

face de l'extrémité de l'aile, l'avion devait virer et piquer selon un angle de soixante degrés en maintenant le talon de son viseur sur la cible. À trois mille pieds (1 000 m), il fallait exécuter une remontée progressive et larguer la bombe après avoir compté jusqu'à trois ...

Il ne nous fallut pas longtemps pour découvrir que cette technique de bombardement en piqué était d'une grande imprécision. On avait du mal à estimer ce qu'était un piqué à soixante degrés. Sans freins de piqué, les Spitfire allaient si vite que les aiguilles de l'altimètre tournaient en s'affolant. Redresser à trois mille pieds exactement en se servant d'un instrument déphasé était chose impossible⁴⁷.

Des écarts entre soixante-dix à près de trois cents verges (mètres), selon l'angle du piqué, étaient la norme⁴⁸. À moins de pouvoir améliorer la précision du bombardement grâce à une pratique sans fin, on avait de grandes chances que les effets du bombardement en piqué soient tout au plus un désagrément plutôt qu'un danger sérieux pour la *Wehrmacht*.

Le premier bombardement en piqué des Canadiens, contre un pont dans le nord de la France, fut effectué le 8 juin par le 440^e Escadron équipé de Typhoon, mais les résultats furent limités, les bombes tombant au-delà de la cible. Le jour suivant, le 438^e revendiqua un meilleur résultat ; bien qu'un des avions ne fût pas capable de larguer ses bombes, les autres réussirent avec deux bombes chacun, la mission ayant été « effectuée avec beaucoup de succès, toutes les bombes ayant été vues qui éclataient dans la zone de l'objectif »⁴⁹. Le 22 avril, les pilotes du 416^e attaquèrent des sites Noball à Bonnières, dans le Pas-de-Calais, et furent « surpris de leur précision à leur premier essai ». Toutefois, il s'agit d'une expression qui pourrait être interprétée autrement que de la façon évidente, et c'est l'autre sens qui était probablement le bon. La section de recherche opérationnelle de l'AEAF, après avoir examiné les photographies, les comptes rendus des interpréteurs photo et les revendications des pilotes, conclut que les Spitfire avaient besoin de quatre-vingt-dix à 180 sorties pour placer une seule bombe sur un pont (pour les Typhoon, ces chiffres devaient être divisés exactement par deux), tandis que les avions équipés de LR capables d'utiliser leur viseur pour diriger leurs roquettes n'en avaient besoin que de quatre⁵⁰.

Au moins, la *Luftwaffe* ne pouvait offrir que peu d'opposition, car elle manquait de temps, de carburant et de pilotes compétents alors qu'elle essayait de se renforcer pour faire face à l'invasion qui semblait désormais évidente pour le courant de l'été 1944. Le 2^e *Fliegerkorps* (corps aérien), une des formations d'appui aérien la plus expérimentée de la *Luftwaffe*, revint d'Italie tandis que le 9^e *Fliegerkorps* reçut des renforts. Le 10^e *Fliegerkorps*, une formation de patrouille maritime, fut ramené des Balkans et intégra les unités de la *Fliegerführer* atlantique, qui cessa d'exister. Au même moment, les unités de bombardiers armés de torpilles, basées dans le sud de la France, passèrent sous le commandement de la 2^e *Fliegerdivision* (division aérienne) qui rejoignit aussi le 10^e *Fliegerkorps*. Les unités qui avaient été retirées des opérations, après avoir été sérieusement malmenées au cours de combats avec les chasseurs américains à long rayon d'action, entraînaient leurs pilotes de renfort aux opérations contre l'invasion : l'ancien combattant Heinz Knoke se rappelle que, dans son escadron, « chaque pilote avait reçu un entraînement théorique important en prépara-

tion d'opérations contre les bâtiments et navires de débarquement »⁵¹.

L'*Oberkommando der Luftwaffe* (QG de la *Luftwaffe*) reconnaissait que ses forces seraient surpassées en nombre, quelles que soient les unités envoyées à l'ouest, mais que les pilotes opéreraient à proximité de leur base et il espérait que des objectifs à plus courte distance compenseraient partiellement l'avantage numérique des Alliés. Les formations à l'entraînement se préparaient à opérer en cas d'urgence, tandis que tous les chasseurs étaient prêts pour intervenir comme chasseurs-bombardiers. C'était bien trop peu et beaucoup trop tard pour rattraper des années de mauvaise planification et selon un commandant supérieur allemand écrivant après la guerre, « le déploiement de la *Luftwaffe* pour lutter contre l'invasion fut un échec total »⁵².

Les Allemands n'étaient pas en situation de menacer la Grande-Bretagne par des assauts aériens et, dans les derniers mois de 1943, les équipages des chasseurs de nuit de la RAF et de l'ARC pouvaient se sentir fortunés s'ils établissaient un contact quelconque. Une sortie des lieutenants d'Aviation R.D. Schultz et V.A. Williams du 410^e Escadron fut exceptionnelle. Ils avaient volé pour la première fois ensemble le 23 juin 1943, et s'étaient fait attribuer un Do 217 abattu au cours de leur onze sorties à ce jour⁵³. Ils décollèrent le 10 décembre pour une patrouille de routine au-dessus de la mer du Nord.

Après avoir reçu l'aide normale du contrôle au sol, ils obtinrent un contact visuel d'un Do 217 à 7 000 pieds [2 300 m] de distance et leur Mosquito s'en rapprochait rapidement à 150 pieds [50 m] quand l'avion ennemi tira une longue rafale et s'écarta sur la gauche. Le Mosquito ne fut pas touché et, en suivant le Boche vers le bas, il lui envoya une courte rafale qui mit son moteur droit en feu. L'avion ennemi poursuivit son action évasive, perdant de l'altitude rapidement, et, à 9 000 pieds [3 000 m], notre pilote tira une longue rafale qui provoqua un éclair important suivi d'une explosion, sur son côté droit. À ce moment-là, l'ennemi ne tirait plus, mais il poursuivait ses manœuvres évasives, essayant de gagner la couverture nuageuse à 7 000 pieds [2 900 m] qu'il ne fit que traverser. Le Mosquito le suivit et, à 1 500 pieds [500 m], l'avion ennemi se redressa, ouvrit sa soute et essaya de larguer ses bombes qu'on ne vit pas tomber. Notre pilote tira une autre longue rafale du quart arrière et l'on vit le Do 217 heurter la mer tout en brûlant furieusement. Après être remonté aussi vite que possible à 15 000 pieds [5 000 m], [le Mosquito] obtint un autre contact visuel sur un Do 217 à 7 000 pieds [2 900 m] de distance. Le lieutenant d'Aviation Schultz ouvrit le feu de derrière à 900 pieds en se rapprochant. L'avion explosa quand le Mosquito se trouva à cinquante pieds [15 m] derrière, et notre appareil passa au travers des débris. Il n'y eut aucune manœuvre évasive ni tir de retour de la part de l'avion ennemi, et notre équipage pense que les bombes ont dû exploser quand on a ressenti une secousse importante au moment de l'explosion du Dornier. Immédiatement après ce deuxième combat, notre équipage obtint un contact visuel sur un troisième Do 217 à 12 000 pieds [4 000 m] d'altitude, à une distance de 7 000 pieds [2 900 m], dix degrés à droite. Il s'ensuivit un long combat au cours duquel le pilote ennemi fit preuve d'un niveau élevé de qualités aéronautiques, et le lieutenant Schultz dut faire usage de toutes les capacités de manœuvrabilité de son avion pour le suivre. Le Mosquito tira un certain nombre de courtes rafales sur le

Dornier, mais bien que ses deux moteurs aient pris feu, le pilote ennemi fit des manœuvres évasives brutales jusqu'au niveau de la mer tout en établissant un barrage défensif avec la totalité de son armement disponible. Le Mosquito fut touché dans le nez par un obus qui détruisit le panneau d'instruments et passa à trois pouces [8 cm] du pilote. La dernière rafale mit le moteur gauche de l'avion ennemi en flammes et le Boche piqua, en fin de compte, tout droit dans la mer. Le moteur droit du Mosquito commença à bafouiller et le pilote se préparait à le mettre en étoile quand le moteur gauche aurait atteint un régime suffisant ; quand il eut mis le moteur droit en étoile, le feu s'éteignit. Le pilote réussit à ramener son avion à Bradwell Bay sur un moteur, bien que ses indicateurs de température aient été détruits⁵⁴.

Grâce à leurs trois victoires au cours d'une seule sortie, Schultz et Williams reçurent chacun la DFC. Ils effectuèrent trente autres sorties ensemble avant de terminer leur tour à la fin mai 1944, revendiquant leur cinquième et dernier avion ennemi, le 13 février⁵⁵.

Cependant, ces quelques bombardiers qui opéraient contre le Royaume-Uni étaient surtout des Me 410 et des Ju 188, plus rapides que leurs prédécesseurs. Pour éviter de se faire détecter, le minutage de leurs raids coïncidait avec le retour des bombardiers britanniques d'Allemagne. Les avions de pénétration, que les Alliés avaient trouvés si utiles, allaient à l'encontre de la philosophie d'Hitler selon laquelle « la terreur est brisée par la terreur et non par d'autres moyens », si bien que, après quelques opérations du milieu à la fin de 1943, les avions et les équipages allemands entraînés aux missions de pénétration furent affectés à d'autres tâches⁵⁶.

Dans la nuit du 21 au 22 janvier 1944, au cœur de l'assaut du *Bomber Command* sur Berlin, les Allemands lancèrent leurs bombardiers dans la première attaque principale d'une nouvelle campagne – *Fall Steinbock* – « quand pratiquement tout avion disponible [462] à l'ouest reçut l'ordre de bombarder Londres ». Pendant tout le mois de février, la capitale britannique continua d'être un objectif, mais dans les trois mois qui suivirent, la *Luftwaffe* orienta ses efforts vers les ports et le transport maritime où elle avait le plus de chances de gêner la préparation des Alliés à l'opération Overlord. Toutefois, la plupart de ces attaques furent des échecs flagrants, et les ressources aériennes de l'ennemi se révélèrent incapables de retarder en quoi que ce soit la montée en puissance de l'invasion alliée, obtenant rien de moins que la perte de 329 bombardiers⁵⁷.

Pour ceux dont la tâche était de s'opposer à ces attaques, les règles de combat de nuit n'avaient pas changé – l'emplacement et le matériel déterminaient le succès dans une grande mesure. Le 406^e est l'une des unités qui a contribué au taux de pertes des Allemands ; celle-ci a revendiqué sa première victoire dans la nuit du 19 au 20 mars, quand un Beaufighter fut mis en l'air pour enquêter à la suite d'un contact radar au-dessus de la Manche, contact qui s'avéra être un Heinkel 177 filant vers le sud. Le Beaufighter fit une interception radar classique de l'arrière, s'approchant à « près de 25 pieds [8 m] » avant d'obtenir une identification certaine et faisant littéralement exploser le bombardier dans le ciel, puis revenant à Exeter avec sa visière couverte d'huile et l'aileron droit gauchi par la chaleur qu'avait dégagée l'explosion du Heinkel. Huit nuits plus tard, au

cours d'une attaque ennemie principale contre Bristol, les Canadiens réussirent à en intercepter et en détruire deux de plus. Le journal de marche nota que trois victoires en une semaine « avaient causé une grande joie » parmi les navigants et les non-navigants, mais au même moment l'historien se plaignait que « la vitesse inférieure du Beaufighter les avait frustrés de plusieurs victoires »⁵⁸.

Le manque de vitesse n'était certainement pas un problème pour les Mosquito du 410^e Escadron opérant à partir de Castle Camps, quelque cinquante milles (80 km) au nord de Londres. Dans la nuit du 3 au 4 février, le lieutenant d'Aviation E.S.P. Fox et son navigateur, le lieutenant d'Aviation C.D. Sibbert, obtinrent le premier succès de la campagne de l'escadron, l'interception étant un excellent exemple de la complexité des nouvelles technologies développées par les deux côtés et introduites dans le combat aérien de nuit.

Nous fûmes mis en alerte à 4 h sous le contrôle d'interception au sol de Trimely ... Dirigés au 140°, puis passage sur canal « G » [radio VHF] ; cap au 120°, puis au 100°. Annonça un « ennemi », passant de droite à gauche. Contact obtenu à 4 h 30, distance trois milles et demi à 18 000 pieds. Virage à gauche, nous nous rapprochâmes à 2 000 pieds. Le Boche larguait des leurres*. Nous perdîmes temporairement le contact et demandâmes de l'aide au contrôle. Contact repris avant qu'un cap puisse nous être donné. La distance était proche de 200 pieds, l'avion ennemi effectuant des manœuvres évasives très brutales. Je lui tirai une rafale d'une seconde, mais loupai le Boche alors qu'il s'écartait sur la droite. L'avion ennemi fut identifié comme un Do 217. Nous virâmes à droite puis à gauche et retrouvâmes le contact. Nous suivîmes l'avion ennemi qui effectuait des manœuvres évasives très brutales pendant dix minutes. Avons obtenu contact visuel. Portée 1 000 pieds à 13 000 pieds d'altitude. Rapprochai à 200 pieds et lui tirai une deuxième rafale de deux secondes ... Le Boche explosa et tomba immédiatement en flammes⁵⁹.

Les Mosquito du 410^e Escadron se firent attribuer la destruction de neuf appareils ennemis au cours des quatre mois de l'opération *Steinbock*, soit un succès toutes les trente-huit sorties⁶⁰.

En mars 1944, bien que participant encore au combat contre les bombardiers, les préparatifs des chasseurs de nuit à l'invasion de la France commencèrent quand les 409^e et 410^e escadrons rejoignirent le 85^e Groupe de la 2^e FAT. Pour le moment, toutefois, ils restèrent sous le contrôle opérationnel de la DAGB⁶¹ à laquelle le 406^e était affecté de façon permanente. Dès le début mai, ils furent avisés que leur radar 1A centimétrique pouvait maintenant être utilisé au-dessus du continent, et dans la nuit du 28 au 29 mai, un Mosquito du 410^e Escadron fit la chasse à un Junker 88 aussi loin que Lille, où il abattit le bombardier en flammes.

Pour les escadrons de Typhoon, les préparatifs de l'opération Overlord comprenaient des déplacements sur les terrains de débarquement avancés.

Le camp de Funtington ... se composait de deux pistes en herbe, un vieux bâtiment de ferme qui avait été transformé en QG du [143^e] terrain d'aviation, trois hangars en dôme

* Leurres de brouillage radar connus sous le nom de *Düppel* chez les Allemands.

et quelques petits abris en dôme qui étaient utilisés pour l'outillage et les munitions. Avec la pluie, tout se transforme en une mer de boue dans laquelle le personnel patauge pour dresser des tentes, creuser des tranchées individuelles et s'installer enfin. La plupart des tentes, encore humides quand elles ont été roulées, fuient à profusion et les hommes protègent leur couverture de leur manteau de pluie. Le mess des aviateurs est installé dans un hangar en dôme et, pendant le jour, plusieurs d'entre eux sont assis sur le plancher. Mais tout le personnel creuse pour rendre la vie aussi agréable que possible, concevant des réchauds dans de vieux fûts de pétrole, installant des lavabos et des endroits pour se raser. Le « pub » le plus proche, à peine à cinquante verges [mètres] de la zone de dispersion du 438^e Escadron, est incapable de répondre à la demande du terrain d'aviation et il est déjà à sec jusqu'à mardi⁶².

Les escadrons de chasseurs de reconnaissance endurèrent des épreuves semblables, bien que pour de nombreux fantassins canadiens qui venaient de passer un hiver en Italie, en allant de tranchées détrempées en bâtiments de ferme non chauffés au nord d'Ortona, Funtington eût été jugé comme la crème de la crème.

On n'était pas encore sûr du rôle des escadrons de Spitfire dans l'offensive à venir, car celui des bombardiers était encore en discussion et la façon de les utiliser déterminerait si l'on avait besoin de chasseurs pour des missions d'escorte. Les Alliés rencontraient des difficultés pour obtenir un consensus sur la façon d'utiliser leurs ressources abondantes et, au début de 1944, on débattait beaucoup de l'orientation que devait prendre la guerre aérienne. Le 25 mars, une réunion présidée par Portal et à laquelle assistaient Eisenhower, Leigh-Mallory et les commandants en chef des forces de bombardement stratégique, régla la question. Les bombardiers lourds continueraient à frapper l'industrie et le moral allemand, mais participeraient aussi à l'attaque à travers la Manche en détruisant les réseaux de voies ferrées du nord-ouest de l'Europe dans ce qui fut appelé le « plan transport »⁶³. Les bombardiers moyens du 2^e Groupe (faisant partie désormais de la 2^e FAT) frapperaient aussi des objectifs de transport. En conséquence, la tâche principale de la Force aérienne tactique consisterait en des missions d'escorte jusqu'à ce que les troupes se mettent en branle pour atteindre les plages. La diversité et l'intensité de telles opérations fut démontrée le 27, lorsque des chasseurs de l'ARC participèrent à quatre opérations Ramrod différentes.

La première envoya des Boston attaquer Monceau-sur-Sambre, en Belgique, des Mitchell et des Boston bombarder une position de canons près du cap d'Antifer, et des Marauder arroser d'autres batteries côtières en France, tous avec une protection de Spitfire. La deuxième envoya des Mosquito contre un site Noball, des Mitchell sur un nœud ferroviaire à Serqueux (les Spitfire escortant les Mitchell devaient ensuite bombarder l'objectif en piqué) et encore des Mosquito dans une attaque à basse altitude sur un autre Noball. La troisième était composée de Boston et de Mitchell (que le 443^e Escadron décrit comme des Marauder) pour attaquer la gare de triage de Béthune. Enfin, Ramrod 803 envoya des Marauder et des Boston frapper les batteries côtières de Barfleur et Crisebeca, alors que les chasseurs d'escorte Spitfire effectuèrent des bombardements en piqué⁶⁴. Bien entendu, si la *Luftwaffe* décollait pour se battre avant que l'opération Ramrod n'approche de son objectif, les Spitfire devaient alors lar-

guer leurs bombes et adopter la mission pour laquelle ils avaient été conçus. Le refus de la *Luftwaffe* de s'immiscer démontre l'état de sa situation désespérée.

Le lendemain, Ramrod 804 fut une opération particulièrement complexe : des Mitchell et des Boston du 2^e Groupe ainsi que des Marauder bombardant les chemins de fer de Nantes-Gassicourt, d'autres Marauder attaquant le centre de triage de Creil, escortés de Spitfire, des Typhoon arrosant des objectifs Noball, d'autres Typhoon effectuant un raid dans la région de Caen et deux escadrons de Mustang à la recherche de l'ennemi autour de Nantes-Gassicourt, sans cependant rencontrer d'opposition. En mai, on ajouta une autre dimension au « plan transport » lorsque des chasseurs furent envoyés attaquer des trains en territoire occupé ; à la suite des attaques de bombardiers moyens et lourds sur les centres ferroviaires, quelques voies de chemin de fer deviendraient encombrées et les chasseurs pourraient augmenter la pression sur le réseau en taillant en pièces des trains immobilisés par des coupures de voies. Les attaques de locomotives qui, en 1943, n'avaient eu que peu de conséquences, si ce n'est d'augmenter les pertes de chasseurs, furent légèrement plus efficaces, concurremment avec le plan transport, bien que, en fait, l'attaque des centres de triage comptât pour 98 % de tous les trains détruits⁶⁵.

Les forces amphibies s'entraînaient dur et, au début mai, effectuèrent, au cours de l'exercice Fabius, la seule répétition générale en vue de l'opération Overlord. (Cet exercice se divisait, en fait, en six parties, la 3^e Division d'infanterie canadienne participant à Fabius III.) Les 401^e, 411^e, 412^e et 402^e escadrons fournissaient la couverture à basse altitude des plages, au cours de Fabius I, tandis que les 403^e, 416^e et 421^e escadrons faisaient de même dans Fabius II, III et IV. Les 438^e et 439^e escadrons participèrent à Fabius II et III en fournissant chacun douze chasseurs-bombardiers pour mener des attaques simulées sur des objectifs inopinés. Lorsque les escadrons eurent complété leurs missions définies au préalable pour le jour 1, ils devinrent disponibles pour l'appui rapproché et, lors de l'exercice Fabius, les états-majors de l'Air répétèrent aussi les procédures d'attribution des avions à court préavis, afin de répondre aux demandes d'aide de l'armée et de la marine⁶⁶.

Du 1^{er} avril au 5 juin, les avions de l'AEAF effectuèrent plus de 3 200 sorties de reconnaissance, les escadrons de chasseurs de reconnaissance de l'ARC participant à 700 d'entre elles. Le taux d'échec ne diminua que légèrement ; en mai, le 414^e effectua 142 raids Popular dont quatre-vingt-dix furent une réussite totale et huit, une réussite partielle. Des quarante-quatre échecs, trente furent dus à des conditions météorologiques défavorables, et quatorze furent mis au compte de problèmes techniques, principalement des ennuis de moteur. Des objectifs tels que les voies ferrées, les sites radar, les centres de communication, les Noball et les emplacements de canons reflétaient la variété des missions attribuées à l'aviation dans son ensemble au cours du mois qui précéda le débarquement, pendant qu'il était important d'effectuer des vols au-dessus de toutes les plages envisageables le long des côtes françaises et belges afin de maintenir l'ennemi dans l'incertitude sur les plans réels des Alliés. Des photographies des zones de plage, prises sous un angle oblique, aidèrent à fixer des cibles et des tactiques pour les troupes de débarquement, tout en révélant aussi les difficultés de la

tâche à venir. Pour sa part, Eisenhower trouva un motif de réflexion alors que « les photos étaient étudiées, et que l'un des points préoccupants que celles-ci montraient constamment était la profusion croissante, sur les plages, d'obstacles qui étaient pour la plupart recouverts à marée haute »⁶⁷.

Les missions du 400^e Escadron s'avérèrent aussi variées qu'au cours des mois précédents bien que, en mai, ses Mosquito xvi soient retirés et remplacés par des Spitfire, grâce à un approvisionnement accru en Spitfire xi, tandis que les Mosquito pouvaient servir à constituer une réserve pour la 34^e Escadre. En mai, les missions de reconnaissance du 400^e comprenaient les zones autour de Caen et de Bayeux près des plages d'invasion réelles, mais l'escadron faisait aussi intégralement partie du plan de « déception » qui demandait deux fois plus d'opérations dans la zone du Pas-de-Calais que dans la baie de la Seine⁶⁸. Toutefois, leurrer les Allemands n'était qu'une partie des raisons qui se cachaient derrière l'attaque de ces objectifs, car ils comprenaient aussi des terrains d'aviation et des gares de triage – les terrains abritant des avions que les Alliés souhaitaient voir détruits, les gares parce qu'elles permettraient de faire passer des renforts à l'ouest si elles étaient encore en bon état au jour J.

Avant même le déclenchement de l'opération Overlord, le domaine de l'Axe s'était rétréci de façon importante. En Méditerranée, le 3 septembre 1943, des éléments de la 1^{ère} Division d'infanterie canadienne avaient mené l'assaut de la 8^e Armée contre la pointe de la « botte » italienne, à Reggio di Calabria. Comme le Haut-commandement allemand avait décidé que la zone était sacrificable, les Canadiens ne rencontrèrent aucune opposition, la 3^e Brigade occupant Reggio avant midi. La résistance la plus dure ce jour-là vint d'un puma qui s'était échappé récemment du jardin zoologique bombardé et qui montra une attention carnivore pour le commandant de la brigade. En une semaine, les forces terrestres canadiennes avaient avancé de cent milles (160 km)⁶⁹.

Le 417^e Escadron ne rencontra pas plus de résistance en l'air, au cours de ses missions de protection des hydravions Supermarine Walrus effectuant des missions de sauvetage air/mer, d'escorte de chasseurs-bombardiers Curtis Kittyhawk et de bombardiers Martin Baltimore et d'une série de patrouilles en attente, destinées à empêcher l'ennemi d'utiliser l'espace aérien. Plusieurs fois, des chasseurs et des chasseurs-bombardiers ennemis furent repérés, dont une fois au moins alors qu'ils larguaient des bombes sur les forces terrestres, mais, pendant les premiers jours de la campagne, les Canadiens ne furent pas capables de les contraindre au combat⁷⁰. Il fallut attendre le 4 octobre pour qu'ils rencontrent la *Luftwaffe*, comme l'évoqua plus tard le capitaine d'Aviation Albert Houle :

Nous vîmes dix à douze fw 190 bombardant le port [dans la région de Termoli]. Je fus le seul à pouvoir larguer mon réservoir longue distance. Les autres, avec leur réservoir, n'allaient pas assez vite pour participer au combat. Quand j'ouvris le volet supérieur du cockpit pour faire disparaître la condensation, mes lunettes, que je portais sur le front, furent emportées par le souffle. Ma tête rebondissait comme un yo-yo, je les arrachai et, à partir de ce moment-là, je volai sans elles ... Je constatai de façon évidente que le Spit viii pouvait attraper un 190, mais pendant le combat, l'ouïe d'entrée d'air de mon avion

se ferma, entraînant une perte de pression dynamique qui réduisit la puissance de mon moteur et ma vitesse. Bien que je puisse encore me maintenir en vol, je ne pus me rapprocher à portée de tir efficace. À cause d'un mélange trop riche et d'un manque d'air, mon moteur commença à tourner irrégulièrement. Comme je m'étais aventuré loin en territoire ennemi et que j'étais tout seul, je tirai sur le manche et montai jusqu'à ce que la réduction de pression sur l'ouïe d'entrée d'air me permit de la rouvrir, puis je rentrai à la base avec le vieux moteur Merlin fiable tournant à nouveau en douceur. Je rejoignis le reste de la section au-dessus de Termoli, terminai la patrouille et rentrai à la base avec eux. Quand nous fûmes de retour, le 190 fut confirmé par les autres gars qui l'avaient vu toucher l'eau au large de la pointe Vasto. Ce fut la première victoire de l'escadron depuis le début de la campagne de Sicile, et la première fois que les Boches s'étaient montrés avec insistance⁷¹.

On rencontrait souvent des problèmes avec les réservoirs éjectables, le plus courant étant dû au mécanisme d'arrimage qui décrochait parfois le réservoir prématurément ou le maintenait alors que le pilote cherchait désespérément à se débarrasser de ce qui était une charge inutile en combat. Bert Houle à nouveau :

L'échec des trois autres pilotes pour se débarrasser de leur réservoir longue distance fut navrant et aurait pu être dangereux. Nous avions été complètement informés sur la façon de les larguer. Ils étaient accrochés sous le cockpit en faisant coulisser une bride arrière dans deux crochets dirigés vers l'avant. La bride avant était installée dans deux crochets vers l'arrière qui pouvaient être déclenchés du cockpit en tirant un levier. Le seul problème venait parfois de la pression de l'air qui maintenait le réservoir en place même si les crochets avaient été ouverts. Quand on relâchait le levier, les crochets se refermaient, maintenant le réservoir [en place]. Nos ordres étaient de tirer légèrement le manche vers l'arrière, obtenant ainsi un peu plus de gravité afin que l'avant du réservoir tombe et qu'il s'éjecte sous la pression de l'air. Dans leur excitation, les trois autres pilotes ont dû oublier cette manœuvre et j'effectuai le vol en solo⁷².

En novembre, le temps se détériora, obligeant à réduire considérablement les opérations. Le 25, les Canadiens déménagèrent à Canne, sur la côte Adriatique, ce qui les mettait à trente milles (48 km) des positions allemandes, le long du fleuve Sangro. « Ici, le terrain était très petit ; une piste plutôt dangereuse, perpendiculaire à la plage. Des vents violents balayaient fréquemment la côte, rendant les atterrissages difficiles et délicats, sur la piste métallique unique, par vent de travers⁷³. »

À la fin novembre, la 8^e Armée, comprenant la 1^{ère} Division canadienne, lança une offensive le long du Sangro sous une pluie battante. L'attaque avait pour but d'obliger les Allemands à retirer des ressources sur le front de la 5^e Armée américaine et, par conséquent, de faciliter l'avance de cette dernière le long de la côte tyrrhénienne. Toutefois, elle ne réussit pas à atteindre son objectif – la route transversale de Pescara à Rome – alors que les défenseurs allemands tenaces lâchaient pied lentement et à contrecœur, les combats violents atteignant finalement leur paroxysme à Noël lors d'une bataille sanglante et acharnée dans les rues d'Ortona⁷⁴. Au cours de l'offensive, le 417^e et les trois autres escadrons de

la 244^e Escadre patrouillèrent au-dessus de la zone des combats, à la recherche de chasseurs-bombardiers allemands. Le 30 novembre, une des rares apparitions de l'ennemi permit aux Canadiens de revendiquer deux avions détruits et un probable.

Après quelques minutes de patrouille, le contrôle au sol envoya deux relevés de huit et douze avions ennemis respectivement et ordonna à l'élément assurant la couverture supérieure de monter à 26 000 pieds (8 600 m) ... La cible du lieutenant d'Aviation « Doug » Eastman se désintégra après qu'il eut tiré vingt coups de chacun de ses canons. L'adjudant Johnny Johnson tira une courte rafale des siens sur un FW 190, s'en rapprocha et en tira une seconde. Ne constatant aucune réaction, il se porta au niveau de l'appareil et vit que le cockpit était embrasé ... Le FW se retourna et piqua vers le sol. Le lieutenant d'Aviation O'Brien ... tira une rafale sur un autre FW 190 et commença à le suivre. Avec des nuages de glycol s'échappant de son moteur, l'avion ennemi se dirigea vers le sol. Toutefois, [O'Brien] le perdit de vue dans les nuages et quand il en sortit, il ne vit qu'une large tâche de fumée au sol dans la direction générale du vol de l'avion ennemi. Le reste des Boches larguèrent leurs bombes et plongèrent vers leur base⁷⁵.

Comme 1943 tirait à sa fin, les Canadiens, commandés maintenant par Houle, se concentraient sur des patrouilles de quatre à huit avions au-dessus des lignes, à proximité d'Orsogna et d'Ortona. À la fin décembre, ils augmentèrent leur registre pour y inclure des opérations Jim Crow à deux avions – des missions météo, appelées aussi reconnaissance maritime (en fait, des frappes antinavires spéculatives) – au-dessus de l'Adriatique, ce qui a mené l'escadron à faire ses débuts dans le rôle d'attaque au sol. Le 8 janvier 1944, deux pilotes participant à une Jim Crow firent exploser une locomotive sur la côte Dalmate, et quatre autres mitraillèrent une centrale électrique au nord des lignes allemandes en Italie ; de plus, au cours des quelques jours suivants, l'escadron effectua une série de mitraillages de trains, de camions, d'autobus et d'autres objectifs inopinés. Les pilotes avaient des sentiments partagés sur de telles opérations, comme Houle l'expliqua plus tard : « Nous nous attendions à perdre des hommes. Vous devez descendre à portée de leurs canons afin de tirer, et c'est toujours dangereux »⁷⁶.

Le 22 janvier, les troupes anglo-américaines débarquèrent près d'Anzio sur la côte ouest de l'Italie, derrière les défenses principales de Kesselring, au sud de Rome. Les Alliés espéraient contraindre les Allemands à évacuer la forteresse du Mont-Cassin en menaçant directement ses lignes de communication, mais des précautions excessives, associées à des contre-attaques allemandes rapides et féroces, bloquèrent les forces de débarquement dans une zone vulnérable. Churchill écrivit : « J'avais pensé que nous lancions un chat sauvage sur le rivage, mais tout ce que nous avions c'était une baleine échouée⁷⁷. »

Le débarquement d'Anzio posait le type de menace stratégique qui, aux yeux de Kesselring, justifiait le risque d'engager ses faibles ressources aériennes comme éléments d'un effort coordonné pour rejeter les Alliés à la mer. Le 417^e, comme les autres escadrons de la 244^e Escadre, fut détaché de la *Desert Air Force* – abandonnant son rôle d'appui de la 8^e Armée – et se déplaça sur un

terrain d'aviation près de Naples où il fut placé sous le commandement du *XII^e Air Support Command* américain qui était chargé d'appuyer la tête de pont d'Anzio. Il y resta les trois mois suivants et son travail consista principalement à effectuer des patrouilles destinées à empêcher les chasseurs-bombardiers allemands d'attaquer les forces terrestres alliées et les navires se trouvant dans les parages de la tête de pont⁷⁸.

Les résultats du 417^e au cours de cette période prouvèrent l'importance du leadership, d'un entraînement correct et de l'expérience pour créer une arme aérienne efficace. Entre le 22 janvier et le 22 mars, ses pilotes rencontrèrent l'ennemi au cours de vingt-quatre combats ; ils ne furent jamais surpris comme cela avait été le cas en Afrique du nord et, en général, ils réussirent à obtenir l'avantage de l'altitude et de la vitesse. Ils se firent attribuer dix-neuf avions allemands abattus, tandis qu'ils ne perdaient que six Spitfire ; un seul Canadien fut tué bien que plusieurs autres aient été blessés⁷⁹.

Un plan, élaboré au début avril, amena les pilotes et les équipes au sol bien plus près de la ligne de front, alors qu'à tour de rôle, les quatre escadrons de l'escadre effectuaient leur dernière patrouille de la journée au-dessus des plages d'Anzio et qu'à ce moment-là, au lieu de retourner au terrain d'aviation près de Naples, ils atterrirent sur la piste de Nettuno, à l'intérieur de la tête de pont. Le matin suivant, cet escadron effectua la patrouille de l'aube. En temps utile, les pilotes du 417^e retournèrent à Marcianise avec « des descriptions horribles de canons tonnant toute la nuit et troublant leur sommeil ». Douze non-navigants eurent leur part d'expérience quand ils se portèrent volontaires pour un détachement de deux semaines afin d'entretenir les appareils à Nettuno⁸⁰.

Les combats aériens commencèrent à s'estomper. Les avions allemands cessèrent de fournir un appui direct à la *Wehrmacht* alors que la bataille entraînait dans une impasse – les pertes étaient devenues bien trop lourdes – et les Canadiens ne rencontrèrent l'ennemi que deux fois en avril. On avait eu de la chance, car le rythme intense de l'opération d'Anzio avait fait sa part de victimes. On ne manquait pas de pilotes de renfort mais de Spitfire du bon type, et, au début avril, les pertes s'étaient combinées à l'usure opérationnelle normale pour réduire les effectifs avions de l'escadron de dix-huit à douze. Les Spitfire VIII, avec un rayon d'action de combat supérieur et une meilleure manœuvrabilité à basse altitude, n'étaient pas disponibles, et une escadrille fut dotée de Spitfire IX pour une courte période⁸¹.

Après avoir fait sa part à Anzio, l'escadron fut transféré fin avril sur le terrain d'aviation avancé de Venafrò, à proximité du Mont-Cassin – un déplacement qui encouragea les navigants et les non-navigants à creuser des trous individuels en toute première priorité. Ces trous devaient servir bientôt, car le 19 mai, dix Focke-Wulf 190 bombardèrent en piqué la ville et le terrain d'aviation provoquant « quelques scènes amusantes pour l'escadron, alors que tout le monde se mettait à l'abri quand les bombes commencèrent à tomber ». Il n'y eut aucun dommage important et les Spitfire du 145^e Escadron attrapèrent les auteurs, en détruisant un et en endommageant d'autres⁸².

Les opérations prirent ensuite un rythme routinier jusqu'au 12 mai, quand la 5^e Armée américaine et la 8^e Armée britannique – cette dernière comprenant

maintenant le 1^{er} Corps canadien* – lancèrent leur offensive de printemps contre la ligne d'hiver. Deux jours plus tard, six Spitfire interceptèrent plus de dix-huit Me 109 et FW 190 au-dessus de Cassino et, dans la mêlée confuse qui s'ensuivit, deux chasseurs allemands furent détruits et trois endommagés. Un des Spitfire fut aussi abattu mais le pilote réussit à sauter en parachute sans problème⁸³. Une fois de plus, le succès de l'escadron malgré son état d'infériorité, à trois contre un, montra non seulement la faiblesse croissante de la *Luftwaffe* dans l'entraînement de ses pilotes, mais aussi les compétences notablement améliorées des Canadiens au combat. À la fin du mois, et dans les premières semaines de juin, les patrouilles de reconnaissance du 417^e se firent au nord de Rome, à proximité du lac Bracciano, même si les Canadiens ne rencontrèrent des chasseurs allemands qu'une fois – comme cela est rapporté ci-dessus – au cours de toute l'offensive.

Des attaques coordonnées, depuis la tête de pont d'Anzio (après 125 jours d'isolement) et dans la vallée du Liri, sur le front du Mont-Cassin, réussirent à convaincre Hitler qu'une défense au sud de Rome ne pouvait être assurée, et il autorisa un retrait au nord pour permettre aux forces allemandes de se regrouper⁸⁴. Le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring, commandant en chef allemand, proclama Rome « ville ouverte » ; les unités de la 5^e Armée y entrèrent le 4 juin 1944, mais leur succès fut rapidement éclipsé par des événements qui se déroulaient à huit cents milles au nord-ouest (1 280 km) sur les plages de Normandie.

Le lancement de l'opération Overlord fut précédé d'un mois d'opérations aériennes très intensives. Le 8 mai, un des objectifs hautement prioritaires fut la gare de triage de Douai, qui fut attribué aux Typhoon de l'ARC et ce fut le lieutenant-colonel d'Aviation R.T.P. Davidson, DFC, de Vancouver, qui avait joint la RAF en 1937 et servi sur tous les théâtres d'opérations principaux sauf celui du Pacifique, qui conduisit l'opération. Avec cinq victoires à son actif, Davidson avait participé au succès de la campagne pour chasser les Italiens de la Grèce à la fin de 1940, puis combattu contre l'invasion allemande du territoire grec qui suivit, en avril 1941 ; piloté un Hurricane contre des Japonais à partir de Ceylan (maintenant Sri Lanka) au printemps 1942 ; commencé à voler en Typhoon en avril 1943 et pris le commandement du 143^e terrain d'aviation (ARC) cet automne-là⁸⁵. La citation de sa DFC disait qu'il « avait démontré du mordant pour les opérations ». Ce jour-là : « Lever du soleil clair et brillant malgré une épaisse gelée blanche. Neuf avions de l'escadron, plus l'avion piloté par le commandant d'escadre, décollèrent de Manston à 8 h 50. À la dernière minute, son appareil fut déclaré hors service [et dut être remplacé]. Après avoir fait le plein et armés de bombes à Manston, les huit participèrent à une sortie « ops » d'escadre contre la gare de triage de Douai, en France. C'est le point le plus extrême que les avions de cet escadron [438^e] ont bombardé. Les résultats furent très bons, mais le terrain d'aviation reçut un triste coup quand le moteur de l'avion du lieutenant-

* Composé de la 1^{ère} Division d'infanterie et de la 5^e Division blindée, ainsi que de la 1^{ère} Brigade blindée canadienne indépendante.

colonel Davidson tomba en panne au-dessus de la France et qu'il dut effectuer, vraisemblablement, un atterrissage forcé⁸⁶. » Davidson, qui avait eu deux pannes dans la même journée, fut le seul pilote qui ne rentra pas. La Flak avait été inexistante. Ayant survécu à l'atterrissage et ayant été secouru par le « maquis » français, il « réapparut » en septembre et put ajouter une Croix de guerre à sa DFC, alors que les Alliés traversaient la France⁸⁷.

Le 21 mai, les aviations alliées intensifièrent leurs attaques sur le réseau ferré dans le nord-ouest de l'Europe, lançant au total près de 1 700 sorties. La 2^e FAT et la DAGB y participèrent, avec près de 100 sorties, au cours de Ramrod 905. Les 402^e, 403^e, 416^e, 421^e et 441^e escadrons constituèrent la participation de l'ARC. Le mitraillage des trains en déplacement, par les chasseurs, fut moins efficace que les attaques de gares de triage par les bombardiers : des 159 locomotives présumément détruites, les chasseurs de toutes les aviations n'en totalisèrent que trois ; dans le même temps, ils subirent les pertes les plus élevées – y compris vingt et un avions de la RAF/ARC et vingt pilotes – représentant 5,4 % de ceux qui avaient été engagés. Les Canadiens perdirent quatre pilotes, taux de perte légèrement inférieur à celui de la DAGB et de la 2^e FAT réunies. Le lendemain, « en fin de compte », la *Luftwaffe* sortit pour se battre. Le 416^e envoya ses avions par sections de six (trois paires) au lieu de quatre, et signala que « les choses commençaient à prendre vraiment tournure pour les gars. Le résultat d'aujourd'hui a été de quatre trains supplémentaires et de (cinq) avions boches abattus par les capitaines Forbes-Roberts, Mason, Patterson, le lieutenant McFadden et le sous-lieutenant Palmer »⁸⁸.

La façon dont l'historien de l'escadron raconte brutalement les cinq victoires par cinq pilotes fait paraître le combat aérien beaucoup plus simple qu'il ne l'était en réalité. Dans ce cas-ci, pour trois des cinq victoires revendiquées, on vit réellement leurs victimes s'écraser, mais les deux autres revendications furent des plus complexes. Le capitaine d'Aviation Mason réussit à tirer une courte rafale sur un avion ennemi mais devint ensuite la cible d'un autre. Tout ce qu'il put dire sur sa victime fut qu'elle « commença à se mettre en palier au niveau des arbres et s'écrasa dans un grand champ à plus de 250 milles à l'heure ». « J'étais juste au niveau des pâquerettes derrière l'avion qui ne décolla pas du champ. Je ne fus pas capable de le voir s'écraser puisque l'autre avion dégageait sur moi. » Toutefois, il revendiqua une victoire parce que le sous-lieutenant d'Aviation Palmer avait « observé un avion s'écrasant dans un champ avec un peu de fumée ou de la poussière s'élevant au point d'impact mais pas d'incendie ». Forbes-Roberts présenta un cas semblable : « Je vis un avion en dessous de moi, qui semblait décoller d'une piste d'atterrissage. Je mis les gaz et dégageai à droite en piquant sur lui, tirant deux courtes rafales, la première avec mes mitrailleuses seulement, et l'autre avec mes mitrailleuses et quelques obus de canon. Je vis deux petits impacts. Il dégagea grâce à ma trop grande vitesse. » Forbes-Roberts revendiqua la destruction de cet avion à partir de ce témoignage de Patterson : « Au cours de mon attaque, je vis un avion monomoteur en vrille à 500 verges sur ma gauche et à 500 pieds environ », Palmer, pour sa part, ayant « observé un parachute près de la piste d'atterrissage ». Selon Forbes-Roberts, « ce parachute ne pouvait pas provenir de l'un des quatre autres avions qui avaient été détruits ».

Par conséquent, il revendiqua la destruction de celui-ci, ignorant ainsi la possibilité que le pilote au bout du parachute ait pu s'éjecter de l'avion revendiqué par Mason⁸⁹. Des officiers du renseignement, au terme d'un examen minutieux des informations disponibles pouvaient arriver à plusieurs conclusions possibles. Au pire, l'avion que Palmer avait vu dans le champ avait atterri au lieu de s'écraser, auquel cas, la revendication de Mason était nulle ; ou l'avion s'était réellement écrasé mais le parachutiste qui avait amené Forbes-Roberts à revendiquer une victoire avait, en fait, sauté de cet appareil, auquel cas la revendication de Forbes-Roberts était nulle. Dans les deux cas de figure, on conclurait que quatre avions allemands avaient été abattus. Les officiers du renseignement, toutefois, furent convaincus par la déclaration de Forbes-Roberts que « ce parachute ne pouvait pas provenir d'un des quatre autres avions »⁹⁰, et accordèrent aux cinq pilotes le crédit de leur victoire.

Pour ce qui est du tir aérien, un nouveau viseur gyroscopique facilita beaucoup le calcul de l'angle de dérive correct en combat air-air par des pilotes moyens. Au début de 1944, des analyses de combat préliminaires montrèrent que le nouveau viseur avait doublé les chances du pilote d'abattre un ennemi ; les Spitfire IX avec leur ancien viseur à réflecteur avaient abattu trente-quatre avions en 130 combats, tandis que ceux qui étaient équipés du nouveau viseur en avaient abattu dix-neuf en trente-huit combats. Toutefois, plusieurs des nombreux pilotes expérimentés, dont Hugh Godefroy, qui avaient passé plusieurs années à apprendre et à développer le tir en dérive, préféraient l'ancienne méthode. Comme Godefroy l'a raconté après la guerre : « J'étais trop vieux et je pouvais difficilement changer ma façon de faire. Je maintenais le viseur débranché ; lorsque le talon restait au milieu, je tirais comme je l'avais toujours fait⁹¹. »

La « destruction de trains » était maintenant une activité quotidienne. Le 23 mai, la 144^e Escadre (le 12 mai, le mot « escadre » remplaça officiellement l'appellation « terrain d'aviation », revenant donc à un terme plus familier)⁹² décolla pour un raid en soutien d'une attaque de Fortress et de Liberator sur des terrains d'aviation, des gares de triage, des gares et une usine d'avion. L'opération Rodeo 295 comprenait douze Spitfire de chacun des escadrons suivants : 441^e, 442^e et 443^e. Les deux premiers ne trouvèrent presque rien à faire, mais le 443^e eut deux trains à son actif.

Alors que l'escadron se trouvait dans la région à l'ouest de Chartres, un train de marchandises fut repéré et le capitaine I.R. MacLennan, DFM, le mitrilla. Quelques minutes plus tard, un train de passagers fut attaqué mais sans résultat lors de la première passe. Finalement, deux avions de la section bleue conduite par le capitaine D.M. Walz piquèrent de 13 000 pieds (3 300 m) et détruisirent la locomotive avec, en plus, ce qui semblait être un poste de signalisation ou un blockhaus à côté de la voie ferrée qui fut endommagée. Il n'y eut aucun avion ennemi en vue, et la Flak rencontrée au cours de ce raid dans la zone de Chartres fut légère⁹³.

On fit appel aux Spitfire pour effectuer des tâches de plus en plus variées dont on ne peut trouver de meilleur exemple que l'opération Ramrod 942, du 29 mai. Sept escadrons de l'ARC y participèrent : le 402^e escorta des Boston qui attaquè-

rent la gare de triage de Monceau-sur-Sambre ; les 441^e, 442^e et 443^e (avec des Typhoon des 439^e et 440^e) effectuèrent des opérations de bombardement en piqué contre des sites Noball ; et les 401^e, 411^e et 412^e pointèrent leur viseur sur diverses cibles de transport, y compris trois trains et une barge⁹⁴. Ainsi, le Spitfire, conçu au départ comme un intercepteur à court rayon d'action, fut appelé, en 1944, à travailler comme chasseur d'escorte, avion d'attaque au sol, plate-forme de reconnaissance photo et chasseur-bombardier en piqué.

Alors qu'on passait de mai à juin, le premier jour de ce mois-ci offrit peu de chances de se préparer à l'invasion puisque le temps (désormais grand souci d'Eisenhower et de son état-major) ne permit que huit sorties des escadrons de chasse de l'ARC : deux pour des reconnaissances météo, quatre en patrouilles défensives et deux en missions d'escorte, toutes sans incident. Le lendemain fut bien meilleur, les Typhoon de la 143^e Escadre effectuant trente-quatre sorties contre des cibles autour du Havre. Pour les escadrons de reconnaissance, le 400^e continua à effectuer des sorties photographiques uniquement, tandis que les reconnaissances tactiques (fondées sur l'observation et l'interprétation humaines) constituèrent la tâche principale du 414^e et du 430^e⁹⁵.

Cependant, la destruction de la *Luftwaffe* en tant que force de combat continuait à son rythme, non pas grâce aux opérations Circus, Ramrod, Rodeo ou à tout autre raid conçu pour forcer ses chasseurs à prendre l'air, mais plutôt grâce à l'opération Argument. Pour mettre au point la politique adoptée lors de la conférence de Casablanca, en janvier 1943, la directive Pointblank (à bout portant), publiée l'été suivant, établissait une offensive de bombardements combinés visant à la destruction du potentiel de guerre de l'Allemagne par des bombardements de « 24 heures sur 24 », la *Eighth US Air Force*, mettant en pratique sa doctrine du bombardement de précision de jour, tandis que le *Bomber Command* concentrait ses efforts sur des raids de zones de nuit. L'objectif intermédiaire de Pointblank, dont l'importance cruciale n'était à l'époque ni connue ni envisagée, était la conquête de la supériorité aérienne⁹⁶.

Toutefois, la *Luftwaffe* ne serait pas détruite par un coup de massue porté par des bombardements aériens, mais par une guerre d'usure désespérée dont l'instrument principal du côté américain était le P-51 Mustang. Ce superbe chasseur à long rayon d'action n'était pas le fruit d'une décision soignée et étudiée de la part des aviations et des concepteurs britanniques et américains, mais, tout simplement, le produit d'une découverte heureuse et inattendue. Conçus au départ pour la *Royal Air Force*, ses premiers modèles étaient sous-développés et, par conséquent, comme nous l'avons vu, relégués à l'*Army Co-operation Command*, moins important sur le plan opérationnel. Le problème venait du moteur Allison qui développait moins de 1 100 chevaux ; la solution fut trouvée avec le moteur Merlin, à superalimentation double, de 1 520 chevaux, mis au point par la société britannique Rolls Royce, et des réservoirs largables pour le vol longue distance. Il en résulta un avion qui pouvait escorter les bombardiers dans des raids de pénétration profonde de jour, rencontrer l'ennemi dans son espace aérien et l'y battre⁹⁷.

La technologie n'établit rien en elle-même et d'elle-même et elle est inutile à moins d'être utilisée avec intelligence et réflexion. Bien qu'il ait fallu à l'USAAF

près de trois décennies pour constater la vulnérabilité des bombardiers sans escorte, celle-ci saisissait maintenant les chances qu'offrait le Mustang. En janvier 1944, le général James H. Doolittle, commandant la *Eighth Air Force*, avait modifié la doctrine qui servait de guide à l'utilisation de la chasse américaine. Désormais, la tâche principale des escortes ne serait plus de « ramener les bombardiers intacts », mais « de détruire des chasseurs allemands »⁹⁸. Le harnais invisible qui avait lié les Mustang aux bombardiers fut détaché et ils purent engager leurs homologues de la *Luftwaffe* partout où ils pouvaient les trouver, les mitraillant souvent sur leurs propres terrains d'aviation. « Partout où nos chasseurs apparaissent, les Américains se jettent sur eux. Ils sont passés à des attaques à basse altitude sur nos terrains d'aviation. Nous n'étions nulle part à l'abri ; nous devions nous cacher sur nos bases. Lors des décollages, des rassemblements, des montées, de l'approche des bombardiers, une fois en contact avec les bombardiers, sur le chemin du retour, au cours de l'atterrissage et même après, les chasseurs américains attaquaient avec une supériorité numérique extraordinaire⁹⁹. »

Les Allemands devaient aussi faire face à des engagements ailleurs. La défense du *Reich* avait la priorité mais on avait sérieusement besoin d'avions sur le front oriental où la *Luftwaffe* était très active au cours du premier semestre de 1944, essayant d'enrayer une avance russe dans les Balkans. Toutefois, les pertes furent moins sévères sur ce front-là, aussi « la *Luftwaffe* utilisa la Russie comme école pour pilotes inexpérimentés ». (La situation allait empirer quand les Russes lanceraient leur offensive principale contre l'Allemagne, exactement trois ans après Barbarossa.) À la fin mai, les Allemands disposaient de 891 avions en France dont 497 étaient utilisables pour faire face aux 9 000 avions que les Alliés pouvaient rassembler contre eux, dont 5 000 chasseurs. De plus, un ordre codé devait en principe jeter presque toutes les unités dans la défense du *Reich* contre la bataille d'invasion, donnant par conséquent à la *Luftwaffe* 600 avions supplémentaires – une piètre force encore – pour combattre les Alliés¹⁰⁰.

Le déploiement de l'artillerie antiaérienne était plus prometteur, comme beaucoup de pilotes de l'ARC purent en témoigner. Sur le front occidental (y compris l'Allemagne), les Allemands disposaient de plus de 22 000 canons légers et moyens et d'à peu près 11 000 canons de gros calibre par rapport aux quelque 8 000 et 4 000 respectivement en Italie, dans les Balkans et sur le front oriental. Pour entretenir et mettre en œuvre cette artillerie et ces systèmes radar, ils eurent besoin de plus d'un million d'hommes, de femmes et de garçons qui devaient être logés, nourris et approvisionnés en munitions. De plus, l'artillerie antiaérienne était de nature défensive, et la *Luftwaffe* avait besoin de chasseurs, de chasseurs-bombardiers et d'avions d'appui au sol si elle voulait contrarier les forces navales, terrestres et alliées. Malheureusement pour les Allemands, « quand juin 1944 arriva enfin, les Alliés possédaient une telle supériorité aérienne que rien, sauf une énorme maladresse ou une trahison délibérée, n'aurait pu les empêcher de gagner »¹⁰¹.

La campagne de Normandie (juin-août 1944)

« Un soir ... le ciel au-dessus de notre maison [à Taunton, dans le Somersetshire au sud-ouest de l'Angleterre] commença à se remplir du ronronnement des avions qui augmenta jusqu'à submerger l'obscurité d'une extrémité à l'autre », écrivait l'historien britannique John Keegan, en rappelant ses souvenirs d'enfance à la veille de l'opération Overlord. « Aux premières trépidations, mes parents se précipitèrent dans le jardin et alors que le grondement enflait, je les suivis et restai entre eux à contempler avec effroi la constellation de lumières rouges, vertes et jaunes qui traversaient le ciel et s'écoulaient vers le sud, vers la mer. »

On aurait cru que tous les avions du monde étaient en l'air alors que les vagues se suivaient sans interruption ... Le bruit dans lequel ils baignaient devint continu, remplissant nos oreilles, entrant dans nos poumons et faisant trembler le sol sous nos pieds comme la houle sans fin du ressac de l'océan. Bien après que le dernier ait disparu et que le tonnerre de leur passage se soit évanoui dans le silence de la nuit, nous ramenant sur terre aux éléments intemporels et familiers de notre environnement, les ormes, les haies, les toits, les nuages et les étoiles, nous restâmes pétrifiés et sans parole, là où nous nous trouvions saisis par un soupçon violent de ce que la puissance, la majesté et la menace du grand vol migratoire pouvaient laisser augurer.

Nous le sûmes le jour suivant. Les Américains étaient partis. Les camps qu'ils avaient construits s'étaient vidés dans la nuit. Les routes étaient désertes. Sans aucun doute, si nous les avions surveillés, nous aurions noté une diminution progressive de leur nombre. Mais elle avait été dissimulée jusqu'au dernier moment et leur disparition avait été soudaine. Le bulletin d'information de la BBC nous en donna l'explication. « Tôt ce matin, des unités des armées alliées ont commencé à débarquer sur les côtes de France »¹.

Tandis que les Keegan portent témoignage de la première étape de l'opération Overlord, les Spitfire des 401^e, 416^e, 441^e et 443^e Escadrons escortaient des convois partant des ports du sud de l'Angleterre vers les rivages normands. Leurs patrouilles furent tranquilles, et seul le 418^e Escadron (de pénétration), qui passa quelques heures de la nuit à attaquer des terrains d'aviation et des positions de la Flak allemande dans le nord-ouest de la France put signaler quelque agitation ;

de ses dix-neuf équipages, dix-huit effectuèrent des missions qui constituèrent la tâche « la plus importante jamais réalisée en une seule nuit par l'escadron » et, bien qu'un Mosquito, touché par la Flak, fut forcé de se poser sur le ventre, son équipage s'en sortit indemne².

En l'air, les forces aériennes alliées ne rencontrèrent aucune opposition car la *Luftwaffe* était devenue, tout au plus, l'ombre d'elle-même, sans aucun espoir de stopper la marée alliée. Les formations de la *Luftflotte* 3, qui avaient un effectif de combat théorique de 481 avions, dont soixante-quatre de reconnaissance et une centaine seulement de chasseurs, étaient stationnées à portée de la baie de la Seine et de la presqu'île du Cotentin ; mais le jour J, « seuls trois cent dix-neuf avions étaient en état de se battre contre l'ennemi », en comparaison des onze mille appareils que les aviations alliées avaient attribués à l'opération Overlord – un ratio de supériorité d'environ trente-cinq pour un en faveur de ces dernières. De plus, les ordres de transfert de formations aériennes allemandes d'autres régions pour aider à contrer la menace immédiate (une opération qui avait été planifiée en détail des mois auparavant) ne furent même pas émis avant le jour suivant, ce qui indique à quel point les quartiers généraux allemands étaient dans l'expectative et l'inquiétude³.

Les pilotes de chasse canadiens furent donc les témoins des événements épiques se déroulant sur les plages, mais ils n'eurent presque rien d'autre chose à faire qu'à observer.

À 23 h 30, dans la nuit du 5, les pilotes avaient été rassemblés pour une courte allocution du colonel d'Aviation W.R. MacBrien, suivi d'un briefing intense qui dura jusqu'à 1 h 30. Deux heures plus tard, les pilotes furent réveillés et les escadrons mis en alerte. À 6 h 20, les 127^e et 144^e Escadres décollèrent, soixante-quatorze avions au total, le colonel MacBrien et le lieutenant-colonel L.V. Chadburn faisant partie du 403^e Escadron. La 127^e Escadre devait patrouiller la zone ouest de débarquement, et la 144^e la zone est ... mais on ne vit pas le moindre avion ennemi et la Flak fut pratiquement inexistante, sauf à la hauteur du Havre, à l'extrémité est de la patrouille. Les escadres rentrèrent pour atterrir sur la base à 8 h 20 environ, peu de temps après que la 126^e Escadre, avec trente-sept avions, eut décollé pour la deuxième phase des patrouilles au-dessus de la tête de pont⁴.

Au cours de la journée, deux escadrons de l'ARC seulement signalèrent un contact avec l'ennemi : le 442^e vit deux FW 190 mais fut incapable de les attaquer, tandis que le 401^e monta pour intercepter une formation de plus de vingt avions qui firent demi-tour avant que les Canadiens ne puissent les engager. « Alors que l'escadron grimpait pour écarter ce danger, un avion ennemi solitaire se glissa dans le trou du « parapluie », largua une bombe sur la plage et réussit à s'échapper. » Ce fut une des deux seules occasions où des chasseurs-bombardiers allemands réussirent à attaquer la tête de pont⁵. »

Les Alliés avaient songé à lancer une moyenne de quatre sorties par jour par avion, au cours des premières phases de l'invasion, mais la faible activité de la *Luftwaffe* réduisit le besoin de missions de pénétration et de patrouille, si bien que chaque avion n'effectua donc (en moyenne) que 1,28 sorties le jour J. Cette

moyenne passa à 2,28 au jour J+1, les neuf unités de chasse de jour de l'ARC du 83^e Groupe effectuant de nombreuses heures de patrouille sans incidents au-dessus des plages encombrées (et jonchées de débris), où elles furent rejointes par le 402^e qui faisait toujours partie de la DAGB. Pour la plupart des unités, le programme quotidien prévoyait quatre patrouilles au-dessus des plages, d'une durée de deux heures chacune⁶.

Le jour J, les trois escadrons de Typhoon canadiens – les Typhoon armés de bombes étaient familièrement surnommés Bombphoon – firent partie des unités les plus actives de l'AEAF, effectuant chacun trois missions d'attaque au sol. Pour la première mission, avec douze avions chacun, ils attaquèrent les défenses des plages dans le cadre de l'assaut initial. De gauche à droite, en regardant les côtes françaises de l'autre côté de la Manche, les zones de débarquement avaient été divisées en cinq plages : Sword (britannique), Juno (canadienne), Gold (britannique), Omaha (américaine) et Utah (américaine également). La mission du 438^e fut de frapper deux blockhaus surplombant la plage Gold près du village Le Hamel, où la 50^e Division britannique conduisait l'assaut. Juste après l'abaissement des rampes des péniches de débarquement, le 439^e attaqua deux places fortes de la plage Juno, quelques minutes avant l'attaque des brigades de la 3^e Division canadienne, tandis que le 440^e bombardait la plage Sword et effectuait un raid à l'intérieur, pour mitrailler un poste de canon 88 mm suspecte. Le même après-midi, les Typhoon participèrent à une deuxième opération de bombardement de cibles inopinées autour de Caen, mais sans résultats significatifs. Huit avions du 440^e portèrent leur attention et larguèrent leurs bombes sur une des routes, détruisant un camion et en endommageant un autre ; huit appareils du 439^e ne firent que larguer leurs bombes, et neuf du 438^e attaquèrent trois véhicules blindés, enregistrant des ratés de peu, tout en ayant un avion endommagé par la Flak⁷.

Jusque-là, ils avaient opéré sans pertes sérieuses, mais leur chance devait tourner au cours du dernier vol de la journée – une reconnaissance armée, au crépuscule, dans la région de Caen. Le 440^e envoya huit Typhoon qui localisèrent quelques transports ennemis et détruisirent avec leurs bombes deux camions et en mitraillèrent deux autres, mais un des avions fut touché sérieusement par la Flak et dut se poser sur le ventre à son retour à la base, tandis qu'un autre eut ses réservoirs percés et fut forcé d'atterrir sur un terrain de déploiement, un troisième pilote ne rentra pas – on devait retrouver sa tombe le 29 juin. Le 439^e eut la chance de découvrir une colonne blindée de la 12^e Division ss ou de la 21^e Division de Panzer qu'il attaqua à la bombe, tandis que huit avions du 438^e attaquèrent quatre camions et mitraillèrent une colonne de transports de troupes. Plusieurs appareils furent légèrement endommagés, mais ils rentrèrent tous à la base. Le 440^e fut le plus sévèrement touché des escadrons de l'ARC, le jour-J, perdant trois avions et un pilote, alors que le 430^e fut le seul autre escadron canadien à perdre un pilote, également en début de soirée⁸.

Des navires servant de quartiers généraux, et des ravitailleurs équipés de radiogoniomètre, essayaient de mettre de l'ordre dans le chaos naturel caractéristique de telles activités. Les premiers dirigeaient les chasseurs de jour contre les formations de la *Luftwaffe* chaque fois que ces unités faisaient de rares incur-

sions au-dessus de la zone d'invasion, tandis que les autres donnaient des instructions aux chasseurs-bombardiers et aux avions qui effectuaient des reconnaissances tactiques. À la différence de la catastrophe de Dieppe, deux ans auparavant, ces contrôleurs étaient en liaison directe permanente avec les pilotes au-dessus d'eux. Les ravitailleurs et les navires étaient ancrés dans la rade au centre de la zone des plages britanniques et américaines et, comme l'étendue des plages à couvrir était bien trop grande – quelque quatre-vingts milles (128 km) de longueur au total – pour un contrôleur unique, les Britanniques et les Américains disposaient chacun de leur réseau⁹.

Tard ce soir-là, le premier ministre Winston Churchill télégraphia à son allié querelleur, Josef Staline, pour lui faire savoir que « tout avait bien commencé. Les mines, les obstacles et les batteries terrestres [de défense côtière] avaient été largement neutralisés. Les aéroportages furent un grand succès et à grande échelle. Le débarquement des troupes avançait rapidement et de nombreux chars et canons automoteurs étaient déjà à terre ». Quant à la 2^e Armée britannique, elle avait perdu plus de quatre mille hommes (dont environ un millier de Canadiens), alors qu'elle débarquait plus de 74 000 hommes sur deux têtes de pont, une de quinze milles (24 km) de large et de cinq milles (8 km) de profondeur, et l'autre de cinq milles (8 km) de large et de quatre milles (6,4 km) de profondeur¹⁰.

Du point de vue allemand, le général Walter Warlimont, alors chef-adjoint de l'état-major (opérations) de Hitler, était d'avis que « les premiers développements étaient peu prometteurs ».

Le personnel des opérations de l'OKW (commandement supérieur de l'armée) n'avait pas été autorisé à en savoir beaucoup sur la conduite de la guerre aérienne ; par conséquent, nous fûmes donc désagréablement surpris de découvrir que les *Gruppen* (groupes), unités standard dont nous nous servions pour transmettre des ordres et que l'OKL (QG de la *Luftwaffe*) utilisait pour rendre compte des renforts ; lorsque ceux-ci apparurent de fait, les 6 et 7 juin, ils n'étaient qu'au tiers de leur effectif planifié. Bref, ils ne disposaient que de dix au lieu de trente avions en service ... Les tout premiers avions à réaction, des « armes miracles » tout comme les roquettes sur lesquelles Hitler avait tant compté, ne firent que peu de différence ; la supériorité aérienne de l'ennemi était même plus grande que ce que nous avions estimé et, dès le premier jour de l'invasion, l'infériorité de la *Luftwaffe* fut si importante qu'elle devint le facteur principal qui rendit toute action ou tout mouvement du commandement pratiquement impossible¹¹.

Le rapport de Warlimont n'était pas objectif à cause des rivalités interarmées. Les soldats allemands continueraient à blâmer la *Luftwaffe* pour bon nombre de leurs ennuis au cours des mois suivants, mais ce furent les faiblesses de celle-ci, surtout par comparaison avec les aviations alliées, qui en firent un bouc émissaire si commode.

Toutefois, les renforts de la *Luftwaffe* commencèrent à arriver sur le front à partir de J+1, si bien que les chances des pilotes canadiens de combattre l'ennemi dans les airs augmentèrent légèrement et que les opérations défensives s'installè-

rent rapidement dans une routine ponctuée de brèves rencontres mouvementées. Pour le 401^e Escadron, la monotonie de sa première mission, le 7 juin, finit de façon spectaculaire. À environ 10 h 30, les Canadiens volaient dans les nuages à 2 000 pieds quand ils évitèrent de justesse de se prendre dans les câbles d'un barrage de ballons rattachés à quelques navires. Alors qu'ils venaient à peine de s'incliner sur l'aile et de virer, l'un d'entre eux aperçut un Junker 88 entrer en collision avec un câble de ballon et s'écraser sur la plage. L'Allemand n'était pas seul. « Soudain, l'espace sembla rempli de Ju 88 », et bientôt vingt-quatre appareils participèrent à un combat aérien, volant dans les nuages, en sortant et en essayant d'éviter les ballons ainsi que les tirs antiaériens des centaines de navires ancrés au large. Ce fut, bien sûr, un combat à sens unique. Quand la mêlée fut terminée, huit Canadiens revendiquèrent au total six appareils ennemis abattus et un probable. Au cours de sa deuxième patrouille, l'escadron revendiqua deux autres appareils détruits pour la perte d'un des siens¹².

Les pilotes du 400^e Escadron faisaient tout ce qu'ils pouvaient pour éviter la *Luftwaffe* alors que, dans les jours qui suivirent le débarquement, ils effectuaient de fréquents vols de reconnaissance au-dessus du territoire ennemi pour surveiller l'activité de la *Wehrmacht*. Bien que profitant d'une grande indépendance une fois en l'air, les pilotes de reconnaissance photo recevaient, avant le décollage, les directives détaillées de la part d'un officier de liaison de l'armée et de son homologue de l'ARC qui marquaient les positions des objectifs pour les calques de cartes des pilotes et leur donnaient un ordre de priorité. Les pilotes étaient également informés au sujet de la couverture photo qu'ils devaient faire et sur l'altitude à laquelle les photographies devaient être prises, tandis que l'officier du renseignement de l'escadre fournissait des données sur les concentrations de la Flak et sur les unités aériennes ennemies. À son retour à la base, le pilote rédigeait un compte rendu qui accompagnait ses photographies, alors qu'un membre de la section photographique enlevait les magasins de caméras de l'avion et développait les films, tirant trois épreuves de chaque négatif pour la section interprétation photo de l'armée, laquelle les étudiait soigneusement et envoyait les renseignements obtenus aux quartiers généraux de corps ou d'armée. Pendant toute la campagne du nord-ouest de l'Europe, les deux sections photographiques mobiles de campagne de l'ARC, basées au quartier général arrière du groupe, reproduirent chacune mensuellement des centaines de milliers de photographies aériennes¹³.

Après le débarquement des troupes, les deux escadrons de Mustang de l'ARC commencèrent à mettre en pratique l'entraînement qui avait fait partie de leur programme à l'époque de l'*Army Co-operation Command*. Pour le 414^e, les heures passées à pratiquer le rôle d'appui à l'armée avaient toujours été supérieures au temps de vol opérationnel, sauf au cours des deux derniers mois de 1942 et, bien sûr, en mai 1944. Jusqu'à la veille du jour J, après environ deux ans comme unité opérationnelle, l'escadron avait effectué quelque 1 400 sorties ; au cours des trois mois qui suivirent le jour J, il égalera ce nombre, et les neuf cents heures opérationnelles effectuées pendant le mois de l'invasion resteront un record de l'unité jusqu'à la fin de la guerre¹⁴.

À l'exception de quelques repérages d'artillerie insatisfaisants (pour lesquels

le Mustang était totalement inadéquat) et quelques sorties de reconnaissance-photo, les deux escadrons de chasseurs de reconnaissance concentrèrent leurs efforts sur des patrouilles tactiques. Ces patrouilles combinaient des sorties de routine, qui consistaient à inspecter, de l'aube au crépuscule, les routes menant aux plages de débarquement, et à des sorties imprévisibles dans la journée pour effectuer des reconnaissances tactiques, conformément aux demandes de l'armée. Le dispositif allemand était bien connu, et les Mustang pouvaient avertir de tout préparatif de contre-attaque des 21^e, 12^e ss ou *Panzer Lehr* divisions. Les pilotes recevaient leurs instructions avant de décoller pour ce type de mission, mais ils transmettaient directement à Kenway, le Centre de contrôle du Groupe, les renseignements vitaux tels que l'emplacement de concentrations de troupes ou de chars *Panzer*, lesquels étaient retransmis à l'armée ou à d'autres unités aériennes. Malgré l'utilisation de nouvelles tactiques qui virent les Mustang opérer à quatre, dont deux avions chargés de l'observation et deux de protection, ces patrouilles furent coûteuses¹⁵.

La Flak était partout. Les premières lignes allemandes étaient truffées de concentrations d'artillerie antiaérienne de petits calibres (de 20 et 30 mm) bien camouflées jusqu'à ce qu'elles ouvrent le feu. Même si un vol à plus de 3 000 pieds (1 000 m) mettait les pilotes hors d'atteinte de la Flak légère, ceux-ci étaient encore à portée des canons de gros calibre, si bien que le maintien d'un cap de vol était dangereux sinon suicidaire. En conséquence, un plan de vol typique comprenait un piqué avec des manœuvres évasives de douze à dix mille pieds (4 000 à 3 000 m), puis une montée à onze mille pieds après une trentaine de secondes. Le 7 juin, trois appareils du 440^e Escadron furent abattus par la Flak, encore qu'un des pilotes ait réussi à rejoindre les lignes alliées trois jours plus tard¹⁶. Le 8 juin, le 416^e subit sa première perte de la campagne lorsque l'adjudant J.C.R. Maranda, en patrouille sur la plage d'Utah et dans la région du Cotentin, fut touché par des tirs antiaériens et tenta de rejoindre une piste de secours dans le secteur britannique.

Il sauta en parachute au-dessus de la plage, mais le vent le fit dériver à un quart de mille au large et à quelque deux milles des navires et ravitailleurs alignés devant la plage de débarquement. Le commandant d'Aviation Green appela « recherche » (le contrôleur à bord d'un navire de guerre) et demanda l'aide d'un ravitailleur qui se mit apparemment en route avant que Maranda ne touche l'eau. Il fut, semble-t-il, incapable de se libérer de son parachute, tandis que les trois autres pilotes de la section rouge, qui décrivaient des cercles au-dessus de lui pour diriger le ravitailleur, le virent se débattre. Après environ cinq minutes, le parachute s'enfonça en l'entraînant¹⁷.

« Au cours des jours suivants, les pertes continuèrent à augmenter, le 414^e Escadron perdant six pilotes tués ou blessés, entre le 9 et le 23 juin, tandis que le dernier jour du mois trois appareils du 421^e furent touchés lors d'un engagement qui assura la destruction d'un camion et la détérioration d'un autre – un échange difficilement équitable¹⁸. »

Toutefois, la Flak, à elle seule, ne constituait pas un élément de dissuasion et les efforts des bombardiers et des avions d'interdiction alliés ralentirent la

progression du 1^{er} Corps de Panzer ss, du 3^e Corps de la Flak et des hommes du 2^e Corps (*Fallschirmjäger*) de parachutistes vers la zone des combats en Normandie. « Nos opérations ... sont rendues exceptionnellement difficiles et parfois impossibles par la forte supériorité, souvent écrasante, de l'aviation ennemie », se plaignit le maréchal Erwin Rommel.

L'ennemi a le contrôle complet de l'espace au-dessus de la zone des combats jusqu'à une distance de 100 km en arrière du front, et avec des formations puissantes de chasseurs-bombardiers et de bombardiers, il immobilise presque tout le trafic de jour sur les routes ou en pleine campagne ... De jour, les mouvements de nos troupes sur le champ de bataille sont, par conséquent, pratiquement impossibles alors que l'ennemi peut opérer sans opposition. À l'intérieur, toutes les routes font l'objet d'attaques continues et il est donc très difficile d'amener les approvisionnements nécessaires en carburant et en munitions ... Notre Flak, tout comme notre aviation, ne semble pas capable de mettre fin à ces attaques aériennes destructrices et paralysantes. Nos troupes combattent du mieux qu'elles peuvent avec les moyens disponibles, mais les munitions se font rares et ne peuvent être fournies que dans des conditions extrêmes¹⁹.

Incapables de se mesurer de jour, les Allemands, après la tombée de la nuit, lancèrent dans la bataille tous leurs avions disponibles. Décollant de terrains d'aviation anglais, mais sous contrôle d'appareils GCI mobiles qui avaient été débarqués avec les forces terrestres alliées, les chasseurs de nuit Mosquito du 410^e Escadron effectuèrent plus de 650 patrouilles au-dessus des plages de débarquement et se firent attribuer la destruction de vingt-huit avions ennemis pour la perte d'un seul équipage (en comparaison du 421^e, l'escadron de Spitfire qui eut le plus de victoires, revendiqua vingt avions et en perdit sept). Au cours de la même période, le 409^e effectua un nombre similaire de patrouilles et porta le taux de ses victoires à vingt-deux avions abattus, mais perdit sept hommes – dont deux par suite de la collision de leur Mosquito avec des débris d'un Ju 88 qu'ils venaient de détruire au-dessus de Caen. Cependant, la *Luftwaffe* ne réussit à couler qu'un seul destroyer, le *Boadicea*, et à couler ou à endommager sept bâtiments plus petits lors d'attaques directes, même si seize autres navires alliés furent perdus lorsqu'ils heurtèrent des mines, la plupart larguées par des avions²⁰.

Souffrant encore d'avoir à voler sur des Beaufighter désuets, le 406^e Escadron connut plutôt moins d'action. Il avait été affecté aux patrouilles au-dessus de la Manche, bien loin des activités sur les plages, et ces patrouilles se déroulaient toutes sans incident. Afin d'atténuer l'ennui des pilotes, des équipages furent désignés pour quelques opérations de nuit Ranger, au-dessus du nord de la France ; mais, comme on était dans une phase sans lune, on ne pouvait voir grand-chose au sol et la lecture des cartes était « impossible ». L'historien de l'escadron affirma qu'il est : « maintenant évident que celles-ci [opérations de nuit Ranger] sont plus ou moins inutiles²¹. » À mesure que le mois de juin avançait, le moral de l'escadron baissa. Le journal de marche, en date du 16, expliquait qu'il « existe à l'heure actuelle une très sérieuse pénurie d'avions due à des pertes par accident, ainsi qu'un pourcentage élevé d'autres avions qui ont

besoin de pièces de rechange qui manquent. La plupart des avions dont nous disposons et qui sont en service n'ont que quelques heures à effectuer avant qu'ils ne soient obligés d'avoir une révision majeure, comme c'est déjà le cas pour certains, et les vols doivent être réduits au strict minimum si l'on veut avoir des avions disponibles en cas d'alerte et de sortie opérationnelle obligatoire »²².

À la mi-juillet, seuls neufs appareils, un mélange de Beaufighter usés et de Mosquito, pouvaient être considérés bons pour le vol. Le lieutenant-colonel d'Aviation R.C. Fumerton écrivit à ce sujet une lettre d'une franche brutalité au QG de la DAGB. Premier pilote de l'ARC à avoir abattu un avion allemand de nuit, Fumerton avait servi en Afrique du Nord et à Malte ; avait porté son tableau de chasse à quatorze ; avait reçu la DFC et atteint le grade de lieutenant-colonel. Brusque et direct, totalement dévoué à ses subordonnés, il n'était pas de ceux qui mâchaient ses mots²³.

Depuis notre arrivée à Exeter, et ensuite à Winkleigh, étant dans l'impossibilité d'obtenir des Mosquito, nos Beaufighter atteignent progressivement leur potentiel d'heures de vol et certains d'entre eux sont remplacés par de vieux appareils des 409^e, 410^e et de divers autres escadrons ... Nous nous trouvons maintenant avec des avions au bout de leur cycle de vie qu'on remplace par d'autres avions qui en sont presque au même point – encore des Beaufighter.

... Un tel record rendrait rouge de colère même un diplomate japonais. S'il ne s'agissait que d'avaler son orgueil, la solution serait simple, mais en tant que commandant de cet escadron, je dois refuser catégoriquement de voir les navigants mettre en jeu leur vie en volant continuellement dans des avions dont les autres escadrons se débarrassent²⁴.

L'exaspération de Fumerton poussa, semble-t-il, la hiérarchie à prendre des mesures et, le 20 juillet, les appareils « à bout » furent remplacés par dix Mosquito xxx équipés du plus récent 1A Mark X. Le jour suivant, au moins l'un des nouveaux Mosquito était en l'air, en compagnie d'un Beaufighter, pour assurer la protection de la navigation au large de la péninsule de Bretagne, lorsqu'une formation de sept Do 217 s'approcha d'une flottille de destroyers ; les deux avions se firent attribuer trois avions abattus. Dans le journal de marche on trouve le commentaire : « Cela, associé à l'arrivée du nouveau matériel, avait grandement relevé le moral et l'ardeur²⁵. »

Mais cela ne devait pas durer. Le 25 juillet, trois équipages disparaissaient lors d'un raid de jour Ranger au-dessus du nord de la France. Il semble aussi que Fumerton soit sans doute allé trop loin dans sa gueulante auprès de la DAGB, car l'officier commandant du 10^e Groupe, le vice-maréchal de l'Air Charles Steele, demanda bientôt sa mutation. Le 26 juillet, le commandant d'escadron fut brusquement transféré « sans cérémonie » au Canada, prétendument parce qu'il avait atteint ses « limites » physiques, et il fut remplacé par un de ses commandants d'escadrille, le capitaine d'Aviation D.J. Williams. L'historien de l'escadron déclara que les hommes furent scandalisés et abasourdis par cette décision²⁶.

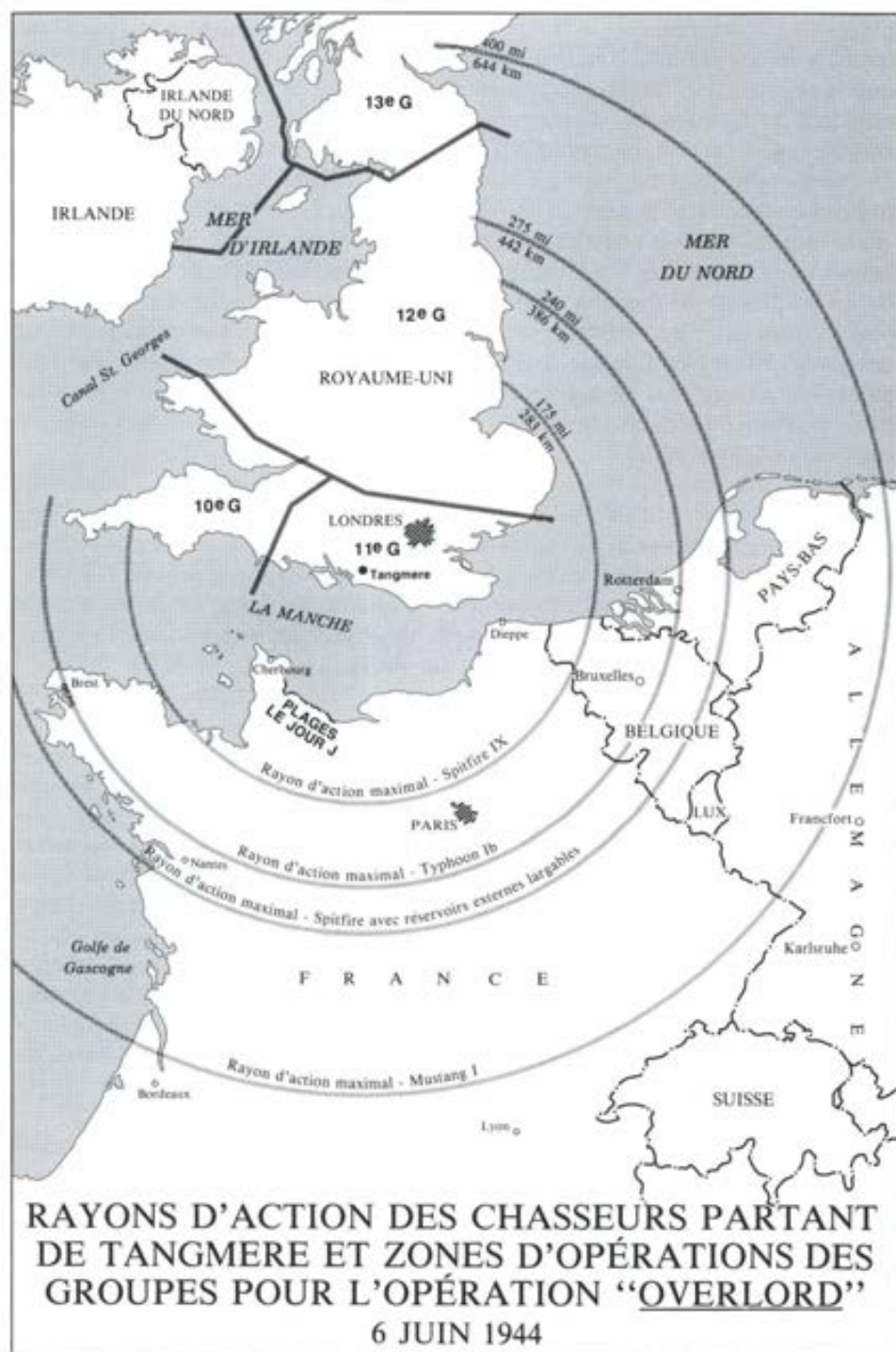
Avec leur plus long rayon d'action, les escadrons de Mosquito basés en Angleterre pouvaient encore effectuer de longues patrouilles au-dessus des

plages de débarquement. Les Spitfire et les Typhoon, au contraire, perdaient un temps précieux et limité à chaque sortie lors de la traversée de la Manche si bien que la construction de terrains d'aviation en France devint une priorité. Deux escadres de commandos d'entretien et de construction se déplacèrent sur le continent à J+2 et commencèrent à travailler sur les premiers terrains d'aviation de Normandie près de Sainte-Croix-sur-Mer, village tombé aux mains des troupes canadiennes le premier jour de l'invasion. Leur première tâche fut de construire des pistes d'atterrissage de secours sur lesquelles les avions ayant des ennuis pouvaient éviter les dangers d'un atterrissage sur le ventre n'importe où, ou les risques d'une éjection au-dessus de la Manche. Une fois terminées, ces pistes pourraient être aménagées en pistes de ravitaillement et de réarmement des unités basées en Grande-Bretagne. Plus tard encore, elles pourraient être améliorées et amenées au statut de terrains d'atterrissage pour servir d'installations permanentes d'escadres avec des pistes en dur de douze cents verges (mètres) de longueur²⁷.

Les travaux avancèrent, malgré les bombardements ennemis, et à midi, J+4, les 303^e (polonais) et 130^e Escadrons se posèrent sur une piste près de la plage Gold : ce furent les premières unités de la RAF, depuis 1940, à se poser en France. Plus tard, la 144^e Escadre (ARC) se ravitailla et se réarma à B-3, près de Banville, et ses escadrons devinrent les premiers en quatre ans à opérer au niveau de l'escadre, à partir de la terre française²⁸. Quelques jours plus tard, l'escadre déplaça sa base à B-3 beaucoup plus tôt que prévu.

Il semble que, au départ, la 144^e Escadre, avec un effectif de trente-neuf officiers et 743 non-officiers à la fin mai, devait passer de l'autre côté de la Manche peu après les autres escadres de Spitfire. L'échelon « A » reçut son préavis initial le 1^{er} juin. Le jour suivant, le détachement précurseur reçut l'instruction de se déplacer le 5 juin, tandis que l'élément principal devait être prêt à 6 h 00, le 4 juin. Il s'ensuivit une grande consternation lorsque, le 3 juin, des instructions fixèrent le déplacement de l'élément principal vers la zone de concentration à 7 h 00, le 4 juin, vingt-quatre heures avant le départ prévu du détachement précurseur. Il y eut des protestations violentes selon lesquelles « quelqu'un avait fait une gaffe », et des demandes de délais auprès des plus hautes autorités, mais sans résultat. En travaillant pratiquement toute la nuit, le personnel de l'escadre termina les préparatifs à temps. L'élément principal se déplaça à 7 h 00 exactement et arriva à Old Sarum à l'heure prévue. Ils y restèrent jusqu'au départ vers la zone de déploiement qui débuta peu de temps après le réveil à 3 h 30, le 9 juin²⁹.

Les pilotes et les non-navigants quittèrent le confort de la Grande-Bretagne et rejoignirent le continent. Pendant un certain temps, au moins, le sommeil devint un luxe rare et fort apprécié, le chez-soi était souvent une tranchée individuelle, alors que les vêtements, les corps et la nourriture étaient saturés de poussière. À la mi-juin, de tels mouvements étaient devenus courants et l'espèce de panique qui avait accompagné le transfert de la 144^e Escadre ne se répéta pas. Ces mouvements furent également rapides. Quand un pilote du 403^e Escadron sauta en parachute après une panne moteur au-dessus de la France, il atterrit intact dans les lignes amies et, en qualité de pilote abattu, il eut peu de difficulté à



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

trouver une place à bord d'un destroyer pour rentrer en Angleterre ; mais, lorsqu'il arriva à Tangmere, il découvrit que son unité était en route vers la Normandie³⁰. Pendant ce temps, la *Luftflotte* 3 se renforçait aussi et cent chasseurs allemands supplémentaires arrivèrent en France avant le 10 juin. Néanmoins, la composante aérienne de la riposte d'Hitler à l'invasion portait moins sur les avions pilotés que sur ses armes de revanche, les « bombes volantes » V-1, totalement aveugles, dont les premières furent lancées sur Londres dans la nuit du 12 au 13 juin. Le 16, à 6 h 00, 120 missiles environ furent lancés, dont environ 30 % atteignirent le grand Londres ; et, ce matin-là, à une conférence des commandants, Leigh-Mallory, qui était maintenant commandant en chef de l'AEAF, accepta avec réticence que la 2^e FAT et des forces de bombardiers alliés participent à la campagne Crossbow en attaquant les sites de lancement³¹.

Coningham désigna sept escadrons pour cette tâche, y compris des Bombphoon canadiens. Une attaque du 438^e, encore basé à Hurn, près de la côte sud de l'Angleterre, au nord-est de Bournemouth, fit la démonstration des difficultés posées par de telles opérations de bombardement.

Cet escadron devait maintenir en état d'alerte permanente deux pilotes en bout de piste, de 4 h 30 à 23 h 15, et, malgré cela, il effectua trois autres sorties « ops » contre un objectif NOBALL, dont les deux dernières à partir de Manston où les avions se ravitaillèrent et se réarmèrent. Lors de la première mission, ils étaient huit avions, à la deuxième, six, et à la troisième, cinq. À la première sortie, ils ne purent trouver l'objectif, mais réussirent à attaquer un convoi de dix véhicules. À la deuxième, l'objectif ne fut bombardé que par cinq avions. Deux avions durent rentrer à cause d'ennuis de moteur. Bien qu'il n'y eût aucun coup au but lors de cette mission, certaines cibles furent ratées de très peu. Lors de la troisième, cinq avions trouvèrent l'objectif encore caché par des nuages et ils larguèrent leurs bombes au retour sur la partie française du mur de l'Atlantique³².

Le journal de marche de l'escadron ne définit pas à quelle distance exacte une « cible était ratée de très peu », mais dans l'ensemble, de tels bombardements étaient inefficaces. Par suite d'importantes concentrations d'affûts multiples de l'artillerie antiaérienne de petit calibre, ils étaient également si coûteux qu'après le 20 juin les attaques des sites V-1 par des chasseurs-bombardiers cessèrent, la tâche étant laissée aux bombardiers moyens et lourds qui attaquèrent, souvent sans résultat, à des altitudes hors de portée des canons antiaériens de petit calibre. Toutefois, la menace des V-1 était telle que les chasseurs-bombardiers eurent encore un rôle à jouer – monter des patrouilles « antiplongeur » le long des côtes anglaises, à la recherche de bombes volantes en vol afin d'alerter principalement la DAGB et les batteries antiaériennes britanniques³³.

Le 418^e fut un des escadrons qui reçut une telle mission, et dont les activités connurent un changement brutal, passant du soutien à la campagne d'interdiction du *Bomber Command* au-dessus de la France, au traitement des cent et quelques V-1 que les Allemands lançaient maintenant quotidiennement. La DAGB affecta douze unités à cette mission d'interception des bombes volantes : huit escadrons

de monomoteurs (équipés de Tempest v, de Typhoon et de Spitfire ix et xiv) et quatre escadrons de bimoteurs Mosquito. Ces derniers reçurent comme mission l'interception de nuit et, comme les v-1 étaient visibles à des milles à cause de la traînée brillante de leurs gaz d'échappement, les escadrons de pénétration qui n'avaient pas encore été équipés du 1A figurèrent parmi ceux qui furent retenus. Le 418^e effectua sa première patrouille « antiplongeur » dans la nuit du 16 au 17 juin³⁴.

Pendant les dix semaines suivantes, les activités de l'escadron furent dominées par la recherche de bombes volantes et, à la fin août, les équipages avaient effectué près de quatre cents sorties, même si leurs efforts ne furent guère récompensés. A basse altitude, les Mosquito Mark II étaient tout juste assez rapides pour la tâche (il fallait habituellement attaquer en piqué), et un équipage devait être très compétent ou chanceux pour abattre une bombe volante. Le lieutenant d'Aviation D.N. McIntosh, navigateur-opérateur radar, décrivit plus tard l'une de ces poursuites :

Je regardai en dessous. À coup sûr, il y avait une lueur rouge, l'échappement d'un v-1. Il semblait se déplacer assez lentement, piètre jugement de ma part. Nous tentâmes un piqué pour gagner de la vitesse. Le v-1 était devant nous. Bien entendu, dans l'obscurité, tout ce que nous pouvions voir était le petit rougeoiement droit devant. Comme le v-1 était plus petit qu'un avion, il fallait venir au plus près pour obtenir un tir efficace.

À ce moment-là, nous volions à plus de 350 milles à l'heure (560 km/h), mais sans nous en rapprocher. En fait, nous prenions un peu de retard. En une minute ou presque, nous dûmes admettre la vérité : ce damné machin s'éloignait de nous³⁵.

Les expériences du 402^e Escadron furent quelque peu différentes. Au début août, il commença à passer du Spitfire ix au Spitfire xiv qui, avec son moteur Griffon 65, pouvait rattraper les bombes volantes. Le 9, alors que les pilotes se déplaçaient à Hawkinge pour effectuer leurs premières patrouilles anti-v-1, ils se déclarèrent heureux de leur nouvel avion et de leur nouvelle mission. « De Hawkinge, la vue sur la Manche est excellente et nous pouvons très facilement guetter ces bombes venant de l'espace. Parfois, quatre ou cinq d'entre elles arrivent presque en même temps et tout le personnel réalise bien ce qui se passe » Toutefois, il ne suffisait pas d'entendre et de voir les missiles. Au cours des tout premiers jours, les pilotes du 402^e furent très frustrés d'avoir organisé une centaine de sorties sans succès tandis que les canonnières antiaériennes voisines atteignaient, en moyenne, 60% des cibles. Deux jours plus tard, l'escadron abattit, pour la première fois, trois v-1 et son résultat final fut de cinq³⁶.

À la mi-juin, les escadrons de Spitfire se virent donc allouer des missions en fonction des formations auxquelles ils appartenaient ; ceux de la DAGB se concentrant sur des tâches défensives, à la recherche de bombes volantes ou patrouillant au-dessus des plages de débarquement de la Normandie, tandis que leurs collègues du 83^e Groupe, avec le reste de l'AEAF, se tournaient vers l'offensive. Une fois ces changements apportés « il n'y eut pas une seule sortie qui n'eut pour résultat un type d'action ou un autre ». Le 14 juin, par exemple, les 126^e et 144^e Escadres escortèrent des bombardiers contre la base sous-marine ennemie du Havre, raid

expérimental dans une certaine mesure – mais expérience très réussie – à titre de première tentative du *Bomber Command* dans des opérations de jour, depuis le transfert du 2^e Groupe à la 2^e FAT en mai 1943. Un seul Lancaster fut perdu et la 127^e Escadre se « couvrit de gloire » lorsque huit pilotes du 421^e attaquèrent une formation d'environ vingt FW 190 et Me 109 et sortirent de la mêlée en revendiquant huit victoires, dont deux probables et deux appareils endommagés, comparativement à la perte d'un pilote et de trois avions (dont deux, lors d'atterrissages sur le ventre)³⁷.

Les escadrons de chasse utilisaient maintenant un certain nombre de dispositions tactiques, différentes selon le rôle et les circonstances. La plus utile, peut-être, en particulier quand l'ennemi se présentait en force, était le « six interchangeable ». Développé en Afrique du Nord, elle donnait au commandant d'escadrille une souplesse supplémentaire et une plus grande puissance de feu. Toutefois, de telles évolutions ne pouvaient rien faire contre la simple malchance : une section de quatre appareils du 443^e Escadron disparaissait, le 16 juin, lors d'une rencontre avec un grand nombre de Focke-Wulf 190³⁸.

À l'époque, nous ne sûmes rien des circonstances, sauf le simple fait qu'une section complète de quatre avions n'était pas rentrée de mission. Les quatre avions avaient décollé tard dans la soirée et avaient localisé finalement une force de Focke-Wulf qu'ils attaquèrent. Dans la lumière tombante, ils ne se rendirent pas compte qu'ils avaient engagé une force très supérieure. Les Allemands, réalisant leur avantage, restèrent pour combattre et les quatre Spitfire furent abattus. L'appareil [du capitaine d'Aviation D.M.] Waltz fut touché au niveau du moteur et ses réservoirs explosèrent. Il ne perdit pas de temps pour sauter en parachute et atterrit sain et sauf dans un champ. Après quelques aventures au sol, il fut secouru en fin de compte par des paysans locaux et revint pour raconter sa tragique histoire³⁹.

Les trois autres avaient été tués dans leur avion.

Les Spitfire IX effectuaient les missions les plus diverses. À part des patrouilles de protection et des raids à la recherche de la *Luftwaffe*, ils commencèrent aussi à attaquer des cibles que leur attribuait l'armée ou à patrouiller des zones désignées, à la recherche de transports ennemis. Ils continuèrent à bombarder en piqué certains de leurs objectifs avec, comme d'habitude, des résultats divers. Le 17 juin, douze appareils du 443^e Escadron décollèrent pour bombarder quatre ponts à l'est du canal de Caen, mais ne réussirent qu'à en toucher deux, alors qu'ils ne purent larguer deux bombes. Cinq jours plus tard, malgré le bombardement sévère d'un présumé dépôt de munitions près de Caumont, il n'y eut aucune explosion secondaire spectaculaire – ce qui indique peut-être qu'il n'y avait pas de dépôt. Ce même jour, la 126^e Escadre envoya les 411^e et 401^e Escadrons en missions de bombardement en piqué, mais celles-ci s'avèrent quelque peu déconcertantes puisque que les deux unités manquèrent totalement leurs cibles⁴⁰.

En général, les Bombphoon, plus spécialisés, obtenaient de meilleurs résultats. Le 24 juin, à la veille de l'opération Epsom, à la demande de Montgomery, vingt-quatre avions de la 143^e Escadre attaquèrent le village de Cheux, un objectif de la

15^e Division (écossaise) ; bien que quatre des quarante-huit bombes aient raté leur cible, les autres tombèrent à point ; l'AEAF et la 2^e Armée félicitèrent les trois escadrons pour leur travail. Toutefois, la nécessité d'une exploitation immédiate par les troupes au sol fut rappelée par le 2^e Gordon Highlanders qui signala, le 26, qu'« un très fort orage éclata juste au moment où les compagnies démarraient et, à l'évidence, on ne pouvait plus compter sur l'appui aérien promis », d'où des combats meurtriers. La 46^e Brigade (Highland), à laquelle appartenaient les Gordon, lui fit écho, en déclarant : « Le temps était mauvais et il était impossible d'obtenir un appui aérien ; en conséquence, la progression fut plus lente que cela n'était prévu. » Dieu merci, la pluie ne fut pas un facteur décisif partout ce jour-là, et dans une tentative d'interdire toute possibilité de contre-attaque allemande, le 439^e Escadron attaqua des ponts avec ou sans succès. Des trois missions, la première, contre le pont routier qui traversait l'Orne à Amaye, fut complètement ratée ; une deuxième attaque contre la même cible enregistra deux coups au but et quatre à proximité, mais malgré tout, le pont ne fut pas détruit ; et la troisième contre une structure à Thury-Harcourt fut un succès total, dix coups au but détruisant complètement l'objectif⁴¹.

Vers la fin juin, l'opération Epsom, qui devait permettre à la 2^e Armée britannique de prendre Caen, fut stoppée malgré l'appui du *Bomber Command* et des chasseurs-bombardiers de la 2^e FAT. Mais, grâce à l'opération Epsom et à la prise de Cherbourg par les Américains la *Luftwaffe* se décida enfin à intervenir. Leigh-Mallory nota : « Ils envoient maintenant plus de chasseurs pour défendre certains de leurs déplacements plus importants par voie ferrée⁴². » Le 27, le 411^e Escadron rencontra quinze FW 190, revendiqua la destruction de l'un d'eux, plus trois autres endommagés, mais perdit un pilote qui fut capturé. Le jour suivant, les trois escadres de Spitfire effectuèrent 314 sorties « et obtinrent un résultat époustoufflant d'avions ennemis abattus », selon le récit du QG (Avn), revendiquant vingt-six détruits, un probable et douze endommagés », tout en ne perdant que cinq pilotes du fait de la Flak. Le 30 juin, les Spitfire basés en Normandie revendiquèrent la destruction de dix-huit appareils ennemis supplémentaires détruits et de trois appareils endommagés au cours de 323 sorties, la 144^e Escadre portant à son actif le nombre incroyable (même si l'on tient compte de l'habituelle imprécision de telles revendications) de dix avions détruits et d'un endommagé, en 112 sorties⁴³.

À ce moment-là, au-dessus de la bataille terrestre, les forces aériennes tactiques avaient en général, atteint leur objectif principal en établissant la suprématie aérienne dans le ciel de Normandie, une tâche plus facile que prévue compte tenu de l'état de l'aviation allemande à la mi-1944. Contraints de quitter leurs bases à proximité du front et d'opérer à partir d'installations autour de Paris, les chasseurs allemands ne pouvaient pas passer plus de temps sur le champ de bataille que leurs ennemis, perdant ainsi un avantage sur lequel les chefs de la *Luftwaffe* avaient compté pour les aider à pallier leurs déficiences en nombre et en qualité. Il était courant que leurs pertes atteignent 10% au cours d'une opération et, en juin, les pilotes de l'ARC revendiquèrent à eux seuls une centaine d'appareils allemands détruits, deux probables et trente-cinq endommagés. Le 421^e Escadron prit la tête, revendiquant vingt appareils détruits, suivi du 442^e,

avec quinze, et du 401^e avec quatorze et demi. La revendication de douze avions et demi abattus en juin par le 411^e correspond au total obtenu dans toute son histoire au jour J⁴⁴. Il ne fait aucun doute que ces revendications furent, comme d'habitude, exagérées, mais leur total était néanmoins important. Malgré une reprise de la production de chasseurs allemands, ils ne pouvaient compenser la perte de tant de pilotes.

En France, l'armée allemande était, elle aussi, saignée à blanc, « perdant en moyenne 2 500 à 3 000 hommes par jour, pendant que les renforts traversaient la France, se traînant avec une lenteur fatale, sombrant dans la confusion après la traversée de la Loire et l'entrée dans la zone d'objectifs la plus mortelle des chasseurs-bombardiers »⁴⁵. Les prisonniers de guerre capturés au cours de la campagne servirent de témoins autorisés des conséquences de la puissance aérienne alliée. « Un *Gefreiter* de la 2^e division Panzer était canonnier d'un [Tiger] Mark IV en déplacement (date et lieu inconnus), lorsque les blindés furent attaqués par des chasseurs-bombardiers. Toutes les bombes les manquèrent de peu mais plusieurs obus percèrent la cuirasse en avant de la tourelle, tuant l'opérateur radio et un autre. Le moteur prit feu et l'équipage dut abandonner le char et le vit brûler⁴⁶. » Ils ne furent pas les seuls, puisqu'un *Obergefreiter* de la même division « observa un char Tiger immobilisé par le tir canon d'un avion qui lui arracha ses chenilles »⁴⁷. Le *Generalleutnant* (lieutenant-général) Fritz Bayerlein, de la *Panzer Lehr*, expliqua plus tard que sa formation, « qui valait quatre divisions blindées du modèle utilisé à l'est, ... n'aurait pas dû être engagée à l'ouest parce que, même avec son entraînement de haut niveau et son équipement lourd, elle n'avait aucune chance dans les conditions de supériorité aérienne qu'elle devait rencontrer à l'ouest »⁴⁸.

Le maintien de la pression sur la *Wehrmacht* nécessita des efforts herculéens de la part du personnel d'entretien. Le 1^{er} avril, le taux de disponibilité avion était de 74 % ; il monta, en dépit du rythme élevé des opérations, à 88 %, le 5 juin, et ne diminua ensuite que légèrement à 85 %, alors que le nombre de sorties et d'heures de vol commençait à atteindre des sommets. Les Allemands en auraient été jaloux s'ils l'avaient su ; selon des rapports des services du renseignement, environ la moitié de leurs chasseurs monomoteurs était en service à la mi-juin⁴⁹.

Même si la 2^e FAT réussissant bien, semble-t-il, le maréchal de l'Air Coningham (qui s'était brouillé avec Montgomery, son collègue égotiste, vers la fin de la campagne du désert) se plaignait fortement de la lenteur de la progression des troupes de ce dernier. Dans sa planification initiale, Montgomery pensait pouvoir prendre Caen le jour J et la zone dégagée au sud de la ville, idéale pour des terrains d'aviation, dans les jours suivants. En fait, Coningham comptait, avant la fin juin, disposer d'un bon nombre de ses escadrons de Spitfire et de Typhoon, en France, et les avoir tous dans les sept semaines suivant le débarquement. Sans base française, il avait le sentiment qu'il ne pouvait pas lancer des opérations à un rythme suffisant « pour maintenir la supériorité aérienne ... [ou] pour harceler les voies de communication et retarder l'arrivée des renforts terrestres ennemis qui pouvaient ... se concentrer en nombre supérieur contre la tête de pont »⁵⁰.

Sir Arthur Tedder, un autre critique de Montgomery, s'inquiétait aussi du manque d'espace pour la force aérienne tactique. Tedder, en tant qu'adjoint

d'Eisenhower, se préoccupait du fait qu'en dépit de ce que les aviateurs avaient obtenu [d'avantages] en ralentissant le mouvement des forces allemandes sur le front, la *Wehrmacht* pouvait encore « réunir une réserve ... renverser les bons résultats du « plan transport » et repousser les Alliés à la mer ». Broadhurst, qui participait de plus près aux opérations quotidiennes, était moins inquiet et, de toute façon, le front commença à bouger en juillet, lorsque la 2^e Armée britannique, appuyée par des bombardiers lourds de la *Eighth US Air Force* et du *Bomber Command*, ainsi que des bombardiers moyens et des chasseurs-bombardiers de la 2^e FAT, avança contre Caen, prenant la plus grande partie de la ville le 9. Pour les pilotes de la FAT, le bénéfice le plus immédiat tiré de la libération de la ville fut la disparition « selon les pilotes, d'une position importante de la Flak ennemie »⁵².

Dans les escadrons de Typhoon, les opérations d'appui au sol étaient à l'ordre du jour pendant que la 2^e Armée britannique essayait de se forcer un chemin le long de la route de Falaise. Les avions attendaient en alerte jusqu'à ce qu'ils soient appelés, mais beaucoup de missions se terminèrent par l'échec et la frustration. Les tentatives du 438^e, le 9 juillet, en furent un exemple typique : « Ce fut un effort d'appui à l'armée et ce ne fut pas une réussite. L'escadron ne put trouver la cible au bon moment et, comme ce fut une mission de bombardement à proximité de nos propres lignes, un seul pilote fut capable de bien reconnaître la cible pour larguer ses bombes. » Le 439^e fut plus heureux : il envoya neuf avions contre des véhicules qui se trouvaient dans un petit bois au sud-ouest de Tilly et tous réussirent à larguer leurs bombes dans un tir groupé et poursuivirent leur action par des mitraillages. Comme ce bois était situé directement en avant de la 50^e Division britannique (que les Typhoon canadiens avaient soutenue le jour-là), il aurait pu dissimuler des éléments de la redoutable *Panzer Lehr* : ainsi, l'attaque valut, du 30^e Corps, un message de félicitations qui concluait : « Ce fut, en fait, un spectacle réjouissant pour nos troupes de l'avant »⁵³.

Un historien d'escadron nota que les pilotes « comprenaient beaucoup mieux ce que l'appui total signifiait pour l'armée après de nombreuses conversations avec les troupes de l'avant ». Cependant, ils ne pouvaient pas faire grand-chose pour mieux faire connaître leurs efforts au soldat moyen. Toujours prêt à se mettre à couvert des mortiers allemands omniprésents, sachant bien qu'il pouvait être pris pour cible et éprouvant plus de sécurité au fond de son trou, le fantassin ne voyait que rarement les chasseurs-bombardiers sur lesquels ses chefs comptaient si lourdement. Comme le fit remarquer un régiment de reconnaissance, « voir l'appui aérien est d'un grand réconfort moral pour des troupes qui ne comprennent pas ce qu'est cet appui quand elles ne peuvent pas le voir ». Un journal de marche régimentaire pouvait tout au plus faire état d'une attaque de Typhoon une ou deux fois en onze mois de campagne dans le nord-ouest de l'Europe⁵⁴.

Le soldat moyen était encore moins au courant, sans doute, des activités des escadrons de Spitfire qui, tout en préférant engager la *Luftwaffe* en combat aérien, n'hésitaient pas à attaquer des cibles au sol et servaient souvent comme chasseurs-bombardiers. Bons à tout, comme leurs homologues de la RAF, les escadrons de Spitfire canadiens participèrent intensément à l'offensive de juillet,

et même le 402^e (toujours de la DAGB) commença à escorter des bombardiers au-dessus de la France. Comme d'habitude, la météo provoquait souvent l'arrêt des opérations, mais les pilotes devaient être prêts à poursuivre dès que les conditions s'amélioraient; ils devaient aussi être prêts à changer de rôle⁵⁵.

Le 2 juillet, par exemple, le 401^e Escadron attendit jusqu'au milieu de l'après-midi pour décoller et effectuer une opération de bombardement en piqué, mais son objectif premier, une petite ville et un croisement de route, fut changé à quelques ponts huit milles au sud de Caen, où le 1^{er} *Panzerkorps* ss avait son quartier général. Sa mission principale terminée, l'escadron scruta alors la zone à la recherche de véhicules de transport de la *Wehrmacht*, mais il vit plutôt deux douzaines d'avions ennemis. Dans le combat aérien qui s'ensuivit, le capitaine d'Aviation I.F. Kennedy abattit un Me 109 et le lieutenant d'Aviation W.T. Klersy en détruisit un autre. « Les canons du capitaine Kennedy s'enrayèrent après avoir sérieusement touché le Boche, mais le capitaine accompagna le Fritz jusqu'au moment où ce dernier s'écrasa. Le pilote ennemi affolé lui fit des signes pour lui indiquer qu'il avait été touché et qu'il devait se poser sur le ventre. Il pensait évidemment qu'il allait recevoir le coup de grâce. Lors de l'écrasement dans un champ, l'appareil ennemi fut complètement détruit⁵⁶. »

D'autres succès suivirent. Le 13 juillet, le 441^e Escadron qui effectuait une reconnaissance dans la zone d'Argentan, au sud-est de Falaise, repéra une douzaine de Fw 190 et revendiqua dix avions abattus sans avoir subi de pertes. Le jour suivant, le 416^e (qui avait été formé, il faut se le rappeler, en novembre 1941) était engagé dans une patrouille défensive routinière lorsqu'il rencontra une formation de Me 109 et connut le plus grand jour de son histoire, revendiquant sept appareils détruits et trois endommagés, en trois combats, alors qu'il n'avait eu qu'un Spitfire endommagé⁵⁷. Soumis à une telle pression, sans cesse croissante, et subissant des pertes irremplaçables en pilotes, les navigants allemands considéraient maintenant le mauvais temps comme une bénédiction; les moments de repos offerts par les orages de l'été étaient très importants pour les non-navigants allemands qui pouvaient les utiliser à améliorer les taux de disponibilité généralement catastrophiques des unités de l'avant. Par exemple, au cours des quelques pluies de juillet, les techniciens réussirent à remettre en service 65 % des 450 appareils de la *Luftwaffe*, mais cela n'améliora pas leur sort. Dès que leurs avions reprenaient leurs vols, le taux des pertes grimpait à nouveau⁵⁸.

Bien qu'habituellement utilisés à la protection de leurs propres lignes de communication de l'avant, les chasseurs-bombardiers allemands attaquaient parfois contre des forces très supérieures, les terrains d'aviation alliés de la tête de pont. Le 14 juillet, le 439^e Escadron signala « une grande excitation cet après-midi quand plusieurs avions boches survolèrent notre zone de dispersion... Ils furent reçus par un comité d'accueil important composé de l'artillerie anti-aérienne et de Spitfire. Nos invités se retirèrent plutôt rapidement, abandonnant quelques-uns des leurs derrière. Après le souper, des avions ennemis revinrent au-dessus de notre zone de dispersion, probablement à leur plus grand regret quand ils se virent aussitôt accueillis par l'artillerie antiaérienne et poursuivis par des Spitfire. On vit l'un d'eux s'abattre à toute vitesse. Il heurta le sol à quelques milles de là et explosa »⁵⁹.

Aux quartiers généraux, les commandants travaillaient à modifier l'organisation au sein des escadres de Spitfire afin de les rendre – c'est ce qu'ils espéraient – plus efficaces. L'appui aérien efficace repose, pour beaucoup, sur un flot continu de renseignements dont le délai entre la transmission et la réception d'un message dépend en grande partie du nombre de mains dans lesquelles il doit passer. Le 14 juillet, afin de réduire les communications, les escadres de Spitfire furent réorganisées et passèrent de trois à quatre escadrons, et les secteurs furent éliminés de la chaîne de commandement, l'expérience acquise à la tête de pont ayant prouvé que les unités de transmission du 83^e Groupe n'étaient pas prêtes à la tâche de maintenir un flot continu de renseignements entre les escadres, les secteurs et les formations supérieures. La décision conduisit à la dissolution de la 144^e Escadre, qui avait été la dernière formée, et ses escadrons furent répartis entre la 125^e Escadre (RAF), et les 126^e et 127^e escadres⁶⁰.

Sur le théâtre de la Méditerranée, les expériences du 417^e Escadron étaient le reflet de celles de ses frères sur Spitfire dans le nord-ouest de l'Europe. En Italie, la *Luftwaffe* était si faible qu'on ne pouvait justifier le maintien de missions exclusives de supériorité aérienne pour les escadrons de chasse. En conséquence, peu de temps après le remplacement de W.B. Hay, dont le tour était à son terme, par le commandant d'Aviation O.C. Kallio, trois pilotes de la *Fleet Air Arm* furent détachés auprès des Canadiens pendant trois semaines pour leur enseigner les tactiques de l'attaque au sol. Des dispositifs d'arrimage de bombes de 500 livres furent fixés sous les ailes des Spitfire VIII, et les pilotes commencèrent à pratiquer des passes de bombardements au-dessus du lac Vico tout proche, avec des résultats semblables à ceux obtenus dans le nord-ouest de l'Europe, c'est-à-dire, au mieux mitigés. Leur première sortie comme chasseurs-bombardiers eut lieu le 26 juin avec une attaque sans histoire d'un carrefour routier près d'Aqualagna au cours de laquelle deux des douze bombes sont peut-être tombées près de l'objectif⁶¹.

Comme en France, ces attaques à basse altitude contre des objectifs terrestres étaient bien plus dangereuses que l'engagement de chasseurs allemands. Entre la date de création de l'escadron en novembre 1941 et la fin mai 1944, huit pilotes avaient été tués, portés disparus ou capturés à la suite d'actions ennemies, dont quatre d'entre eux, le même jour – le 19 avril 1943 – au cours de la première expérience réelle des Canadiens en combat aérien. À l'opposé, de juin 1944 jusqu'à la cessation des hostilités, onze mois plus tard, l'escadron perdit dix-neuf pilotes, surtout à cause de la Flak, et au moins dix autres furent touchés au cours de cette période, et durent sauter en parachute en arrière des lignes alliées. La sinistre réalité fut annoncée par la mort d'un pilote en juin et confirmée le 3 juillet, quand un autre pilote fut tué par la Flak ; deux autres moururent en une semaine, l'un d'eux alors qu'il tentait de mitrailler un camion⁶². En résumé, le passage au rôle d'attaque au sol contribua à multiplier par six le taux mensuel des pertes de l'escadron.

Alors que les armées alliées poussaient vers le nord, au-delà de Rome, le 417^e se déplaça d'abord de Venafro à Littorio (juste à l'extérieur de la Ville éternelle), le 10 juin, puis à Fabrica, le 17 juin, où les opérations furent suspendues pendant trois jours à cause de la pluie. (Ce fut là que l'unité fut officiellement convertie à

la mission de chasseur-bombardier.) Le 3 juillet, les Canadiens atteignirent Pérouse, à environ quatre-vingts milles au nord de Rome, où ils restèrent jusqu'à la fin août. Le nouveau terrain avait une bonne piste et les hommes furent capables d'installer leurs tentes dans un verger près de la piste d'atterrissage. Toutefois, il faisait chaud, sec et lourd, ce qui convenait aux opérations mais pas à une vie douillette, alors que la seule installation de bains était un petit ruisseau boueux. Les mouches et la poussière amenèrent une épidémie de gastro-entérite, mais l'utilisation d'attrape-mouches et du nouvel insecticide, le DDT, permit finalement d'en venir à bout. (Il y eut aussi une épidémie de maladies vénériennes, le médecin de l'escadron détectant huit cas pendant les mois de juillet et d'août⁶³.)

Au cours de l'été, les troupes alliées repoussèrent lentement l'ennemi, la moitié sud de Florence – la partie au sud de la rivière Arno – tombant le 13 août. L'avance obligea le 41^e à changer encore de base, et même souvent ; du 23 au 26 août, il s'installa sur le terrain d'aviation de Loreto, douze milles au sud d'Ancone et à un mille de la côte Adriatique, ce déplacement conduisant l'historien de l'escadron à faire des réflexions sur l'importance de la puissance aérienne dans la campagne d'Italie : « Les premières lumières du jour, ce matin, virent une caravane poussiéreuse qui avançait pare-chocs contre pare-chocs sur les routes sinueuses et traîtresses des Appenins. Il est très agréable de savoir que nos convois de 100 et quelques véhicules peuvent avancer, pare-chocs contre pare-chocs, d'un endroit à un autre sans craindre le moins du monde d'être bombardés ou mitraillés par l'ennemi⁶⁴. »

L'écrivain a touché à l'une des caractéristiques les plus remarquables de la guerre en Europe à cette époque : la plénitude de la supériorité aérienne alliée et la liberté de mouvement qu'elle permettait. Le 15 août, le 1^{er} Corps canadien, qui avait été en réserve à proximité de Foligno, sur les pentes ouest des Appenins, commença à traverser les montagnes en préparation de l'assaut contre la Ligne Gothique qui (on l'espérait) amènerait la 8^e Armée britannique dans la plaine de Lombardie. « Un million d'obus et 12 millions de gallons d'essence furent transportés. Le corps canadien lui-même déplaça quelque 280 chenillettes, environ 650 chars d'assaut et 10 700 véhicules à roues au cours de la semaine qui suivit. » Les Allemands avaient été mis au courant de ces déplacements par leurs agents italiens au sol, mais la *Luftwaffe* était incapable d'opérer dans le domaine du renseignement ou d'intervenir. Au cours de l'été 1944, la *Desert Air Force* disposait de vingt-trois escadrons de chasseurs, tandis que la 15th *US Air Force* en ajoutait vingt-quatre autres, pour une force aérienne alliée totale d'au moins 650 chasseurs; à l'opposé, le 20 juillet, les Allemands ne disposaient que de soixante et un appareils en Italie⁶⁵. Comme dans le nord-ouest de l'Europe, la *Luftwaffe* en Méditerranée ne pouvait faire grand-chose de plus que de se lamenter sur son sort.

Entre le 26 juin et le 5 septembre, le temps en Méditerranée convenait parfaitement aux vols, et les pilotes furent dans les airs presque tous les jours, parfois pour des missions d'escorte de bombardiers moyens, mais la plupart du temps pour des sorties Rover ou des reconnaissances armées. Les sorties Rover commencèrent à la mi-août, le nom se référant aux postes d'observation de

l'avant, chacun avec un officier navigant et un officier de liaison (air) qui devaient choisir les objectifs et transmettre ensuite directement leur position aux chasseurs-bombardiers.

La fourniture d'avions « en station » Cab-rank prévus pour arriver dans la zone à intervalles réguliers d'environ trente minutes constituait une partie fondamentale de l'organisation. Ces avions recevaient un briefing avant-vol pour l'attaque d'objectifs pré-sélectionnés, mais pendant près de vingt minutes avant l'attaque, ils devaient décrire des cercles à proximité de la ligne de front afin de donner à Rover l'occasion de les appeler et de leur donner le briefing pour l'attaque de cibles prioritaires « fugitives ». Si l'avion ne recevait pas d'appels, il attaquait des cibles pré-sélectionnées et rentrait à la base⁶⁶.

Faisant face à une *Luftwaffe* également ravagée, en France, les aviateurs alliés furent aussi capables d'expérimenter quant à leur organisation et leurs tactiques, explorant des moyens de fournir un appui aérien rapproché à l'armée dans les plus brefs délais possibles. La clé, bien sûr, était d'amener des contrôleurs à proximité du front, et, à cette fin, « des postes de contrôle visuels » furent organisés et envoyés bien en avant. Il s'agissait de véhicules blindés ou de chars au contact des premières lignes et équipés de radio pour assurer la liaison avec les quartiers généraux de brigade, le centre de contrôle du 83^e Groupe et tout avion sous leur contrôle. Là, ils donnaient des instructions aux avions déjà « en station » – en attente de l'attribution d'une mission – sur un objectif spécifique, ou ils pouvaient demander le soutien du groupe et prendre le contrôle des avions que ce dernier avait fait décoller. La similarité avec le système Rover italien est évidente⁶⁷.

Après plusieurs années de développement, d'essais et d'erreurs, il était maintenant possible pour les régiments et bataillons aux abois de demander un appui aérien rapide (ou « à l'improviste »), et le temps entre la demande et la réponse était passé d'une heure environ à quelques minutes. Il en était du moins ainsi en théorie ; mais les quartiers généraux d'armée et de groupe n'étaient pas toujours situés au même endroit, de sorte que les militaires et les aviateurs passaient parfois un temps considérable à discuter « avant de donner les ordres d'attaquer l'objectif »⁶⁸.

Il faut aussi noter, en sus, que l'appui tactique à l'improviste figurait au quatrième rang dans la liste des priorités de l'aviation, derrière le maintien de la supériorité aérienne (ou, de préférence, la suprématie aérienne), les missions d'interdiction destinées à limiter la capacité de l'ennemi à maintenir des forces importantes sur le terrain, et l'appui rapproché planifié. Bien que Pointblank et l'ineptie du haut commandement allemand aient permis d'atteindre le premier objectif peu de temps avant que les armées alliées n'aient pris d'assaut les plages de Normandie, les planificateurs américains et britanniques étaient poursuivis par des doutes quant aux types de résistance que l'ennemi offrirait dans les airs. Ce ne fut pas avant le 14 juin, comme nous l'avons vu, qu'ils se sentirent suffisamment confiants pour permettre à des formations tactiques de passer à l'offensive ; et pas avant juillet qu'ils envisagèrent sérieusement de libérer des

forces importantes pour des missions d'appui rapproché. Même ainsi, les aviateurs qui y participèrent, apprirent la complexité de leur nouvelle mission, plus ou moins sur le tas, car l'entraînement aux techniques nécessaires avant la campagne avait été rudimentaire, l'importance ayant plutôt été mise sur les compétences au combat qu'il fallait pour détruire la *Luftwaffe*.

Un des premiers essais de la nouvelle technique d'appui rapproché fut la tentative de la 2^e Armée britannique de se forcer un passage à travers les champs entourés de haies, à l'est de Caen – l'opération Goodwood. Comme dans le cas des attaques précédentes, quand celle-ci débuta le 18 juillet, elle fut précédée d'un bombardement massif, « l'une des attaques aériennes les plus terrifiantes jamais lancées sur des troupes au sol », qui vit plus de 15 000 bombes tomber sur des positions allemandes le long et près de l'Orne. Moins typique était la confiance qu'on avait dans les chars, en particulier ceux des 7^e et 11^e Divisions blindées et la division blindée des *Guards*, pour limiter les pertes croissantes des formations d'infanterie. Toutefois, la main au gant de fer n'était pas prête pour une entreprise si ambitieuse, et après quelques succès initiaux l'assaut s'embourba et fut stoppé par le mauvais temps le 20, le jour même où des officiers allemands tentèrent, sans succès, d'assassiner Hitler⁶⁹.

Les officiers de l'Aviation mirent la perte d'élan sur le compte de l'armée, l'officier commandant du 83^e Groupe faisant remarquer « que si les blindés avaient avancé en acceptant plus de pertes, ils auraient pu atteindre Falaise ce soir, mais ce n'était qu'une évaluation que l'armée devait faire et, par conséquent, il ne pouvait faire de déclaration officielle sur cet aspect de la bataille ». Il avait fondé ses critiques sur son intuition que Montgomery était prêt à perdre quatre cents chars dans la bataille, mais que celui-ci s'arrêta dès qu'il eut perdu la moitié de ce nombre⁷⁰.

Broadhurst critiqua aussi l'armée pour son utilisation ou sa mauvaise utilisation des bombardiers lourds. Avant l'attaque, il avait publié une carte des positions antichars ennemis connues derrière la ligne de front et avait proposé que des bombardiers les assomment au cours d'une deuxième passe – la première se serait concentrée sur la carapace défensive allemande. Mais la 2^e Armée refusa sous prétexte que ses propres chars auraient pénétré profondément les défenses allemandes, au milieu des armes antichars, avant que le second bombardement ne puisse commencer. Les aviations firent le travail prévu pour la première phase, donnant « à la bordure extérieure de la zone de défense ennemie un coup terrible », mais, dans le cas présent, ce fut insuffisant pour assurer le succès au sol⁷¹.

La triste conclusion de l'affaire est qu'en dépit des années d'entraînement, les formations terrestres anglo-canadiennes n'étaient pas prêtes à briser des défenses allemandes bien organisées. La coopération inadéquate entre l'infanterie et les blindés étaient une faiblesse majeure, combinée avec une confiance excessive en des attaques frontales massives délibérées qui viennent à bout des défenseurs par l'usure, mais qui sont très coûteuses pour les attaquants. Les généraux, ayant mal calculé le nombre de fantassins nécessaires pour ce type de combat, découvrirent alors qu'il était pratiquement impossible de compenser ces pertes. Même quand les commandants reconnaissaient ces problèmes, il n'était

plus temps, au milieu d'une offensive, de réinventer une doctrine ou d'entraîner à nouveau un groupe d'armée ; aussi, fit-on appel aux forces aériennes pour augmenter la puissance de feu jusqu'au point où les défenses allemandes – on l'espérait – céderaient⁷².

Après le puissant bombardement aérien initial, la 2^e FAT seule reçut la mission d'appuyer l'opération Goodwood. Ses Typhoon armés de roquettes et ses Bombphoon furent en alerte pendant toute l'attaque pour réduire les canons anti-chars ou les blindés qui empêchaient l'avance britannique, et un poste de contrôle visuel (commandé par le sous-lieutenant P.M. Roberts, de la 29^e Brigade blindée, la formation de tête de la 11^e Division blindée) démontra le potentiel de la « station ». Opérant à partir d'un char Sherman, juste au moment où l'offensive avait perdu de son élan, ce jeune officier dirigea des chasseurs-bombardiers sur plusieurs objectifs, y compris une concentration de chars dans le bois de Bourguébus et de Panther et de Tiger retranchés dans les maisons du village du même nom, que des éléments de la 7^e Division blindée furent, par la suite, capables d'occuper comme limite de leur avance. Il appela aussi des avions « en station » pour détruire des chars ennemis qui se dirigeaient vers Bourguébus et pour attaquer un pont près de Soliers, mais lorsqu'un autre pont devint un objectif, il se trouva à cours d'obus fumigènes rouges utilisés pour baliser les cibles⁷³.

L'exploit de Roberts fut une exception à la règle générale, les expériences de son quartier général divisionnaire étant plus typiques, alors que son poste de contrôle visuel (VCP) avait été mis hors de combat dans les premières heures de la bataille. Plus tard, le 21^e Groupe d'armée signala quelques mécontentements vis-à-vis des nouvelles procédures, dans son rapport sur la campagne de Normandie : « Le poste de contrôle visuel, comme son nom l'indique, avait pour but un contrôle visuel des avions. L'expérience a démontré que dans un pays normal, le nombre d'occasions au cours desquelles le système peut être placé sur un promontoire lui permettant d'obtenir une vision générale suffisante des objectifs de la zone est trop faible pour être pratique. » À sa place, le VCP, appelé maintenant poste de contrôle avancé (PCA), avec un aviateur supplémentaire à son effectif, restait près du quartier général de division ou de corps, et renseignait les avions en route vers leurs cibles. Selon le 21^e Groupe d'armée, ce système était le moyen « le plus rapide et le plus efficace de notification d'appui aérien ». Le 83^e Groupe accepta, ajoutant que les PCA s'avéraient capables de maintenir les liaisons avec les avions à des distances de vingt à vingt-cinq milles (32 à 40 km) en grande partie grâce aux exploits du personnel technique, lequel réussit à maintenir le matériel en état de fonctionnement dans des conditions très difficiles et lors d'opérations intensives (et épuisantes). Ils pouvaient appeler un avion déjà en station ou en alerte au sol et l'informer en route vers l'objectif, alors que l'artillerie sur place marquait l'objectif au moyen de fumigènes de couleur⁷⁴.

Avec l'échec de Goodwood, la 2^e Armée britannique se retrouva à l'arrière-plan de la bataille de Normandie. Le 25 juillet, les Américains entamèrent leur mouvement massif en tenaille vers la droite – l'opération Cobra – tandis que la 1^{ère} Armée canadienne lança l'opération Spring, la première phase d'une avance

planifiée à partir de Caen sur Falaise. Comme nous l'avons noté, la 1^{ère} Armée canadienne était associée officiellement au 84^e Groupe ; mais comme son quartier général et son centre de contrôle n'arrivèrent en France que le 6 août, c'est au 83^e Groupe, à cette occasion, que revint la tâche d'organiser l'appui rapproché au profit des Canadiens. Malheureusement, un système de communications de fortune fut établi entre le 83^e Groupe, la 1^{ère} Armée canadienne et la 2^e Armée britannique⁷⁵. Spring fut un véritable désastre. Le 2^e Corps canadien du lieutenant-général Guy Simonds ne réussit à atteindre qu'un de ses objectifs et bien que l'appui aérien rapproché eût pu lui être d'une très grande utilité, il n'existe aucune preuve qu'il l'ait demandé. Les pertes totales furent d'environ 1 500, dont 450 tués. « Mis à part ... Dieppe », l'histoire officielle de l'armée canadienne note « qu'il n'y a aucun cas, au cours de la Seconde Guerre mondiale, où un bataillon canadien a subi autant de pertes en un seul jour ... Le 2^e Corps canadien était tombé sur un mur de pierres »⁷⁶.

Le « mur de pierres » rendit les opérations des Typhoon beaucoup plus complexes. Ayant comme mission d'interdire aussi longtemps que possible, l'approche de Falaise aux troupes de Montgomery, les soldats de ce qui subsistait des I et II *Panzerkorps* ss avaient installé des abris profonds à toit renforcé dans toute la zone de la crête de Verrières ; et bien que ceux-ci puissent tout de même être bombardés, le réglage des fusées nécessaires pour les perforer rendait les bombes beaucoup moins efficaces contre des objectifs inopinés « non renforcés », tels les moyens de transports ou les terrains d'aviation. Pendant quelque temps, donc, le 83^e Groupe perdit un peu de sa souplesse⁷⁷.

Tel qu'il se présentait, le front pratiquement statique dans le secteur anglo-canadien s'ouvrit, le 25 juillet, une fois que les Américains eurent percé les défenses ennemies pour débouler sur leurs arrières. Au début août, les 7^e et 15^e Armées allemandes furent presque totalement encerclées, si bien que, comme le lieutenant-général Hans Speidel le rappela plus tard, « deux commandements d'armée, quatre commandements de corps, neuf divisions d'infanterie et environ cinq divisions de *Panzer* furent coincés dans un quadrilatère d'environ dix à seize kilomètres entre Falaise et Argentan, sous les tirs convergents de l'artillerie de tout calibre, et exposés jour et nuit à des bombardements continuels ». Ceux qui le purent se frayèrent un passage par la route de retraite à l'est, que les Alliés appelèrent la « brèche de Falaise ». Après avoir envisagé la possibilité de lancer une opération aéroportée pour fermer ce corridor, et décidé que c'était trop risqué, Montgomery choisit plutôt d'utiliser les aviations tactiques pour stopper la fuite de l'ennemi. À partir du 4 août, les pilotes furent maintenus en alerte à trente ou soixante minutes, et lorsqu'ils effectuaient une mission, ils ne manquaient pas de cibles⁷⁸. Mais avec un front qui devenait de plus en plus fluide, les erreurs furent également courantes.

Cet après-midi-là, le lieutenant-colonel d'Aviation Judd conduisit notre escadron dans une démonstration d'escadre contre des défenses ennemies organisées dans la localité de Canteloup ... juste à l'est d'Aunay-sur-Ordon. L'objectif se trouvait à proximité de notre ligne de bombardement, le temps était ensoleillé mais très brumeux. Notre artillerie devait tirer un fumigène rouge en guise de signal d'attaque de la cible, mais on ne vit

aucune fumée rouge. Le lieutenant-colonel Judd divisa alors l'escadre en escadrons et mena le 439^e à l'attaque de quelques véhicules de transport qu'il avait vus sur la route juste au nord d'Aunay-sur-Odon. Alors que le numéro trois larguait ses bombes de mille livres, il réalisa que les véhicules étaient des nôtres. Tous les autres avions s'arrêtèrent de bombarder et larguèrent leurs bombes en sécurité sur divers autres points ... Malheureusement, les six bombes larguées sur le convoi furent assez précises et cinq véhicules sinon plus furent détruits ... Tout cet incident fut extrêmement malheureux et l'on espère que cette erreur n'a causé aucune perte à notre armée⁷⁹.

De tels accidents ne réduisirent pas le zèle des pilotes de Typhoon à rechercher des moyens de transport allemands ; « mais le temps sec et l'absence de points de passage en défilé permit à l'ennemi de faire passer ses véhicules en pleine campagne alors que les bombardements entravaient la circulation sur les routes principales et les voies ferrées. Malgré toutes les tentatives des aviations tactiques de fermer la brèche ... en pratique, il ne leur fut pas possible de rendre totalement efficace une telle interdiction »⁸⁰. L'emploi relativement indolore de la puissance aérienne ne pouvant l'obtenir, il fallut passer par de durs combats terrestres.

Le front devenu fluide offrit aux pilotes, désireux par-dessus tout de s'en prendre à leurs homologues allemands, de plus nombreuses occasions de pratiquer les aspects moins romantiques de leur métier alors que la *Luftwaffe* travaillait plus durement que jamais à défendre ses terrains d'aviation et les voies de communications de l'armée. Le 27 juillet, par exemple, après une reconnaissance armée, le 442^e signala que ses pilotes « avaient encore endommagé des véhicules et des positions d'artillerie. Ils aperçurent alors deux avions ennemis au sud de Lisieux et leur donnèrent la chasse jusqu'à la zone de l'aérodrome de Dreux où ils furent accueillis par quarante Me 109 et Fw 190. Les avions de l'escadron se séparèrent et connurent le plus chaud moment de leur vie, les Boches faisant preuve d'un grand esprit offensif ». Aucune victoire ne fut revendiquée. Ce même jour, le 401^e rencontra l'ennemi dans des conditions plus égales, ses douze avions se trouvant face à quinze appareils, et il eut plus de chance lorsqu'« un vrai combat aérien s'ensuivit et que l'escadron ne s'en priva pas »⁸¹, revendiquant huit appareils détruits.

Il y eut aussi quelque excitation au sein des escadrons de reconnaissance : dans leur cas, il s'agissait de modifications techniques, alors que les décideurs politiques proposaient à la fin juillet de les convertir sur les Spitfire XIV ou XXI qui étaient à la fine pointe du progrès. Le 400^e, déjà équipé de Spitfire XI de reconnaissance-photo non armés, avait la nostalgie de l'excitation des combats aériens occasionnels à un point tel que l'arrivée d'un armurier de la RAF fut interprétée comme un signe que l'escadron allait être converti sur Spitfire IX, « et que le jour était proche où les pilotes de l'escadron pourraient répondre plus positivement aux avions ennemis que par les manœuvres évasives habituelles ». En fait, deux escadrons reçurent les nouveaux appareils, avec une escadrille du 400^e se convertissant sur Spitfire XIV (qui fut connu sous le nom de Spitfire XIX) équipé de caméras obliques et verticales, et le 414^e se rééquipant en Spitfire IXLF avec des caméras obliques seulement. Le 430^e devait obtenir des Spitfire XIV

modifiés lorsqu'ils seraient disponibles, mais les pilotes du 400^e, qui espéraient jouer un rôle plus excitant en participant au combat, furent déçus lorsqu'ils découvrirent que le Spitfire XIX, comme son prédécesseur le Mark XI, était non armé⁸².

Pour les Allemands, les unités de chasseurs de reconnaissance étaient un danger évident quel que fut leur équipement. Le 28 juillet, un jour typique, la météo obligea l'annulation de plusieurs missions ; mais les pilotes qui réussirent à sortir découvrirent l'emplacement de plus de vingt chars et un nombre encore plus élevé de véhicules de transport, et le 430^e réussit à obtenir d'excellentes photographies de positions d'artillerie (pour lesquelles il reçut une lettre de félicitations du 12^e Corps) comme ce dernier se préparait à attaquer des éléments du 2^e *Panzerkorps* SS dans le cadre d'une avance générale⁸³. D'autres messages de félicitations arrivèrent le 2 août.

En plus des photographies prises lors des missions photo/reco, qui concernaient des objectifs « prédésignés », les pilotes photographièrent aussi des objectifs inopinés rencontrés au cours de sorties de reconnaissance tactique ... Les photographies furent développées et interprétées immédiatement au retour, et quelque soixante chars et vingt autres véhicules furent identifiés. Ils furent, par la suite, attaqués par des Typhoon qui détruisirent trente-sept chars ainsi que la plupart des véhicules de transport.

La détection immédiate de l'arrivée de tels renforts et le montage rapide d'attaques aériennes furent sans aucun doute d'un grand intérêt pour l'armée. Un message reçu au quartier général du 83^e Groupe, en provenance de la 2^e Armée, le matin du 3 août, l'indique clairement : « Message des troupes de l'avant, grande démonstration faite hier. Tac/κ très utile et travail magnifique sur les concentrations de chars. Merci! »⁸⁴

Entre le 30 juillet et le 6 août, la plupart des sorties étaient encore destinées à l'appui des formations anglo-canadiennes, en particulier des 8^e et 30^e Corps britanniques qui se frayaient un passage vers Caumont et Mont Pinçon ; mais dans les premiers jours d'août, la 1^{ère} Armée canadienne commença à planifier, sur la gauche des lignes alliées, une percée appelée opération Totalize, dans laquelle la 2^e Armée britannique jouerait un rôle de soutien. Les Canadiens visaient Falaise, tâche décourageante qui devait s'avérer un rude test pour les commandants comme pour les officiers d'état-major et les hommes⁸⁵.

Les renseignements disponibles indiquent que les positions de l'avant sont appuyées par le gros des chars et des canons automoteurs ennemis (dont plusieurs sont retranchés) tandis qu'une partie de l'infanterie ennemie est utilisée à la consolidation des positions arrière. Elle est, par conséquent, disponible pour constituer, à ce niveau, le noyau de la défense en cas d'irruption de nos forces. L'ennemi compte, semble-t-il, sur ses capacités de ramener des chars et des canons automoteurs pour soutenir l'infanterie disponible sur ces positions, en cas de rupture et de débordement de la ligne de front. En effet, il faut donc deux opérations pour rompre, percer et pénétrer totalement le système défensif ennemi dans cette zone⁸⁶.

Un soutien aérien massif, comprenant les avions du 83^e Groupe, faisait partie

de la solution, mais le succès dépendait de l'utilisation de ces ressources avec intelligence et imagination.

Si tout l'appui aérien disponible est utilisé pour la rupture des positions de défense ennemies de l'avant, nous ne disposerons d'aucun appui-feu pour la percée des lignes de défense de l'arrière à part un appui réduit de l'artillerie, à moins qu'on ne prévoie une pause assez longue, ce qui entraînera une perte d'élan. Si, d'un autre côté, des bombardiers lourds opérant de nuit et toute l'artillerie disponible appuient la rupture, les bombardiers lourds de jour et les bombardiers moyens, avec le plus grand nombre possible de bombardiers lourds opérant de nuit, disponibles après une remise en état, pourront être utilisés pour la percée au moment où l'appui de l'artillerie commencera à diminuer. Ainsi, on pourrait assurer un rythme élevé à l'opération jusqu'à ce qu'elle atteigne ses objectifs⁸⁷.

Le 8 août, plus d'un millier de bombardiers lourds pilonnèrent leurs objectifs jusqu'à minuit, pendant que le 2^e Corps canadien, guidé par des marqueurs d'artillerie et un clair de lune artificiel créé par des faisceaux de projecteurs se reflétant sur les nuages, se mettait en place juste avant le largage des dernières bombes. Les forces aériennes tactiques se préparèrent à harceler l'ennemi au lever du jour, s'il tentait de se replier, et elles espéraient le mettre en déroute, mais l'attaque terrestre n'avança pas aussi vite que prévu. Selon un schéma typique, les Canadiens rencontrèrent des lignes successives d'infanterie et de canons antichars appuyées par des chars Panther et Tiger retranchés, qui stoppèrent bientôt l'infanterie et les blindés⁸⁸.

Selon l'armée, les résultats furent décevants, mais l'aviation jugea de son propre succès ou échec selon des critères différents, et, le 9 août, le 439^e signala un des engagements les plus spectaculaires de la bataille, alors qu'il appuyait les opérations de la 2^e Armée sur le flanc droit de l'offensive canadienne.

Ce travail s'avéra le cadeau de Noël du jour. On avait été prévenu que l'ennemi s'était retranché dans la localité de Jean Blanc et avait créé ce qui promettait d'être la position de défense la plus avancée et la plus difficile à traiter. À 19 h 15, notre escadron, conduit par le capitaine Scharff, décolla avec des bombes de 500 lb (227 kg) pour la raser. La brume épaisse s'était quelque peu dissipée à ce moment-là et on pouvait s'approcher facilement de l'objectif par le nord-ouest à 6 000 pieds (2 000 m). On effectua une attaque en piqué presque verticale du sud-est, et la moitié ouest du village parut s'élever dans les airs. Venant de l'ouest à 1 000 pieds (330 m) et descendant jusqu'à la cime des arbres, le capitaine Scharff emmena de nouveau ses gars dans un magnifique mitraillage, arrosant minutieusement de leurs tirs tous les champs, les buissons et les routes conduisant au village de Jean Blanc. À ce moment-là, notre artillerie largua des obus fumigènes rouges supplémentaires sur la partie nord-ouest de l'objectif ; nous nous précipitâmes donc pour faire encore tonner nos canons ! Cette fois-ci, l'attaque fut poussée à fond jusqu'à ce que quelques avions risquent d'être touchés par des ricochets alors qu'ils effectuaient une montée en chandelle au dessus du village. Au cours de cette attaque, un petit verger dans le coin nord-ouest de la ville fut arrosé sans merci et les Boches qu'on y entrevit devaient être au tréfonds de leur « trou à taupe » pour en réchapper. Une

grande maison de bois brûlait furieusement et tout le village fut enveloppé d'un manteau de fumée et de poussière. Lors de la dernière attaque, les pilotes effectuèrent un virage serré entre l'église centrale et les bâtiments voisins. Dans le cas présent, dire que la mission fut un succès est bien en dessous de la réalité, même si on l'écrit avec un « S » majuscule. Tous les pilotes, à bord de leur avion, jubilaient et rentrèrent sains et saufs à la base avec le sentiment d'avoir fourni un appui rapproché à nos armées⁸⁹.

Toutefois, l'offensive n'atteignit pas ses objectifs. Du 7 au 11 août, les Canadiens et les Britanniques avancèrent de neuf milles (14,4 km), mais le front se stabilisa avant qu'ils puissent pénétrer dans Falaise, ce qui les contraignit à préparer encore une autre attaque⁹⁰.

Pendant que les Canadiens planifiaient la suite de l'opération Totalize, nom de code Tractable, les Typhoon continuaient à frapper les positions allemandes mais un effort aussi intense causa des conditions de tension sur les terrains d'aviation, où la crasse même semblait s'être alliée à l'ennemi. L'historien du 438^e signala : « Parlant de poussière, nous nous enfonçons de quatre pouces à chaque fois que nous nous rendons dans la zone de dispersion. Pour faciliter encore les choses, la route des véhicules chenillés passe le long de nos tentes de dispersion et du camion de la salle des rapports. Quand le vent souffle dans la mauvaise direction, la poussière nous envahit, nous et tout le matériel. Elle est particulière, aussi légère qu'une plume, et quand on pose le pied dedans ou qu'une roue passe, elle se répand tout juste comme de la fumée. » Il n'y avait qu'une solution. « Pour la première fois en France, la piste fut arrosée afin de réduire les risques causés au décollage et à l'atterrissage par d'importants nuages de poussière. Cela devait permettre des décollages et des atterrissages plus rapides, car on perdait beaucoup de temps à attendre que la poussière se dissipe. Une conduite fut installée de chaque côté de la piste à cette fin et s'avéra de grande valeur une fois que le système fut monté⁹¹. »

Juste à temps, alors que les armées terrestres et aériennes alliées combinaient leurs forces pour détruire la 7^e Armée allemande. L'opération Tractable vit la 1^{ère} Armée canadienne se frayer un passage en direction de Falaise, où les troupes entrèrent le 18, pendant que la 2^e Armée britannique progressait sur son flanc et que les forces américaines avançaient à l'extrémité de l'aile droite et encerclaient le gros des forces ennemies. Ces dernières se trouvèrent donc dans une poche dont la seule sortie, à l'est, se refermait lentement avec la progression en tenaille des forces canadiennes et polonaises vers le sud et des forces américaines vers le nord, afin de les rejoindre. La brèche se rétrécissait de jour en jour, contraignant les Allemands à se déplacer de jour aussi bien que de nuit dans une tentative désespérée de faire sortir leurs soldats et le matériel de la poche avant qu'elle ne se referme ; en conséquence, ils offraient de parfaites cibles inopinées aux forces aériennes tactiques. À l'exception des 400^e et 402^e (engagés respectivement dans les reconnaissances et dans la chasse au V-1), tous les escadrons de chasse de l'ARC, y compris les Spitfire, descendirent dans l'arène sans tenir compte du type d'appareil ou des rôles assignés. Du jour 1 à la fin juillet, le 416^e avait laissé soixante-quinze véhicules détruits, fumants ou endommagés, mais dans la première quinzaine d'août il en signala 117. Les attaques

n'étaient pas seulement dirigées contre les véhicules de transport mais également contre les voies de communication en général. Début août, le 403^e, alors en reconnaissance armée, équipa de bombes six de ses douze Spitfire pour attaquer les routes et des embranchements de voies ferrées ainsi que des ponts, les six autres servant d'escorte ; mais les Allemands n'étaient pas prêts à permettre qu'on les décime et l'artillerie antiaérienne était très présente⁹².

Le 13, le 442^e obtint les meilleurs résultats (et cependant les plus terrifiants) du 83^e Groupe, avec un total de soixante véhicules et dix chars comptés en trente-cinq sorties, alors que les pilotes volaient aussi bas que possible – les débris de l'explosion d'un camion endommageant l'aile d'un Spitfire. Le jour suivant, la 126^e escadre établit le meilleur record de tous les temps, avec 211 véhicules revendiqués comme ayant été détruits, fumants ou endommagés, le 442^e une fois encore en tête avec soixante-dix-sept véhicules, cinq chars et six véhicules de combat blindés. Le 15, quelques Typhoon commencèrent à voler sans bombe, se servant de leurs quatre canons de vingt millimètres pour détruire des véhicules, ce qui permit de réduire les délais de chargement de bombes afin d'augmenter le nombre de leurs missions quotidiennes. Sur les ordres de Broadhurst, à la suite du redéploiement de la *Luftwaffe* sur des terrains d'aviation autour de Paris, quelques escadrons abandonnèrent les formations en « quatre doigts » et en « six interchangeable » et opérèrent par paires, réduisant le temps de remise en œuvre et éliminant le besoin de se former en l'air, ce qui permettait de faire passer le nombre des missions quotidiennes qu'un pilote pouvait effectuer des trois ou quatre habituelles à six⁹³.

Au-dessus de la poche de Falaise, les Alliés avaient la suprématie aérienne, et les risques de collision représentaient donc un bien plus grand danger que la *Luftwaffe*. Quand, le 15, le 414^e quitta Odiham pour B-21 et commença ses missions de reconnaissance tactique à partir de là, ses pilotes ayant terminé leur « transformation » sur Spitfire, il trouva de plus en plus d'avions qui opéraient au-dessus d'un territoire qui allait en se rétrécissant. Au milieu du mois, les navigants avaient encore plus de difficultés que d'habitude à différencier les amis des ennemis, que ce soit au sol ou dans les airs : les quartiers généraux supérieurs décidèrent donc de répartir les zones entre les aviations tactiques pour permettre à chaque formation de s'accoutumer à une zone donnée. La *Ninth US Air Force* fut chargée de la mission principale d'attaquer les forces ennemies dans la poche, tandis que la 2^e *FAT*, pour tenter d'interdire tout mouvement dans la brèche, attaquait les convois qui se dirigeaient vers les points de passage sur la Seine et interceptait les échelons d'approvisionnement qui tentaient d'amener de l'essence et des munitions à une 7^e Armée assiégée⁹⁴.

Le 441^e, de la 125^e Escadre (RAF), nota que « le carnage avait atteint son paroxysme quand il entra dans la danse cet après-midi-là du 18 août », alors qu'il attaquait avec ses bombes de 500 lb, ses canons de 20 mm et ses mitrailleuses. La 126^e Escadre déclara : « Depuis le jour J, aujourd'hui fut le jour le plus grand pour les avions alliés » et, « pour l'escadre au complet, ce fut le jour le plus beau de toute son histoire quant aux résultats contre des véhicules de transport ennemis » : il revendiqua plus de 700 véhicules détruits ou endommagés, alors que les pilotes se trouvaient souvent à court de munitions ou de carburant avant d'être à court de cibles. Les Spitfire subirent de légères pertes. Quatre avions du

442^e furent touchés par la Flak, mais l'escadron ne perdit aucun pilote alors qu'un pilote du 411^e sauta en parachute. Le 401^e fut le plus durement touché ce jour-là, avec la perte de deux pilotes au cours de cinquante et une sorties (six opérations), tout en affichant un résultat de 167 véhicules détruits⁹⁵.

La 127^e Escadre mentionna le 18 comme « le jour le plus actif de son histoire » et revendiqua la destruction ou la mise hors combat de près de 500 véhicules en 290 heures de vol, une opération qui consumma environ trente mille obus de vingt millimètres⁹⁶.

À 18 h, toutes les patrouilles et alertes furent annulées et l'on demanda à l'escadre au complet d'attaquer dans un effort concerté les transports dans la zone de Vimoutiers. À partir de ce moment-là jusqu'à la tombée de la nuit, tous les avions disponibles, y compris le Spitfire v du colonel d'Aviation, furent envoyés dans les airs. Ils décollèrent par paires et volèrent jusqu'à l'épuisement de leurs munitions. Ils rentrèrent à la base où ils furent ravitaillés et réarmés, puis repartirent. À la fin de l'opération, 486 véhicules d'un type ou de l'autre avaient été détruits ou endommagés, ce qui donnait une moyenne de deux véhicules et demi par sortie effectuée. Un certain nombre de nos avions furent touchés par la Flak et plusieurs durent faire des atterrissages forcés à l'extérieur de la base, mais un seul pilote, le lieutenant Leyland du 421^e Escadron, fut porté disparu⁹⁷.

Le 18, les escadrons de Typhoon, qui avaient été développés et entraînés particulièrement pour ce type de mission, infligèrent à l'ennemi une punition sévère. Les cinquante-sept sorties du 438^e furent toutes des missions de mitraillage, au cours desquelles deux avions avec leurs pilotes furent perdus, pendant que le 440^e faisait des expériences similaires. « L'escadron fut appelé pour fournir un effort maximal en mitraillant les Allemands et les convois de transport en retraite dans le secteur de Falaise. Ce fut un jour de chute des records pour l'escadron, qui battit le record quotidien du mois précédent, le 18 juillet [opération Goodwood]. Au total, cinquante-quatre sorties furent effectuées pour un total de cinquante-deux heures de vol opérationnel. » Comme leurs collègues sur Spitfire, les pilotes de Typhoon épuisèrent souvent leurs munitions avant d'être à court de cibles, même si, lors des deux dernières des sept missions du 18, les pilotes du 440^e ne découvrirent aucun ennemi. « Il y avait des véhicules et des carcasses fumantes éparpillées tout autour... Tout le monde fit le maximum pour que nos avions volent, et la coopération avec les non-navigants fut magnifique », tandis qu'« une caractéristique marquante tient au fait qu'aucune bombe ne fut larguée et que, pour la première fois, les Typhoon jouèrent beaucoup plus qu'auparavant le rôle de chasseur »⁹⁸.

Le carnage se poursuivit pendant des jours, même si la revendication de plus de trois mille véhicules détruits le 18 août par la 2^e FAT ne sera pas surpassée*. Au

* Il faut noter que les revendications de véhicules détruits, tout comme les victoires aériennes, étaient d'ordinaire grandement exagérées, non seulement à cause de la confusion normale due à la présence de douzaines d'avions opérant dans la même zone, mais aussi parce que de nombreux véhicules détruits paraissaient encore en bon état depuis le ciel et étaient donc considérés comme cibles pour plusieurs attaques. Les sections de recherche opérationnelle ne trouvèrent que trois mille véhicules de types variés dans la poche de Falaise après la bataille – le résultat de dix jours de combat par les forces terrestres et aériennes.

soir du 19, la poche était en fin de compte fermée avec la jonction des Polonais, combattant comme élément de la 1^{ère} Armée canadienne, et des Américains, à Chambois ; mais la saignée se poursuivait jusqu'au 20, lorsque les Allemands firent une dernière tentative de sortie qui échoua, et perdirent encore davantage de chars précieux qui essayaient de se créer un passage de l'extérieur. Le temps se gâtait et le 21 s'avéra un mauvais jour pour les vols, mais les pilotes et les non-navigants, qui avaient été poussés jusqu'à leur extrême limite, ne s'en plaignirent pas. « Au risque d'être jugés comme peu patriotes, nous avons enregistré avec quelque satisfaction personnelle que la météo nous a interdits de voler aujourd'hui⁹⁹. »

Plus de 10 000 soldats allemands périrent dans la poche de Falaise et 50 000 autres furent faits prisonniers, alors qu'environ 20 000 s'échappèrent, ayant eu la chance de laisser derrière eux un terrain qui était devenu un entrepôt de ferrailleurs et un abattoir. Plus tard, sir Arthur Coningham rendit compte d'« une scène de destruction et de carnage total », alors que le commandant en chef allié, le général Dwight D. Eisenhower, qui donnait rarement dans l'hyperbole, ne pouvait oublier ce qu'il avait vu là, deux jours après la fin des combats.

Le champ de bataille de Falaise était sans aucun doute l'un des plus grands « champs de morts » de toutes les batailles. Les routes, les chemins et les champs étaient tellement jonchés de matériel détruit, d'hommes et d'animaux morts, que la traversée de la zone était extrêmement difficile. Quarante-huit heures après la fermeture de la brèche, on m'amena à pied pour me montrer des scènes que seul Dante pourrait décrire. Littéralement, on pouvait marcher pendant des centaines de verges (mètres) d'un seul trait sans poser les pieds ailleurs que sur des morts et des restes humains en pleine décomposition¹⁰¹.

Pour poursuivre leur avance, les Alliés durent utiliser le réseau routier autour de Falaise, ce qui permit aux unités d'infanterie et de blindés de voir par elles-mêmes les effets destructeurs de la puissance aérienne. Alors que le 2^e *Argyll and Sutherland Highlanders* de la 2^e Armée britannique de Dempsey se porta vers l'avant, « il dut emprunter une route de sept milles (11 km), le long de laquelle la RAF avait infligé les destructions les plus effroyables aux moyens de transport ennemis. Des Allemands, des chevaux morts et des véhicules mis en pièces s'entassaient sur les bords de la route »¹⁰². Si la vue de la boucherie suffisait à couper l'appétit, l'odeur était pire encore.

Les relents âcres des véhicules qui brûlaient ou que le feu avait consumés étaient désagréables, mais l'estomac était retourné par la puanteur qui se dégageait des hommes et des chevaux morts – et il y en avait des milliers. L'odeur se répandant partout était suffocante. Si forte, en fait, que les pilotes des avions légers d'observation d'artillerie qui survolaient la zone, signalèrent qu'ils étaient incommodés par la puanteur, à des centaines de pieds dans les airs.

Au-dessus du champ de bataille des miasmes de décomposition et de putréfaction tremblotaient ; mouches et mouches bleues recouvraient tout. Avec le chaud soleil d'été, le bétail qui avait été tué quelques jours auparavant était devenu une masse d'asticots

grouillants, et les corps des Allemands non ensevelis, prenant des formes éléphantesques dues à la dilatation de leurs gaz sous l'effet de la chaleur, gisaient le visage noir, dans des positions grotesques. La dignité de la mort n'avait pas sa place ici¹⁰³.

Au milieu du carnage, des pilotes qui avaient été abattus en vol tentèrent de rejoindre les lignes amies. Le capitaine d'Aviation A.F. Halcrow du 411^e Escadron était du nombre. Le 18 août, comme il venait de mitrailler un convoi en début d'après-midi, il commit l'erreur classique de revenir sur des camions pour une dernière passe. Une rafale de vingt millimètres de la Flak toucha le circuit de glycol et d'huile de son avion, « le moteur fut presque arraché de son châssis » et Halcrow dut sauter en parachute. Capturé presque immédiatement après son atterrissage, il fut soulagé, par ceux qui l'avaient fait prisonnier, de la nourriture et des cigarettes qui se trouvaient dans sa trousse de secours. Halcrow était maintenant dans la situation sur laquelle les pilotes spéculent souvent : que peut-il leur arriver s'ils tombent dans les mains de troupes ennemies qu'ils viennent de mitrailler ? Dans son cas, les Allemands se comportèrent correctement. Traîné devant le commandant local, il fut questionné brièvement puis placé avec sept autres prisonniers, des Américains en majorité. Ayant constaté que les gardiens étaient un mélange de Roumains, de Grecs, d'Italiens, de Polonais et de Russes, le Canadien et quelques autres prisonniers essayèrent de négocier leur liberté, mais les Allemands n'étaient pas assez naïfs pour laisser des prisonniers dans les mains de troupes peu fiables et il y avait toujours un Allemand à proximité pour surveiller les gardes.

Après avoir passé la nuit dans une grange, « aux côtés de sept vaches », les prisonniers montèrent à bord d'un camion, mais leur convoi fut sévèrement mitraillé, ce qui contraignit gardes et prisonniers à se disperser pour trouver un abri. Halcrow et un Américain se retrouvèrent dans un poste de secours allemand, lequel subit un bombardement en piqué de (plusieurs) Republic Thunderbolt de l'aviation tactique américaine et, dans la panique qui s'ensuivit, le Canadien ainsi qu'un brancardier allemand, décidèrent de rejoindre les lignes britanniques, ce qu'ils firent avec l'aide d'un « grand » drapeau de la Croix-Rouge et les indications du prêtre de la paroisse locale. Trois jours après avoir été abattu, le pilote rejoignit les rangs de la petite minorité qui réussit à éviter les camps de prisonniers de guerre après avoir sauté en parachute au-dessus du territoire ennemi¹⁰⁴.

À la fin août, dans le cadre d'événements plus importants, la percée américaine s'étendit aux autres parties du front et les forces alliées libérèrent rapidement la France et la Belgique. La ligne de front s'éloigna lentement des bases situées dans les îles Britanniques, obligeant les escadrons de chasse de nuit, qui assuraient la protection aérienne des troupes, à se déplacer sur le continent pour attaquer les bombardiers ennemis opérant presque exclusivement de nuit. Le 24 août, le 409^e, qui devait rejoindre la 2^e FAT, commença à opérer à partir de l'aérodrome de Caen-Carpiquet et à assurer la couverture de la progression en Belgique¹⁰⁵. Le 22 septembre, le 410^e déménagea à Glissy, près d'Amiens, et, à la fin du mois, ses équipages avaient effectué toute une série de missions défensives au-dessus de la Belgique et des Pays-Bas, pénétrant aussi loin qu'Aix-

la-Chapelle, en Allemagne. Les deux escadrons trouvèrent que leurs sorties étaient généralement calmes, bien que plusieurs équipages aient signalé, avec un intérêt certain et quelque respect, des lancements spectaculaires de V-2 de nuit (voir le chapitre 10)¹⁰⁶.

L'effort principal, il va de soi, avait encore lieu de jour et, vers la fin août, les escadrons de chasseurs de reconnaissance participèrent à des procédures opérationnelles innovatrices alors que des pilotes assumèrent des tâches à court terme, au sein de l'armée sur la ligne de front. Le 20, un d'eux fut détaché auprès d'un régiment de reconnaissance blindé et, deux jours plus tard, d'un véhicule de reconnaissance sur roues, près du front. Il dirigea le 430^e Escadron lors de trois missions tactiques de reconnaissance, envoyant les pilotes vérifier des zones le long de l'axe de progression de l'armée, ce qui lui fit traverser Amiens et Arras, pendant que les Canadiens nettoyaient les ports de la Manche, sur la gauche, et que les Américains (avec des divisions françaises) libéraient Paris, sur la droite. À la mi-septembre, le 414^e commença des opérations similaires, appelées alors patrouilles de reconnaissance de contact, qui s'avérèrent des plus utiles dans une bataille mobile ou au cours d'une poursuite, lorsque le quartier général d'armée n'était pas tenu au courant, à la minute près, des événements sur le front, et se trouvait de ce fait incapable de renseigner correctement les pilotes de reconnaissance. De plus, le système permettait aux renseignements d'atteindre rapidement les unités qui en avaient le plus besoin, c'est-à-dire celles de tête¹⁰⁷.

Pour les pilotes de chasse de l'ARC, la campagne de Normandie se termina quand la ligne de front atteignit la Seine, hors de leur rayon d'action. Pendant qu'ils s'apprétaient à déménager et se préparaient pour la bataille suivante, il était temps de faire l'inventaire ; ceci, pour les pilotes de Spitfire, signifiait faire le compte des heures de vol, des appareils abattus et des véhicules détruits. Dans leur ensemble, les neuf escadrons du 83^e Groupe furent satisfaits de leurs résultats ; chacun des trois moins heureux revendiqua dix-neuf avions ennemis détruits, et chacun des trois plus heureux en revendiqua plus de trente (dont le 401^e, avec quarante-trois ennemis et demi), pour un total général de 239. En tout, cinquante-huit pilotes de Spitfire de l'ARC furent tués ou capturés au cours de la campagne, dont vingt et un abattus par la Flak, dix-sept par des avions ennemis, douze se posant sur le ventre à la suite de pannes mécaniques ou de problèmes similaires, et huit perdus pour des raisons inconnues¹⁰⁸.

Les trois escadrons de Typhoon de l'ARC perdirent vingt-cinq pilotes, sept du 438^e et 439^e, et onze du 440^e, alors que les pertes des escadrons de reconnaissance étaient moins également réparties. Le 400^e, qui effectuait surtout des prises de photographies à haute altitude ne perdit aucun pilote en opération, mais les 414^e et 430^e, qui volaient à basse altitude afin d'obtenir des gros plans de l'ennemi et parfois pour mitrailler ses moyens de transport, en perdirent respectivement quatre et six¹⁰⁹.

Lors de la campagne de Normandie, la puissance aérienne avait fait la preuve de son importance, comme le 21^e Groupe d'armées eut vite fait de le reconnaître. Les commandants allemands auraient très bien pu lui faire écho. Dans un interrogatoire après la guerre, Göring admit inconsciemment ses propres faiblesses de commandant lorsqu'il insinua que « les Alliés durent le succès de

l'invasion à leur aviation. Ils préparèrent l'invasion, ils la rendirent possible et ils la menèrent à bien », alors qu'il aurait été possible d'amener des renforts allemands et d'utiliser à fond les unités blindées sans une telle puissance aérienne, déclara Göring. Le général Jodl, chef d'état-major de Hitler, fut d'accord : « J'ai le sentiment que si nous avions été capables de nous opposer en l'air à forces égales aux Alliés, l'invasion anglo-américaine aurait été repoussée. Le succès s'explique uniquement par l'indiscutable suprématie aérienne alliée¹¹⁰. »

Cependant, l'histoire de la 2^e FAT au cours de la bataille de France ne fut pas un succès complet. Bien que le Spitfire IX fût un des meilleurs chasseurs de l'époque, tout comme ses autres variantes, il avait évolué à partir des spécifications d'un concept datant des années 1930 et ne visant qu'à protéger l'espace aérien britannique contre des attaques aériennes. D'où cette distance franchissable maximale de 430 milles (688 km) qui, transformée en un rayon d'action d'environ 170 milles (272 km), le rendit inutile après la percée. Le 21^e Groupe d'armées de Montgomery fut forcé de faire appel aux avions américains « à un moment où il eut grand besoin de l'appui aérien pour soutenir sa progression et profiter des objectifs propices aux attaques aériennes qu'offrait une retraite forcée »¹⁰¹.

La guerre est une affaire compliquée et, bien que les Britanniques et les Américains (en particulier ces derniers) aient engagé des ressources immenses, rien ne garantissait que ce matériel serait bien utilisé dans toutes les situations. Aucune des deux aviations nationales principales qui participèrent à la campagne de Normandie n'avait jugé bon de s'équiper de chasseurs à long rayon d'action avant l'automne 1943. En conséquence, l'été 1944, même si les aviations en apprirent beaucoup plus sur cette affaire compliquée qu'est l'appui terrestre, tâche qui, de façon idéale, exige la capacité de rester longtemps sur zone, au-dessus du champ de bataille, elles ne disposèrent pas d'un nombre suffisant de Mustang pour le faire. Le Spitfire ne pouvait pas être remplacé, et les pilotes de l'ARC devaient faire de leur mieux avec les outils mis à leur disposition.

Les dernières batailles (1944-1945)

L'été 1944 vit les forces alliées sortir de leur tête de pont encombrée de la Normandie et libérer une grande partie de la France et de la Belgique, les forces aériennes tactiques suivant et appuyant de près leur avance.

Un soir, après le départ précipité de la garnison allemande, nous nous posâmes avec nos Spitfire sur l'aérodrome principal de Bruxelles-Évère. Les troupes britanniques n'avaient pas pris de repos ici au cours de leur poursuite acharnée des Allemands en fuite. En conséquence, quand nous, les aviateurs, sommes entrés sur la place principale de Bruxelles au crépuscule, le 6 septembre, nous fûmes très vite assaillis par les acclamations de milliers de civils. Jamais, auparavant ou depuis, je n'ai entendu pareilles acclamations spontanées de bienvenue. Les bistrots achalandés servaient des assiettes chargées de civet de lapin ou de chevreuil et il y avait sur chaque table de longues baguettes de pain frais.

De gros pichets de vin rouge provenant de celliers apparemment intarissables étaient remplis à chaque table par des serveurs qui riaient, criaient et buvaient. Des musiciens de la rue distraient le défilé de civils bien habillés qui se pressaient en chantant le long des avenues jusqu'à la place suivante. C'était à la fois le mardi gras et toutes les autres fêtes interdites pendant cinq ans. Des groupes de citoyens tapageurs s'emparaient d'un pilote distingué et l'emmenaient célébrer avec eux en passant d'un bistro à l'autre. Les aubergistes radieux offraient une tournée générale à leurs clients réguliers et aux héros victorieux. Tard cette nuit-là, je fus amené par mes libérateurs jubilants dans une des meilleures chambres de l'hôtel Majestic du centre. Un sommeil bienvenu mit fin aux déclarations patriotiques interminables de mes bienfaiteurs. Avant l'aube, je fus réveillé par un serveur qui m'apporta un gros pot de café et une grande omelette aux champignons frais. Les fêtards prévenants avaient aimablement réuni à mon hôtel tous les pilotes qui manquaient et un convoi nous ramena à Évère. Les gueules de bois étaient oubliées ou n'avaient plus d'importance, submergées que nous étions tous par l'accueil exceptionnel de la nuit précédente¹.

Pour les unités de chasse, il était temps de se déplacer vers l'avant, plus près de la nouvelle ligne de front, et « les non-navigants profitèrent bien de ces déplacements ».

Ils avaient vu une bonne partie de la France et de ses habitants. La route leur avait fait traverser beaucoup de villes et de villages détruits, et ils étaient plutôt surpris que leurs habitants nous fassent encore des sourires et des signes de la main alors que leurs maisons avaient été détruites. Nous vîmes aussi les résultats de nos mitraillages sur les transports ennemis, les véhicules de transport allemands couvrant par vingtaines les champs le long de la route. Nous vîmes des chars et des véhicules blindés ennemis détruits ainsi que quelques-uns des nôtres².

Toutefois, le succès évident de la campagne de Normandie était trompeur, dans une certaine mesure, car il n'avait guère contribué au règlement de l'ensemble des problèmes de coopération entre l'armée et l'aviation. Les soldats étaient particulièrement impressionnés par les résultats de l'appui aérien rapproché – et plus il était proche, meilleur il était – alors que le maréchal de l'Air sir Arthur Coningham, commandant de la 2^e FAT, envisageait des tâches plus importantes pour ses pilotes. Après la guerre, il fit la remarque suivante : « Il n'est pas certain que l'armée se rend compte que, lors des missions d'interdiction, la meilleure utilisation possible de notre effort de bombardement tactique est fréquemment bien en avance sur sa progression. » De plus, en dépit de la doctrine imposant l'unité de l'effort aérien, « des frontières entre les formations terrestres étaient aussi imposées aux escadrons et aux groupes d'appui, de sorte que, lorsque des forces allemandes traversaient sans le savoir les lignes imaginaires, elles se trouvaient soudainement à l'abri de toute attaque aérienne »³.

L'expérience acquise au cours des campagnes du désert en Afrique du Nord et grâce aux expérimentations et aux exercices de l'*Army Co-operation Command* avait prouvé le besoin d'une liaison étroite entre les forces terrestres et aériennes. Des conférences aériennes, ou des réunions d'états-majors Armée/Air, devaient se tenir quotidiennement (bien qu'en réalité, elles n'aient eu lieu que tous les deux jours), et lors de celles-ci, des officiers d'état-major en bleu et en kaki discutaient des comptes rendus de renseignements, des besoins aériens de l'armée, des priorités, des terrains d'aviation et des mouvements futurs. En théorie, chaque réunion était suivie de directives du quartier général du groupe à ses formations, directives qui fixaient en termes généraux les opérations aériennes qui devaient avoir lieu le jour suivant, tandis que les demandes de ressources supplémentaires estimées nécessaires devaient, le cas échéant, être soumises à la 2^e FAT et au 21^e Groupe d'armées⁴. Les demandes d'appui rapide ou « immédiat » seraient, bien sûr, traitées en fonction de leur bien-fondé.

Toutefois, sous la pression des opérations, la doctrine et la théorie s'effondrèrent rapidement.

Pendant toute la campagne, on rencontra des difficultés importantes parce que le personnel d'état-major du QG de l'armée et celui du QG du groupe tactique aérien n'avaient pas la même conception sur la manière dont les ressources aériennes disponibles devaient être utilisées, particulièrement en ce qui concerne l'attaque de cibles désignées par l'armée. On jugea que ces difficultés étaient dues à des conflits de personnes et donc qu'elles étaient à leur pire niveau quand les QG étaient séparés.

Une analyse des périodes au cours desquelles les relations furent excellentes et où les résultats obtenus atteignirent les plus hauts niveaux montre que les variations étaient très liées à des aspects personnels. Quand les personnalités s'opposaient, les états-majors étaient affectés à tous les niveaux et la RAF avait généralement une attitude consistant à étudier avec suspicion une demande de l'armée et à la traiter comme une occasion de critique destructive plutôt que comme un sujet d'importance et d'intérêt communs.

Dans ces conditions, les besoins d'intervention aérienne, sauf ceux qui présentaient un intérêt militaire évident, étaient fréquemment utilisés pour justifier le refus des demandes de l'armée, même si les faits ne soutenaient pas toujours ce point de vue.

Ces remarques concernent le plus haut niveau des quartiers généraux de l'Armée et du Groupe tactique aérien, et ne s'appliquent pas aux plus bas niveaux des groupes, des escadrons, des escadrons ou aux pilotes eux-mêmes.

Dans tous ces cas, l'approche globale de l'appui à l'armée était différente et marquée par l'enthousiasme et par un empressement tout à fait admirable à faire le travail.

On avait le sentiment que ces difficultés avaient pour cause profonde le souci de l'aviation de préserver son autonomie et son entité distincte, préoccupation accentuée, à son avis, par le fait que la fonction principale de la force aérienne tactique est de fournir un appui aérien à l'armée. En fait, le principe qu'on estimait en jeu n'avait jamais été remis en question par l'armée à quelque moment que ce soit, et on ne peut accorder le moindre fondement à toutes les craintes qui ont pu être nourries dans les milieux de l'aviation⁵.

Comme l'expliqua en 1946 le major-général C.C. Mann qui avait été chef d'état-major de la 1^{ère} Armée canadienne, tout le monde a ignoré les « facteurs humains », et pour cette raison, « ce concept – que des opérations de temps de guerre ne peuvent être menées avec un maximum d'efficacité que dans un système de commandement combiné à ce niveau [armée/groupe] » – était « discutable »⁶.

Si les officiers d'état-major au niveau de l'armée/du groupe avaient du mal à s'entendre, cela pouvait provenir du mauvais exemple donné par leurs supérieurs. Après quatre mois d'opérations sur le continent, Coningham et Montgomery continuèrent à se quereller sur l'emploi des ressources aériennes. En défendant sa cause auprès de Harold Balfour, le sous-secrétaire d'État à l'Air, Coningham espérait « que Balfour comprenait maintenant pourquoi il était si hostile aux bombardements de villages alliés uniquement parce que l'armée les voyait comme des nœuds routiers dont la destruction générerait l'ennemi, opinion qui le rendait impopulaire « en haut lieu » »⁷.

Même si le commandant du 21^e Groupe d'armées et son homologue de la 2^e FAT étaient responsables de la planification et de l'exécution de toutes les opérations terrestres et aériennes dans le secteur britannique, le premier « passait la plupart du temps dans son quartier général tactique de l'avant, tandis que Coningham restait dans son quartier général principal à Bruxelles ... toutefois, ce que Coningham appelait la « dissociation volontaire » de Montgomery de son quartier général principal causait des difficultés. « Nous avions tous deux l'habitude de nous rencontrer à son QG tactique de temps en temps pour discuter et décider d'un plan combiné sur la conduite de la bataille par l'armée et l'aviation

dans le secteur britannique », mais l'absence de Montgomery aux réunions quotidiennes signifiait que le « Soldat responsable » n'avait pas de liaison avec l'« Aviateur responsable ». Coningham pensait que cette façon de conduire les affaires était mauvaise »⁸.

Les conflits de personnalités au sein du haut commandement ne furent certainement pas aplanis par l'opération Market Garden, une tentative pour s'emparer d'un corridor jusqu'au Rhin et d'une tête de pont de l'autre côté du fleuve que les Alliés pourraient utiliser pour déborder la ligne Siegfried et finir la guerre avant Noël. Lors de la planification, les leçons d'Afrique du Nord – en particulier la nécessité d'une unité de commandement dans les airs – avaient été rejetées. La 2^e FAT ne fut pas autorisée à pénétrer dans la zone pendant le largage des troupes et des approvisionnements et à attaquer les cibles inopinées au sol à moins que l'ennemi ne tire le premier – une précaution, sans aucun doute, pour éviter de tirer sur des troupes amies mais, en même temps, une perte appréciable de la puissance de feu. Cela eut pour résultat que la seule unité de chasse canadienne qui participa directement à l'opération d'Arnhem fut le 402^e qui, en tant qu'escadron de la DAGB, escorta certaines missions de transport par air⁹. Cependant, les complications ne s'arrêtèrent pas là, car toute l'opération était contrôlée depuis Londres par le quartier général de la *First Allied Airborne Army* (1^{ère} Armée aéroportée alliée) du général américain Lewis H. Brereton, si bien que les aviateurs du 83^e Groupe n'avaient aucun moyen de contacter les troupes au sol autrement que par l'entremise des commandants de cette unité en Angleterre. En conséquence, les problèmes inévitables liés aux opérations air-sol furent aggravés, dans une large mesure, par la propre organisation des Alliés.

L'opération Market Garden, bien qu'ayant été en fin de compte un échec, créa une menace sérieuse pour la situation des Allemands sur le front ouest et ils réagirent en conséquence. Selon les termes incorrects de l'historien du 83^e Groupe, « en cette dernière moitié du mois, l'aviation allemande qui, maintenant, en était arrivée à se reposer sur des bases allemandes et avait eu le temps de se refaire après sa retraite de France, réapparut et se jeta de toutes ses forces pour s'opposer à la poussée en Hollande. » Le premier indice eut lieu le 25 septembre alors que les Britanniques reconnaissaient leur échec dans le secteur d'Arnhem et ordonnaient aux survivants malmenés de la 1^{ère} Division aéroportée de se retirer. Le 441^e Escadron patrouillait dans la région de Nimègue quand il rencontra plus de vingt chasseurs-bombardiers Me 109, ostensiblement en route pour détruire les ponts sur lesquels les unités de l'armée, poussant vers Arnhem, comptaient pour se réapprovisionner. Les Allemands larguèrent leurs bombes et une autre force de Me 109, agissant en couverture supérieure, passa alors à l'attaque. À la fin d'une mêlée confuse, le 441^e revendiqua trois appareils ennemis détruits tout en perdant deux pilotes, tous les deux tués. Le 416^e fit pratiquement la même expérience. « Finalement le Boche commence à voler et à combattre, et les gars éliminèrent trois 190 dont ils furent crédités ; toutefois, ce ne fut pas le bonheur parfait puisque nous perdîmes le capitaine Errol H. Treleven et que le capitaine « Dyke » England fut gravement atteint et transporté à l'hôpital. » Au total, les escadrons de l'ARC revendiquèrent treize victoires tout en perdant trois pilotes¹⁰.

Bien que des commentaires d'après-guerre aient mentionné que « Début septembre, la situation aérienne à l'ouest ne pouvait que difficilement se détériorer un peu plus, car de fait, la *Luftwaffe* était une force usée et épuisée avec, semble-t-il, peu de chances de s'en remettre », les performances des pilotes allemands au-dessus du corridor d'Arnhem « furent le premier signe de la renaissance très remarquable qui devait s'imposer à l'évidence au cours des quelques mois suivants ». Le 27 fut un jour de record, alors que les escadres du 83^e Groupe revendiquèrent quarante-six avions ennemis abattus, deux probables et vingt endommagés, dans la tentative bien déterminée et soutenue de la *Luftwaffe* d'attaquer les ponts d'Eindhoven et de Nimègue. Parmi les formations de l'ARC, la 126^e Escadre revendiqua vingt-deux avions détruits et dix endommagés. De ses quatre escadrons, le 412^e eut les meilleurs motifs de satisfaction puisque « aujourd'hui fut le jour où l'escadron obtint les résultats les plus importants de son histoire avec quatorze avions ennemis abattus et sept endommagés »¹¹. Même les Typhoon eurent des occasions d'engager l'ennemi en l'air, chose excellente pour le moral après des mois à subir les tirs, souvent précis, des canons multiples de l'artillerie antiaérienne. Le 438^e effectuait une de ses missions d'interdiction habituelles contre les voies ferrées quand quatre de ses appareils furent attaqués par environ vingt Me 109 et Fw 190 et, dans le combat aérien qui s'ensuivit, le capitaine d'Aviation H.G. Upham abattit l'un d'eux, tenant la première victoire de l'escadron au cours de cette guerre¹².

Au cours du mois de septembre, le 83^e Groupe perdit au total cinquante-neuf pilotes, soit un pour 155 sorties, un taux de pertes qu'il pouvait supporter indéfiniment, tandis que les pilotes de Typhoon, qui avaient vu tant de leurs camarades abattus par la Flak ennemie au cours de la campagne de Normandie, ne perdirent que deux ou trois avions par escadron au cours du même mois¹³.

Le calme suivit la tempête, et les unités tirèrent profit de l'intensité moindre des opérations après l'opération Market Garden pour suivre, chacun à leur tour, un cours de recyclage de deux semaines dans l'un des nombreux camps d'entraînement aux armements en Angleterre, et perfectionner leurs compétences en combat aérien et en bombardement, même si quelques pilotes « eurent le sentiment que la dépense de munitions était un gaspillage complet de temps et d'argent. Diable !, nous n'avons rien fait d'autre pendant des mois et on nous considérait comme assez bons ». En fait, l'opposé était probablement vrai. Des analyses faites après la guerre ont montré que pour obtenir un coup au but il fallait, statistiquement parlant, une moyenne de 463 bombes ; toutefois, dans les camps d'entraînement au tir, où il n'y avait pas de Flak, il fallait « seulement » 110 bombes pour obtenir les mêmes résultats. Les escadres s'entraînèrent aussi sur leur propre terrain d'aviation – une haute priorité, compte tenu du nombre de pilotes de remplacement qui s'ajoutait à l'effectif tous les mois – et, à la 127^e Escadre, tous les nouveaux pilotes devaient suivre un cours d'entraînement opérationnel de cinq heures avant de pouvoir effectuer une mission. Il est intéressant de noter que cette règle s'appliquait aussi bien aux pilotes du deuxième tour qu'à ceux nouvellement sortis des UEO, une indication du changement rapide des tactiques et des techniques¹⁴.

Avec peu d'avions allemands opérant de jour et la nécessité pour l'armée de nettoyer l'estuaire de l'Escaut et d'ouvrir le port d'Anvers avant qu'elle ne puisse pénétrer en Allemagne, les patrouilles défensives et d'appui rapproché passèrent au second plan dans le domaine opérationnel. La 2^e FAT dirigea ses missions de bombardement et de reconnaissance armées sur la circulation routière, le trafic ferroviaire et canalisé, et l'interdiction des voies ferrées devint de plus en plus perfectionnée, les chasseurs armés de bombes s'efforçant désormais de couper chaque voie en trois endroits, de façon que les équipes de réparation ne puissent pas travailler sur toutes les voies en même temps. Normalement, les comptes rendus de mission étaient teintés d'ambiguïté, mais les résultats pouvaient parfois être spectaculaires, comme ce fut le cas le 16 septembre, lors de l'attaque du 438^e, au cours de laquelle il revendiqua la destruction complète d'un train de munitions. Si la patrouille disposait d'assez de carburant après la mission principale, elle était alors libre de rechercher et de mitrailler des cibles secondaires, habituellement le long des routes ou des voies ferrées¹⁵, bien que le mitraillage et le bombardement nécessitent l'utilisation de tactiques différentes. Dans le dernier cas : « On pique à 50° ou plus droit vers la cible, on largue ses bombes et on espère que ce bon vieil Isaac Newton les convoiera correctement sur le reste de la trajectoire, tandis qu'on sort de là en toute hâte et poliment. Avec des canons, c'est différent : on pique à un demi-mille de la cible, on se met en palier au niveau du sol, on centre la vieille aiguille et la bille, on maintient la mire lumineuse sur la cible et on tire. On est alors presque sûr de créer du remue-ménage à l'autre bout »¹⁶.

Pour les trois escadrons de reconnaissance de l'ARC, les opérations étaient moins variées et leur rythme était plus en fonction des caprices du temps que des activités des forces amies ou ennemies. En conséquence, en octobre, même si les armées anglo-canadiennes n'étaient plus pour l'instant engagées dans une offensive majeure, la 5^e Section photographique mobile de campagne (ARC), une des deux du 83^e Groupe, développa quelque 469 000 photographies ; au cours de ses vingt-quatre heures les plus actives, elle produisit 26 400 clichés alors que, ce mois-là, en l'espace de quatre jours, la 2^e Armée ne demanda pas moins de 10 000 clichés. Pour ceux qui prenaient les photos, le travail était excitant, en particulier pour le 400^e Escadron, dont les missions – nombreuses contre des objectifs en Allemagne – étaient de véritables épreuves d'endurance. Le 4 septembre, un pilote atterrit après la tombée de la nuit avec seulement quinze gallons de carburant dans ses réservoirs – juste de quoi parcourir cinquante milles – après plus de quatre heures dans le cockpit étroit de son Spitfire¹⁷.

Les rencontres avec des P-51 (Mustang américains) escortant des fortresses B-17 devinrent un phénomène courant lors des opérations de reconnaissance de jour, du fait de leur itinéraire et parce que les pilotes américains n'avaient pas tous la note A en reconnaissance des avions. Le 5 octobre, « le capitaine P.G. Wigle du 400^e Escadron fut attaqué par quatre Mustang Mark III américains à 17 000 pieds près de Deurne. Deux Mustang tirèrent sur lui à 600 verges. Le pilote évita les deux premiers qui lui avaient tiré dessus et enregistra les identifications PZ-W et PZ-V des deux autres appareils. Le capitaine G.S. Brown reçut des semonces continuelles de Mustang qui escortaient des bombardiers dans la région d'Almelo »¹⁸.

Tous les pilotes faisaient face à divers dangers, d'où la politique alliée d'accorder un repos aux équipages, à l'écart des dangers des opérations. Les escadrons de Spitfire de l'ARC faisaient tourner leurs pilotes lorsqu'ils avaient effectué 200 heures de vol, mais les pilotes de Typhoon, qui effectuaient un pourcentage plus élevé de missions dangereuses à basse altitude dans un avion plus instable, étaient affectés à des tâches d'instruction ou à d'autres tâches après une centaine de sorties. Par exemple, le commandant d'Aviation H.H. Norsworthy, DFC, termina son tour après 102 heures de vol. Afin de minimiser les tensions qui accompagnaient inévitablement la fin de leur tour, les pilotes étaient couramment « examinés » avant d'atteindre la centième sortie. Au 438^e, un pilote pouvait être retiré des opérations n'importe quand après sa quatre-vingt-dixième sortie¹⁹, le lieutenant d'Aviation I.W. Smith, le dernier des anciens du 439^e (qui avait fait partie de l'unité au Canada quand elle s'appelait le 123^e) étant examiné après la quatre-vingt-quinzième. « Il en a bavé et a eu trois accidents au cours de son tour. Le premier quand il heurta une bombe larguée par son chef de patrouille à l'atterrissage ; le second à l'atterrissage au retour de mission avec un pneu crevé qui fit presque capoter son Typhie [Typhoon] ; le troisième fut le pire : lors d'un atterrissage forcé au retour de mission, son avion pénétra en glissant dans une forêt et perdit ses deux ailes²⁰. »

La politique de remplacement des pilotes avant qu'ils ne s'autodétruisent ou deviennent un fardeau pour leurs camarades, conduisit à un renouvellement élevé au sein des unités. À la fin de septembre 1944, cinq nouveaux pilotes arrivèrent au 401^e Escadron quand « bon nombre de ceux qui avaient participé au jour J étaient déjà rentrés en Angleterre ou en étaient aux dernières heures de leur tour ». De la même façon, à la mi-décembre, le 411^e signala qu'aucun de ses aviateurs n'avait participé à l'action avec l'unité avant son déplacement en France en juin. Toutefois, il arrivait que la disponibilité en pilotes soit très faible. À la fin novembre, le 440^e Escadron signala que « nous avons terriblement besoin de pilotes de remplacement, mais nous avons été prévenus qu'à l'heure actuelle la fourniture à l'unité de soutien du 83^e Groupe (USG) était épuisée », et le problème était encore aigu un mois plus tard. On rencontre des difficultés importantes pour obtenir des remplaçants. Il arrive parfois que l'USG du 83^e ne dispose pas de personnel à affecter et, au cours des périodes opérationnelles intenses, les pilotes restants sont soumis à de grandes tensions²¹. (Les Allemands faisaient face à des problèmes pires encore, dont l'un était l'absence d'un système de tours opérationnels. Leurs pilotes volaient jusqu'à ce qu'ils soient tués ou irrémédiablement invalides, ou lorsqu'ils étaient au bord de la dépression nerveuse.)

À cette époque, le leadership était important, et certains commandants d'escadrons effectuaient au-delà des deux cents heures ou des cent sorties imposées par le règlement, le commandant d'Aviation W.G. Dodd, DFC, totalisant 300 heures (en dix-huit mois) à la tête du 402^e avant son départ²². Toutefois, quand un commandant partait, cela signifiait souvent des promotions pour quelques-uns de ceux qui restaient. « Tard dans la journée, on apprit que le commandant [du 411^e Escadron], le commandant d'Aviation R.K. Hayward, avait terminé son tour. Le capitaine E.G. Lapp ... fut nommé à sa place et promu au grade de

OBJECTIFS DU 6^e GROUPE 1943 - 1945

0 50 100 200 300 400 500 mi
0 100 200 300 400 500 km



commandant d'Aviation. Le lieutenant G.F. Mercer ... fut nommé commandant de l'escadrille « B » et promu capitaine d'Aviation. La promotion de ces officiers fut bien acceptée de tous. Le commandant Hayward, DFC, avait dirigé l'escadron au cours d'une des périodes les plus difficiles par suite du renouvellement presque complet des pilotes. Le moral est très élevé, ce qui laisse augurer de bons résultats à l'avenir²³. »

Pour ceux qui étaient sélectionnés, la séparation pouvait être aigre-douce, comme Bill Olmstead s'en souvenait des dizaines d'années après avoir abandonné le commandement du 442^e Escadron.

L'expérience avait prouvé qu'il était difficile d'obtenir un poste dans un escadron opérationnel. Maintenant, j'allais apprendre qu'il était aussi difficile de partir. Il fallait rédiger des rapports, ce qui prendrait environ une semaine. Je devais rendre tous mes vêtements de vol au magasin en expliquant pourquoi il ne m'en restait que si peu de tous ceux que j'avais pris en compte au fil des années. L'expression « perte due à l'ennemi » contenta l'officier du magasin lorsqu'il signa la prise en compte de mon équipement, comprenant « le pistolet, le revolver », « le blouson Irvine » et « le gilet de sauvetage ». D'une certaine façon, le caractère définitif de la procédure semblait prophétique, car je compris que c'en était fini pour toujours avec les vols opérationnels, qu'une étape importante de ma vie était achevée ...

Mes derniers jours d'attente me parurent interminables. Il était difficile d'accepter que je n'étais plus un commandant avec des tâches à effectuer qui nécessitaient concentration et action. Le 22 décembre, j'avais reçu tous mes documents de libération, dit un dernier au revoir, et je me traînai jusqu'à l'Anson en attente pour le retour en Angleterre. En quelques minutes le lourd Anson fit le tour de l'aérodrome et mit le cap à l'ouest pour un vol de trois heures et demie jusqu'à Tangmere. Beaucoup plus à l'ouest, il y avait le Canada et la maison, mais étrangement, le fait de le savoir ne s'avéra pas très réconfortant. Je savais que je quittais une façon de vivre que je ne connaîtrais plus jamais, le combat pour la survie que peu comprendraient à part ceux qui l'avaient vécu, et cela me déchirait²⁴.

Le besoin d'administrer de tels changements signifiait que, peu importe ce qui se passait sur le front, la guerre de la paperasse continuait sans répit, ne tenant aucun compte des périodes calmes, en théorie, de la campagne. Une aviation reposant sur la notion de bases permanentes et d'administrations retranchées à tous les niveaux trouvait difficile, aux plus hauts niveaux où pareils détails avaient encore la priorité, de comprendre les problèmes qui obsédaient les échelons administratifs de la force aérienne tactique. Le fardeau administratif d'un escadron suffisait à voiler la distinction entre l'important et le terre à terre, et les frustrations des administrateurs se reflétaient parfois dans les registres des opérations alors qu'on leur demandait d'accomplir des tâches presque impossibles.

Pourquoi nous demande-t-on continuellement de fournir des rapports courants quand il faut jusqu'à dix jours au courrier pour arriver au R.-U.? Le bureau du secrétariat doit aussi tenir compte de nos conditions de travail, qui sont loin d'être les meilleures, et aussi de nos déplacements fréquents, ce qui rend très difficile la remise à temps de nos

rapports. Essayer de faire fonctionner une salle des rapports à partir de deux boîtes métalliques n'est pas la tâche la plus facile au monde²⁵.

Les déplacements fréquents posaient d'autres défis : par exemple, de nombreuses cartes détenues par le quartier général de l'escadron ne furent jamais diffusées mais, au départ, il n'existait pas de procédures pour s'en débarrasser et l'entreposage du surplus se transforma en fardeau. Il fallut attendre la fin décembre, six mois après le début de la campagne, pour que des procédures soient mises en place concernant l'élimination de pareils documents inutiles²⁶.

Les problèmes administratifs étaient nombreux et découlèrent de tous les aspects des opérations, y compris les besoins évidents en matériel. Parfois, la seule tentative d'assurer l'approvisionnement d'un escadron pour des vols de routine était un cauchemar logistique, et la plainte selon laquelle « nous n'avons pas obtenu assez de carburant pour effectuer des vols locaux » maintenait les quartiers-maîtres* en alerte à la recherche d'approvisionnement en carburant. Même l'habillement pouvait poser un problème. En Normandie, pour prendre un exemple, le bleu des tenues poussiéreuses de la RAF et de l'ARC en était vite arrivé à ressembler au gris-bleu des uniformes de la *Wehrmacht*. La solution élémentaire était de faire porter au personnel l'habillement kaki de l'armée, mais à une date aussi tardive que novembre, certains n'avaient pas encore fait le changement et le quartier général du 83^e Groupe sentit donc le besoin d'ordonner à tous les équipages de porter la tenue kaki au cours des vols opérationnels²⁷.

L'absence ou les retards du courrier font toujours l'objet de plaintes de la part des militaires, et l'ARC du temps de guerre n'y fit pas exception bien qu'il y eût des occasions de profiter de courriers mal orientés. « Il n'y a guère de changement dans la vie de l'escadron, sauf dans le courrier et les colis qui arrivent, dont quelques-uns appartiennent (ou appartenaient) à des pilotes qui avaient terminé leur tour et qui, d'après ce que tous prétendent, les avaient légués aux pilotes en service – ainsi, maintenant, chacun a ce sentiment de satisfaction de manger la nourriture de quelqu'un d'autre et de porter les vêtements propres d'un autre²⁸. »

La discipline était un autre sujet dont il fallait s'occuper, bien que la plupart du temps ces quelques problèmes disciplinaires puissent être traités sommairement comme dans le cas de deux pilotes du 421^e à qui on donna des tâches de salle des rapports, que l'on consigna au quartier et qui furent interdits de vol pour avoir « brisé du matériel après une petite soirée »²⁹. Dans d'autres cas, des mesures plus fermes durent être prises.

Un incident malheureux eut lieu au mess la nuit dernière, quand le capitaine F.X.J. Regan ... qui avait pris quelques verres, se lança dans une critique véhémement du moral de l'escadron et de l'efficacité de ses pilotes. Ce n'était pas la première fois que cela arrivait et le capitaine Regan avait été prévenu ; mais la nuit dernière fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase, et le commandant d'escadre l'affecte aujourd'hui. Le capitaine Regan est notre seul pilote en deuxième tour et c'est un bon pilote – mais nous ne pouvons nous permettre d'avoir des hommes d'un tel tempérament qui ruinent le moral de l'unité³⁰.

* Responsables de l'intendance.

L'escadron dont on parle, le 438^e, venait de perdre son commandant nouvellement promu, le commandant d'Aviation P. Wilson, tué au combat le Jour de l'an 1945, le lendemain de sa prise de commandement. Il fallut attendre l'arrivée du commandant d'Aviation J.E. Hogg, DFC, pour que l'unité ait à nouveau un chef qui devait être tué après deux mois seulement à la tête de l'escadron. Il est peut-être bon de noter que l'historien de l'escadron n'essaya pas de réfuter les propos de Regan. En fait, le journal de marche du jour suivant signale qu'une soirée a eu lieu au « Club des officiers » et a obtenu « un succès considérable » et que « la « réunion » qui suivit contribua beaucoup à l'amélioration de l'état d'esprit de l'escadron ».

L'accalmie qui suivit l'opération Market Garden permit à la RAF de se réorganiser, les 402^e et 441^e permutant entre le 83^e Groupe et le *Fighter Command*. En conséquence, le 441^e se retrouva escortant des bombardiers, au cours de missions de jour, à partir du Royaume-Uni, tandis que le 402^e fut engagé dans des raids de chasse et des sorties de reconnaissance armée potentiellement plus attrayants (sans, toutefois, une augmentation concomitante de son taux de perte) ; quant à son historien, il a noté que « le nouveau statut opérationnel de l'escadron a donné aux pilotes beaucoup plus d'ardeur ». Le changement le plus important ne tenait pas à la nature des opérations mais aux conditions de vie, le 441^e enregistrant avec joie que « le personnel de l'escadron s'était, une fois de plus, installé dans une vie de luxe sur une base permanente [Hawkinge, dans le Kent] », tandis que le 402^e relatait stoïquement que « le changement des conditions de vie en campagne [à Grave, en Hollande, avec la 125^e Escadre (RAF)] se fit sans trop de difficultés – chacun y mettant du sien et essayant de faire du mieux qu'il pouvait »³¹.

Ce témoignage est une preuve supplémentaire que même si les pilotes et les non-navigants étaient disposés à faire leur devoir et préféraient être en plein dedans plutôt qu'à l'arrière en Angleterre, ils n'étaient pas désireux de faire leur devoir tout en vivant dans l'inconfort. Les unités faisaient invariablement de leur mieux pour modifier leur environnement. En octobre, le 440^e, à titre d'exemple, se donna la peine d'installer un plancher et une porte de bois ainsi qu'un poêle dans sa tente de dispersion. « La tente de dispersion est maintenant très confortable et les pilotes d'autres escadrons viennent la voir afin d'en tirer des idées pour la leur. » On prêtait attention à tous les éléments d'une vie normale, le 403^e se vantant que « l'escadron est maintenant en possession de quatre voitures allemandes, dont trois ont été ramenées hier de Gladbach, avec du mobilier supplémentaire pour la tente de dispersion et les logements ». Toutefois, dans d'autres domaines, en particulier celui de la nourriture, une administration distante et, semble-t-il, sadique était responsable : un historien signala qu'il « n'avait jamais su qu'il y avait tant de corned-beef au monde. C'est tout ce que nous avons aux trois repas quotidiens »³².

Les pilotes et les non-navigants du 83^e Groupe n'étaient pas non plus la cible de fusées v-2 qui, le 8 septembre, vinrent ajouter un défi supplémentaire au répertoire des chasseurs-bombardiers quand la première de plus de cinq cents explosa sur Londres³³. À l'instar de la bombe volante v-1, le v-2 transportait une tête explosive d'une tonne, mais comme il s'agissait d'un missile supersonique

venant de la stratosphère, on n'était pas prévenu de son arrivée, ce qui le mettait totalement à l'abri d'attaques directes. C'était également une arme totalement aveugle, incapable de frapper Londres avec précision. À la différence du v-1, le v-2 était « tiré d'une base de quelques verges [mètres] carrées, qui pouvait être installée rapidement sur un tout petit terrain libre », écrivit Coningham.

En outre, l'ennemi s'était rendu compte de nos hésitations à mener des attaques qui pouvaient causer des pertes civiles amies contre des sites qui étaient dissimulés dans des zones urbaines [des Pays-Bas], et il fit de plus en plus délibérément usage de tels sites pour gêner nos contre-mesures aériennes ... À mes yeux, la meilleure méthode disponible pour faire face à ces armes de harcèlement était de tenter de réduire la cadence des tirs en coupant les voies de communication vers les sites pendant que les Forces aériennes stratégiques jouaient leur rôle en détruisant les installations de fabrication et d'entreposage plus loin en arrière³⁴.

Toutefois, quelques semaines après que le premier v-2 (nom de code Big Ben) eut atteint Londres, les pilotes commencèrent à repérer des indices des traînées de condensation dues à la chaleur des gaz d'échappement de la fusée qui pouvaient aider à localiser les zones de lancement. Les pilotes du 400^e Escadron furent parmi les premiers à signaler qu'en une occasion, ils avaient repéré pas moins de cinq traînées provenant de la même zone. Peu après, d'autres unités commencèrent à signaler des observations, tandis que de nuit, le 418^e « fit participer ses yeux » à la recherche de Big Ben, en cherchant les flammes des échappements de fusées³⁵. Le site une fois localisé, on pouvait interdire l'approvisionnement en missiles des zones de lancement.

Que ce soit pour isoler les sites de v-2 ou dans le cadre d'une offensive générale contre le système des voies de communication allemandes, les voies ferrées figuraient toujours en évidence dans la liste des priorités des opérations des chasseurs-bombardiers. Alors que les bombardiers lourds attaquaient les centres ferroviaires, les gares de triage et certains ponts principaux, les bombardiers moyens attaquaient les autres ponts et les têtes de ligne, et les chasseurs-bombardiers se concentraient sur les coupures de voies et des patrouilles pour attaquer le matériel roulant³⁶. Le 2 octobre, le 438^e frappa dur.

Ce jour a été le meilleur que nous ayons eu à Eindhoven. Le soleil a brillé toute la journée et la visibilité était illimitée. Il en a presque été de même des résultats. Nous avons effectué quatre bombardements en piqué, trois d'entre eux avec des bombes de 500 lb [225 kg], les autres avec des bombes de 1 000 lb [550 kg]. Les résultats des trois premiers, suivis de mitraillages, ont été de six trains attaqués, dont cinq endommagés. Le sixième, un train de munitions et de carburant de trente wagons, est considéré comme totalement détruit. Ce fut très spectaculaire avec une colonne de fumée s'élevant à 1 000 pieds [330 m]. Quatre voies ont été également coupées et un bâtiment et un entrepôt incendiés. Au cours du dernier raid, l'escadron, de concert avec le 440^e, a attaqué la gare de triage de Geldern. Toutes les bombes ont atteint leurs cibles et les résultats ont été excellents : les dix voies et les voies doubles de la gare de triage ont été

coupées, vingt camions d'approvisionnement détruits, et la gare et la ville endommagées par des mitraillages³⁷.

Les attaques de voies ferrées et de locomotives avec des bombes et des obus étaient maintenant routinières, mais certaines opérations, contre des objectifs particuliers, nécessitaient une planification et une préparation plus importantes. Les écluses sur le canal Dortmund-Ems en Allemagne (que les 143^e et 124^e Escadres devaient attaquer ensemble le 29 octobre), décrites dans le journal de marche du 438^e comme « sans doute l'objectif le plus important que nous ayons eu depuis longtemps », en faisaient partie. L'opération, qui visait à abaisser le niveau des eaux dans une section du canal et par conséquent à gêner le trafic des péniches, fut une affaire complexe : alors que trois escadrons (y compris les 438^e et 440^e), se préparaient à attaquer en piqué les écluses avec leurs « Bombphoon », un escadron équipé de Typhoon armés de roquettes essayait de faire taire les positions de la Flak qui protégeaient les écluses, opération exigeant une étroite coordination et un minutage précis. « L'attaque se déroula selon les plans, signala l'historien du 438^e, mais les portes d'écluses étaient relevées [c.-à-d. ouvertes]. L'escadre largua trente-deux bombes de 1 000 lb sur l'objectif ... On pense que la machinerie de l'écluse doit être sûrement hors de service³⁸. »

Les Spitfire participèrent aussi, de plus en plus, à l'offensive contre les voies de communication et, dans les derniers jours de septembre, la 126^e Escadre remplaça ses Spitfire IXB par des IXE, qui étaient plus puissamment armés : deux mitrailleuses de calibre .50 au lieu des quatre .303 qui s'ajoutaient aux deux canons de vingt millimètres et deux dispositifs d'arrimage pour deux bombes supplémentaires de 250 lb. Une charge de mille livres (450 kg) – une bombe de 500 lb sous le fuselage et une bombe de 250 lb sous chaque aile – était un lourd fardeau pour un Spitfire. Et, lorsque, le 18 octobre, le 412^e effectua ses premières sorties avec de telles charges, on découvrit que quatre avions étaient rentrés avec leurs ailes « vrillées ». Toutefois, le 442^e emporta des charges de bombes similaires le jour suivant, et les Spitfire continuèrent à transporter des fardeaux de mille livres en dépit des contraintes structurelles possibles. Car il était facile d'obtenir des ailes de rechange. Que ce soit avec des avions neufs ou anciens, les escadrons de Spitfire prirent goût, avec enthousiasme, à leurs missions de coupures de voies. Le 442^e s'en fit leur porte-parole : « Après environ une semaine sans sortie opérationnelle, l'escadre lança de tout son cœur son programme d'interdiction des voies ferrées » même si, on en convenait, « elle n'avait pas effectué de bombardements au cours des trois derniers mois et les pilotes étaient [soit] rouillés, soit complètement inexpérimentés »³⁹.

Au cours de telles missions, on ne voyait que rarement les avions conventionnels de la *Luftwaffe* alors que ses chasseurs à réaction d'une vitesse phénoménale faisaient des apparitions plus fréquentes et « l'histoire lamentable du dégagement de l'avion ennemi devint bien trop fréquente ». Un pilote du 441^e vit ses obus atteindre leur cible, mais « il n'observa aucune différence appréciable en vitesse », et un collègue du 442^e ne put faire mieux que d'en endommager un

quelques jours plus tard. Le 5 octobre, toutefois, le 401^e obtint une victoire confirmée en combat aérien contre un avion à réaction quand cinq pilotes s'allièrent pour abattre un Me 262⁴⁰.

Conditionné par des années de recherche dans des cieux vides, je me rendis compte qu'il y avait un point mobile devant moi et en dessous de ma route. Il approchait rapidement et comme je donnais ce renseignement par radio à mes camarades, l'ennemi prudent fit un demi-tonneau en piqué à la verticale. Une manœuvre similaire de ma part et mon Spit rugit vers le sol à environ 800 verges [mètres] derrière l'avion difficile à reconnaître. Un coup d'œil à mon indicateur de vitesse confirma que j'avais dépassé les vitesses maximales de vol sécuritaire du Spitfire. Malgré un durcissement alarmant des commandes de vol, je poursuivis ma proie dont les croix allemandes étaient maintenant visibles. Quand il sembla que la cible et moi-même allions devenir deux cratères fumants dans le paysage flou, l'envahisseur entama une montée. Il devint évident que je devais effectuer la mienne plus violemment pour parvenir à distance de tir. J'eus « le voile noir » alors que les forces de gravité excessives secouaient mon avion. Comme je retrouvais la vue, mon appareil fit une embardée soudaine. Devant moi, l'étrange chasseur bimoteur emplissait mon viseur. Je vis bientôt des impacts d'obus dans son moteur droit qui se mit immédiatement à lâcher une fumée blanche. Un dérapage difficilement contrôlable de mon avion me ralentit alors que je décélérais rapidement. Une distance horizontale de quelque 100 verges [mètres] séparait nos deux avions quand j'aperçus un autre Spitfire à 200 verges devant, tirant du canon contre le Boche en difficulté. En succession rapide, trois autres Spit firent des passes à haute vitesse, enregistrant tous des impacts sur le chasseur maintenant en flammes et touché. Alors que le dernier Spitfire entamait son attaque, le pilote allemand a basculé hors de son cockpit ... Au cours d'un long débriefing mouvementé, onregistra que nous étions les premiers des forces britanniques à avoir abattu un avion à réaction⁴¹.

Le harcèlement des terrains d'aviation alliés qui, comme Grave, étaient évidemment plus susceptibles d'attaques rapides du fait qu'ils se trouvaient plus près du front et des bases de la *Luftwaffe* en Allemagne, fut une des missions importantes des avions à réaction allemands (ainsi que des appareils conventionnels). Tout d'un coup, les non-navigants se retrouvèrent au cœur et dans le chaos de la bataille, bien que les historiens d'escadron décrivent souvent sur un ton léger de telles attaques. « Aujourd'hui, les Boches sont passés à l'attaque, larguant des bombes antipersonnel autour du terrain. Plusieurs ont été légèrement blessés par la Flak et notre salle des rapports ressemble à une passoire. » Toutefois, les pertes et la fréquence de telles attaques pouvaient être gênantes. Quatre jours plus tard, encore à Grave, le 421^e Escadron signala : « Aujourd'hui, les Boches sont venus plusieurs fois et ont largué des bombes de démolition de vingt-cinq livres autour de la zone de dispersion. Plusieurs non-navigants ont été sérieusement blessés et l'un d'eux est mort des suites de ses blessures. Les gars sont tous un peu crispés car les attaques sont soudaines et sans avertissement. » Le 12 octobre, les « réacteurs nous ont rendu visite aujourd'hui encore et nous ont largué deux bombes d'explosif brisant de 250 lb qui ont tué cinq hommes et en ont blessé beaucoup plus. Elle a [sic] détruit un avion et en a endommagé

plusieurs sérieusement. Plus tard, deux autres furent larguées mais tombèrent loin du terrain »⁴².

Alors que la 2^e FAT essayait d'amener ses unités aussi près que possible du front, ce n'est qu'en de très rares occasions que l'armée allemande put représenter une menace. Le 8 octobre, le terrain B-78 d'Eindhoven fut mis en alerte tandis qu'une petite poche de soldats allemands sur l'autre berge du canal Wilhelmine menaçait la base et que les unités d'infanterie tenant la ligne du canal n'étaient pas sûres de pouvoir les maîtriser. Le 400^e Escadron et la 143^e Escadre de Typhoon passèrent le reste de la journée à se préparer au combat, pas dans les airs comme on les avait formés, mais au sol ; et juste avant minuit, le 400^e distribua des fusils à tout son personnel qui se rendit dans des abris en attendant des instructions supplémentaires. Après quatre heures, ils furent autorisés à retourner au lit, tout en restant habillés avec les fusils à portée de la main, et ce ne fut que plus tard qu'on révéla que des patrouilles ennemies avaient été vues à une ou deux mille verges [mètres] du logement des officiers⁴³.

Les expériences de l'escadre de Typhoon furent similaires. « Tôt ce matin, le tannoy [haut-parleur] a tiré tout le personnel de son sommeil avec la nouvelle que quelques Boches étaient proches de notre terrain et qu'une attaque était imminente. Les officiers et les aviateurs se rendirent à leur poste de combat tel qu'on leur avait indiqué et attendirent des ordres supplémentaires. Il n'y eut aucune offensive, mais bien que, peu de temps après, nous soyons retournés, épuisés, poursuivre notre sommeil, il nous fallut garder nos armes de poing à proximité au cas où ... Il paraît que des Boches avaient été engagés par le régiment de la RAF » qui avait pour mission de défendre les terrains d'aviation⁴⁴.

Le front étant devenu alors semi-statique, les Allemands trouvèrent le temps d'installer un grand nombre des batteries antiaériennes. Le 29 novembre, la 2^e FAT nota que « la présence de défenses antiaériennes autour des points vulnérables était une des caractéristiques intéressantes des coupures de voies ferrées au cœur de l'Allemagne. Dans quelques cas, en particulier mardi, cette présence fut assez dense, donnant à penser que l'ennemi avait ramené des batteries du fin fond du *Reich* pour constituer une ceinture de protection de vingt milles (32 km) entre le Rhin et la Ruhr ». La plupart des missions contre les chemins de fer revinrent à l'ARC qui, avec environ un quart des chasseurs et des chasseurs-bombardiers de la 2^e FAT, réalisa plus de la moitié des coupures de voies et revendiqua un tiers des locomotives détruites (bien que cela ne représentât que moins d'un cinquième du matériel roulant)⁴⁵.

Alors que des nuages bas et que la pluie ou la neige masquaient souvent les objectifs terrestres, les escadrons commencèrent à expérimenter la technique du « bombardement en aveugle ». Le radar de contrôle terrestre d'interception (GCI), grâce à ses capacités d'établir la distance et la direction d'un avion, pouvait guider les pilotes jusqu'à proximité d'un objectif tandis que les chasseurs-bombardiers, volant entre huit et dix mille pieds, se trouvaient hors de portée de l'artillerie antiaérienne légère. Plus tard, une section de recherche opérationnelle signala que la technique était aussi efficace que les méthodes de bombardement visuel – voulant dire par là que ce n'était pas suffisamment précis pour des

objectifs comme des voies ferrées, des ponts ou des batteries d'artillerie ennemies, mais pouvait réussir à toucher une usine importante ou éloignée, ou un parc de véhicules. Le 30 novembre, le 438^e réussissait à effectuer une telle mission et bien qu'il revendiquât de bons résultats, les pilotes furent plus impressionnés par le fait que la nouvelle technique « entraînerait des vols beaucoup plus nombreux pour l'escadron »⁴⁶.

À la nuit tombée, les 409^e et 410^e Escadrons poursuivaient le même travail familier qu'ils faisaient depuis août et septembre : protéger les forces terrestres contre les bombardiers de nuit et les chasseurs-bombardiers prédateurs. Bien que ces opérations nocturnes, qui dépendent d'écrans électriques vert moucheté et de la voix impassible d'un contrôleur au sol, puissent paraître particulièrement monotones, les statistiques montrent que chaque fois que les équipages des chasseurs de nuit volaient, ils avaient de meilleures chances d'abattre un avion ennemi que les pilotes des escadrons de Spitfire plus prestigieux. La moyenne des pilotes de chasse de nuit était d'une victoire pour trente-quatre sorties, alors que, pour les chasseurs de jour, elle était d'une victoire pour 119 sorties. Le 23 avril 1945, le 409^e Escadron abattit six appareils au cours de la même nuit, bien qu'une seule des victimes, un Focke-Wulf 190, ait pu être considérée comme un avion opérationnel moderne ; le reste était un mélange de Stukas Ju 87 et d'avions de transport Ju 52 désuets. Au cours de toute la campagne, les deux escadrons de chasse de nuit canadiens, qui volaient à partir de terrains d'aviation continentaux, revendiquèrent un total de cinquante-trois avions ennemis détruits tandis que leurs propres pertes s'élevaient à vingt et un membres d'équipages – dont plus de la moitié furent tués dans des accidents d'avion^{47*}.

Les avions de pénétration du 418^e Escadron qui, en novembre, étaient allés dans le Hampshire rejoindre leurs frères de la 2^e FAT en tant qu'unité unique de l'ARC du 2^e Groupe, opéraient également de nuit (et parfois de jour) bien qu'exclusivement contre des objectifs terrestres. Après six semaines d'entraînement aux techniques et procédures d'attaques au sol, ils devinrent opérationnels, et dans les mois de guerre qui restaient, ils appuyèrent le 21^e Groupe d'armées – ne revendiquant plus jamais d'avions ennemis détruits en combat. Toutes les nuits, l'escadron était mis en alerte de façon routinière pour envoyer dix à douze Mosquito effectuer des patrouilles individuelles au-dessus des lignes de front, afin d'attaquer à la bombe, au canon et à la mitrailleuse des objectifs prédésignés ou des cibles inopinées ; quand, pour des raisons météo, il était difficile de voir les cibles, l'escadron essayait de bombarder en aveugle⁴⁸.

Le lieutenant-colonel d'Aviation Fumerton ayant sacrifié sa carrière pour que le 406^e soit rééquipé et réaffecté, les pilotes de l'escadron furent « réformés » sur Mosquito, début novembre, pendant que les navigateurs s'entraînaient dans le domaine tout nouveau des aides électroniques, comprenant l'IA Mark X, le

* Le 409^e Escadron perdit deux avions le 29 septembre et d'autres, le 29 novembre 1944 et le 12 janvier 1945. Les pertes du 410^e Escadron eurent lieu dans la nuit du 20 au 21 octobre, le 29 novembre et le 21 décembre 1944, et dans les nuits du 6 au 7 et du 9 au 10 mars 1945. Un dixième avion (avec son équipage) fut perdu dans un accident en vol après la fin de la guerre, le 11 mai 1945.

Monica et le Gee. L'ARC voulait que le 406^e remplace le 418^e dans le rôle de pénétration, mais on douta fort de la nécessité de ce remplacement car, en décembre 1944, la chasse de nuit allemande, comme son homologue de jour, était en complet désarroi : la libération de la France et des Pays-Bas par les Alliés avait privé ses équipages de leur système d'alerte avancée, tandis que les restrictions en carburant et en entraînement causaient un déclin inexorable des compétences. Que cela fût nécessaire ou pas, après six semaines d'entraînement intensif, le 406^e Escadron remplaça le 418^e, effectuant ses premières sorties dans la nuit du 5 au 6 décembre 1944. Les patrouilles de pénétration devinrent le lot quotidien de l'unité jusqu'à la fin de la guerre alors qu'elle augmenta ses résultats, surtout aux dépens des jeunes pilotes de la *Luftwaffe*, au point de revendiquer vingt-trois avions abattus et dix détruits au sol tout en ne perdant qu'onze hommes⁴⁹.

En Méditerranée, le 417^e Escadron opérait maintenant à partir de Fano, sur la côte Adriatique, à environ cinquante-cinq milles (88 km) au sud-est de Ravenne. Ses Spitfire VIII – les connaisseurs le considéraient comme le meilleur de tous les types de Spitfire « du simple point de vue de ses qualités de vol » – effectuèrent des missions d'attaques au sol, bombardant des maisons occupées par l'ennemi, des positions d'artillerie et des ponts. En novembre débutèrent les sorties Timothy, chacune n'étant « rien d'autre qu'une mission de mitraillage sans bombe, sous contrôle Rover ». La météo était reine et les pluies d'automne gênèrent sérieusement les opérations ; pendant les quatre-vingt-douze jours où l'escadron effectua ses missions à partir de Fano, les vols furent interdits trente-six jours à cause du temps, ce qui fit tomber la moyenne précédente de vingt et une à douze sorties par jour. Mais le mauvais temps profita d'une certaine façon à l'escadron – le taux de pertes élevé de l'été fut stoppé et l'unité ne perdit que quatre Spitfire et un pilote au cours de l'automne⁵⁰. Avec l'hiver, les choses empirèrent encore.

Début décembre, la 8^e Armée avait forcé un passage vers le nord pour atteindre Ravenne, d'où la nécessité d'un nouveau déplacement de l'escadron. Le 4, les aviateurs quittèrent leur logement confortable de Fano et érigèrent des tentes – sous la pluie – sur une piste d'atterrissage à Bellaria, juste au nord de Rimini où ils éprouvèrent deux des mois les plus coûteux de l'histoire de l'unité. La série des pertes débuta le 10 décembre, quand deux Spitfire entrèrent en collision au cours d'une mission Rover : il n'y eut pas de survivant. Elle se poursuivit le lendemain lorsqu'un pilote fut abattu par la Flak et capturé. Par la suite, le 31 décembre, la première d'une éruption de pannes mécaniques en força un à s'écraser en mer : son corps fut rejeté au rivage plusieurs mois après ; quelques jours plus tard, un autre fut forcé d'atterrir train rentré après une panne moteur au-dessus de l'aérodrome, tandis qu'un dut larguer sa bombe pour la même raison – bombe qui toucha un bâtiment à environ un mille du terrain et tua plusieurs soldats⁵¹.

Toutefois, les rencontres avec la *Luftwaffe* étaient rares et quand, le 22 décembre, trois Me 109 intervinrent lors d'une patrouille de quatre Spitfire dans la région de Vérone et en touchèrent sérieusement un, c'était la première fois que l'escadron voyait un chasseur ennemi en six mois. Les 109 réapparurent au

nouvel an, quand onze d'entre eux attaquèrent cinq Canadiens qui signalèrent un bref combat aérien, vite rompu par l'ennemi⁵².

Dans le nord-ouest de l'Europe, Hitler ramena ses dernières réserves importantes d'hommes et de matériel, en prévision de son offensive *Wacht am Rhein* dans les Ardennes. Le 16 décembre 1944, sept divisions de *Panzer* et treize d'infanterie traversèrent les lignes du 8^e Corps américain et se dirigèrent vers la Meuse avec l'intention de rompre le front, de s'emparer du port d'Anvers (qui devait devenir rapidement le port principal d'Eisenhower) et d'isoler les armées alliées au nord. Malgré l'aide fournie par des conditions météo de vol abominables, qui handicapaient gravement les Alliés au cours des premiers jours, l'offensive fut stoppée dans son élan dix jours plus tard, à portée de la Meuse. Au cours de la bataille, et dès que le temps s'améliora, l'activité aérienne allemande dans la région augmenta de façon importante avec des missions d'appui au sol de Me 262⁵³.

Le 17 – le lendemain du début de l'offensive des Ardennes – la 2^e FAT accepta d'appuyer la *Ninth US Air Force*, ne laissant que quelques unités assurer la protection du front anglo-canadien. Les patrouilles furent effectuées principalement en arrière des lignes allemandes faisant face à la 1^{ère} Armée américaine, pour servir d'écran de protection avancée contre les chasseurs et chasseurs-bombardiers de la *Luftwaffe*, tout en fournissant aussi des renseignements sur les mouvements ennemis dont les commandants alliés avaient sérieusement besoin pour se sortir de la mauvaise passe où la faiblesse de l'exploitation des renseignements les avait placés. Le 23 décembre, quand le ciel se dégagait enfin, les activités aériennes reprirent et furent intenses pendant les cinq jours suivants. La veille de Noël, alors que les responsables des terrains d'aviation donnaient instruction à leur personnel de se munir de leur arme, les Forces aériennes tactiques lancèrent tant de sorties que les contrôleurs aériens furent presque débordés et que quelques pilotes alliés furent abattus par l'artillerie antiaérienne américaine. Le jour de Noël, les chasseurs du 83^e Groupe observèrent au moins trente et un Me 262⁵⁴, l'activité aérienne allemande atteignant son plus haut niveau depuis Market Garden : il en résulta, bien entendu, une augmentation des combats aériens. Le commandant d'Aviation J.E. Collier, commandant le 403^e, abattit seul un Me 262 ; il fut le premier pilote de l'ARC à le faire.

Je volais comme chef de KAPOK, lors d'une patrouille dans la région de Malmedy. J'étais cap à l'ouest, à environ quinze milles au S.-O. d'Aix-La-Chapelle, à 14 000' [pieds] quand nous repérâmes trois avions à 3 h, à 1 000 pieds au-dessus et volant en formation cap à l'ouest vers Liège. J'identifiai les avions comme des Me 262 et je réglai mon viseur gyroscopique à une portée de cinquante pieds. J'ordonnai à l'escadron de larguer ses réservoirs et de mettre les gaz. Je ne fus pas capable de larguer le mien. Les avions ennemis continuaient à effectuer une orbite lente à gauche, en se mettant progressivement en échelon à droite. Ils tournèrent lentement en passant devant nous à une distance d'environ 1 000 verges, et deux d'entre eux nous virent et piquèrent en dégageant à l'est, mais l'avion ennemi de tête poursuivit son virage. Je [me rapprochai] à environ cinquante verges de lui en effectuant un virage serré à gauche et l'ennemi se redressa devant moi et mit les gaz. À 150 verges, je tirai une rafale de quatre à six secondes et notai de

nombreux impacts sur le fuselage et l'aile gauche. La nacelle gauche commença à lâcher une fumée blanche considérable. L'avion ennemi s'éloignait assez rapidement de moi. Je continuai à tirer de longues rafales et obtint des coups au but supplémentaires à 500 et 600 verges. Lorsque mon viseur gyroscopique fut à distance maximale, je visai au-dessus de l'avion ennemi et, bien qu'il se trouvât à environ 1 000 verges, je crois que j'obtins un ou deux autres impacts. À ce moment-là, il piqua au 70° environ. Vers 10 000 pieds, je me suis trouvé à court de munitions, mais je continuai à le suivre en utilisant ma ciné-mitrailleuse. À près de 8 000 pieds, sa nacelle gauche lâchant beaucoup de fumée blanche, j'observai l'avion qui effectuait un demi-tonneau lent à droite, puis un parachute s'ouvrit. L'avion ennemi s'écrasa à environ six à huit milles à l'est d'Aix-la-Chapelle »⁵⁵.

Plus lent que les avions à réaction allemands de toute façon, le Spitfire de Collier fut encore plus handicapé par son incapacité à larguer son réservoir supplémentaire ; de plus, comme les appareils à réaction étaient normalement réservés aux pilotes allemands les plus expérimentés, on ne peut que spéculer sur ce qui a pu distraire l'ennemi au point de permettre à Collier de s'en approcher d'aussi près. Environ une heure plus tard, « les aviateurs qui formaient une longue queue pour le dîner de Noël [sur la base B 88, à Heesch, en Hollande] mangèrent la poussière comme un seul homme quand un Me 262 fut abattu par les canons du capitaine Jack Boyle, du 411^e Escadron, juste au-dessus de la base ». Dans son cas, Boyle venait de se redresser d'un fort piqué, qui lui avait permis d'atteindre « une vitesse excessive », ce qui lui valut de maintenir le contact avec le maraudeur Me 262 assez longtemps pour l'abattre. L'avion s'écrasa à environ cinq milles (8 km) de la piste⁵⁶.

Les avions à hélices étaient également présents et, au total, les pilotes de chasse de l'ARC en revendiquèrent dix-huit détruits au cours de cette fin de semaine de Noël tout en n'en perdant que onze des leurs. Au plus fort de l'offensive des Ardennes, la *Luftwaffe* essayait de protéger les voies ferrées dont les commandants des forces terrestres allemandes avaient besoin pour ravitailler leurs troupes de l'avant. Et, même les Typhoon du 439^e Escadron, qui n'avaient eu jusque-là qu'un seul avion ennemi porté à leur crédit, en abattirent deux de plus le 29 décembre. Pour la 126^e Escadre, le 29 s'avéra « un jour aux nombreux faits d'armes », avec onze avions ennemis abattus, cinq d'entre eux attribués à un seul pilote, le capitaine d'Aviation Richard Audet⁵⁷.

Je menais la section Jaune du 411^e Escadron dans la région de Rheine-Osnabrück quand le contrôle signala des Boches au-dessus de Rheine. L'escadron vira alors dans cette direction. On observa un Me 262 et, juste à ce moment-là, je repérai douze avions ennemis sur notre droite à 2 h. Ils se révélèrent un mélange d'environ quatre Me 109 et huit FW 190.

1^{er} combat

J'attaquai un Me 109 qui était le dernier avion de la formation d'environ douze appareils, tous volant en ligne de front. À environ 200 verges et 30° à droite à 10 000 pieds, j'ouvris

le feu et vis des impacts le long du fuselage et de l'emplanture des ailes. Il y eut une explosion du côté droit seulement et le 109 laissa derrière lui une traînée dense de fumée noire. Je rompis alors mon attaque ...

2^e combat

Après la première attaque, je me mis en orbite défensive à environ 8 400 pieds jusqu'à ce que je repère un FW 190, que j'attaquai immédiatement à 250 verges pour m'en approcher à 100 verges et à 30° par rapport à la ligne de front. Je vis des impacts sur le cockpit et l'arrière du fuselage. Il s'enflamma brusquement à l'arrière du moteur et comme je le survolais de très près, je vis le pilote effondré dans son cockpit qui était également en flammes ...

3^e combat

J'effectuai, dans la foulée, ma troisième attaque. Je suivais ce que je croyais être un Me 109 en léger piqué. Il monta alors rapidement et sa verrière s'éjecta à environ 3 000 ou 4 000 pieds. Je lui tirai une courte rafale à environ 300 verges en ligne de front et l'avion bascula vers le bas en piqué. Le pilote essaya de s'éjecter ou sauta en parachute. Je vis un objet noir sur le bord du cockpit, mais son parachute fut mis en lambeaux. Je le filmai alors avec ma ciné-caméra, alors qu'il plongeait vers le sol, des bouts de parachute flottant tout autour. Je vis cet avion s'écraser et exploser au sol en mille morceaux. Je ne me souviens pas d'avoir vu des impacts sur cet avion. J'avais peut-être appuyé seulement sur le bouton de la [mitrailleuse] Browning.

4^e combat

Je repérai un FW 190 poursuivi à environ 5 000 pieds par un Spitfire qui était lui-même poursuivi par un FW 190. J'appelai par radio ce pilote de la section jaune pour lui demander de rompre l'attaque et attaquai le 190 par derrière. Le combat s'engagea en fort piqué vers le bas. Quand je fus à environ 250 verges et en ligne de front du 190, j'ouvris le feu. Il y eut de nombreux impacts le long du fuselage et il s'enflamma brusquement. Je vis ce FW 190 piquer tout droit vers le sol et brûler.

5^e combat

Plusieurs minutes plus tard, alors que je tentais de reformer ma section, je repérai un FW 190 à 4 000 pieds; il volait à 2 000 pieds environ. Je piquai sur lui et tentai une attaque frontale. Je ralentis pour attendre qu'il passe à portée. À environ 200 verges et 20°, je tirai une très courte rafale mais ne pus voir aucun impact. L'appareil fut pris de secousses violentes et poursuivit ainsi jusqu'à ce qu'il s'écrase au sol⁵⁸.

Aucun autre pilote de l'ARC ni de la 2^e FAT n'a jamais abattu cinq avions en une seule sortie, mais les nombreuses circonstances entourant les victoires d'Audet furent typiques des combats aériens pendant la dernière année de la guerre. Au cours de ses cinquante-deux missions depuis son arrivée sur le continent à la mi-

septembre, il n'avait engagé l'ennemi que trois fois, et toutes trois sans succès. Comme pour la plupart des autres pilotes de Spitfire, il avait passé son temps à effectuer des patrouilles et des missions d'interdiction sans incident, certaines de ces dernières en passes de bombardement en piqué contre des voies ferrées ; mais, le 22 janvier, moins d'un mois après sa première victoire, Audet avait accumulé un total de dix avions ennemis détruits en l'air, tous des chasseurs, dont un à réaction. Ensuite, la *Luftwaffe* entrant dans une autre phase de récupération de son cycle opérationnel, les chances d'Audet, comme celles de l'ensemble de l'ARC, s'évanouirent. Tragiquement – mais également tout à fait typiquement – il fut tué par la Flak le 3 mars, alors qu'il attaquait une voie d'évitement⁵⁹.

Ceux qui furent faits prisonniers de guerre furent plus fortunés, mais la descente en parachute n'était pas une garantie de sécurité, comme Hedley Everard, abattu la veille de Noël, put en témoigner. Après sa capture et un interrogatoire, il fut emmené dans des installations plus permanentes mais son voyage fut plein de dangers.

La nuit était maintenant très noire et le véhicule descendait lourdement une route secondaire bordée d'arbres. Je vis, loin devant, des lueurs d'incendie et, comme nous approchions et nous nous arrêtons, je réalisai que c'était les restes en flammes d'un convoi militaire. Mon moral en prit un coup quand j'entendis les conducteurs de camions survivants crier qu'ils avaient été touchés par des roquettes de chasseurs-bombardiers Typhoon juste avant la tombée de la nuit.

La colère de mes gardes était évidente lorsqu'ils me firent descendre et marcher au milieu des survivants sales et ébouriffés. Même sans l'avoir appris de mon escorte armée, ces gens me reconnurent comme un des destructeurs aériens de leurs amis qui se consumaient dans leurs véhicules. Et pour moi, ce carnage, que je voyais maintenant de très près, était ce que j'avais vu de nombreuses fois à travers mon viseur lors de mitraillages répétés. Ces convois allemands, comme leurs trains, étaient lourdement défendus par des canons antiaériens et nous subissions aussi de lourdes pertes et des dommages au cours de nos sorties d'interdiction ...

Pour quelques raisons que j'ignorerai toujours, les murmures furieux de ce groupe dépenaillé diminuèrent lentement. Ils me dévisagèrent, certains d'un air menaçant, d'autres avec une haine tranquille, alors que d'autres regardaient ailleurs. Je ne peux que penser que ma figure brûlée qui avait commencé à dégoutter avait dû les convaincre que moi aussi, j'avais été puni par le feu et que nous vivions tous en enfer⁶⁰.

Finalement Everard, blessé, rejoignit neuf autres membres d'équipage qui avaient sauté en parachute de bombardiers lourds.

Bientôt nous fûmes sortis, disposés par paires, puis on nous fit marcher dans la rue avec deux gardes devant et deux derrière. Par des conversations chuchotées, je sus que nous étions à Dusseldorf. Alors que nous approchions de la gare ferroviaire principale, le nombre des piétons augmenta puisque les véhicules ne pouvaient pas manœuvrer dans des rues jonchées de décombres. Cette situation devint extrêmement dangereuse quand les sarcasmes et les huées des citoyens se transformèrent en une avalanche de pierres. Un

Canadien m'informa que la ville avait été son objectif lors d'un bombardement la nuit précédente, ce qui expliquait la colère de la foule. Lorsque les gardes furent atteints par des débris, ils dirigèrent leurs armes automatiques vers la population et nous entraînèrent en vitesse dans une pièce relativement chaude de la cave d'une gare. C'est un miracle que les gardes ne nous aient pas abandonnés à la foule en colère, dont certains avaient dû perdre un proche au cours du raid de la veille⁶¹.

Pendant ce temps, la *Luftwaffe* rassemblait autant de chasseurs qu'elle le pouvait pour un dernier coup désespéré et mal venu. Aux premières lueurs du jour, le 1^{er} janvier 1945, une force de chasseurs constituée d'un millier d'appareils (et de pilotes) décolla pour attaquer onze terrains d'aviation alliés principaux dans une tentative de restauration d'un équilibre quelconque dans la bataille aérienne du front occidental. Les pilotes étaient en grande partie des novices, tout juste diplômés d'écoles d'entraînement aérien à court de carburant, mais qui, s'ils pouvaient surprendre assez d'appareils des forces aériennes tactiques alliées au sol sans subir trop de pertes, pouvaient encore obtenir une victoire importante. Les terrains d'aviation en question étaient d'excellents objectifs car des conditions météorologiques exécrables et des problèmes de transport avaient forcé les formations aériennes américaines et britanniques à concentrer leurs ressources dans des installations avec des pistes en dur, alors que de nombreux chefs allemands les connaissaient bien pour avoir volé à partir de ces plates-formes peu de temps auparavant⁶². Trois de ces objectifs, Eindhoven, Heesch et Évère, étaient des terrains d'escadres de l'ARC.

Deux d'entre elles, la 39^e et la 143^e, qui étaient basées à Eindhoven, devaient beaucoup souffrir de l'offensive *Fall Bodenplatte*. Pris pour objectif par la 3^e (Udet) *Jagdgeschwader* (escadre de chasse), les pilotes canadiens de Spitfire et de Typhoon se trouvèrent la cible d'attaques au sol massives et déterminées pour la première et la dernière fois de la guerre. Ils furent pris totalement par surprise, avec huit Typhoon de chacun des 438^e et 440^e Escadrons alignés pour le décollage. Deux d'entre eux qui réussirent à décoller furent abattus par un essaim de chasseurs allemands ; les quatorze autres furent mis en pièces au sol, un pilote réussissant à s'échapper de son avion et à se mettre à l'abri dans le bâtiment de dispersion, quoique blessé par des éclats de verre. Trois pilotes de l'escadre de Typhoon furent tués. Après avoir détruit tous les appareils sur la piste, les attaquants effectuèrent des cercles au-dessus de la base et la mitraillèrent pendant plus de vingt minutes. L'opposition principale vint des canonnières de trois escadrons d'artillerie antiaériennes du régiment RAF⁶³.

Les non-navigants se battirent aussi, dont le sergent W.I. Large, du 438^e Escadron.

J'étais au bout de la route de la zone de dispersion pour voir le décollage de l'escadron quand je vis qu'un certain nombre d'avions ennemis effectuaient une attaque du terrain. J'ai pensé tout d'abord à un raid d'attaque et d'esquive, mais après le passage de la deuxième et de la troisième vagues, les orbites décrites par les avions ennemis au-dessus du terrain et la poursuite de leurs attaques avec le soleil dans le dos, j'ai compris qu'ils étaient là pour rester et, en conséquence, je me suis précipité vers la zone de dispersion

où nos mitrailleuses Bren étaient stockées. Là, je vis le sergent de section McGee. Nous décidâmes de tirer sur tout ce qui volait au-dessus de la zone de dispersion. Nous prîmes chacun une mitrailleuse Bren et deux boîtes de cartouches, nous nous plaçâmes à l'extérieur de la porte du bâtiment de dispersion et attendîmes tout Boche qui se présenterait à notre portée... Un avion venant du sud dégagea de la piste et fit une montée rapide en virage à environ 120 verges de nous à moins de quarante pieds d'altitude. Nous tirâmes tous les deux sur lui, chacun de nous vidant un chargeur complet. Nous vîmes des impacts allant du système de refroidissement du moteur au cockpit ; nous vîmes aussi de petits morceaux tomber⁶⁴.

Trois jours après l'attaque, un FW 190 détruit par le feu fut découvert près du terrain d'aviation, preuve suffisante pour porter au crédit de Large et McGee un appareil ennemi détruit. Les attaquants perdirent dix pilotes tués ou disparus et six capturés, mais laissèrent Eindhoven en ruines ; treize des nôtres furent tués et des douzaines d'autres furent blessés, trente et un avions furent laissés en feu ou détruits et de nombreux bâtiments furent endommagés, tandis que plusieurs bombes et des dépôts de carburant ajoutèrent leurs flammes et leurs explosions à la confusion générale⁶⁵.

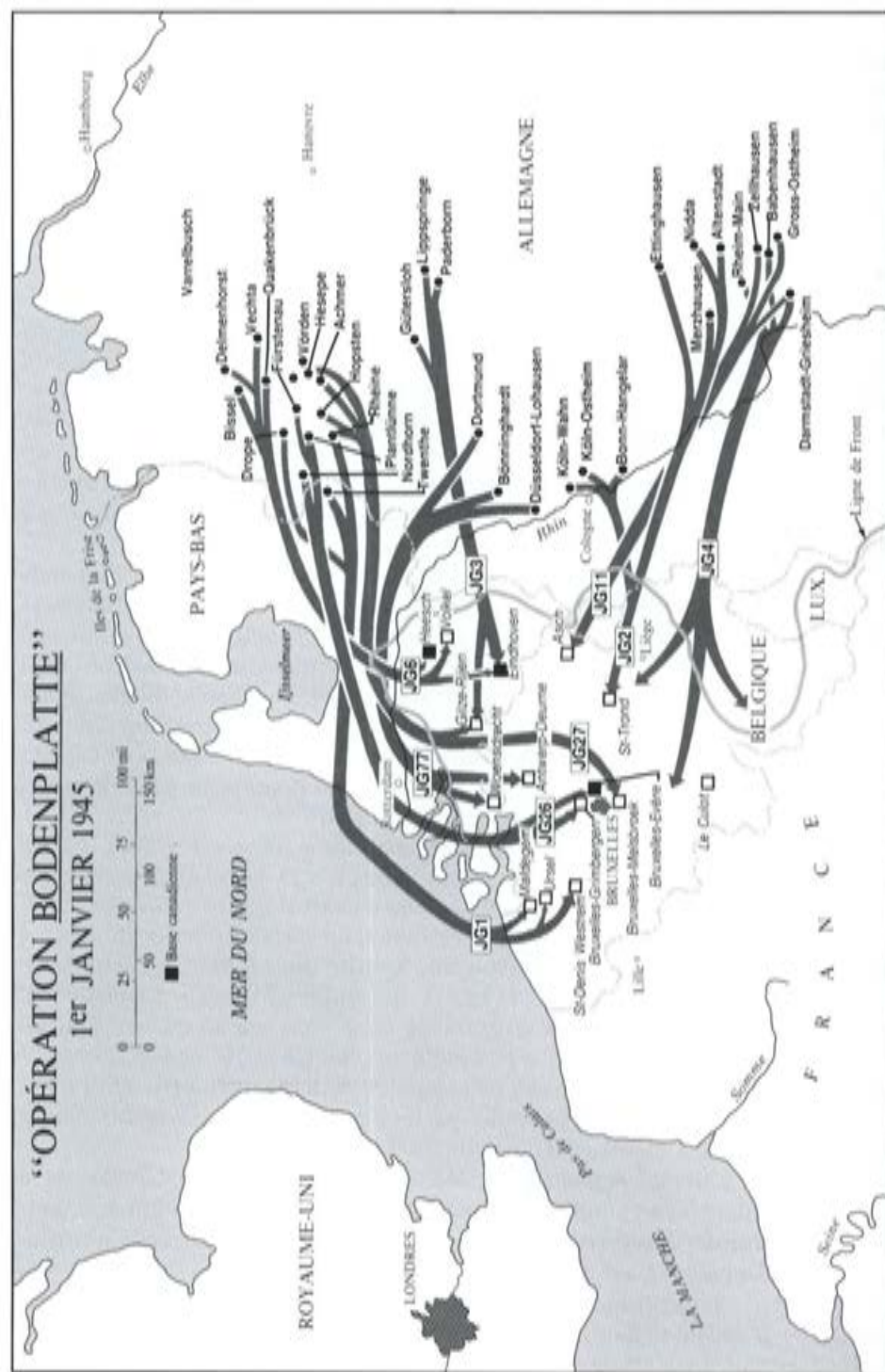
À Heesch, terrain d'où opérait la 126^e Escadre, les chasseurs allemands surprirent dix Spitfire du 401^e Escadron alignés pour le décollage ; mais tous réussirent à décoller et obligèrent leurs opposants à un combat aérien confus au cours duquel les Canadiens revendiquèrent six avions ennemis détruits sans subir de pertes. D'autres escadrons qui avaient décollé quelques minutes avant l'attaque et avaient été rappelés par radio en revendiquèrent beaucoup plus. Au total, la 126^e Escadre revendiqua dix-neuf pilotes allemands abattus pour la perte d'un des leurs tué et d'un autre blessé, tandis que les dommages se limitèrent à un trou dans la tente de dispersion du 411^e Escadron⁶⁶.

À Évère, terrain de la 127^e Escadre, les conditions météorologiques locales favorisèrent les Allemands. Une combinaison de pluie et de gel avait transformé les pistes en patinoires, interdisant un décollage matinal des patrouilles. L'attaque qui s'ensuivit fut féroce mais brève, ne durant qu'une douzaine de minutes et détruisant vingt-quatre des quelque soixante Spitfire sur le terrain. Le lieutenant-colonel d'Aviation J.E. Johnson, de la RAF, qui dirigeait l'escadre canadienne, pensa, toutefois : « Nous nous en sommes bien tirés, aucun de nos Spitfire n'aurait dû rester intact à Évère. » Les groupes I et III de la 26^e *Jagdgeschwader* perdirent onze pilotes tués, disparus ou capturés – certains abattus par leur propre Flak en route vers leur objectif – tandis que les pertes parmi les navigants et non-navigants de l'ARC s'élevèrent à deux tués et douze blessés⁶⁷.

Dans l'ensemble, les pertes matérielles furent « considérables », celles de la 2^e FAT se montant à 127 avions détruits et 133 endommagés. (Les forces américaines en perdirent trente-six.) Toutefois, ce ne fut pas le type de coup dévastateur que la *Luftwaffe* avait espéré frapper, et ses propres pertes, évaluées à 300 appareils et 214 pilotes (un tiers d'entre eux à cause des tirs d'armes antiaériennes « amies »), n'étaient rien de moins que catastrophiques. Venant à la suite de deux mois désastreux au cours desquels près de 800 pilotes avaient été tués ou étaient tombés dans les mains alliées, *Bodenplatte*, selon Werner Girbig, « se résuma à

“OPÉRATION BODENPLATTE”

ier JANVIER 1945



Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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