions avec comme objectif de pouvoir opérer par paire si l'escadron rompt la formation et que le combat aérien se développe ». De plus, « on s'est aperçu que des paires d'avions peuvent rester ensemble beaucoup plus facilement que des sections à trois avions, et qu'ils peuvent beaucoup mieux se soutenir mutuellement en combat aérien »⁹³. Bentley Priory n'était pas encore prêt à abandonner l'idée des chiens de garde, bien qu'il ait connu certains de ses désavantages. « La méthode généralement admise pour se protéger contre la surprise est de fournir « un avion chien de garde » ... Ces avions évoluent sans interruption d'un bord à l'autre, afin de pouvoir observer de façon constante les arrières ... Il y a une

tendance à ce que l'avion « chien de garde » traîne derrière la formation principale et il est particulièrement important que le leader de celle-ci vole à une vitesse qui lui permette de rester en contact très étroit avec l'escadron⁹⁴. »

Le 1^{er} Escadron était maintenant réduit à quatorze pilotes et, le 27 septembre, il subit encore plus de pertes alors que la *Luftwaffe* produisait son dernier effort majeur pour bombarder Londres de jour. Peu après 9 h et en compagnie du 303^e Escadron (polonais), les Canadiens virent un groupe de trente Ju 88 se dirigeant sur Londres avec une escorte de chasseurs monomoteurs et bimoteurs. Les efforts des Canado-Polonais les amenèrent à revendiquer un Ju 88, quatre Me 110 et un Me 109 détruits, un Ju 88 probablement détruit et un Me 110 endommagé. Deux Canadiens « avaient eu leur avion touché et avaient fait un atterrissage forcé sans perte », à Gatwick et à Kenley respectivement, tandis qu'un troisième était abattu et tué⁹⁵.

Ces mésaventures se reflétèrent dans la deuxième patrouille de jour, quand l'escadron ne put rassembler que huit appareils. Cette fois-ci, ils volèrent avec le 229^e Escadron, mais il faut se rappeler qu'il ne s'agissait pas d'une formation « grosse escadre » ; même si les deux escadrons avaient décidé de se rejoindre en l'air, chacun d'eux opérait encore de façon indépendante sous le seul commandement de son « officier supérieur présent ». Près de Gatwick, ils observèrent environ vingt Me 109, à 2 000 pieds (700 m) au-dessus des Hurricane. « Assurant une surveillance de l'ennemi, l'escadron effectua une patrouille irrégulière jusqu'au moment où trois des ennemis se lancèrent dans une attaque en piqué, tirèrent une courte rafale et grimpèrent à nouveau. Lorsqu'ils passèrent, Rouge 1, le capitaine d'Aviation McGregor, tira deux bonnes rafales sur l'un des appareils ennemis qui commença à émettre de la fumée et partit en vrille vers le sol. Aucun autre pilote ne fut capable de tirer »⁹⁶.

Au milieu de l'après-midi, les Canadiens, maintenant réduits à six appareils disponibles, furent mis en alerte une troisième fois, en compagnie encore du 229^e. Les deux unités attaquèrent avec succès un groupe de Dornier et en revendiquèrent cinq détruits et un endommagé. Ces succès, qui se reflétaient dans ceux d'autres escadrons du 11^e Groupe, mirent fin (pratiquement) à l'apparition, de jour, de Dornier 17 et Heinkel III désuets, laissant la *Luftwaffe* compter sur les Ju 88 plus rapides et une version chasseur-bombardier du Me 110 pour le bombardement de jour. Les raids suivants se firent généralement à haute altitude et à grande vitesse, ce qui rendit extrêmement difficile, si ce n'est impossible, les chances des Hurricane d'atteindre l'ennemi. Même les Spitfire éprouvaient des difficultés, sauf s'ils étaient déjà en l'air au moment de la détection des envahisseurs.

Le 28 septembre, les Canadiens effectuèrent deux patrouilles en compagnie des 229^e et 303^e Escadrons, quand « un grand nombre » de Me 109 furent aperçus bien au-dessus d'eux. Les chasseurs ennemis assuraient probablement la couverture de Ju 88 ou de Me 110 que les Canadiens ne virent pas, car les premiers avaient choisi d'ignorer les Hurricane et ces derniers ne pouvaient tout simplement pas grimper à une altitude suffisante pour les atteindre. Cette expérience frustrante se reproduisit à une fréquence croissante pendant la dernière semaine de septembre et au cours du mois suivant. Le 1^{er} octobre, l'historien de

l'escadron nota que « des patrouilles de longue durée furent effectuées et le contact visuel fut établi avec un grand nombre de Me 109 dans chaque cas, mais ils restèrent à environ 5 000 pieds [1 700 m] au-dessus et nous fûmes incapables de les attaquer ». Le jour suivant, « plusieurs patrouilles furent effectuées et, bien que les Me 109 aient été vus, nous fûmes incapables de les attaquer puisqu'ils profitaient de l'avantage habituel de l'altitude et refusaient de descendre »⁹⁷.

Des coups furent encore donnés et reçus, mais ceux infligés aux Canadiens, combinés à l'arrivée d'un rhume ou du virus de la grippe dans les rangs de l'escadron, occasionnaient des pertes, rendant la pénurie en pilotes de l'unité plus notable, et affectant le moral de ceux qui étaient encore aptes à combattre. Le retour de trois d'entre eux, qui avaient été blessés, porta le nombre des pilotes disponibles à douze ; cinq autres, y compris le commandant, furent malades ou à l'hôpital, bien que, le 4 octobre, le moral se soit amélioré, lorsque les membres de l'escadron apprirent que McNab avait reçu la Croix du service distingué dans l'Aviation (DFC), le premier membre de l'ARC à recevoir cette décoration.

Début octobre, la bataille d'Angleterre tirait à sa fin, mais n'était pas tout à fait terminée. Le 5, les Canadiens entrèrent en contact avec environ soixante Me 109 escortant quinze Me 110. Il s'ensuivit « une grande mêlée », et un Hurricane piloté par le lieutenant d'Aviation H. de M. Molson (descendant de la fameuse famille de brasseurs, devenu plus tard membre du Sénat pour une longue période) fut abattu ; bien que blessé, Molson arriva à s'éjecter de son avion. « Il fut largement vengé », au moins selon ce que raconte l'historien de l'unité, « en ce qui concerne les résultats de l'escadron au cours de ce combat, puisqu'il y eut trois Me 109 détruits, un Me 109 et deux Me 110 endommagés »⁹⁸.

Au point où nous en sommes, l'escadron avait participé aux opérations, pratiquement en permanence, pendant près de deux mois, et ses pertes avaient été lourdes – trois tués et huit blessés sur vingt et un pilotes à l'origine, et six des 110^e et 112^e Escadrons en renfort. Le médecin de l'escadron, le capitaine R.J. Nodwell, du Corps royal de santé de l'Armée canadienne – l'ARC d'outre-mer ne comptait pas encore de médecins, et encore bien moins de médecins du personnel navigant, dans ses rangs – qui avait été hospitalisé pour cause de pneumonie au début de septembre, fut frappé par les changements qu'il trouva à son retour.

En rejoignant l'escadron le 30/9/40, on a noté qu'il y avait eu un changement important dans les réactions générales des pilotes comparées à celles qu'on avait constatées trois semaines auparavant.

Il y a une atmosphère marquée de tension constante et ils ne sont pas capables de se reposer puisqu'ils sont en alerte permanente. Les pilotes vont travailler avec un enthousiasme forcé et semblent souffrir de tension et de fatigue générale ...

Cette tension constante et la surcharge de travail montrent leurs effets sur la plupart des pilotes et, pour certains, c'est très notable. Ils se fatiguent très facilement et la récupération est plus lente. Lorsqu'ils sont en l'air, leurs réactions ne sont pas aussi vives. Ils ont maintenant une tendance générale à manger irrégulièrement ou à manger un sandwich plutôt qu'un repas chaud. Les pilotes sont épuisés, et les infections qui,

autrement, seraient minimales, deviennent plus graves. Il y a un état général de surmenage. Si elle continue, cette situation risque d'être la cause de pertes inutiles.

On estime que le personnel qui participe aux activités aériennes doit disposer d'au moins 24 heures de repos une fois par semaine, au cours desquelles il peut faire un bon somme, et il doit avoir une permission régulière de 48 heures toutes les deux semaines, et deux semaines de permission tous les trois mois.

Il est recommandé que l'escadron au complet obtienne un répit dans ses pénibles tâches afin de lui permettre de récupérer et que des périodes fixes de permission soient établies pour qu'il puisse se relaxer et se reposer correctement⁹⁹.

Toutefois, sans que le bon docteur le sache, la bataille d'Angleterre tirait à sa fin. Les combats se poursuivirent pendant tout le mois d'octobre, mais, à l'automne, avec la détérioration du temps, les attaques allemandes s'arrêtèrent progressivement. Le 8, l'escadron reçut l'ordre de quitter le 11^e Groupe pour l'une des zones calmes du 13^e Groupe ; sa nouvelle base fut Prestwick sur la côte ouest d'Écosse, où il passa les deux mois suivants à se reposer et à récupérer, et « où les logements s'avérèrent confortables et la nourriture excellente ». Il y eut un changement de commandant avec la promotion de McNab au grade de lieutenant-colonel d'Aviation et son détachement une fois de plus dans la RAF. Le capitaine d'Aviation McGregor reçut aussi une DFC (ainsi que le lieutenant d'Aviation B.D. Russel) et fut promu au poste laissé vacant par le départ de McNab. L'opposant le plus dangereux que son escadron ait rencontré pendant son séjour à Prestwick fut un ballon de barrage qui rompit ses amarres. Un pilote fut envoyé pour l'abattre en mer¹⁰⁰.

En décembre, l'escadron se déplaça plus au nord, à Castletown, près de Thurso, à l'extrémité nord-est de l'Écosse, où il devint un élément des défenses de la *Home Fleet* basée à Scapa Flow dans les îles Orkney – une cible importante pour les Allemands en cas d'invasion, mais hors de portée de leurs chasseurs. Dans le domaine aérien, sa tranquillité n'était dérangée que par des appareils de reconnaissance photo, volant à haute altitude, et qui étaient bien hors d'atteinte des Canadiens. « Toutes les installations sont très froides et médiocres. Thurso est un très petit village avec peu de distractions, quelques femmes et les chambres d'hôtel les plus froides qu'on ait jamais eues. L'aire de dispersion est dans un vieux bâtiment de ferme délabré. Il fait nuit jusqu'à 9 h 15 et le soleil se couche vers 15 h 30 et n'est jamais très haut dans le ciel¹⁰¹. »

Une semaine plus tard, McGregor fut réaffecté pour prendre le commandement du 2^e Escadron de l'ARC et le capitaine d'Aviation Paul B. Pitcher se retrouva commandant d'une unité dans une situation administrative critique. Les hommes du rang étaient logés dans un camp qui manquait d'eau courante, où leurs mess ne disposaient pas de tables, il n'y avait pas de combustible pour les poêles, et le terrain d'aviation et les logements étaient reliés par une « route » de huit milles (13 km) balayée par le blizzard. Le seul point positif dans cette sombre description était la relative abondance de bon whisky écossais¹⁰². Le commandant d'Aviation Pitcher – condamné apparemment à hériter les commandements difficiles, une destinée qui le fera plus d'une fois citer dans cette histoire – fut peut-être fortuné au point d'attraper successivement la rubéole,

« presque une pneumonie » et la scarlatine, une suite d'événements qui le menèrent à un séjour prolongé à l'hôpital, suivi d'un congé de maladie et d'une affectation à l'état-major.

À la mi-février, l'escadron, commandé par le commandant d'escadrille le plus ancien, le capitaine d'Aviation Nesbitt, partit pour le sud à Driffild dans le Yorkshire. Il n'était pas sitôt arrivé qu'il reçut l'ordre de poursuivre plus au sud, à la fin du mois, pour rejoindre Digby dans le Lincolnshire. Là-bas, il devait être rééquipé de Hurricane II et ses nouvelles missions consistèrent en la protection de convois maritimes dans la Mer du Nord et la Manche et, à l'occasion, en des opérations offensives sur les côtes française et les Pays-Bas¹⁰³. Les Allemands ayant abandonné l'idée d'envahir la Grande-Bretagne, tout combat aérien sérieux de jour ne devait avoir lieu qu'au-dessus de l'Europe occupée. Les opérations de la chasse étaient sur le point d'entrer dans une nouvelle phase, une phase dans laquelle la RAF et l'ARC porteraient, pour le meilleur ou pour le pire, la guerre chez l'ennemi.

Le passage à l'offensive (1941-1942)

Pour le *Fighter Command*, les campagnes de 1939 et 1940 avaient été des entreprises défensives, sur le plan stratégique. Au tout début du printemps 1941, cependant, celui-ci commença de plus en plus à passer à l'offensive. Tout d'abord, l'engagement fut minime. D'une manière générale, avec les prévisions de ciel nuageux au-dessus du continent et l'autorisation du quartier général de groupe, deux ou trois pilotes planifiaient leur propre opération, nom de code *Rhubarb*, choisissant une route qui, espéraient-ils, les amènerait à surprendre des aviateurs ennemis insouciantes qui se rendaient sur une autre base pour y effectuer une visite, ou peut-être pour effrayer une paire de novices qui faisaient tout simplement d'indispensables heures de vol. Se servant de la couverture nuageuse, ils suivaient leurs ennemis, fondaient sur eux quand l'occasion se présentait, puis retournaient dans les nuages avant qu'ils ne soient attaqués eux-mêmes par une force supérieure. S'ils ne rencontraient pas de victimes insouciantes, ils pouvaient attaquer des cibles d'occasion au sol avant de retraverser la Manche.

La principale raison de ces intrusions hâtives semble avoir été de procurer des sensations fortes et tout juste une odeur de danger à de jeunes pilotes de chasse ambitieux. Elles n'étaient pas appréciées de tous. « J'éprouvais pour ces *Rhubarb* une haine sombre et profonde », écrivit J.E. Johnson, l'Anglais qui allait devenir l'as le plus fameux du Commonwealth et qui devait commander une escadre de chasse canadienne pendant de nombreux mois au cours de la guerre. « Mis à part la *Flak* (DCA), les dangers d'effectuer une descente au-dessus de territoires inconnus et sans une connaissance précise de la base des nuages semblaient être bien trop grands par rapport aux dommages que nous infligions¹. » Les pilotes de chasse étant ce qu'ils étaient, plusieurs d'entre eux étaient heureux de s'élancer au-dessus de la Manche, dans des missions virtuellement indépendantes. Après la guerre, toutefois, l'*Air Ministry* reconnut qu'il était « difficile de croire que les opérations *Rhubarb* avaient eu des conséquences très importantes sur les activités de la machine de guerre allemande »².

Une utilisation plus officielle et légèrement plus efficace des ressources aériennes consistait en l'envoi, sans bombardiers, de formations plus importantes pour « effectuer des raids de chasse au-dessus du territoire ennemi », que l'on désignait parfois sous le nom de *Rodéo*. Des opérations d'une telle échelle devaient être approuvées par Bentley Priory, planifiées et coordonnées par le quartier général du groupe. On pensait qu'elles « étaient utiles à l'entraînement

des pilotes et pour les exercer, à l'occasion, lorsque les bombardiers n'étaient pas disponibles »³. Cinq escadrons de Spitfire effectuèrent le premier Rodéo le 9 janvier 1941, mais de telles actions n'étaient pas encore une manière efficace d'amener l'ennemi à se battre quand il n'en tenait même pas compte. Une force de bombardiers, et la menace résultante, quoique éloignée, de dommages substantiels à des objectifs d'importance stratégique tels que des usines ou des centrales électriques, était nécessaire pour persuader la *Luftwaffe* de prendre vol et de combattre tel que le voulait la RAF.

Le 10 juin 1941, plusieurs escadrons de chasseurs accompagnèrent une escadrille de bombardiers moyens, qui devaient attaquer des terrains d'aviation aux abords de la forêt de Guines, au sud de Calais, dans une première de ce qui fut par la suite étiqueté l'opération Circus. Toutefois, il n'était pas encore possible d'exercer une quelconque contrainte réelle sur l'ennemi, puisque aucun des objectifs à portée des chasseurs de protection n'était réellement critique. L'ennemi pouvait choisir de se battre, mais on ne pouvait le forcer à le faire. De plus, bien que le concept des opérations Circus ait été accepté avec joie par le commandant en chef du *Fighter Command* du moment, le maréchal de l'Air Sholto Douglas, il n'en fut pas de même pour sir Richard Peirse, du *Bomber Command*, qui mit en doute l'utilisation de ses bombardiers Blenheim, devant servir « d'appât ». En hésitant, Peirse déclara au nouveau chef d'état-major de l'Air, sir Charles Portal « Si nous voulons (et nous le voulons) des combats, alors, ils doivent être rentables, soit parce que nous abattons plus de chasseurs que nous n'en perdons, soit parce que nous infligeons à l'ennemi des dommages matériels en les bombardant. De préférence une combinaison des deux. » Portal répondit rapidement qu'il considérait « la pratique de l'initiative comme un facteur intrinsèque extrêmement important pour le moral et [qu'il] accepterait volontiers des pertes équivalentes ou même supérieures afin de mettre l'ennemi sur la défensive et [qu'il] donnerait ... [à ses] unités la supériorité morale acquise en combattant le plus souvent possible de l'autre côté [de la Manche] ». Toutefois, il n'aimait pas, non plus, le terme « appât » et il confia à Peirse : « On n'a pas besoin de le dire aux [équipages des] Blenheim⁴. »

Même s'ils profitaient d'habitude d'une supériorité numérique générale, en fait, souvent, une supériorité très importante, lors des opérations Circus, les pilotes du *Fighter Command* étaient toujours désavantagés sur le plan tactique. Dans ce qui était presque une image réfléchie des frustrations que les *Jagdflieger* (pilotes de chasse allemands) avaient ressenties en assurant la protection de bombardiers au-dessus de l'Angleterre, l'automne précédent, les Britanniques et leurs alliés devaient obligatoirement rester à proximité immédiate des bombardiers quand ils assuraient une protection rapprochée – une contrainte qui les ralentissait et les laissait soumis aux initiatives tactiques des Allemands. Même lorsqu'ils volaient à haute altitude et qu'ils avaient une plus grande liberté de manœuvre, ils étaient condamnés à voler bien en dessous du plafond efficace des Messerschmitt 109E, puisque le Spitfire VB, qui avait commencé à entrer en service en février 1941, était encore, à plus de 30 000 pieds (10 000 m), inférieur à son homologue allemand. Un officier supérieur d'état-major déclara à Douglas « quand on en vient au combat chasseur contre chasseur et à la lutte contre l'altimètre, nous devons, pour l'instant, nous attendre à être désavantagés par

rapport au Me 109 amélioré que nous rencontrons maintenant »⁵. De plus, lorsqu'il est malencontreusement abattu, un aviateur allemand qui survit a plus de chances de combattre une autre fois. Au contraire, la perte de pilotes du *Fighter Command* était la plupart du temps une perte sèche, puisqu'une descente en parachute en territoire français ou belge se terminait habituellement dans un camp de prisonniers.

Toutefois, le *Fighter Command* progressait sur le plan tactique. Le nouveau commandant en chef avait créé un nouveau poste – celui de commandant d'escadre (en vol) – pour diriger chaque escadre de chasse en l'air. L'escadre de Tangmere fut confiée à Douglas Bader, qui prit le lieutenant d'Aviation Hugh Dundas comme ailier et « acolyte » chargé de la doctrine. Comme Dundas l'a raconté plus tard : « J'ai été favorable à l'essai de la formation en ligne de front, déjà beaucoup utilisée par les Allemands. J'ai expliqué que quatre avions volant côte à côte, à environ cinquante verges l'un de l'autre, ne pouvaient jamais être surpris de l'arrière. La paire de gauche assurait la couverture de la queue de la paire de droite et vice versa ... Si vous étiez attaqués, vous deviez dégager vers l'extérieur, une paire à gauche, l'autre à droite⁶. »

Un matin, Bader décida d'expérimenter cette formation et quatre pilotes décollèrent pour le Pas-de-Calais. Quand « une demi-douzaine » de Me 109 les attaquèrent, ils dégagèrent vers l'extérieur selon la méthode allemande classique et, bien qu'ils aient mal calculé le moment du dégagement lors de ce premier essai, ils abattirent au moins un Messerschmitt. « Cet après-midi, nous avons fait une rétrospective. Nous fûmes d'accord pour dire que nous avions trouvé l'avantage principal de la nouvelle formation. Il était presque impossible d'être pris de l'arrière par surprise ». En fait, raconta Douglas, « la supériorité tactique de la section à deux ou à quatre était si évidente », qu'on « a décidé qu'il fallait adopter la section à deux avions et, au printemps 1941, une nouvelle subdivision de l'escadron [de chasse] en deux escadrilles, chacune composée de trois sections de deux avions, fut standardisée dans tout le Commandement »⁷.

Le premier Me 109F apparut en mai, donnant à l'ennemi un nouvel avantage technologique. « À toute altitude, un Spitfire peut virer plus court qu'un Bf 109*, mais le 109 semble avoir une accélération initiale plus rapide en piqué et aussi en montée⁸. » Cette capacité de virer plus court qu'un ennemi était un avantage défensif évident, mais de peu de valeur quand on était l'attaquant. Le 109F avait un plafond supérieur à n'importe quel autre chasseur de la RAF et de meilleures performances d'ensemble. Quand ils décidaient de combattre, les 109 piquaient simplement au milieu des formations britannique sempilées, puis montaient en chandelle pour prendre avantage de l'altitude et piquaient à nouveau si et quand la situation permettait une autre tentative.

Les Allemands détenaient un léger avantage technologique même sur le Spitfire, et l'environnement aérien au-dessus de la France n'était certes pas un de ceux dans

* Les aviateurs allemands ainsi que les alliés parlaient souvent du Me 109 sous le nom de Bf 109. Bf voulait dire Bayrische Flugzeugwerke A.G.; la compagnie qui avait conçu et construit les premiers 109 et 110 avant d'être réorganisée sous le nom de Messerschmitt A.G., en juillet 1938. L'appellation Me est utilisée dans ce volume, sauf lorsqu'on donne des citations directes, comme dans ce cas-ci, puisque ce fut l'abréviation la plus communément utilisée parmi les aviateurs alliés.

lequel le Hawker Hurricane pouvait réussir. Les deux escadrons de chasse canadiens qui étaient opérationnels au printemps de 1941, les 401^e et 402^e (anciennement 1^{er} et 2^e), étaient équipés tous les deux de Hurricane IIA et, par conséquent, passèrent la plupart du temps à effectuer des patrouilles défensives dans le sud de l'Angleterre et au-dessus des convois côtiers. Le 15 avril, en compagnie de deux escadrons de Spitfire de la RAF, le 402^e participa à un Rodéo sans incident, qui amena ses pilotes au-dessus de Boulogne, constituant la première mission de chasse offensive de l'ARC⁹. La plupart des Rodéo (et Circus) furent également tranquilles, les Allemands ne décidant de combattre que quand ils étaient tout à fait sûrs de leur avantage tactique, le radar les aidant à prendre une telle décision.

Bien que ces diverses missions offensives de la chasse aient été souvent conduites par des vétérans distingués de la bataille d'Angleterre, plusieurs pilotes inexpérimentés y participaient aussi, une bonne partie d'entre eux venant directement des UEO. Une estimation grossière des pertes, comprenant les affectations sur d'autres théâtres et aux états-majors, entre août 1940 et avril 1941, indiquaient une rotation de 1 300 pilotes, soit 115% des effectifs réels du mois d'août¹⁰. En mars, le lieutenant-colonel d'Aviation (tactique) à Bentley Priory se plaignait ainsi que « la moyenne en pilotes de guerre expérimentés dans les escadrons que j'ai visités dernièrement est de cinq, et je ne pense pas que les escadrons soient autorisés à entraîner suffisamment leurs pilotes inexpérimentés. Les escadrons doivent se mettre en l'air et effectuer des attaques surprises entre eux et appliquer en particulier les manœuvres de rejointe lorsqu'ils se sont dispersés. Je pense que les pilotes de chasse sont peut-être tellement occupés à maintenir la formation qu'ils ne sont pas capables d'assurer une surveillance extérieure suffisante¹¹. »

Néanmoins, sous prétexte de garder le moral, le *Fighter Command* poursuivait ses Circus. La mi-juin vit le plus important à ce jour, comptant plus de 250 chasseurs escortant dix-huit Blenheim du 2^e Groupe du *Bomber Command*, lesquels attaquaient une usine de produits chimiques et une centrale électrique près de Béthune. Comme d'habitude, le bombardement ne causa aucun dommage, mais, cette fois-ci, la *Luftwaffe* réagit vigoureusement, abattant neuf intercepteurs. Toutefois, Douglas fut capable d'émettre une opinion favorable sur l'affaire. Son constat était le suivant : « bien que nous ayons perdu neuf pilotes, ceux qui rentrèrent firent un compte rendu très favorable de leurs combats », et il semble que « la bataille aérienne tant attendue, conduite dans des conditions tactiques qui nous sont favorables », a fini par arriver¹².

Pure coïncidence, deux jours plus tard, les responsables politiques examinaient à nouveau l'objectif ultime de ces opérations offensives; ils ordonnèrent par la suite une modification majeure que des motifs politiques et de grande stratégie ont pu rendre nécessaire, mais qui ne fit rien pour soulager la tension des pilotes des escadrons. Depuis quelque temps, des sources de renseignements avaient signalé des mouvements et des concentrations de troupes allemandes le long de la frontière russe, tout cela laissant supposer une attaque imminente de l'Union Soviétique. Au cours de la première semaine de juin, le décryptage des codes Enigma de la *Luftwaffe* – les services de renseignements spéciaux auxquels les Britanniques avaient donné le nom de code Ultra – établit que le transfert de la *Luftflotte* 2 de France à l'est était pour une grande part terminé. Il

était clair qu'une autre guerre éclair se préparait et, à Londres, on pensait que les Russes avaient peu de chances de pouvoir y résister. Le 17 juin, le chef de l'état-major de l'Air demanda à Douglas, en accord avec ses collègues du *Bomber* et du *Coastal Command*, de trouver « les moyens les plus efficaces pour vérifier le transfert d'unités de la *Luftwaffe* vers l'est – où l'attaque allemande contre la Russie était imminente – et, si possible, de forcer l'ennemi à ramener quelques-unes de ces unités déjà retirées »¹³.

Le 19 juin, à peine trois jours avant que les Allemands n'envahissent l'Union Soviétique, Douglas rencontra ses homologues pour envisager les moyens d'y arriver. Ils furent d'accord pour dire qu'il était improbable qu'ils puissent monter des attaques directes suffisamment importantes pour faire revenir de l'est un nombre significatif de chasseurs ennemis. Mais, ils conclurent que la réaction violente dont avait fait l'objet le raid de Béthune pouvait signifier que l'ennemi était sensible aux attaques dans cette zone – apparemment éliminant sur-le-champ la possibilité que la *Luftwaffe* profitait simplement d'une occasion tactique fugitive plutôt que d'une défense délibérée de quelques intérêts importants.

Puisque l'ennemi avait réagi de la manière la plus énergique jusqu'alors au Circus contre un objectif près de Béthune le 17 juin et à un autre contre un objectif dans cette même zone le 21 mai, nous en avons conclu que la zone industrielle qui comprenait Béthune, Lens et Lille était probablement son point le plus sensible [à portée de chasseurs de protection]. En attaquant cette zone, on espérait le forcer à concentrer de telles unités de chasse dans le nord-est de la France, comme il en avait encore dans l'ouest. Des bombardiers sans escorte pouvaient alors espérer atteindre de jour l'ouest et le nord-ouest de l'Allemagne en contournant les défenses, et cela, à son tour, pouvait forcer l'ennemi à ramener des chasseurs du front oriental afin de défendre le Vaterland¹⁴.

Le rythme et l'importance des opérations Circus s'accrurent et, le 8 juillet 1941, un escadron de la RAF, équipé de B-17 superforteresses volantes Boeing, fit sa première apparition au-dessus du territoire occupé par l'ennemi. Le plafond opérationnel étant de 30 000 pieds (10 000 m), équipés de onze mitrailleuses de calibre .50 et du fameux viseur de bombardement Norden, on pensait que ces nouveaux « forts » seraient capables de réussir des missions sans escorte. Mais au cours des vingt-six raids menés ainsi (la plupart du temps sous la forme de sorties individuelles, une technique critiquée à juste titre par les Américains), « ce fut loin d'être un succès », quatre forteresses ayant été perdues avant la fin du mois de septembre, sans aucun gain notable. « En cinquante et une sorties individuelles d'avion, vingt-six furent annulées et aucune bombe larguée. On rencontrait des problèmes avec le viseur de bombardement Norden, il y avait de nombreuses pannes mécaniques et les canons avaient tendance à geler à haute altitude. Mais, pire encore, l'armement défensif était inadéquat. Tous les canons fonctionnaient manuellement et il y avait un angle mort à l'arrière. On décida d'abandonner les opérations au-dessus de l'Europe¹⁵. ». Une tentative de bombardement des objectifs allemands les plus proches, avec des appareils anglais plus petits et plus légers, conduisit à une attaque de deux centrales électriques près de Cologne, le 12 août. Cinquante-quatre Blenheim furent utilisés « ainsi qu'un

nombre important d'escadrilles de diversion et de protection ... Mais la limite du rayon d'action des chasseurs fut atteinte bien avant Cologne ... La plupart des équipages atteignirent les objectifs et rendirent compte de bombardements précis, mais dix avions furent abattus par la *Flak* ou des chasseurs, soit 18,5% de la force attaquante ». Le 28, dix-huit Blenheim tentèrent une autre attaque à basse altitude sur les docks de Rotterdam, ne perdant que sept des dix-sept appareils¹⁶. L'influent commandant du 5^e Groupe, le vice-maréchal de l'Air J.C. Slessor, fit bientôt remarquer que « cette affaire de bombardement de jour ... n'est pas du tout économique », et cette méthode fut, elle aussi, abandonnée d'un commun accord.

Le *Fighter Command* avait déjà accepté que sa propre offensive soit limitée à l'espace aérien français et belge, et à « la destruction de certains objectifs importants par bombardements de jour et, à l'occasion, celle de chasseurs ennemis »¹⁷. Ce changement, mettant l'accent sur la destruction d'objectifs terrestres et se centrant sur la protection de quelques bombardiers lourds, fut par la suite appelé « Ramrod »; et il engagea les appareils participants à des pénétrations relativement profondes dans l'espace aérien français, à la poursuite de cibles « particulières ».

Dans ces nouvelles opérations, quelques officiers de l'ARC se retrouvèrent avec des responsabilités supérieures à celles de commandants d'escadron, malgré l'absence, jusqu'alors, de toute formation* de chasse canadienne. Le premier d'entre eux fut Gordon McGregor, âgé de trente-huit ans, titulaire de la DFC, dont nous avons déjà parlé comme pilote dans la bataille d'Angleterre¹⁸. À la mi-avril 1941, il devint commandant d'escadre (en vol) de la station RAF de Digby, dans le Lincolnshire, où l'escadre comprenait le 401^e Escadron. Le 3 juillet 1941, à la tête de ses Hurricane II en tant que l'un des escadrons de Digby et employé jusque-là seulement dans des opérations défensives, il se dirigea vers le sud pour atteindre West Malling. De là, formant une escadre avec deux escadrons britanniques, les Canadiens décollèrent pour participer à leur premier raid offensif.

Il semble qu'on ait voulu les utiliser comme diversion à un tout premier Ramrod, quoique deux des trois escadrons étant composés de Hurricane, ils aient été probablement plus une tentation qu'une distraction, du point de vue de l'ennemi. Heureusement, les Allemands ne furent pas tentés ou distraits dans ce cas particulier et, selon un historien quelque peu cynique de l'escadron, « faisant preuve d'une certaine cohésion, les deux escadrons d'Hurricane effectuèrent un tour de France et revinrent à la côte, virent des bombardiers partir, quelques tirs de la DCA, une tache rouge suspendue dans le ciel et, de dire certains, des milliers d'avions non identifiés à quelque distance de là ». Deux jours plus tard, après un deuxième raid sans incidents – « ce fut une sortie agréable, aucun ennemi en vue, pas de tir de DCA, en quelque sorte rien ». Le sous-lieutenant d'Aviation Hugh Godefroy, qui effectuait son premier vol dans une opération Circus, « fut ébahi par le nombre d'avions de la formation. Au-dessus de nous, nous avions les Spitfire, un escadron tous les mille pieds jusqu'à 27 000 pieds (900 m). En dessous de nous, comme une mère poule et ses poussins, il y avait un bombardier [Short] Stirling quadrimoteur entouré par des escadrons de Hurricane »¹⁹.

* Dans la terminologie de l'aviation, un escadron était une unité tandis que tout groupement d'escadrons (escadre) était une formation.

Après ces opérations, dont aucune n'avait provoqué de réaction allemande, le 401^e Escadron rejoignit le 402^e sur la ligne de touche, en attendant le jour où il serait rééquipé d'appareils plus appropriés pour effectuer son travail. La décision était fortuite et heureuse : l'opposition ennemie augmentait ou déclinait selon des séquences apparemment aléatoires, mais le *Fighter Command* avait perdu maintenant 121 pilotes, tout en revendiquant, sans aucun doute avec beaucoup d'exagération, « 321 chasseurs allemands détruits »²⁰. Du côté allié, au moins un Canadien de la RAF qui participait de première main au combat se méfia clairement de ces chiffres. À une conférence du 11^e Groupe, John Kent, de Winnipeg, titulaire de la DFC, chef de l'escadre polonaise à Northolt, « souleva audacieusement la question de savoir à quel but servaient ces opérations ».

Si c'est en vue de détruire le potentiel industriel des divers objectifs et de réduire ainsi la contribution industrielle des pays occupés à l'effort de guerre allemand, je maintiens qu'il faudrait un bien plus grand nombre de bombardiers que ce que nous avons escorté à ce jour.

De plus, si les bombardiers étaient plutôt là comme appâts pour attirer les chasseurs ... nous devrions limiter notre rayon d'action à ce qui nous permet de combattre sans avoir la peur énervante de tomber à court de carburant. Cet obstacle mental interfère sérieusement avec l'esprit combatif du pilote, et je suis convaincu que nous avons déjà perdu beaucoup trop d'hommes talentueux parce que nous n'avons pas assez tenu compte de ces facteurs.

Mais le commandant en chef refusa de recommander ou de soutenir toute modification de la stratégie « et nous continuâmes d'aller à Lille et de perdre des hommes valables, tout cela pour un résultat quasiment nul »²¹.

Toutefois, à Bentley Priory, le commandant en chef commençait lui aussi à avoir des doutes. Il fit remarquer à sir Wilfred Freeman, le vice-chef d'état-major de l'Air, que :

avec l'expérience, l'ennemi a énormément amélioré son système d'alerte RG et son système de rapport de nos chasseurs lorsqu'ils arrivent en contact visuel avec son corps d'observateurs. Nous entendons les chasseurs allemands en vol recevoir leurs instructions quant à l'approche de notre force principale, alors que celle-ci se trouve encore au-dessus du territoire britannique. Au cours de la bataille au-dessus des territoires occupés, nous entendons souvent l'ennemi donner des renseignements précis à ses chasseurs concernant l'endroit où nous sommes et la direction du vol de nos patrouilles (Parfois, il arrive que ces renseignements soient loin du compte). Cette amélioration dans l'organisation de la défense ennemie a comme résultat qu'une plus grande proportion de ses chasseurs est envoyée au combat, à partir de la bonne direction et à la bonne altitude, afin de lui donner le plus grand avantage tactique possible. Bien sûr, cela n'arrive pas chaque fois, mais cela arrive quand même assez fréquemment.

En conséquence, Douglas proposa de réduire l'échelle de son offensive une fois que le front russe se serait stabilisé. Au lieu de raids fréquents, presque réguliers, à des moments que les Allemands pouvaient facilement prévoir à l'aide de leurs cartes météorologiques, il avança qu'il suffisait de permettre

« des raids offensifs périodiques pour donner aux garçons de la chasse du « bon temps » et quelque entraînement pratique, et maintenir leur moral et leur sens du courage. Cela ennuiira aussi les Boches et les tiendra sur leurs gardes s'il ne sait pas quand nous allons venir pour effectuer un autre raid »²². C'était sûrement le maximum que pouvait faire un commandant (s'il voulait conserver son affectation) à l'égard des insinuations de gaspillage de ses pilotes, lors de missions mal planifiées et infructueuses.

Néanmoins, on ne manquait pas de pilotes diplômés du système d'entraînement pour compenser les pertes. En fait, les diplômés de l'ARC du PEACB commençaient à arriver en si grand nombre qu'il était possible de commencer à mettre en application l'article XV de l'accord du PEACB et de former des escadrons canadiens au Royaume-Uni. La première unité de ce type fut la 403^e qui, autorisée le 1^{er} mars 1941, devint opérationnelle sur Spitfire en mai, sous le commandement du commandant d'Aviation britannique B.G. Morris. L'escadron se convertit sur Spitfire VB en août, effectuant sa première mission offensive le 5, et perdant Morris (qui fut fait prisonnier) le 21. Le commandant d'Aviation R.A. Lee-Knight, qui lui succéda, fut tué au combat cinq semaines plus tard. Quatre autres officiers britanniques commanderont l'escadron avant qu'il ne soit finalement confié à un Canadien, le commandant d'Aviation L.S. Ford, DFC, le 13 août 1942.

En septembre 1941, deux escadrons supplémentaires de l'ARC, équipés de Spitfire, les 411^e et 412^e, tous les deux formés en juin, se joignirent au combat. Toutefois, la tâche de faire d'eux des escadrons canadiens de nom et de fait ne fut pas facile, étant donné la demande énorme en spécialistes compétents et, en particulier, la difficulté de fournir des équipes au sol du PEACB et du personnel administratif fraîchement entraînés, en nombre et en proportion suffisants. La plus grande partie d'un escadron de chasse est de loin composée de personnel non navigant et le 411^e ne pouvait faire état que de 70% de Canadiens à la fin juillet 1942, tandis que les deux autres escadrons, le 403^e et le 412^e, ne se trouvaient pas dans de meilleures conditions. En 1942, il y eut de courtes périodes pendant lesquelles la composante canadienne de leurs éléments en personnel non navigant dépassa 80% (sans doute alors que de nouveaux envois de personnel du Canada, destinés à des escadrons en cours de formation, leur étaient affectés temporairement), mais il faudra attendre le milieu de 1943 avant que les trois puissent faire état d'une canadianisation permanente à 100%.²³

Peut-être faut-il souligner que la mesure de la canadianisation était fonction de l'affiliation au service plutôt que de la nationalité, et que certains membres de l'ARC n'étaient pas Canadiens. Par exemple, un des pilotes du 412^e Escadron, le sous-lieutenant d'Aviation J.G. Magee, âgé de vingt ans, qui s'était engagé dans l'ARC en septembre 1940, était un anglo-américain éduqué en Grande-Bretagne. Une année plus tard, dans les semaines précédant son arrivée à l'escadron, Magee avait appris à voler sur Spitfire, dans une UEO en Galles du sud, une expérience qu'il trouva si excitante qu'il fut amené à composer un sonnet à ce propos. Moins de trois mois après avoir écrit « High Flight », le poème le mieux connu et peut-être le plus célèbre de la Deuxième Guerre mondiale, John Gillespie Magee fut tué dans une collision de son Spitfire avec un autre avion alors qu'il effectuait un exercice d'entraînement.

HAUTE VOLTIGE

Oui, j'ai scindé mes liens avec le sol
Et valsé dans les cieux avec les fées;
J'ai fait des soubresauts lorsqu'en plein vol
J'ai taquiné les nues rose-argentées.
Sous le soleil j'ai vu la voute immense,
Senti le vent effleurer mes sourcils,
Quand tout-à-coup j'entendis le silence:
J'avais vaincu ma peur du grand défi.

Toujours plus haut, dans le ciel azuré,
Là où les aigles ne sauraient planer,
Moi, j'ai pourtant voulu outrepasser
Les bornes du bonheur. Et tendrement
J'osai, au tout sommet du firmament
Toucher le front du Dieu omnipuissant.*

Même s'il était possible de n'avoir que des pilotes canadiens, il n'était pas toujours praticable de le faire, car il était indispensable d'avoir des commandants d'unités et d'escadrilles qualifiés. Il y eut de bonnes raisons derrière la succession de commandants britanniques au 403^e Escadron, puisque les Canadiens de bon calibre étaient difficiles à trouver en ce tout début de guerre et que la demande de tels officiers dépassait largement l'offre.

L'un des rares officiers qui a démontré les capacités requises, selon l'état-major du QGCOM, fut le commandant d'Aviation Paul Pitcher, du 411^e, dont l'unité effectua ses premières sorties offensives le 20 septembre. Le 412^e, sous le commandement du commandant d'Aviation C.W. Trevena (également de l'ARC) suivit dès le lendemain. Pitcher, un avocat de Montréal, et un aviateur de la réserve d'avant-guerre, qui avait volé avec le 401^e Escadron au cours de la bataille d'Angleterre (escadron qu'il avait commandé très brièvement au printemps 1941, avant qu'il ne tombe malade), trouva que l'établissement d'une éthologie sérieuse et le maintien du moral dans sa nouvelle affectation n'était pas tâche facile. Ses expériences précédentes dans le 411^e consistaient en une série de contretemps, le premier étant un écrasement, le 3 juillet, suivi de collisions au sol, d'atterrissages difficiles, de rentrées hâtives de train d'atterrissage, d'atterrissages alors que le train était rentré, d'essais de décollage avec les freins et même un écrasement sur un mât totem en bout de piste! Quand le sous-lieutenant d'Aviation W.F. Ash fit faire un vol au sous-lieutenant d'Aviation R.W. McNair, dans un avion d'entraînement biplace à cockpit ouvert et qu'il se permit certaines acrobaties non prévues, il perdit McNair, qui dériva vers le sol au bout d'un parachute après qu'il « eut desserré accidentellement la goupille de sécurité du harnais »²⁴.

Ces mésaventures diverses et apparemment sans fin étaient le signe visible d'un malaise disciplinaire qui rejaillit sur le moral. Après une période de mau-

* Cette adaptation de « High Flight » fut effectuée en 1996 par l'historien Jean Pariseau, CM, CD, qui avait, lui aussi, été entraîné comme pilote au sein du PEACB, en 1943-1944.

vais temps et des opérations annulées pour plusieurs raisons, l'historien de l'escadron rapporta d'une façon inhabituellement franche que « l'escadron a effectué deux vols en formations et qu'après chacun d'eux, il y eut un tel flot de critiques sévères et de « récriminations amères » qu'un Balbo* supplémentaire était sur le point de faire éclater le 411^e. Quelques jours plus tard, dans un escadron qui, moins de deux semaines auparavant venait d'être classé « opérationnel de jour », « deux pilotes décollèrent rapidement pour escorter un destroyer (bien qu'ils ne savaient pas que c'était un destroyer puisqu'ils n'avaient pas appris les noms de code des divers bâtiments de la marine). Ils ne trouvèrent pas le destroyer et patrouillèrent de nouveau au-dessus d'un navire coulé »²⁵. Les inscriptions antérieures dans le journal de marche ne font pas état d'un quelconque « navire coulé », mais l'utilisation du mot « de nouveau » semble indiquer que le 411^e avait patrouillé sans le savoir au-dessus d'une épave plus d'une fois.

Le seul succès fut celui de McNair, qui enregistra la première victoire de l'escadron contre un Me 109F, le 10 octobre.

Le lieutenant-colonel d'Aviation donna le signal de retour à la base et l'escadron s'exécuta alors pour se diriger vers les côtes anglaises.

J'ai entendu quelqu'un dire à la radio « il y a des forces dispersées de Me 109 au-dessus de Boulogne ». Je m'y dirigeai à quelque 18 000 pieds (6 000 m) et vis de nombreux avions en dessous de moi, à une altitude relativement basse. J'ai piqué sur eux et, alors que je me trouvais à 5 000 pieds (1 700 m) au-dessus, j'ai tiré sur le manche, au-dessus de la mer, et je suis revenu encore sur eux en un faible piqué. J'ai vu un groupe de sept avions ennemis tourner au-dessus d'un pilote à la mer, j'en ai pris un à partie, j'ai ouvert le feu à environ 250 verges (mètres), par le quart arrière; il est parti en piqué en virage serré à gauche. Je me suis placé sur sa queue et lui ai tiré trois rafales tout en me rapprochant à 60 verges (mètres). Je l'ai dépassé et j'ai tiré sur le manche à droite et en descendant, je l'ai vu plonger dans l'eau.

Ce récit naïf décrit très bien le novice audacieux mais raisonnable, observant bien avant de s'engager et puis, profitant de la surprise – mais sans précipitation excessive – pour piquer au milieu de six adversaires et en abattre un septième.

Finalement, on attribuera à McNair quatorze ennemis détruits, trois probables et treize endommagés, mais il s'en fallut de peu pour que sa première victoire soit sa dernière. Il dégagea et mit le cap sur la base, mais à cause de sa vigilance qui avait peut-être été affaiblie par l'euphorie de la victoire, il ne vit l'appareil qui l'abattit que lorsqu'il fut trop tard. Heureusement, l'Allemand qui le prit en embuscade au milieu de la Manche n'était pas, lui non plus, un virtuose du combat aérien.

Je me dirigeais vers la base quand un avion ennemi piqua sur moi de la gauche et venant du soleil. Son tir toucha mon moteur. Je fis des gestes évasifs brusques et des

* Un « Balbo » était une formation massive d'avions, ainsi nommée d'après le maréchal de l'Air italien du même nom, qui avait promu des vols de masse au cours des années 1930 afin de faire connaître au public l'aviation italienne alors en pleine croissance. Balbo fut abattu et tué par « un tir ami » en 1940 alors qu'il se rendait par avion à Tripoli pour prendre le commandement de l'aviation italienne en Lybie.

virages en dérapage et en glissade. L'avion ennemi était maintenant sur ma queue, lâchant une rafale continue et me touchant un certain nombre de fois. Le cockpit se remplit de fumée et l'avion ennemi me dépassa à environ cinquante verges et dix pieds au-dessus. J'effectuai une ressource et lui tirai une rafale; je vis des impacts et sa verrière fut éjectée. Seuls mes canons de droite tiraient. Des flammes sortaient maintenant de mon cockpit, aussi, je me mis en piqué. Découvrant que mon moteur s'arrêtait, je redressai à 400 pieds et sautai à la mer en parachute. Je fus recueilli quinze minutes plus tard.

Ce deuxième Messerschmitt fut considéré au départ comme « endommagé » dans le compte rendu de combat de McNair, puis on utilisa l'expression « probablement détruit » (ce qui est plus vraisemblable) pour ensuite rétablir le terme « endommagé »²⁶.

Au 7 novembre, les pilotes du 411^e n'avaient revendiqué que deux appareils ennemis détruits, un probable et un endommagé, tout en perdant deux des leurs à cause de l'ennemi; deux autres furent détruits et dix endommagés en raison de leur propre ineptie. Une histoire de l'escadron, élaborée en 1957, note que « les discussions dans les casernements et les mess tournaient toutes autour du volontariat pour l'outre-mer ». À la mi-décembre, ayant la possibilité de se porter volontaires pour servir dans le « Proche, Moyen et Extrême-Orient, tous les pilotes donnèrent leur nom »²⁷. Quatre jours plus tard, exactement six mois après la formation de l'escadron, le 411^e perdit deux pilotes supplémentaires quand ... « une erreur de navigation de la part du leader amena la section au-dessus de Calais, au lieu de Douvres, alors qu'ils rentraient d'une patrouille de surveillance de convoi à proximité des côtes françaises. Cette section fut attaquée par cinq Me 109 et les deux pilotes concernés payèrent de leur vie ... Ce fut un mois difficile pour cette unité : quatre pilotes tués ou tout au moins portés disparus, et quelque cinq accidents de vol. Notre devise « Inimicus Inimico » – « hostile à un ennemi » – devrait s'interpréter avec plus d'à-propos « hostile à nous-mêmes »²⁸.

L'infortuné Pitcher fut remplacé par un autre Canadien beaucoup plus aguerri au combat, le commandant d'Aviation P.S. Turner de la RAF. Turner, un Torontois, connaissait bien les dangers d'une gestion complaisante ou effacée, à partir de ses expériences malheureuses comme sous-lieutenant d'Aviation dans le 242^e Escadron, pendant la bataille de France. Il avait appris beaucoup de l'art du commandement d'un de ses futurs commandants, le déjà légendaire Douglas Bader. En même temps, il comprenait – et pouvait avoir de la compassion pour – les faiblesses et les particularités de ses camarades canadiens. Alors que l'année tirait à sa fin, le journal de marche de l'escadron mentionnait moins de mésaventures et enregistrait de plus en plus de sorties réussies.

Le commandant d'Aviation C.W. Trevena, le premier commandant du 412^e, était entré en service chez les forces auxiliaires non permanentes avant de recevoir une commission d'officier, en juillet 1937. Il était parti outre-mer avec le 110^e Escadron et comptait parmi les volontaires du colonel d'Aviation Walsh, affecté (après un cours de chasse raccourci en UEO) au 1^{er} Escadron comme pilote de remplacement dans les derniers moments de la bataille d'Angleterre. Trois mois comme commandant d'escadrille auprès du 403^e Escadron, au printemps

de 1941, avait entraîné son affectation de commandant du 412^e à la fin de juin. Toutefois, à la fin d'août, au moment où son commandement devenait opérationnel, cet escadron concurrençait le 411^e dans la destruction accidentelle de ses propres avions.

Il effectua ses premières sorties offensives le 21 septembre, mais ce ne fut pas un grand succès. Cela était peut-être dû, en partie, au fait que les Allemands avaient encore une avance technologique avec leurs moteurs à injection. À la fin d'octobre, toutefois, « le sergent Pickell rentra des ateliers Rolls Royce, à Hucknall, avec un Spitfire VB neuf sur lequel on avait installé un nouveau carburateur à « G » négatif, ce qui évitait maintenant au moteur de s'arrêter quand le manche était poussé brusquement en avant. Auparavant, les chasseurs de la RAF étaient désavantagés lorsqu'ils effectuaient cette manœuvre alors qu'ils se battaient contre des chasseurs allemands équipés du système à injection de carburant. Incidemment, le 412^e Escadron est la première unité de la RAF à être équipée de ce nouveau dispositif »²⁹. Malheureusement, le « gadget » n'était rien de plus qu'un gadget et d'aucune aide pour le 412^e Escadron. En juillet 1942, le commandant en chef du *Fighter Command* déclarait au secrétaire d'État à l'Air : « Nos moteurs sont encore sujets à des pannes passagères en vol sous G négatif. Bien que de nombreux efforts aient été faits pour venir à bout de ce défaut des carburateurs de type standard, et pour développer et produire des carburateurs à injection qui fonctionnent parfaitement à toute altitude, notre modèle le plus récent, le Spitfire IX est encore sujet à ce sérieux inconvénient. À l'heure actuelle, c'est en fait le cauchemar principal des pilotes de chasse³⁰. »

Après deux mois seulement d'opérations, Trevena fut réaffecté et retourna très vite au Canada, où il fut libéré pour des raisons de santé, en octobre 1943. Il fut remplacé par le commandant d'Aviation J.D. Morrison, qui était « bien qualifié pour commander un escadron, tant sur le plan aéronautique qu'administratif ». Morrison, qui avait obtenu une des premières commissions 'service court' de la RAF en 1939, était aussi parti outre-mer avec le 110^e Escadron, en février 1940. Puis il avait servi brièvement avec le 85^e Escadron de la RAF et avait été promu capitaine d'Aviation en rejoignant le 1^{er} Escadron (par la suite 401^e) de l'ARC en novembre, juste après la bataille d'Angleterre. Il conserva le commandement du 412^e jusqu'à ce qu'il soit tué au combat le 24 mars 1942³¹. Sa mort souligne simplement une nouvelle fois la difficulté d'établir un leadership efficace dans les escadrons et les escadres pendant les premières années et en pleine guerre. Bien trop souvent, les chefs et les chefs potentiels, se battant avec un désavantage important d'une forme ou d'une autre, furent tués avant de pouvoir réaliser leur plein potentiel.

Pour compliquer la vie de ceux qui organisaient l'entraînement et élaboraient des tactiques (sans mentionner les pilotes essayant de maîtriser leur dangereux métier), la *Luftwaffe* commença, vers la fin septembre 1941, à mettre en service un chasseur équipé d'un moteur en étoile, le Focke-Wulf 190, alors que le 401^e Escadron se convertissait au Spitfire V. Ce nouvel appareil présentait tous les avantages du 109F, ainsi qu'un phénoménal taux de roulis rapide – peut-être la manœuvre la plus utile de toutes les manœuvres utilisées au combat. « Quand le FW 190 était en virage et sous attaque par un Spitfire, son taux supérieur de

roulis lui permettait de basculer en un virage en piqué dans la direction opposée. Le pilote du Spitfire avait de grandes difficultés à suivre ... Un piqué à partir de cette manoeuvre permettait au FW 190 de s'éloigner du Spitfire, qui était alors forcé de rompre l'attaque³². »

À la mi-octobre, le 401^e Escadron était opérationnel sur Spitfire. Il fut rapidement envoyé de nouveau au sud, où il rejoignit deux escadrons de la RAF dans l'escadre à Biggin Hill du 11^e Groupe. Ces pilotes, qui avaient volé au sein de l'escadron, lors de la bataille d'Angleterre, avaient toutefois été mutés ou tués et, maintenant, leurs successeurs entamèrent tout-à-coup des opérations offensives quand l'escadre organisa un Rodéo au-dessus du Pas-de-Calais le 26 octobre 1941. Alors qu'ils s'approchaient des côtes de France, un des deux autres escadrons s'écarta et se rendit compte que quatre avions volaient en dessous d'eux et s'avéraient être des Spitfire. Malheureusement, « la manoeuvre contribua à désorganiser la formation de l'escadre, qui devait aussi lutter contre un fort vent arrière les poussant vers la terre ». En essayant de rétablir un peu de cohésion, les Canadiens « se mirent alors en orbite avec l'escadre au sud-ouest de Nieuport, la formation se dispersant et les sections s'éloignant les unes des autres », ce qui ne fit qu'empirer les choses.

Alors qu'ils rentraient à leur base, « un nombre assez considérable » d'avions ennemis attaquèrent les formations maintenant très dispersées. « Le 401^e Escadron subit les pertes les plus importantes, probablement à cause de son manque d'expérience. Il n'avait pas maintenu une surveillance aussi étroite que l'auraient fait des pilotes plus expérimentés », invoquait l'officier du renseignement de l'escadre, une hypothèse rapidement appuyée par le compte rendu d'un pilote, qui aperçut la présence ennemie lorsque les appareils qui étaient de chaque côté de lui disparurent dans le ciel. Cinq Canadiens furent tués ou capturés, l'un d'eux, le sous-lieutenant d'Aviation Wallace Floody, se distingua par la suite dans la « grande évasion » du *Stalag Luft III* (se reporter au chapitre 21), et un autre sauta en parachute après avoir atteint les côtes anglaises.

On accorda à l'escadron le crédit d'un Messerschmitt détruit, d'un probable et de deux autres endommagés. Quelques semaines plus tard, deux autres Spitfire furent perdus, mais les Canadiens se vengèrent dans une certaine mesure, le 22 novembre, lorsque les 401^e et 72^e Escadrons rencontrèrent « un nombre considérable » d'avions ennemis. Le premier revendiqua quatre d'entre eux détruits, un probable et quatre endommagés. Deux des appareils abattus étaient des nouveaux Focke-Wulf, le sergent J.A.O. Lévesque ayant l'honneur du premier appareil de ce type abattu par l'ARC³³.

Cependant, les doutes sur l'efficacité de l'offensive, la détérioration des conditions météorologiques, les demandes du Moyen-Orient en chasseurs supplémentaires et la stabilisation du front oriental se combinèrent pour apporter d'autres modifications à la politique avant que l'hiver ne s'installe. La proposition qu'avait faite le commandant en chef, le 29 août 1941, fut adoptée et les raids Circus et Ramrod, qui liaient les chasseurs aux bombardiers se déplaçant assez lentement, ne seraient entrepris que dans « des circonstances particulièrement favorables », tandis qu'une « offensive rigoureuse » devait se poursuivre contre le trafic maritime et des « objectifs secondaires »³⁴.



Il est difficile de préparer un rapport d'évaluation précis pour mesurer le degré de succès ou d'échec de toutes ces opérations. Les seuls chiffres que l'on peut accepter concernent les cinq mois et demi, entre le 14 juin et le 31 décembre 1941, pendant lesquels Bentley Priory perdit 395 de ses pilotes, qui furent tués, faits prisonniers ou portés disparus (avec seize autres perdus dans des attaques antinavires). En retour, on faisait état de 731 avions ennemis détruits, mais les pertes réelles de la *Luftwaffe*, dues à n'importe quelle cause, ne furent (nous le savons maintenant) que de 154, dont cinquante et un n'étaient pas attribuables aux actions de la RAF/ARC³⁵; il est vraisemblable qu'au moins la moitié des Allemands abattus ont survécu et combattu à nouveau.

Les cinq escadrons canadiens revendiquèrent vingt-deux appareils ennemis détruits, quinze autres probables et vingt-huit endommagés, tandis qu'ils perdaient vingt et un de leurs pilotes. Le 412^e ne revendiqua qu'un seul avion ennemi, mais il en perdit trois; il est cependant impossible d'établir le nombre réel d'avions ennemis à son crédit³⁶. Comme l'ARC revendiquait un taux plus faible que la RAF de victoires par rapport aux pertes, ses chiffres sont probablement moins précis que ceux du *Fighter Command* dans l'ensemble, et il est possible que les pertes canadiennes dépassèrent celles de l'ennemi par un facteur de deux ou trois contre un seulement, comparativement au ratio de quatre contre un du *Fighter Command*. Mais l'échec ne peut être mesuré en chiffres seulement; il doit aussi être évalué par rapport aux buts et objectifs.

Le maréchal de l'Air Douglas, en dépit de ses réserves précédentes sur la nature et le style de l'offensive, avait à ce moment-là adopté une attitude plus positive dans cette affaire. En prenant l'initiative, la RAF avait acquis une supériorité morale sur la *Luftwaffe*, prétextait-il, une conclusion très semblable – et toute aussi erronée – à celle à laquelle était arrivé sir Hugh Trenchard, pour justifier ses lourdes pertes, lorsqu'il commandait le *Royal Flying Corps* sur le front occidental en 1916 et 1917³⁷. Quant aux efforts pour limiter l'envoi de renforts allemands sur le front oriental, et même pour ramener certaines formations de l'est, le commandant en chef les considérait comme un succès partiel. Alors qu'il admettait que la *Luftwaffe* n'avait pas été forcée de retirer des unités aériennes du front russe, ses pilotes, avançait-il, ont été maintenus en nombre important – deux *Geschwader* (escadres) de très grande valeur comptant quelque 260 chasseurs – dans le nord de la France.

Toutefois, avec un recul de cinquante ans, il semble raisonnable d'assumer que le maintien de si peu de chasseurs et d'un plus grand nombre de pilotes, pour s'opposer à environ 1 200 appareils et beaucoup plus de pilotes alors disponibles au Royaume-Uni, était une précaution minimale de la part de l'ennemi. Douglas reconnut qu'il y avait « peu de chance, même sans offensive, que les Allemands ne dénudent totalement le front occidental de chasseurs », remarquant que « tant qu'ils étaient sous la menace d'une offensive, une force défensive importante devait sans aucun doute être maintenue à l'ouest ». Il concluait plutôt faiblement qu'une « des leçons les plus évidentes qu'on ait plus tard tirées de cette expérience fut que des chasseurs opérant à partir de ce pays au-dessus du nord de la France pouvaient, à un coût acceptable, infliger de telles pertes à la force de chasseurs ennemis que cela donnerait une supériorité aérienne locale et tempo-

raire. Mais ce résultat ne pouvait, en lui-même, avoir aucune valeur militaire décisive : la capacité de créer cette situation n'avait de valeur que si des moyens étaient disponibles pour l'exploiter, par le biais d'autres actions capables de susciter une décision »³⁸.

Aux antipodes, un autre baril de poudre avait explosé et des ondes de chocs avaient frappé l'ARC outre-mer, ainsi que l'effectif de guerre du Canada et la région aérienne de l'Ouest (canadien). L'invasion, par les Japonais, de la Malaisie en même temps que les attaques sur Pearl Harbour et les Philippines, du 7 au 10 décembre 1941, conduisirent les chefs d'état-major britanniques à rappeler des chasseurs du théâtre d'opérations de la Méditerranée pour les envoyer aux Indes afin de renforcer les défenses britanniques là-bas. En même temps, le commandement du Moyen-Orient avait besoin de tous les chasseurs qu'il pouvait rassembler pour contenir la *Luftwaffe* qui, en dépit de son infériorité numérique, maintenait une parité aérienne réelle, et parfois une supériorité aérienne, sur la RAF dans le désert occidental, en grande partie grâce à sa supériorité tactique. Le chef d'état-major de l'Air « promit des renforts importants qui devaient arriver au Moyen-Orient à la fin avril »³⁹.

Cet engagement fut pris alors que le vice-maréchal de l'Air Harold Edwards, qui avait remplacé L.F. Stevenson à Londres et avait reçu l'ordre d'Ottawa de « mettre l'ARC en vedette », proposait si la RAF devait décider de transférer d'autres escadrons dans le désert, que soit envisagé la création d'un escadron de l'ARC, « de façon que celui-ci puisse constituer un foyer pour les nombreux navigants de l'ARC qui servaient maintenant au Moyen-Orient ». Il y avait eu quelques discussions sur l'envoi dans le désert d'un escadron de Spitfire de l'ARC au milieu de l'année 1941, mais il n'en était rien sorti. Maintenant, toutefois, l'*Air Ministry* fut rapide à accepter une demande qui convenait si bien à ses besoins. Le 26 mars 1942, C.G. Power déclara à ses collègues du Cabinet que l'escadron choisi serait le 417^e, qui avait été formé quatre mois auparavant, à cet endroit au nom plaisant de Charny Down, dans le Somersetshire, sous le commandement d'un Néo-Zélandais de la RAF. Toutefois, si l'escadron devait devenir le « foyer » qu'Edwards cherchait, il avait besoin d'un commandant canadien avec de grandes compétences diplomatiques et administratives. Le 23 mars, le jour même où l'escadron fut affecté officiellement au théâtre d'opérations du Moyen-Orient, le commandant d'Aviation Paul Pitcher fut nommé à sa tête.

Il y avait beaucoup de membres de la RAF parmi les non-officiers de l'escadron, alors que bon nombre de Canadiens n'étaient pas particulièrement bien qualifiés. Pitcher fit plusieurs tentatives, pendant les semaines qui précédèrent l'embarquement, pour faire venir des spécialistes aguerris de l'ARC, mais ils étaient difficiles à trouver et même encore plus difficiles à libérer de leur affectation, même si le QGCOM demandait le niveau maximal possible de canadianisation. Le 13 avril, lorsque le 417^e Escadron partit pour l'Égypte, il y avait au total 72% de Canadiens y compris tous les pilotes et 70% de personnel non navigant⁴¹.

Comme nous le verrons dans les chapitres suivants, les expériences opérationnelles de l'escadron au cours des trois années suivantes ne furent guère différentes de celles des autres escadrons de chasse canadiens. Toutefois, à cause de son