

une défaite totale. Les formations de défense territoriale équipées de chasseurs standard ne s'en remirent jamais. Par la suite, leurs opérations furent insignifiantes par rapport à la situation en tant que telle et ne présentèrent aucune menace supplémentaire à la domination des forces aériennes ennemies⁶⁸. »

Au lendemain de *Bodenplatte*, la *Luftwaffe* ne pouvait faire rien d'autre que de concentrer ses efforts de plus en plus maigres à des patrouilles défensives. Les rapports du renseignement ne laissaient planer aucun doute sur ce que les chasseurs allemands essayaient de protéger. « L'interprétation évidente de ce souci est que nos attaques de voies ferrées dans cette région deviennent bien plus qu'une nuisance, quand on sait que les voies ferrées doivent transporter un montant considérable d'approvisionnement pour l'offensive allemande actuelle, sans parler de la possibilité que les divisions ramenées de Norvège utilisent ces routes⁶⁹. »

Une fois de plus, le front se stabilisa et la 2^e FAT se retrouva en appui d'un 21^e Groupe d'armée moins actif, les opérations terrestres étant largement limitées par le temps inclement de l'hiver. Dans de telles circonstances, le rôle de l'aviation fut d'empêcher les attaques aériennes ennemies sur les troupes amies ou les reconnaissances au-dessus du territoire ami, de répondre aux besoins en renseignements de l'armée et d'appuyer quelques opérations mineures que des commandants de l'armée de terre pouvaient décider afin d'améliorer leurs positions. En conséquence, les opérations aériennes devinrent moins intenses, le 83^e Groupe continuant d'effectuer des sorties d'interdiction au-delà du Rhin tandis que le 84^e Groupe se préparait à appuyer la prochaine offensive de la 1^{ère} Armée canadienne – l'opération *Veritable* – pour atteindre cette voie d'eau⁷⁰.

Pour certaines opérations plus importantes, cependant, les groupes composés n'étaient plus liés à une formation terrestre particulière, et on leur donnait plutôt un rôle spécifique à jouer dans le soutien de tout le groupe d'armées. En conséquence, l'opération *Veritable*, qui commença le 8 février, vit les Spitfire du 83^e Groupe affectés à la protection chasse tandis que ses Typhoon se joignirent au 84^e Groupe dans des missions d'appui rapproché⁷¹. Quant aux Spitfire, ils n'avaient pas grand-chose à craindre, et les cinq Ju 87 désuets que le 442^e Escadron abattit le premier jour de l'offensive ne présentèrent pas un grand défi⁷². Les Typhoon furent bien plus actifs et l'historien du 439^e fut incapable de retenir sa joie. « L'activité aérienne a été aujourd'hui un traitement d'yeux malades, les pilotes ont prétendu qu'il y avait dix avions sur dix [c.-à-d. couverture maximale] au-dessus de la zone d'objectifs, de bonne heure ce matin. » Des six opérations de l'escadron, la plupart furent des patrouilles de quatre avions totalisant trente-deux sorties, mais la tâche de maintenir en service des appareils dans des conditions climatiques abominables ne fut pas facile. « Il faut reconnaître qu'un grand mérite revient aux non-navigants pour le rôle qu'ils ont joué dans l'attaque d'aujourd'hui, alors que les conditions de travail sont loin d'être idéales avec de l'eau et de la boue partout. Certains avions étaient parqués dans des flaques d'eau – l'accrochage des bombes et l'entretien des appareils n'étaient pas une partie de plaisir dans de telles conditions. Des dix-sept avions, quinze furent opérationnels à un moment donné de la journée, ce qui montre bien l'état de disponibilité technique⁷³. »

Lorsque le temps s'améliora légèrement le 14 février, les forces aériennes alliées se préparèrent à un effort massif, effectuant quelque neuf mille sorties, plus qu'en tout temps depuis la campagne de Normandie. Le 83^e Groupe revendiqua son millièm^e avion ennemi détruit ou endommagé à ce jour, un nombre record d'avions à réaction et de locomotives, et réalisa plus de coupures de voies ferrées qu'au cours de n'importe quelle période antérieure de vingt-quatre heures. Les Spitfire de la 126^e Escadre effectuèrent leur plus grand nombre de sorties à ce jour, 237, les deux escadrons les plus actifs réussissant à effectuer respectivement cinquante-quatre et cinquante-trois sorties, alors que chez les Typhoon, le 440^e établit un nouveau record d'escadron avec cinquante-cinq. « Cette coordination étroite à une telle échelle pour la première fois entre forces terrestres et forces aériennes canadiennes est d'une importance historique »⁷⁴, écrivit un officier d'état-major anonyme au QGCOM, signalant que les escadrons de l'ARC avaient effectué près de 1 500 sorties en appui de la 1^{ère} Armée canadienne. Cela n'arrivera plus jamais.

Dans le domaine de la coordination, la situation au sol était critique entre les divers services de maintenance, et les journaux de marche des unités ne laissent aucun doute sur l'immense effort que déployèrent les échelons d'entretien pour maintenir un taux de disponibilité de 75 % ou plus. Parfois, et inévitablement, les non-navigants pouvaient se plaindre à juste titre d'être considérés comme faisant partie du décor par un système impersonnel qui s'intéressait à l'efficacité opérationnelle, mais pas nécessairement à la façon dont elle était réalisée. « Les jours de déménagement signifiaient beaucoup de travail pour la plupart des sections de l'escadre, mais les armuriers avaient le sentiment qu'ils étaient durement traités. Après avoir battu tous les records de coupures de voies ferrées et de bombes larguées hier, les armuriers installèrent, dans l'obscurité, trois bombes sous chaque appareil de l'escadre. Et aujourd'hui, à cause de l'annulation des opérations pour des raisons de météo, ces bombes furent gentiment déposées avant le décollage vers la nouvelle base et, une fois de plus, tard dans la nuit, les armuriers réarmèrent tous les appareils avec soin⁷⁵. »

Les conditions de travail étaient peut-être le défi principal du technicien alors qu'il se débattait dans les rigueurs hivernales du nord-ouest de l'Europe. Un escadron de chasseurs-bombardiers proposa en octobre que « lorsqu'on regarde la zone de dispersion, il semble qu'il serait plus facile d'utiliser les Typhoon avec des flotteurs à la place des roues ». Quand, à l'occasion, le taux de disponibilité tombait en dessous des niveaux optimaux, on hésitait fortement à blâmer les non-navigants. En une occasion, « tout le monde reporta la faute sur l'indice 150 [du carburant] pour toutes les pannes de moteur », tandis qu'une autre fois « des problèmes de pneus crevés [furent] peut-être dus à l'utilisation des freins lors du long roulage avant le décollage »⁷⁶.

Néanmoins, puisque les non-navigants s'assuraient que les avions soient toujours disponibles en nombre suffisant pour des opérations principales, le 21 février les diverses aviations alliées lancèrent leur propre offensive aérienne, l'opération Clarion, conçue pour étrangler les voies de communication de la Ruhr. Les bombardiers lourds et moyens reçurent la mission de couper les ponts et les viaducs, tandis que les chasseurs-bombardiers poursuivaient le harcèle-

ment du trafic ferroviaire, rôle qu'ils remplissaient (avec quelques interruptions) depuis l'automne. Le 22, le 439^e annonça « une intense activité opérationnelle », avec son plus grand nombre de sorties jamais effectuées à ce jour, réalisant vingt-huit coupures de voies ferrées, le bombardement d'une route, la destruction de trois wagons plats, d'un véhicule blindé et de deux chars. De telles attaques étaient, bien sûr, dangereuses, et pour d'autres raisons que la Flak, la météo ou les pannes mécaniques. Comme le 442^e le signala : « Lors d'une sortie de l'après-midi, le commandant [M.E.] Jowsey dut sauter en parachute au-dessus de l'Allemagne. On pensa qu'il avait été victime d'un accident incroyable, touché par le ricochet de ses propres obus lors du mitraillage de quelques transports ennemis blindés. On l'avait vu se poser, et l'escadron pensait qu'il était sain et sauf »⁷⁷. Ils avaient vu juste car Jowsey échappa à la capture et rentra en Angleterre le 5 avril, bien qu'il ne participât plus au combat.

Mises à part les circonstances singulières de sa perte, le commandant d'Aviation Milton Jowsey, DFC, âgé de trente-trois ans, était le type parfait du leader que l'on trouvait maintenant en abondance dans l'ARC après quatre ans de guerre. Diplômé du collège Glebe d'Ottawa, il rejoignit l'ARC en 1940 et obtint son brevet de pilote. Il reçut une commission d'officier en juillet 1941 et fut affecté outre-mer (en passant par l'Islande) le mois suivant. Après une formation dans une UEO de chasse, en Angleterre – il fallut attendre juillet 1942 pour en avoir une au Canada – il fut envoyé au Moyen-Orient. Servant dans des escadrons de la RAF, il fut promu lieutenant d'Aviation en juillet 1942 et capitaine une année plus tard, puis participa à « la destruction de la *Luftwaffe* en Tunisie » et partagea la première victoire portée au crédit de la *Desert Air Force* « opérant à partir de terrains d'aviation capturés en Sicile ». Ayant été crédité de la destruction de quatre appareils ennemis, la citation accompagnant sa DFC disait de lui : « Chef calme et compétent » et notait que « le courage et la volonté qu'il a affichés lors d'attaque de l'ennemi sont un parfait exemple pour ses camarades pilotes ». Rapatrié au Canada en novembre 1943, de retour en Europe un an plus tard, il fut affecté au 442^e Escadron comme commandant d'escadrille, puis comme successeur du commandant d'Aviation W.A. Olmstead, DSO, DFC avec barrette, à la fin de son tour le 13 décembre 1944. Mais à ce moment-là, il avait ajouté un FW 190 détruit et un autre probablement détruit à son tableau de chasse⁷⁸.

Jowsey s'était descendu lui-même en mitraillant des cibles inopinées, mais l'efficacité de telles attaques sur l'ennemi – une procédure normale après la réalisation de la mission préplanifiée – n'avait jamais été totalement évaluée. Pour y voir un peu plus clair, la section de recherche opérationnelle de la 2^e FAT examina les films de ciné-mitrailleuses pris lors de passes de tir qui avaient eu lieu entre décembre 1944 et mars 1945 et conclut que, en général, on obtenait de bons résultats. Au moins, 40 % des attaques dirigées contre des locomotives et 30 % de celles contre des véhicules furent correctement exécutées, précises et efficaces, tandis que la plupart des autres causèrent quelques dommages. Il semblait que la meilleure tactique était d'ouvrir le feu à 600 ou 800 verges (mètres) sur des locomotives, ou à 500 ou 700 verges (mètres) sur des véhicules, en s'en approchant jusqu'à 300 verges (mètres) en piqué progressif tout en ne tirant qu'une longue rafale⁷⁹.

La politique des objectifs ressemblait à celle de l'année précédente, les avions ayant l'autorisation de n'attaquer que les objectifs purement militaires dans les territoires occupés par l'ennemi, alors que l'Allemagne elle-même devait être traitée sans pitié. « La liberté de sillonner l'Allemagne avec un escadron ou une escadrille de pilotes combattifs ressemblait à une volée de vautours autour d'une carcasse. Tout ce qui se trouvait en dessous était un objectif militaire légitime. La machine de guerre d'Hitler, que j'avais juré d'aider à détruire des années plus tôt au Canada, avait été ramenée dans ses frontières d'origine. Maintenant, il n'y avait plus de coolies birmans sous mes ailes ; pas d'Arabes du désert ; pas de paysans italiens ; pas de fermiers français ; pas de civils hollandais – uniquement des ennemis⁸⁰. »

Pour la première fois depuis de nombreux mois, les escadrons de Typhoon découvrirent, fin février et début mars, que l'aviation ennemie était un facteur limitatif lors de ces attaques. « Au cours de la semaine dernière, la *Luftwaffe* est devenue particulièrement agressive envers les petits groupes d'avions », expliqua le lieutenant-colonel d'Aviation Dean Nesbitt, DFC, un vétéran de la Bataille d'Angleterre qui commandait maintenant la 143^e Escadre. « Nous pûmes battre des records de coupures de voies ferrées et de sorties grâce à de petites unités de quatre et parfois deux avions. Par chance, les Boches étaient trop lents pour en tirer profit, et les comptes rendus du renseignement indiquaient que nos coupures de voies ferrées avaient eu les conséquences voulues sur les problèmes d'approvisionnement ennemi de la ligne de front. Il n'est donc plus nécessaire de mettre nos pilotes en position désavantageuse. Toutes les missions sont effectuées maintenant par des formations importantes⁸¹. »

De la fin février à la mi-mars, il était plus fréquent de se retrouver face à des chasseurs ennemis, les Allemands faisant décoller des forces importantes, selon les normes de 1944, qui atteignaient parfois une centaine ou plus d'appareils, afin d'essayer de compenser la qualité médiocre de leurs pilotes par la quantité. En conséquence, dans la semaine qui se termina le 21 mars, environ la moitié des 1 650 sorties effectuées par les unités de l'ARC de la 2^e FAT fut des opérations de chasse telles que des raids, des patrouilles et des escortes, et les missions d'interdiction contre les voies ferrées se limitèrent au cinquième des missions⁸².

Le 10 mars, alors que les Alliés occupaient la totalité de la rive ouest du Rhin, il fut temps d'étudier la planification détaillée de son franchissement et d'une campagne terrestre amenant la guerre au cœur de l'Allemagne. Au même moment, les bombardiers stratégiques attaquèrent les bases d'avions à réaction et, au cours du mois, près de la moitié de l'effort du bombardement fut dirigé contre des terrains d'aviation pour laisser moins d'occasions à la *Luftwaffe*, qui souffrait déjà gravement, d'apparaître au-dessus des têtes de pont. Le 7 mars, la 1^{re} Armée américaine avait capturé intact le pont ferroviaire Ludendorff à Remagen et le 10, elle s'était établie solidement de l'autre côté du fleuve ; le 22 – vingt-quatre heures avant le début de l'offensive de Montgomery – la 3^e Armée américaine capturait un pont à Oppenheim, au sud de Mayence. À la mi-mars, la *Luftwaffe* était dans une situation critique alors que ses pertes et la retraite en catastrophe sur le front oriental (les armées soviétiques ne se trouvaient plus qu'à quarante milles au nord de Berlin et progressaient au sud

en traversant la Hongrie occidentale) ne lui laissaient guère plus de 1 100 avions sur le front occidental. À partir du 21, la plupart des bases furent mises hors d'usage par une série supplémentaire d'attaques contre les terrains d'aviation allemands⁸³.

Les opérations destinées à créer des têtes de pont de l'autre côté du Rhin devaient comporter des aéroportages (opération Varsity) ainsi que des franchissements d'assaut (opération Plunder) et – les états-majors ayant tiré les leçons de la catastrophe d'Arnhem – la 2^e FAT y intégra cette fois-ci l'appui aérien en le planifiant avec soin. Le 83^e Groupe reçut comme mission d'assurer la suprématie aérienne au-dessus du champ de bataille et ce, jusqu'à cinquante milles (80 km) au-delà, tout en attaquant les positions de la Flak et en répondant aux demandes d'appui rapproché. Ces dernières opérations reposaient sur un système de communication sophistiqué entre les forces aériennes et terrestres, alors que des postes de contrôle avancé, composé chacun d'un officier de liaison air et d'un contrôleur de la RAF, assuraient les liaisons entre les avions en vol et les formations terrestres jusqu'au niveau de la brigade pendant que chaque brigade blindée disposait d'un char Sherman comme véhicule de contact chargé d'assurer les liaisons avec les unités de reconnaissance terrestres et aériennes. Les derniers préparatifs eurent lieu au cours de la soirée du 22 et, à la 126^e Escadre, « tout le monde quitta la salle des rapports avec une idée nette de l'importance du rôle que cette escadre devait jouer en tenant la *Luftwaffe* à l'écart de nos forces terrestres en progression »⁸⁴.

Le barrage d'artillerie qui accompagna le franchissement du Rhin dans la nuit du 23 au 24 mars fut l'un des plus intenses de la guerre : des bombardiers attaquèrent les voies de communication, les terrains d'aviation et les batteries à portée de la tête de pont ; et quand le soleil se leva, les avions du 83^e Groupe attaquèrent toutes les positions d'artillerie ennemies qui ouvraient le feu, et tentèrent de tenir les avions allemands à distance⁸⁵. La coopération air-sol fut excellente comme en rendit compte, après la guerre, un Coningham habituellement critique.

Durant toute la journée du jour J, les 83^e et 84^e Groupes de la RAF et le *XXIXth US Tactical Air Command* effectuèrent des patrouilles de chasse défensive importantes au-dessus des zones d'assaut et des raids offensifs sur les bases de chasse de jour ennemies dans les régions de Twente-Enschede, Rheine et Paderborn pour empêcher l'aviation allemande d'intervenir sur les éléments de la deuxième Armée britannique et de la 1^{re} Armée américaine engagés dans un élargissement des têtes de pont établies sur la rive orientale du Rhin la nuit précédente ... Le 83^e Groupe maintint une patrouille de quatre avions « en station » au-dessus du centre de contrôle du groupe avancé sur la rive ouest du Rhin avec deux escadrons en alerte au sol. Chacune des deux divisions d'assaut britanniques avait un véhicule de contact et deux véhicules supplémentaires furent transportés par avion en toute sécurité avec les divisions aéroportées. Les demandes d'appui immédiat des quatre divisions étaient filtrées au centre de contrôle avancé du groupe, et celles qui étaient acceptées étaient transmises aux avions qui passaient sous contrôle du poste de contrôle avancé (véhicule de contact) concerné⁸⁶.

La portée de l'appui aérien fourni aux divisions aéroportées fut totalement à l'opposé de l'expérience d'Arnhem, les forces aériennes répondant à trente appels de missions impromptues dans la journée, tandis que deux escadres de Typhoon étaient utilisées en permanence pour détruire toute position de la Flak qui pouvait menacer les transports de troupes. Les chercheurs opérationnels remarquèrent que les effets des nouvelles bombes à fragmentation des Typhoon étaient semblables à ceux des roquettes : bien que n'obtenant que quelques coups au but, ils décourageaient les canonnières d'utiliser leurs armes antiaériennes⁸⁷.

Déjà, avant le début de l'opération de la 2^e Armée, la *Eighth US Air Force* avait mis hors d'usage tous les terrains d'aviation jusqu'à présent associés aux avions à réaction ennemis. Aujourd'hui, en plus des bombardements supplémentaires, ses chasseurs couvraient une grande partie du nord-ouest de l'Allemagne afin d'intercepter dès que possible tout avion décollant dans la région, ou qui était appelé à la rescousse de plus loin. De plus, les trois groupes de chasse constituant la 2^e FAT assurèrent des patrouilles importantes au-dessus de la zone des combats et à quelque distance au-delà. En conséquence, il n'est pas du tout surprenant qu'on ne fasse pas état d'intrusions aériennes contre les forces terrestres ou aéroportées aujourd'hui⁸⁸.

Il en fut de même les jours suivants, et le franchissement du Rhin fut un succès complet.

À partir de la tête du pont sur le Rhin, les forces anglo-canadiennes et américaines poursuivirent leur progression vers l'Elbe alors que la guerre entrait dans ses cinquante derniers jours. L'offensive fut bientôt hors de portée des bases du 83^e Groupe et, début avril, le 400^e Escadron – volant sur Spitfire PR XI, avec un rayon d'action bien plus important que celui du Spitfire IX – se plaignit que « la progression des troupes de l'avant ne facilitait pas la tâche des autres escadrons de l'escadre avec des avions à faible rayon d'action ». En fait, « plusieurs missions de cet escadron ont été annulées par l'armée à cause de l'avance rapide des blindés, etc. »⁸⁹.

Pendant que les forces alliées progressaient en Allemagne, la campagne d'Italie sembla, pour les participants comme pour les observateurs, s'être transformée en un spectacle secondaire qui n'en restait pas moins brutal. Au début 1945, le 417^e passa de la mission d'appui rapproché à des tâches d'interdiction, attaquant des postes d'observation, des voies ferrées, des ponts et des moyens de transport et, avec l'amélioration du temps (au début de la dernière semaine de février), il vola beaucoup plus souvent. À noter que, sur les états nominatifs de mars 1945, gardés au QGCOM, on découvre que l'escadron avait finalement atteint l'objectif de canadianisation à 100 %. Il avait toujours été proche de ces chiffres en équipage, et le dernier pilote de la RAF à en faire partie l'avait quitté au mois de septembre précédent, mais une centaine de techniciens de la RAF avaient accompagné l'escadron en Égypte en 1942 et quelques-uns d'entre eux étaient difficiles à remplacer à cause de leur spécialité. Leur nombre se réduisit graduellement à mesure que les remplaçants canadiens devenaient disponibles et ce ne fut pas avant le 31 mars 1945 que le journal de l'escadron signala « aucun » officier

ou aviateur de la RAF à l'effectif⁹⁰. Le 417^e, glorieusement à l'écart de l'effort de guerre canadien, se battit pendant tout le dernier mois de la guerre en tant qu'unité de l'ARC totalement canadienne. (On peut parler d'isolement, car, au cours du mois de mars, le 1^{er} Corps canadien quitta l'Italie afin de se rendre dans le nord-ouest de l'Europe pour les dernières semaines de la guerre.)

En avril, les défenses allemandes en Italie finirent par craquer : le 8, les armées anglo-américaines lancèrent leur offensive de printemps longtemps attendue. Le 417^e appuya l'attaque alors que les formations terrestres alliées perçaient les positions allemandes sur la Senio, traversaient le Po et avançaient dans la plaine vénitienne ; les villes tombèrent les unes après les autres et, le 30 avril, Venise elle-même tomba aux mains des Alliés⁹¹.

Au cours de la dernière semaine d'avril, les opérations diminuèrent d'intensité, la résistance s'écroulant et le mauvais temps retenant les Spitfire au sol pendant plusieurs jours. Les forces allemandes en Italie firent leur reddition le 2 mai et, le jour suivant, l'escadron se déplaça sur Trévise. L'historien de l'unité rédigea le commentaire suivant sur les différences entre le territoire pour lequel on s'était battu et la région où pénétrait l'escadron qui, elle, n'avait pas connu la guerre.

Il était intéressant de remarquer une amélioration importante dans l'attitude des populations et dans le paysage à mesure que nous progressions au nord du Po. Au sud du fleuve, il y a les amoncellements de décombres laissés par nos bombardiers et des gens tristes qui continuent à vivre dans des villages en ruines. Au niveau du fleuve, qui semble être la ligne de démarcation, cette désolation atteint son paroxysme. Des squelettes de canons et de moyens de transport s'alignent le long des rives, et les corps gonflés de chevaux et de bœufs gisent çà et là dans le courant.

En se déplaçant au nord du Po, ces preuves de guerre diminuent progressivement. Moins de bâtiments portent les marques révélatrices de combats de rue ; il n'y a aucune trace de bombardements, et les seules cibles militaires évidentes ont été réduites en une pile de briques, de poussière et de poutres métalliques tordues⁹².

Dans le nord-ouest de l'Europe, le succès des opérations Plunder et Varsity avait rendu les escadrons de l'ARC impatients de traverser le Rhin et amené nombre d'entre eux à revendiquer d'être « le premier ». « Le détachement précurseur du 414^e Escadron rejoignit le terrain d'aviation B-104, dans la région de Wesel, en même temps que l'échelon « A » de la 39^e Escadre. Ce territoire avait été capturé récemment par l'armée, et l'on pense que ce détachement fut l'un des premiers groupes de personnel de l'ARC – sinon le premier – à traverser le Rhin. » Le 30 mars, le 439^e revendiqua le titre de premier escadron de l'ARC à poser ses avions en Allemagne et, une fois en territoire allemand, à armer tous les membres de l'unité pour se protéger contre les saboteurs. Le 406^e parc d'entretien aérien prit des précautions similaires. « Des mesures immédiates sont prises pour s'assurer que tout le personnel connaît bien et sait utiliser et démonter tous les types d'armes de défense en service. On a pris cette mesure de précaution en vue des déplacements futurs qui nous amèneront sans aucun doute en territoire allemand, et aussi en tenant compte du fait que l'unité ne

serait peut-être pas sur un terrain d'aviation disposant de la protection du personnel du *RAF Regiment*⁹³. »

Au cours de la première quinzaine d'avril, la 2^e Armée britannique progressa de deux cents milles (320 km) au-delà du Rhin vers l'Elbe, ce rythme amenant certains pilotes à se plaindre que leurs ordres n'étaient pas à jour. « Les histoires ou les briefings se transforment un peu au fur et à mesure qu'ils passent de bouche à oreille, et il est certain qu'ils passent par de nombreuses bouches avant de nous atteindre. » Les escadrons d'observation aérienne (AOP) faisaient exception à la règle ; ils constituent un ajout récent à l'ARC, bien que la *Royal Air Force* se soit sentie prête à les introduire dès la fin de 1942.

Les AOP étaient l'exemple ultime de la coopération air-sol, ironiquement avec des pilotes qui étaient des officiers de l'armée, alors que le personnel de maintenance et le personnel administratif portait l'uniforme de l'aviation. Leurs débuts dans la RAF furent tumultueux, l'état-major de l'Air craignant la résurrection d'une aviation de l'armée de terre. Aussi, la première unité à entrer en opération, le 651^e, ne rejoignit la Tunisie qu'en novembre 1942 pour y être engagée dans son rôle principal de repérage des batteries d'artillerie par des Taylorcraft Auster non armés, de conception américaine. Les AOP de l'ARC mirent encore plus longtemps à entrer en service car, bien que les premiers officiers de l'armée à s'entraîner à de telles tâches aient terminé leur tour à la fin de 1941, le général McNaughton avait décidé, pour des raisons inconnues (et sans doute liées à leur incapacité apparente de survivre dans un environnement qui ne fût pas totalement permissif), qu'il n'y aurait pas d'escadron d'observation canadien⁹⁴.

Il fallut attendre septembre 1944, et son successeur, le général Crerar, pour revenir sur cet édit. La première unité de ce type (en Europe), le 664^e, fut formée le 1^{er} décembre et équipée de l'Auster IV, un triplace à ailes hautes avec une vitesse maximale de 130 milles à l'heure (280 km/h) et une vitesse de croisière de 112 milles ; il pouvait voler à quarante milles à l'heure et n'avait besoin que de soixante-quinze verges (mètres) de piste en herbe pour décoller, et encore moins pour atterrir. Deux escadrons supplémentaires, le 665^e et le 666^e, furent formés dans les mois qui suivirent, mais parce qu'ils venaient si tard dans la guerre, les deux premiers furent les seuls à participer réellement aux opérations – la *Luftwaffe* ne présentant plus aucun danger – en effectuant des vols de reconnaissance sur la ligne de front ainsi que des repérages d'artillerie. La première opération du 664^e, le 29 mars, fut une mission de reconnaissance comme le fut la dernière du 665^e, le 7 mai. Au total, les 664^e et 665^e effectuèrent respectivement 619 et 58 sorties, le premier perdant un avion et deux membres d'équipage⁹⁵.

Pour les pilotes de Typhoon et de Spitfire, les missions de reconnaissance armées, très favorisées par le temps clément du printemps, continuèrent alors qu'ils effectuaient des raids en avant des colonnes qui progressaient rapidement pour empêcher toute tentative allemande de récupérer ou de retraiter. Le 16 avril, le 403^e proclama : « Jour d'activité aérienne magnifique, l'un des meilleurs de l'escadron depuis de nombreux mois ; de nombreux véhicules mécanisés ennemis ont été détruits au cours des cinq opérations de reconnaissance armée effectuées ; le moral des pilotes est très élevé après une journée pleine

d'action. » Parfois, on avait l'occasion d'un combat aérien, seulement pour constater que l'escadron ne pouvait pas en tirer parti. Le 17, le 411^e signala que « les résultats contre les matériels ferroviaires et motorisés ennemis ont augmenté de nouveau aujourd'hui, mais, après avoir gaspillé toutes nos munitions contre des sites terrestres au cours de la mission, l'escadron repéra quinze Me 109 mais ne put rien faire »⁹⁶. Néanmoins, « la semaine se terminant le mercredi 18 avril a été l'une des semaines aux résultats remarquables pour les unités de l'ARC basées sur le continent. Tous nos escadrons de Spitfire et de Typhoon opérant au sein du 83^e Groupe se sont déplacés en Allemagne sur des bases occupées auparavant par des unités de l'aviation allemande. À partir de ces terrains d'aviation nouvellement conquis, nos chasseurs-bombardiers ont mené la plus grande partie du programme intensif de reconnaissance armée depuis le jour J, visant les transports allemands en déroute devant l'avance des armées alliées »⁹⁷. En fait, le 402^e trouva que la deuxième quinzaine d'avril « s'avéra la période la plus active et la plus profitable enregistrée à ce jour », et « le fait que les avions étaient maintenant basés à portée de l'ennemi en fuite eut des conséquences impressionnantes pour tous les types de transport ennemis »⁹⁸.

Les opérations aériennes redevinrent plus dangereuses lorsque les troupes alliées traversèrent l'Elbe, le 29 avril, car, « par comparaison avec ce qui se passait sur le terrain, l'opposition en l'air fut relativement importante autour de la tête de pont de Lauenburg. On vit la participation des avions à réaction et des chasseurs conventionnels » et, « même si l'aviation allemande est totalement désorganisée et travaille dans des conditions extrêmement difficiles, l'étendue de ses efforts d'aujourd'hui montre encore une fois clairement combien elle est capable d'improviser dans des circonstances difficiles ». En fait, la *Luftwaffe* réagit violemment contre le franchissement de l'Elbe, lançant plus d'avions à l'attaque des ponts que n'en avait vus le 83^e Groupe au cours des semaines passées, avec le résultat plutôt étrange que l'esprit de corps s'améliora au sein des unités de l'ARC. Le 402^e revendiqua huit appareils détruits et quatre endommagés, pour la seule journée du 30, bien que le 443^e rapportât : « Le mois se termine avec un autre contingent de patrouilles sans incident. Nous espérons plus d'action ou la paix, le plus tôt sera le mieux »⁹⁹.

Lors des derniers jours de la guerre, un de ceux qui devait le plus remercier le ciel fut un pilote du 412^e Escadron.

Grâce au repérage précis de l'avion du lieutenant G.M. Horter ... qui s'était écrasé le 28 avril, l'officier-médecin de l'escadron, le capitaine J.E. McAllister, ... fut capable de localiser l'endroit de l'écrasement et de trouver le lieutenant Horter encore attaché dans son cockpit mais en vie, bien que dans un état semi-comateux après quarante heures passées dans cette position. Tout près de là, une unité de l'armée avait vu l'avion s'écraser puis exploser et prendre feu. Comme cette unité avait déjà perdu récemment un lieutenant et un sergent dans les environs, elle n'était pas pressée de reconnaître les lieux de l'écrasement et présumait que le pilote avait été tué. Il est maintenant à l'hôpital sur la liste des blessés graves, ayant souffert du froid, d'immersion des pieds [sic], d'une fracture de l'humérus gauche et de lacerations au visage, au poignet et à la hanche gauche. On pense qu'il s'en tirera. Qu'il soit en vie tient quasiment du miracle, puisque l'avion était

totalement détruit. Il doit probablement sa survie au fait qu'il était attaché dans son cockpit car, autrement, il aurait été éjecté dans un fossé profond rempli d'eau, certainement trop profond pour lui permettre de s'en sortir, compte tenu de ses blessures¹⁰⁰.

Le 52^e hôpital mobile de campagne (ARC) était tout à fait capable de le recevoir, puisque le taux d'occupation moyen par jour n'était que de treize lits sur soixante et onze au cours du dernier mois complet de la guerre¹⁰¹.

Le vice-maréchal de l'Air Broadhurst fit remarquer plus tard que certaines des opérations aériennes les plus intensives de la campagne eurent lieu au cours des derniers jours, même si les expériences furent largement différentes puisque les escadrons changeaient de rôle chaque jour ou même d'une mission à l'autre. Le 1^{er} mai, le 416^e rendit compte que « les pilotes détruisaient maintenant des tas de moyens de transport boches, mais pas d'avions », tandis que le 414^e déclara, le 2, « un jour en lettres d'or pour l'escadron » lorsqu'il revendiqua six avions détruits et deux endommagés. Le 400^e avait aussi des raisons de célébrer le 2, car non seulement il put localiser l'avance des troupes russes lors d'un vol de reconnaissance, mais « au milieu de l'après-midi, un avion d'entraînement allemand atterrit à B-154 avec deux [membres] de la *Luftwaffe* venant d'un terrain d'aviation pris par les Russes »¹⁰².

De tels incidents étaient loin d'être des cas isolés alors que les Allemands, avec ou sans uniforme, essayaient d'échapper aux armées soviétiques vindicatives. La traversée de la Baltique fut une des routes principales d'évasion qui, bien sûr, attira l'attention des forces aériennes tactiques toujours à l'affût d'embouteillages.

L'image d'aujourd'hui, montrant des transports mécanisés ennemis fuyant, pare-chocs contre pare-chocs, ressemblait étrangement à ce qui s'était passé l'été précédent dans la brèche de Falaise quand nous obtînmes un succès aussi énorme. La dernière mission du jour fut la meilleure. Elle visait un navire de transport de troupes important, et vingt-deux bombes de 1 000 lb [450 kg] furent larguées, dont quatre atteignirent l'objectif et beaucoup d'autres explosèrent à proximité. Une bombe frappa la proue, une autre la poupe et deux près de la passerelle au milieu du navire. Un grand nombre de bâtiments plus petits furent vus, de même qu'un nombre important de sous-marins. Ce fut en quelque sorte un jour de gloire pour cet escadron quand ... le lieutenant W.F. Birch largua la 10 000^e bombe de la 143^e Escadre (ARC)¹⁰³.

Le trafic maritime était suffisamment tentant pour éloigner les Typhoon de quelques-unes des meilleures cibles que leurs pilotes avaient vues au cours des mois écoulés. « Un compte rendu arriva annonçant que les Boches en retraite à l'est de Lübeck rencontraient ceux qui se repliaient à l'ouest en provenance du front russe, créant une pagaille extraordinaire d'hommes et de véhicules, mais ce n'était pas pour nous ; au lieu de ça, nous commençâmes à donner la chasse au navire de commerce allemand qui s'enfuyait avec vraisemblablement des troupes vers la Norvège ... Les navires antiaériens tirèrent une quantité d'obus contre les Typhie et, au total, ce fut bien risqué¹⁰⁴. » Les frappes contre le trafic maritime se poursuivirent le 3 et le 4, et il fallut la reddition des forces allemandes dans cette région pour y mettre fin.

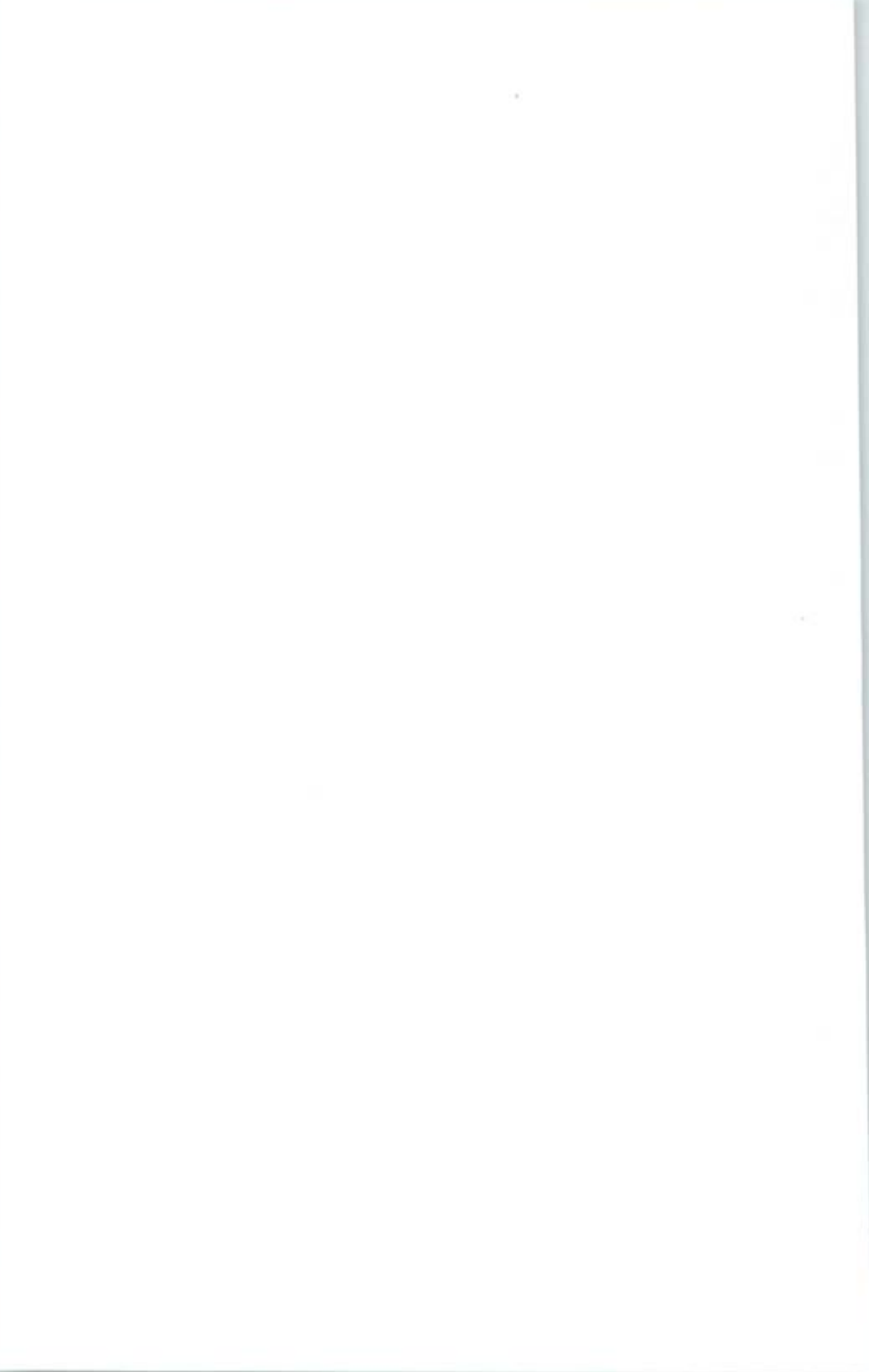
Dans le nord-ouest de l'Europe, certains escadrons avaient déjà commencé à célébrer la victoire lors de la reddition des forces allemandes dans les Pays-Bas le 4 mai, bien que le 438^e ait averti que « nous devions attendre de voir ce que nous réserve demain ». D'autres furent moins prudents, dont le 403^e. « Ce fut une grande soirée de célébrations quand on apprit la victoire des armées canadiennes dans le nord et la reddition de l'ennemi. Il ne reste plus que la Norvège et le sud de l'Allemagne à nettoyer maintenant. Le bar fut largement ouvert et les armes de tous modèles tirèrent en l'air au petit matin » pour fêter l'événement. Le 5, le 412^e signala « pas de vol opérationnel aujourd'hui. Il est possible que ce soit une bonne chose qui donne à chacun la chance de récupérer du défolement spontané d'hier »¹⁰⁵.

Lorsque l'amiral Dönitz signa la reddition de toutes les forces allemandes le 7, il n'y avait plus aucun doute. « Ça y est, les Nazis se sont rendus. Le jour officiel de la victoire aura lieu demain, mais personne n'attendit jusque-là pour commencer à célébrer. Les bars furent la scène d'assauts bien organisés et la fête battait son plein aux premières heures du matin. » L'entrée du registre des opérations du 441^e pour le 8 fut la plus courte de la guerre : « Jour de la victoire »¹⁰⁶ et rien d'autre.

Si l'on fait le bilan de la campagne dans le nord-ouest de l'Europe, du 6 juin 1944 au 7 mai 1945, on relève que 196 pilotes et non-navigants canadiens des escadrons de chasseurs et de chasseurs-bombardiers de l'ARC outre-mer ont péri en service. Les trois unités les plus durement touchées furent celles de Typhoon avec trente et un pilotes et non-navigants du 440^e tués, trente du 439^e et vingt-six du 438^e. Le 439^e Escadron a estimé que plus de 60 % des pilotes de Typhoon furent tués avant la fin de leur tour. À l'opposé, le 400^e Escadron dont la mission était la reconnaissance photographique, habituellement hors de portée de la Flak et n'engageant que rarement la *Luftwaffe*, ne perdit qu'un seul pilote.

Quant aux dommages infligés à l'ennemi, la 126^e Escadre (ARC) fut la formation qui obtint les meilleurs résultats de la 2^e FAT avec, à son actif, 361 victoires confirmées en combat aérien et au sol, tandis que le 401^e Escadron fut l'unité à obtenir le plus de succès avec 112 avions détruits en l'air et quinze au sol. Les deux pilotes qui obtinrent les meilleurs résultats au cours de la campagne furent le capitaine d'Aviation D.C. Laubmann, DFC avec barrette, du 412^e Escadron, et le commandant d'Aviation W.T. Klersy, DFC avec barrette, du 401^e Escadron, crédités respectivement de quatorze victoires et demie et de treize victoires et demie¹⁰⁷. (Klersy périt dans un accident d'avion deux jours après la fin de la guerre.)

La guerre terminée, les vols se poursuivirent mais les perspectives changèrent rapidement. Le 7 mai, le 438^e Escadron annonça : « Une réunion des pilotes de l'escadron a eu lieu aujourd'hui avec, à l'ordre du jour, l'organisation de manifestations sportives »¹⁰⁸.



TROISIÈME PARTIE

La guerre aéronavale



Un des Lockheed Hudson du 407^e Escadron. Conçu à l'origine comme aéronef civil, le Hudson, lent et peu armé, était peu adéquat pour les opérations contre le trafic maritime dans le cadre desquelles il était employé. (PL 4622)



Le pilote W.B. Cooper et son équipage inspectent les dommages causés par la Flak à leur Hudson le 10 octobre 1941. (PL 4729)



Le premier officier commandant du 407^e Escadron, le commandant d'escadre H.M. Styles (à gauche), et le commandant du vol A, le colonel d'aviation P.E. Lewis, tous deux de la RAF, posent devant un Hudson canadien. Styles, le commandant d'escadre opérationnel de rêve d'un réalisateur d'Hollywood, s'est avéré très populaire auprès de ses équipages canadiens. (PL 4610)



Le 413^e Escadron est formé à Stranraer, en Écosse, en juillet 1941 et a volé sur hydravions Consolidated Catalina comme celui illustré ci-haut, sur l'océan Indien d'avril 1942 à décembre 1944. (PL 4634)



Les officiers du 404^e Escadron devant un des chasseurs Bristol Blenheim IV de l'unité en 1941. Assis au centre, avec le chien entre ses pieds, est l'officier commandant de l'escadron, le colonel d'aviation P.H. Woodruff, RAF, d'Edmonton, en Alberta. (PMR 72-35)



Le commandant d'escadre R.G. Briece, vu debout dans l'écouille du toit d'un Catalina, était un officier de l'ARC avant la guerre et le premier officier commandant du 413^e Escadron. Il fut porté disparu lors d'un vol opérationnel au-dessus de la Norvège le 22 octobre 1941. (PL 4630)



Le chef d'escadron L.J. Birchall aux contrôles d'un Catalina du 413^e Escadron. Birchall a repéré les forces japonaises qui se préparaient à attaquer Ceylan le 4 avril 1942 et a transmis un avertissement avant d'être descendu. Avec les survivants de son équipage, il a passé le reste de la guerre comme prisonnier des Japonais. (PL 7405)



À contre-jour sur fond de soleil tropical, des mécaniciens de l'ARC travaillent sur un Catalina du 413^e Escadron à Koggala au Ceylan, à l'été de 1942. (PL 10008)



Une collision au sol impliquant un bombardier-torpilleur Handley-Page Hampden du 415^e Escadron et un Boeing Flying Fortress, aussi du Coastal Command, en 1943. (PMR 82-007)



Afin de pouvoir travailler dans les eaux glacées du Lough Erne à Castle Archdale, en Irlande du Nord, les mécaniciens devaient revêtir des barboteuses de caoutchouc avant d'effectuer leurs réparations. (PL 40986)



Un Short Sunderland U du 422^e Escadron au moment de l'amerissage. Cet appareil en particulier a coulé l'U-625 le 10 mars 1944. (PL 40996)



L'intérieur d'une hutte Nissen, présentes sur la plupart des stations de la RAF en temps de guerre. Les huttes abritaient habituellement 14 hommes. Dans le centre se trouve la seule (et insuffisante) source de chaleur, un petit poêle à charbon. (PL 45598)



Travaillant sur une plate-forme flottante, des mécaniciens examinent un des quatre moteurs Bristol Pegasus d'un hydravion Sunderland de l'ARC. (PL 31437)



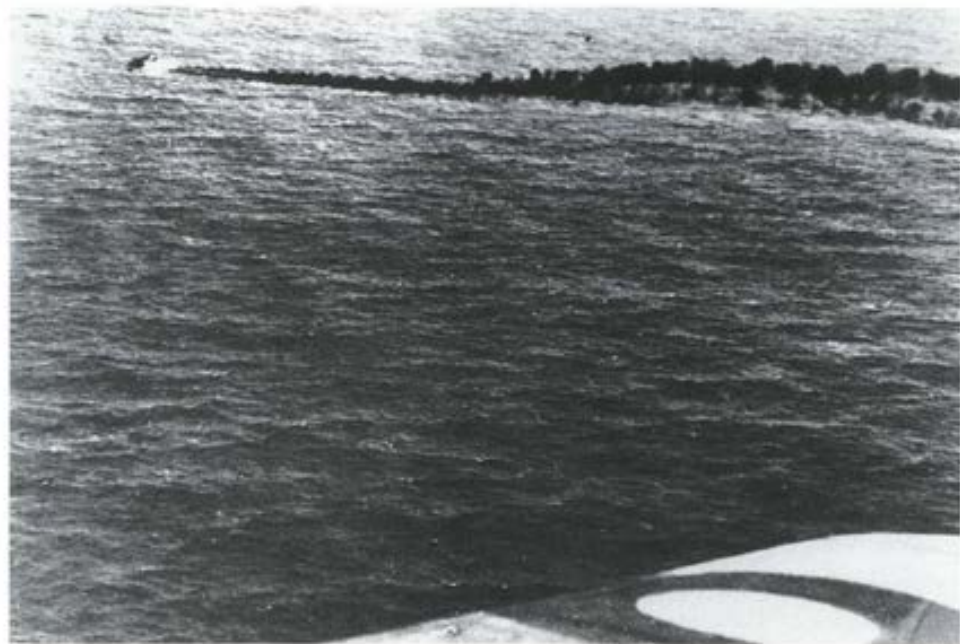
L'exactitude de la navigation était essentielle aux opérations du Coastal Command.
Le lieutenant Jack Ritchie travaille au poste du navigateur d'un Sunderland de l'ARC.
(PL 22077)



La zone d'entretien des Sunderland du 422^e Escadron à Castle Archdale, en Irlande du Nord, à la mi-1944. (PL 33252)



Un Sunderland est retiré pour en faire l'entretien. Traîner ces avions de 26 tonnes sur la berge pouvait s'avérer une opération délicate. (PL 15751)



Un hydravion Blohm et Voss BV 138 attaqué par le pilote S.S. Shulemson du 404^e Escadron descend en flammes le 28 juillet 1943. (PL 19522)



L'avion descendu à la surface. Les deux photographies ont été prises par le navigateur de Shulemson, le sergent A.D. Glasgow. (PPL 19523)



Un Vickers Wellington Mark XII équipé d'un projecteur Leigh, similaire à ceux utilisés par le 407^e Escadron. Le projecteur rétractable Leigh est visible sous le fuselage, juste derrière l'aile, tandis que le radar ASV III est situé dans le dôme sous le nez de l'appareil. (RE 19876-11)



Un Fairey Albacore semblable à ceux utilisés par le 415^e escadron pour chasser les E-boats allemands de la Manche. Avec une vitesse de croisière de seulement 115 miles à l'heure, ce biplace de la Fleet Air Arm n'est pas ce à quoi s'attendait le Quartier général outre-mer pour remplacer les bombardiers-torpilleurs Hampden désuets de l'unité canadienne. (PL 130488)



Le personnel du 404^e Escadron attend en ligne près de la camionnette de l'Église d'Écosse pour prendre le thé et des beignets à l'été de 1943. (PL 19439)



Un Bristol Beaufighter Mark X du 404^e Escadron avec ses indicatifs d'invasion fraîchement peints en juin 1944. L'arme principale contre le trafic maritime utilisée par les Canadiens était la roquette de trois pouces dont l'ogive de 25 livres pouvait percer les blindages. Elle était lancée des rails situés sous les ailes. (PL 41049)



Quatre dragueurs de mines allemands de classe M en flammes et coulant dans la baie de Bourgneuf sur la côte de Gascogne après avoir été frappés par le 404^e et le 236^e Escadrons le 8 août 1944. (PMR 93-071)



Un de deux Sperrbrechers – des vaisseaux marchands, petits et lourdement armés, utilisés comme navires de la Flak – coulés au large de Royon, en Bretagne, par une attaque combinée du 404^e et du 236^e Escadrons le 13 août 1944. (PMR 93-080)



Gerbes d'eau causées par le feu de deux mitrailleurs et les charges profondes entrant dans l'eau, qui marquent le début d'une attaque réussie sur le U-625 par un Sunderland U du 422^e Escadron le 10 mars 1944. (C 4287)



L'équipage du U-625 utilise les canots pneumatiques après une attaque réussie. S'échapper du sous-marin n'assurait toutefois pas la survie, puisqu'aucun des sous-mariniens photographiés par les Canadiens qui les encerclaient n'ont été revus. (RE 68-586)



La révision d'un Wellington Leigh Light. Par la position du mitrailleur latéral, on voit clairement la structure en treillis qui en fait une machine solide, capable de supporter des coups sévères. (PL 40927)



Le torpilleur *T.24* (à l'avant-plan) et le destroyer *Z.24* sont attaqués par les Beaufighter du 236^e et du 404^e Escadrons près de Le Verdon, en France, le 24 août 1944. (PMR 93077)



Un armurier glisse des roquettes de trois pouces dans les rails sous les ailes d'un Beaufighter canadien. (PL 41007)



Un Beaufighter Mark X du 404^e Escadron lance ses roquettes. (PMR 92-580)



Les navires marchands allemands *Aquila* et *Helga Ferdinand* sont attaqués par les Beaufighter du 144^e, 455^e, et 404^e Escadrons à Fjord Midgulen, le 8 novembre 1944. La photographie a été prise du Beaufighter du 404^e Escadron, piloté par le lieutenant L.C. Boileau. Les deux bateaux furent coulés. (PMR 93-079)



Huit roquettes du Beaufighter H du 404^e Escadron se dirigent vers le remorqueur d'épaves norvégien *Blaaveis* à Soghefjord en Norvège, le 9 janvier 1945. Le remorqueur fut détruit pendant l'attaque. (PMR 92-586)



Une attaque du destroyer allemand Z.33 dans le fjord Forde, le 9 février 1945, tel que vu du Beaufighter T du 404^e Escadron piloté par le lieutenant H.P. Flynn. Les batteries de la Flak, situées sur les falaises du fjord, ont subi des dommages importants au cours des attaques aériennes. (PMR 93-087)

Introduction

La décision d'Ottawa (en accord avec les priorités britanniques) de donner une plus grande importance aux bombardements stratégiques et aux opérations de chasse explique la limitation de la contribution de l'ARC au *Coastal Command* à huit escadrons. Même ainsi, le 162^e faisait partie de l'effectif de guerre territorial, étant détaché au *Coastal Command* et opérant à partir de Reykjavik, en Islande, et de Wick, en Écosse, après janvier 1944. Puisqu'il n'a jamais appartenu officiellement à l'ARC outre-mer, son histoire a été racontée dans le deuxième tome de cette série. Le 405^e Escadron de bombardement canadien ne servit que pendant quatre mois dans ce commandement, au cours de l'hiver 1942-1943.

Trois escadrons d'hydravions à coque, les 413^e, 422^e et 423^e, furent formés au Royaume-Uni pour contrer la menace des sous-marins allemands dans les eaux européennes et dans l'Atlantique Nord. Toutefois, le transfert du premier formé, le 413^e, à Ceylan (maintenant Sri Lanka), au printemps 1942, retarda l'engagement complet des escadrons de l'ARC outre-mer dans la campagne de lutte anti-sous-marins de l'Atlantique Nord jusqu'à l'année suivante. À cette époque, les deux escadrons d'hydravions restants, de concert avec les Vickers Wellington du 407^e, équipés du projecteur Leigh, et les Handley-Page Halifax du 405^e, purent prendre part à une offensive réussie dans le golfe de Gascogne.

Les résultats obtenus par les avions contre les *U-boote** en surface, au cours de l'été et de l'automne 1943, amenèrent à adopter des vaisseaux équipés de tubes appelés *Schnorkel*. Ce dispositif, qui permettait aux sous-marins de rester en immersion pendant leurs croisières, poussa l'ennemi à se lancer dans une campagne prudente près des côtes britanniques, campagne qui a caractérisé les onze derniers mois de la guerre. L'efficacité de l'avion en tant que destructeur de *U-boot* en souffrit. Alors que les escadrons de l'ARC du *Coastal Command* coulèrent ou se partagèrent la destruction de neuf sous-marins (sans parler des six détruits par le 162^e Escadron), seulement deux succès furent obtenus après le débarquement du jour J.

Bien que la mission stratégiquement défensive des opérations anti-sous-marins dominât la guerre aéronavale, tant du point de vue des ressources

*Abréviation couramment employée à la place de *Unterseeboot*.

utilisées que de son importance dans l'effort de guerre général allié, une petite partie de l'effectif du *Coastal Command* fut utilisée pour mener une offensive contre le trafic maritime le long des côtes du nord-ouest de l'Europe. En tant que campagne secondaire effectuée par un des commandements les moins prestigieux de la RAF, l'attaque directe du trafic maritime allemand n'a pas fait l'objet d'études approfondies de la part des historiens comme cela a été le cas pour les aspects aériens de la guerre anti-sous-marins ou les batailles numériquement plus importantes menées par les commandements de chasse et de bombardement. En conséquence, les dangers au cours des nombreuses attaques, de même que les effets importants de celles-ci sur l'économie allemande, ont été largement passés sous silence.

Les trois escadrons de l'ARC qui prirent part à la guerre contre le trafic maritime contribuèrent dans une mesure importante au succès obtenu finalement par le *Coastal Command*. Toutefois, l'expérience du 407^e Escadron au cours de sa première année d'existence montre bien que les avions désuets et inadaptés dont les escadrons de frappe étaient équipés au départ retardèrent ce succès – une autre marque de la faible priorité accordée habituellement au *Coastal Command*. Pendant les trois premières années de la guerre, la plupart des attaques s'avérèrent des entreprises futilles et mortelles, tandis que l'objectif de créer une force de frappe valable restait un objectif lointain.

Tout aussi frustrantes, quoique moins dangereuses, furent les mésaventures de l'organisation du 415^e Escadron. Formé en tant qu'unité de bombardiers-torpilleurs, en août 1941, il fut au départ équipé d'avions désuets, d'abord des Bristol Beaufort puis des Handley-Page Hampden, et affecté à une série de missions marginales inefficaces. Au cours des quinze premiers mois de son existence, il se déplaça neuf fois avant d'être divisé en deux escadrilles (l'une équipée de Wellington et l'autre de biplans Fairey Albacore) et disséminé en détachements le long des côtes britanniques. Sa discipline et son moral souffrirent en conséquence jusqu'à ce que le salut lui vienne (après de nombreuses plaintes) de son transfert au *Bomber Command*, en juillet 1944.

Au départ, le 404^e Escadron vola sur la version chasseur à long rayon d'action du bombardier léger Bristol Blenheim, et effectua des missions plus satisfaisantes, mais ce ne fut pas avant le printemps 1943 que le *Coastal Command* obtint enfin l'avion dont il avait besoin pour créer une force de frappe valable. Le Bristol Beaufighter, dont certains appareils furent modifiés pour pouvoir lancer des torpilles, associait une puissance de feu suffisante pour détruire la Flak des navires à la vitesse et à la manœuvrabilité qui avaient manqué aux bombardiers-torpilleurs précédents.

Des tactiques plus élaborées améliorèrent aussi les choses et, quand la technique de l'escadre de frappe fut étendue aux côtes de la Norvège, vers la fin de cet été-là, le 404^e Escadron y ajouta sa propre touche en adoptant la roquette de trois pouces avec une charge perforante anti-blindage de 25 lb (11,25 kg) comme arme anti-navires principale, et il fut imité par les autres escadrons. L'année suivante, les Beaufighter équipés de roquettes s'avérèrent utiles lorsque les Canadiens participèrent à la protection du flanc ouest de la zone d'invasion, lors de l'opération Overlord, contre l'intervention de forces navales allemandes.

Il y eut encore un autre volet de la guerre aéronavale dans lequel le *Coastal Command* aurait pu jouer un rôle principal. Pendant toute la guerre, des mines furent larguées de nuit dans les approches des ports allemands (et des pays occupés) et dans « les points d'engorgement » des routes maritimes, le long des côtes du nord-ouest de l'Europe. L'ennemi devait consacrer des efforts importants aux opérations de dragage qui, malgré tout, laissaient cependant les marins de la marine marchande dans l'incertitude et l'anxiété puisque les champs de mines qui ne furent pas dragués comptèrent pour un nombre important des navires détruits.

Quelques mines furent larguées par des avions du *Coastal Command*, mais, dès le début de la campagne de mouillage de mines, en avril 1940, ce fut de loin le *Bomber Command* qui en largua le plus grand nombre. Le Wellington, dont le *Bomber Command* disposait assez abondamment, était non seulement un appareil bien supérieur pour cette mission aux Beaufort et Hampden du *Coastal Command*, mais lorsque les vieux quadrimoteurs Short Stirling et Handley-Page Halifax II et V ne convinrent plus à des frappes lointaines en Allemagne, il fut de plus en plus utilisé dans des opérations Gardening. C'est pourquoi l'histoire du mouillage de mines a été mise dans la section de ce volume consacrée à la guerre des bombardiers.

Pendant les deux dernières années de la guerre, deux à trois mille Canadiens servirent, en moyenne, dans le *Coastal Command*, avec un maximum en juin 1944, quand 2 065 d'entre eux se trouvaient dans des escadrons de l'ARC et 919 autres, principalement des membres d'équipage, dans des unités de la RAF.

Le petit nombre d'unités de patrouille maritime de l'ARC et la variété des équipages nécessaires signifiaient qu'on rencontrait de grandes difficultés à les « canadianiser ». À diverses périodes, huit escadrons volèrent sur dix types différents d'appareils, chacun avec une composition d'équipage unique, et les écoles d'entraînement de l'ARC ne fournissaient pas toutes les catégories de navigants. Par exemple, le 404^e Escadron avait une proportion élevée de navigateurs (R) de la RAF – des navigateurs qui avaient été également entraînés comme opérateurs radio – parmi ses équipages à deux de Beaufighter, à cause de l'absence d'entraînement de ce type au Canada. De même, une pénurie de mécaniciens de bord et d'opérateurs radio (mécaniciens) entrava la canadianisation des deux escadrons de Sunderland jusqu'à ce que des équipages d'hydravion expérimentés soient affectés de l'effectif de guerre territorial au *Coastal Command*, début février 1944.

Dans ce commandement, le moral était un problème. À diverses époques, la faible priorité accordée au matériel, des logements inadéquats et le manque de reconnaissance publique, aggravés par des patrouilles anti-sous-marins immanquablement ennuyeuses, d'une part, ou le caractère parfois désespéré des frappes anti-navires, d'autre part, ne se prêtaient pas à améliorer le moral des aviateurs maritimes. En outre, plus que dans d'autres commandements, les relations de la RAF avec les autres services semblent avoir ajouté aux frustrations qui contraignaient les pilotes canadiens.

La guerre anti-sous-marins dans les eaux de l'Europe et de l'Extrême-Orient (1941-1945)

Vers la fin de la Première Guerre mondiale, les patrouilles anti-sous-marins du *Royal Naval Air Service* et, à compter du 1^{er} avril 1918, de la *Royal Air Force*, ont obtenu des succès considérables en contrant la menace des *U-boote* allemands sans toujours, et même rarement, les couler. Les sous-marins, qui attaquaient normalement en surface, devaient néanmoins se dissimuler pour survivre, et la proximité d'avions de patrouille persuadait habituellement leurs capitaines de se mettre en immersion afin de protéger leur bâtiment, ce qui gâchait aussi leurs attaques. Bien sûr, chaque fois qu'un sous-marin était aperçu en surface (ou, le plus souvent, en cours d'immersion), les aviateurs faisaient tout leur possible pour le détruire ; ils y parvenaient rarement, en grande partie parce qu'ils devaient compter sur des bombes qui avaient été conçues pour endommager ou détruire des cibles terrestres. L'arme anti-sous-marin principale de la *Royal Navy*, la grenade sous-marine, était trop peu maniable et trop lourde pour les avions de cette époque, et les bombes à fusée instantanée devaient enregistrer un coup au but ou un coup à proximité pour couler ou endommager un sous-marin¹.

Pendant l'entre-deux-guerres, il y eut des améliorations importantes dans le domaine des avions, mais pas dans celui des armements anti-sous-marins. La première grenade sous-marine livrée aux escadrons opérationnels du *Coastal Command*, en juillet 1940, était la Mark VII de 450 lb (202,5 kg), une de plus conçue exclusivement selon des spécifications navales et, par conséquent, trop grosse pour être transportée par les avions du *Coastal Command* de l'époque, à l'exception des hydravions dont le nombre était fort limité. Bien que la Mark VIII de 250 lb, plus légère et plus compacte, entrât en service au printemps de 1941, peu de temps avant que le 413^e Escadron de lutte anti-sous-marins de l'ARC outre-mer ne commence à se former, sa charge d'amatol n'avait que 30 à 50 % de la force explosive de la Mark XI avec une charge de Torpex, qui lui succédera en 1942.

De plus, un *U-boot* de la génération de la Deuxième Guerre mondiale n'était susceptible d'être détruit, même par une grenade sous-marine Torpex, que si l'explosion se produisait à moins de dix-neuf ou vingt pieds (7 m) de sa coque, et la fusée hydrostatique utilisée jusqu'à la mi-1942 avait un réglage minimal de cinquante pieds (17 m), une trop grande profondeur pour détruire près de la

surface des sous-marins en immersion. Il fallut attendre juillet 1942, lorsque la Mark XIII fut équipée d'un détonateur Star qui la faisait détoner dans quinze pieds d'eau. Jusqu'alors, le seul danger que courait un sous-marin en surface se limitait à une terrible secousse. En conséquence, les débuts de l'histoire des opérations anti-sous-marins au cours de la Deuxième Guerre mondiale ressemblent beaucoup à ceux de la Première, le plus grand succès étant la suppression plutôt que la destruction des *U-boote*. En fait, malgré les 245 attaques effectuées depuis le début de la guerre, les résultats du *Coastal Command*, en septembre 1941, se limitaient à seulement « trois sous-marins coulés en coopération avec des escorteurs de surface – l'équipe d'un sous-marin s'étant rendu à l'équipage d'un avion – et quelques bâtiments endommagés »².

L'incapacité des avions à détruire des sous-marins, cependant, diminua à peine l'utilité du *Coastal Command* dans la défense de la navigation maritime dont dépendait la survie de la Grande-Bretagne. En effet, une des missions principales des forces maritimes consistait à veiller à « l'arrivée sûre et opportune » des navires marchands et, pour y parvenir, la sécurité presque parfaite de la navigation sous une protection aérienne adéquate était vitale. Il en était particulièrement ainsi parce que la *Royal Navy* manquait désespérément de navires d'escorte anti-sous-marins océaniques³.

La puissance aérienne compléta efficacement les escortes navales surchargées parce que des dispositifs de commandement et de contrôle, élaborés dans les dernières années de paix, avaient intégré totalement les forces aéromaritimes dans le système de contrôle opérationnel de la *Royal Navy*. Les frontières imposées aux groupes aériens du *Coastal Command* coïncidaient avec celles des commandements territoriaux de la *Royal Navy*, et les commandants aériens et navals partageaient des QG combinés de secteurs où ils travaillaient ensemble dans la même salle d'opérations, dans un « bloc » de repérage commun sur lequel étaient affichés des renseignements fournis directement du centre de renseignements opérationnels de l'amirauté. L'officier supérieur de la marine donnait les directives générales, car il était le mieux équipé pour appréhender la situation en mer, tandis que le commandant du groupe aérien était libre de réaliser sa mission conformément à son jugement professionnel et à sa connaissance détaillée des ressources aériennes disponibles. Ce fut une façon merveilleusement souple de franchir le gouffre d'incompréhension entre officiers de deux services dont l'expérience faisait partie de deux environnements très différents⁴.

L'expansion du *Coastal Command* était une priorité dans les efforts urgents de renforcement des forces maritimes britanniques pendant l'année sombre qui suivit la chute de la France. À cette époque, le Royaume-Uni était totalement dépendant de longues routes maritimes devenues encore plus vulnérables du fait que les Allemands possédaient des bases allant de l'extrémité nord de la Norvège à la frontière franco-espagnole. Entre juin 1940 et mars 1941, cinq cents navires marchands furent coulés par les *U-boote* comparativement aux deux cents coulés au cours des neuf premiers mois de la guerre. Il était également nécessaire de déployer des avions et des navires pour des tâches anti-invasion sur les côtes est et sud du Royaume-Uni⁵.

ARC D'OUTRE-MER									
ORDRE DE BATAILLE									
Rôle général	Unités	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946
Reconnaissance et frappe maritime	404 ^e Esc					CDC			
				Be 4	Be 2 Be 11	Be 10		Mo 6a	
	405 ^e Esc				CDC Hx 2				
	407 ^e Esc				CDC				
				Be 4 Hd 3 Hd 5	We 10 We 11 We 13	We 14			
	413 ^e Esc			CDC	ASE				
					Ca 1/ Ca 4				
	415 ^e Esc				CDC				
			Be 1 Be 4	Hm 1 We 13 Al 1					
422 ^e Esc				CDC					
					Le 1 Ca 1/ Ca 3 / Ca 5	Su 3			
423 ^e Esc					CDC				
						Su 3			
		10 sep 39		07 déc 41			08 mai 45	14 août 45	
		Déclaration de guerre		Pearl Harbor			Jour V-E	Cessation d'hostilités	
Types d'avions									
Al 1	-	Fairey Albacore Mk I	Hm 1	-	Handley Page Hampden Mk I				
Be 2	-	Bristol Beaufighter Mk II	Hx 2	-	Handley Page Halifax Mk II				
Be 10	-	Bristol Beaufighter Mk X	Le 1	-	Saro Lerwick Mk I				
Be 11	-	Bristol Beaufighter Mk XI	Li 6	-	Consolidated Liberator Mk VI				
Br 1	-	Bristol Beaufort Mk I	Li 8	-	Consolidated Liberator Mk VIII				
Br 4	-	Bristol Blenheim Mk IV	Mo 6a	-	de Havilland Mosquito Mk VI(PR)				
Ca 1	-	Consolidated Catalina Mk I	Su 3	-	Short Sunderland Mk III				
Ca 3	-	Consolidated Catalina Mk III	We 10	-	Vickers Wellington Mk X				
Ca 4	-	Consolidated Catalina Mk IV	We 11	-	Vickers Wellington Mk XI				
Ca 5	-	Consolidated Catalina Mk V	We 12	-	Vickers Wellington Mk XII				
Hd 3	-	Lockheed Hudson Mk III	We 13	-	Vickers Wellington Mk XIII				
Hd 5	-	Lockheed Hudson Mk V	We 14	-	Vickers Wellington Mk XIV				
ASE		Asie du Sud-Est		CDC		Commandement de la Défense côtière			

La croissance fut importante, bien que ne répondant pas, loin s'en fallait, à la demande extrême dans les circonstances du moment. En novembre 1940, sur les dix escadrons ajoutés aux vingt-neuf existants, deux étaient des escadrons d'hydravions et quatre étaient équipés d'appareils de lutte anti-sous-marins basés à terre, dont on parle généralement en terminologie militaire comme de reconnaissance générale (RG). La dotation moyenne passa de 201 avions en novembre à 298 en juin 1941, la plus grande amélioration ayant lieu dans le domaine des escadrons RG à long rayon d'action disponibles pour l'escorte de convoi. Ceux-ci passèrent d'un escadron d'Armstrong-Whitworth Whitley, à un escadron de Vickers Wellington et deux escadrons de Whitley. Un escadron de Consolidated B24 Liberator était également en cours de formation. Modifiés pour allonger leur

rayon d'action en sacrifiant les équipements qui n'étaient pas strictement nécessaires à la lutte anti-sous-marins et en remplaçant ceux-ci par des réservoirs supplémentaires, ces premiers Liberator à très grand rayon d'action (VLR), armés de huit grenades sous-marines, pouvaient fournir une protection sur une distance allant de 700 à 1 000 milles (1 120 à 1 600 km) de leur base et passer encore au moins un tiers du temps de la mission à proximité d'un convoi, lors d'une sortie pouvant durer jusqu'à quatorze heures⁶.

Les escadrons d'hydravions devaient être modernisés lorsque les livraisons de Consolidated Catalina, attendus au début de 1941, permettraient le remplacement des Supermarine Stranraers et des Saro Lerwick désuets. Le Catalina, d'une autonomie de vingt-cinq heures, permettait d'offrir une escorte de convoi jusqu'à six cents milles (960 km) de sa base, bien que sa vitesse de croisière, limitée à 115 milles à l'heure, présentât un inconvénient. Parmi les autres avions de ce commandement, les hydravions Short Sunderland avaient un rayon d'action efficace de 440 milles (640 km), les Wellington et les Whitley, de 340 milles, tandis que les Lockheed Hudson ne pouvaient aller au-delà de 250 milles (540 km)⁷.

Au printemps 1941, la tactique allemande dans le nord de l'Atlantique tournait autour des *U-boote* solitaires, filant des convois pendant la journée – toujours en surface, puisque leur vitesse de croisière en plongée était insuffisante pour qu'ils se maintiennent à la vitesse des convois, mêmes les plus lents – puis le quartier général de l'amiral Karl Dönitz, commandant des sous-marins allemands (BdU), rameutait d'autres sous-marins pour une attaque de nuit. « Le grand nombre de convois attaqués de nuit, après qu'une couverture aérienne eut été assurée le jour précédent, montra que la méthode employée, qui consistait à faire escorter par un seul avion, pendant quelques heures au moins, le plus grand nombre possible de convois, ne parvenait pas à repousser les sous-marins qui filaient ces derniers », explique l'auteur du 2^e tome de cette série, *La Création d'une aviation militaire nationale*. Toutefois, si l'on parvenait à se débarrasser de ce sous-marin pour qu'il ne puisse signaler l'emplacement et la progression du convoi, on pouvait semer le reste de la meute. Et si l'on utilisait les avions à plus long rayon d'action qui entraient en service peu à peu, afin de balayer les zones au-delà du champ de filature normal des *U-boote*, sur l'axe de progression du convoi, « des études sur les opérations antérieures semblèrent indiquer que les avions qui exécutaient de telles missions avaient trois fois plus de chance de repérer des *U-boote* que ceux qui tournaient en rond autour d'un convoi donné. Il demeurait néanmoins essentiel d'escorter constamment les convois pris en filature par les sous-marins, surtout dans les heures précédant le coucher du soleil, lorsque ceux-ci s'approchaient pour se mettre en position d'attaque »⁸.

La flotte de sous-marins allemande était en cours d'expansion, passant d'un maigre trente bâtiments opérationnels, en avril 1941, à soixante en août, dont trente-neuf patrouillaient dans l'Atlantique. En conséquence, le *Coastal Command* avait besoin de bien plus que de simples procédures opérationnelles améliorées pour se maintenir. À la fin avril 1941, la livraison de Catalina des États-Unis avait permis à l'*Air Ministry* de rééquiper cinq escadrons d'hydravions de lutte anti-sous-marins (faisant en même temps passer leur dotation initiale de six à

neuf appareils) et de former un autre escadron d'hydravions à la fin juin. Le nouvel escadron, le 413^e, était la 3^e unité de l'ARC constituée au sein du *Coastal Command* depuis l'accord Ralston-Sinclair en janvier*. Mais, comme cela avait été le cas avec les autres unités de l'ARC, ses navigants proviendraient au départ « de la RAF sauf si le personnel de l'ARC était immédiatement disponible ». Toutefois, ils seraient remplacés « quand les pilotes, etc., de l'ARC ayant l'expérience requise deviendraient disponibles »⁹.

En prévision de sa formation, le commodore de l'Air L.F. Stevenson, le commandant en chef du QCCOM, avait envoyé un message à Ottawa le 28 juin, « pour demander si le Canada fournirait un commandant d'unité, un ou deux commandants d'escadrille ou d'autres pilotes expérimentés » pour la nouvelle unité. Il trouvait « regrettable qu'un escadron d'hydravions de l'ARC soit formé au Royaume-Uni et que l'ARC ne soit pas en mesure de fournir un pourcentage important de commandants d'escadrille et de navigants. Les opérations des hydravions font partie d'un domaine où l'ARC a une grande expérience, et même si les opérations côtières au Canada sont importantes, on a le sentiment que la fourniture d'équipages de l'ARC pour le 413^e Escadron devrait avoir la priorité ». Bien qu'Ottawa fût en mesure de trouver un commandant d'unité et deux commandants d'escadrille, « tous qualifiés sur Catalina », on fit savoir à Stevenson qu'« aucun autre pilote entraîné ne pouvait être mis à [sa] disposition à l'heure actuelle »¹⁰.

En partie, du moins, c'était parce qu'Ottawa, qui avait souvent du mal à voir au-delà des besoins immédiats du PEACB et de l'effectif de guerre, était occupée à former un escadron de Catalina dans la région aérienne de l'Est. Néanmoins, il semblerait qu'un nombre suffisant de diplômés des écoles de RG, la base principale de l'entraînement à la lutte anti-sous-marins, étaient affectés outre-mer pour fournir au 413^e Escadron un pourcentage acceptable d'équipages canadiens. Comme Stevenson savait que quinze d'entre eux devaient arriver au Royaume-Uni en juin, quarante en juillet et vingt-quatre autres en août, il proposa à l'*Air Ministry* de les affecter directement à l'escadron canadien¹¹. Mais, dans une étrange logique bureaucratique, l'*Air Ministry* expliqua qu'il était plus important de maintenir les UEO du *Coastal Command* avec des pilotes entraînés en reconnaissance générale que de fournir des équipages canadiens qualifiés à un escadron de l'ARC qui serait bientôt opérationnel. L'envoi de pilotes « directement dans les escadrons » mènerait presque certainement à un vide dans la capacité des UEO », a-t-on dit à Stevenson.

Bien sûr, la même opposition n'existe pas concernant l'envoi direct aux 407^e et 413^e Escadrons de diplômés du PEACB n'ayant pas suivi les cours des écoles de reconnaissance générale au Canada, parce que la majorité des pilotes qui doivent aller dans les UEO doit être entraînée en reconnaissance générale. Toutefois, je pense que nous pouvons arriver à un compromis sur cette question. Des arrivées dont vous parlez – huit

* Les premières unités de l'ARC formées au sein du *Coastal Command* furent, comme nous le verrons, les 404^e et 407^e escadrons qui passèrent leurs dix-huit premiers mois d'opérations à effectuer des missions contre le trafic maritime et de chasse à longue distance.

(huit seulement) sont maintenant dans ce pays. Ces pilotes ne pourront entrer à l'UEO avant le 26 juillet 1941. En conséquence, je propose qu'ils soient affectés au 407^e Escadron sous réserve que si, le 26, nous ne pouvons répondre aux besoins des UEO du *Coastal Command* avec les diplômés suivants du PEACB entraînés en reconnaissance générale, ainsi que ceux sortis des écoles britanniques, nous transférerons temporairement ces huit pilotes dans une UEO pour qu'ils terminent leur entraînement opérationnel. De la même façon, si, à l'avenir, le personnel formé en reconnaissance générale et disponible pour des UEO excède leurs besoins, l'excédent devra être affecté directement aux 407^e et 413^e Escadrons¹².

Bien que cet accord bizarre donnât nettement la priorité aux besoins de l'organisation de l'entraînement de la RAF sur ceux des escadrons opérationnels de l'ARC, Stevenson l'accepta ; et quand le 413^e Escadron commença à se former en juillet 1941, à Stranraer, dans le sud-ouest de l'Écosse, nombre de ses navigants vinrent des escadrons de Blenheim de la RAF. L'apport le plus important de Canadiens eut lieu à la mi-août, lorsque les trois officiers promis par Ottawa arrivèrent. Le lieutenant-colonel d'Aviation R.G. Briese, qui avait joint l'ARC en 1932 et était jugé comme un « officier très compétent dans tous les domaines », avait déjà commandé un escadron d'entraînement opérationnel à Patricia Bay, C.-B. Ses deux commandants d'escadrille, les capitaines d'Aviation L.H. Randall et J.C. Scott, furent affectés du 5^e Escadron de reconnaissance et de bombardement (RB) de Dartmouth, N.-É. D'autres Canadiens arrivèrent en septembre pour occuper les postes non-navigants de médecin, de capitaine-adjutant d'escadron et d'officier mécanicien. Malgré cela, fin septembre, à l'issue de son entraînement, seulement 10 % des effectifs de l'escadron étaient de l'ARC¹³.

Briese s'était déjà attelé à la tâche de remplacer ses navigants de la RAF par des Canadiens, déclarant à Stevenson que : « Les pilotes entraînés sur hydravion à la 13^e UEO (ARC) n'ont pas besoin de suivre les cours d'une UEO ici. Toutefois, il faut leur accorder une période d'un mois environ pour se qualifier comme deuxième pilote avant d'assumer des tâches d'équipage. » Bien qu'il connût personnellement sept sous-lieutenants de son ancien commandement, qu'il aurait accueillis volontiers au 413^e, et dont il avait donné les noms à Stevenson (qui en avait parlé à l'*Air Ministry*), aucun d'eux ne fut affecté à l'escadron¹⁴.

Le 3 octobre 1941, l'escadron commença à déménager vers sa première base opérationnelle à Sullom Voe, dans les îles Shetland, au nord de l'Écosse, où il arriva « avec un moral élevé et de grandes attentes » malgré l'environnement sombre et le mauvais temps qui affectaient une base qui était un « mélange de Camp Borden de temps de paix (sans la plage Wasaga), d'île-au Sable et d'Alliford Bay ». Les conditions de vol étaient souvent terribles. Bien que « de faible altitude, le point culminant des îles étant inférieur à 1 500 pieds... le plafond bas [nuages] prévalait, et il fallait souvent effectuer l'approche à 100 pieds ou en dessous »¹⁵.

Le 5 octobre, après deux jours de vol d'accoutumance, le 413^e effectua sa première opération en escortant un convoi à l'est des îles Orkney et il monta quatorze patrouilles de convoi supplémentaires au cours des deux semaines

suivantes, toutes sans incident. Le 22 octobre, toutefois, le QG du groupe ordonna une mission de reconnaissance photo des côtes norvégiennes, laquelle, par nécessité, comportait un vol à portée des chasseurs ennemis et bien au-delà de la protection des avions amis. Le lent et lourd Catalina n'avait jamais été conçu ou armé pour survivre en combat aérien et, sans couverture nuageuse, la sortie tenait de la mission suicide. En fait, comme un des commandants d'escadrille le signala, on sut plus tard qu'« un autre escadron avait refusé cette mission pour ce motif ». Le risque évident que la sortie présentait peut expliquer la décision de Briese d'y participer lui-même comme pilote en surnombre. Le Catalina G décolla à l'aube du 22 octobre, et l'on ne le revit plus et l'on n'entendit plus parler de lui¹⁶.

La perte de Briese fut un coup terrible et d'autres suivraient. Des vents forts, du givre, et de fréquentes chutes de neige et de grêle limitèrent sévèrement les vols opérationnels et diminuèrent l'efficacité des quelques patrouilles que l'escadron put effectuer pendant les semaines suivantes. Le 11 novembre, au cours d'une tempête particulièrement forte, quatre appareils furent coulés au mouillage, ce qui ne fut pas du goût du quartier général du *Coastal Command*, à Northwood. En une semaine, le commandant d'escadron suppléant, un Canadien de la RAF, fut remplacé par le lieutenant-colonel d'Aviation J.D. Twigg, « un officier intelligent et bon travailleur qui avait de la personnalité [et] avait montré ses qualités de chef en vol ». Le commandant de la base RAF fut aussi transféré à d'autres tâches le mois suivant¹⁷.

Sous le commandement autoritaire de Twigg, la disponibilité des avions du 413^e Escadron s'améliora régulièrement, malgré les difficultés que présentait l'entretien sur des hydravions sans protection, souvent couverts de glace le matin. Mais les non-navigants trouvèrent des compensations dans les autorisations d'absence pendant les périodes d'inactivité, « une procédure inhabituelle auparavant »¹⁸, et comme l'escadron disposait de nombreux appareils pour les opérations, il effectua 330 heures en février 1942, principalement en missions de reconnaissance de nuit au large des côtes de la Norvège. Toutefois, à la fin du mois, Twigg fut prévenu que son unité devait partir presque immédiatement pour Ceylan. Ce déplacement faisait partie d'un transfert plus important d'escadrons de Catalina en Extrême-Orient, où les nombreux succès de l'ennemi (y compris le torpillage lors d'attaques aériennes des gros navires britanniques *Prince of Wales* et *Repulse*) avaient donné au Japon la suprématie maritime dans l'océan Indien, ce qui menaçait maintenant les voies de communication britanniques avec l'Inde¹⁹.

Ce déplacement inattendu fut compliqué par le fait que la RAF ne voulait pas que Twigg conserve son commandement. Un conflit de personnalités entre lui et le nouveau commandant de la RAF à Sullom Voe conduisit ce dernier à recommander qu'« on trouve à Twigg un emploi convenant mieux à ses capacités ». Le QGCOM découvrit rapidement que le commandant de base était plus fautif que Twigg – qui avait simplement refusé de se rendre à une convocation reçue tard le soir, alors qu'il était au lit, et le sommant de se joindre à une compétition juvénile « de retrait de pantalons » au mess – mais, en fait, Stevenson ne souhaitait pas entrer en conflit avec Northwood. Twigg fut muté dans une UEO de bombarde-

ment (pour se familiariser avec un type d'avion avant d'être affecté au 408^e Escadron), où on l'évalua comme « un des meilleurs officiers qui soient jamais passés dans cette UEO. C'est un excellent pilote, un officier efficace et d'une personnalité agréable ». De plus, dans son nouveau commandement, le commandant de la base devait le décrire comme « un pilote opérationnel courageux et capable ... l'ensemble des performances de ce [408^e] Escadron du point de vue de la discipline, des vols, de l'esprit de corps et de ses succès opérationnels a augmenté de façon très importante et continue de le faire »²⁰.

Combiné à la perte inutile du lieutenant-colonel d'Aviation Briesse et de son équipage, cette réaffectation d'un autre commandant efficace et populaire créa, parmi les Canadiens de l'escadron, un certain ressentiment à l'égard de la RAF. « Quand le 413^e Escadron, après une si courte période à Sullom Voe, fut transféré autoritairement à Ceylan à la condition expresse que le lieutenant-colonel d'Aviation Twigg perde son commandement », un ancien combattant rappela que « le sentiment grandit ... que la RAF intervenait de manière inacceptable, et nous la soupçonnions de vouloir se débarrasser de nous ». Toutefois, le remplaçant, le lieutenant-colonel d'Aviation J.L. Plant, de l'ARC régulière d'avant-guerre, s'avéra rapidement « une personnalité exceptionnelle au sein de son escadron, comme sur la base ... Sa discipline et son autorité sur ses hommes étaient au-dessus de la moyenne » – des compétences et des aptitudes plus qu'indispensables pour maintenir la cohésion de l'escadron et restaurer le moral²¹.

Tout en approuvant le déplacement de l'escadron à Ceylan, Ottawa déplora le fait que les Canadiens étaient si peu nombreux. Le QGCOM reçut instruction « d'augmenter, dans toute la mesure du possible, le personnel de l'ARC de cette unité », puisqu'une fois en Asie du Sud-Est, les chances de maintenir, sans parler de renforcer, son identité canadienne disparaîtraient inévitablement. Un large apport de non-navigants de l'ARC fit passer la proportion des Canadiens à 70 % au moment de leur départ de Grande-Bretagne, le 18 mars, mais les navigants ne purent atteindre que 48 %. Les quatre Catalina restants de l'escadron furent convoyés jusqu'à Ceylan par ses équipages les plus compétents²².

Les premiers hydravions arrivèrent à Koggala, sur l'île de Ceylan, le 28 mars 1942, un bon mois avant les non-navigants qui venaient par bateau, mais juste à temps pour se trouver en pleine situation de crise. Rangoon était tombée le 7 mars et les forces britanniques étaient en déroute vers Mandalay. Le 2 avril, les chefs d'état-major britanniques craignaient « qu'une invasion du Bengale, un assaut sur Ceylan ou une attaque contre notre flotte orientale* aient chacun un effet dévastateur, s'ils s'avéraient un succès ... »²³.

Afin de contrôler la route maritime de Singapour à Rangoon, les Japonais avaient envoyé une flotte importante composée de cinq porte-avions et de quatre cuirassés pour attaquer les bases navales britanniques de Ceylan, tandis qu'une autre flotte moins importante attaquait le trafic maritime dans la baie du Bengale. Le commandant en chef de la *Royal Navy*, sir James Somerville, décida sagement de maintenir ses forces, très inférieures, bien au sud-ouest de Ceylan, au-

* Composée de quatre cuirassés vieux et lents de la classe *K*, du *Warspite* plus moderne, de deux grands et d'un petit porte-avions avec sept croiseurs, seize destroyers et sept sous-marins.

delà de la portée des avions et porte-avions ennemis, laissant la responsabilité de la reconnaissance et de l'alerte à un escadron de Catalina de la RAF et aux hydravions du 413^e nouvellement arrivés²⁴.

Très rapidement, dès le matin du 4 avril, les deux premiers Catalina canadiens effectuèrent des patrouilles. Le commandant d'Aviation L.J. Birchall et son équipage (composé d'un autre Canadien, le sous-officier breveté G.C. Onyette, et de sept navigants de la RAF) décollèrent pour effectuer une patrouille de zone à 350 milles (560 km) au sud de Ceylan. Après douze heures de recherches infructueuses, Birchall était sur le point de rentrer à la base quand un des membres de l'équipage repéra des navires à l'horizon, au sud. « Nous nous trouvions à environ 2 000 pieds (670 m) et nous étions donc passés au-dessous des patrouilles aériennes extérieures japonaises », rappela plus tard Birchall. « Comme nous nous en rapprochions suffisamment pour identifier les principaux navires, nous avons tout de suite compris ce qui nous attendait ; mais plus nous nous rapprochions, plus leur nombre augmentait et nous avons alors dû poursuivre jusqu'à ce que nous puissions les compter et les identifier tous. À ce moment-là, il ne nous restait que peu de chances ... La seule chose qu'il nous fut possible de faire, ce fut de piquer et de nous éloigner à la vitesse maximal d'environ 150 nœuds²⁵. » Sans couverture nuageuse, le Catalina était une proie facile pour les chasseurs japonais basés sur des porte-avions : « Un message fut chiffré immédiatement et nous débutâmes sa transmission ... Nous en étions à la moitié de notre troisième transmission obligatoire quand un obus détruisit notre matériel radio ... Nous étions maintenant l'objet d'attaques permanentes. Des obus mirent le feu à nos réservoirs internes. Nous avons réussi à éteindre l'incendie, mais un autre s'est déclaré et l'appareil s'est mis à perdre des morceaux. Nous ne pouvions sauter en parachute à cause de notre altitude, mais je réussis à amerrir le Catalina avant que sa queue ne se détache²⁶. »

Huit des neuf membres d'équipage réussirent à en sortir avant qu'il ne coule, mais deux d'entre eux – sérieusement blessés, inconscients et en gilet de sauvetage – furent incapables de plonger et donc d'échapper aux chasseurs qui mitraillaient les survivants. Les six autres, y compris les deux Canadiens, furent finalement récupérés par un destroyer japonais et envoyés pour le reste de la guerre dans un camp de prisonniers. Birchall fut par la suite étiqueté par la presse canadienne comme le « sauveur de Ceylan »*. Il reçut la DFC pour sa conduite ce jour-là et l'OBE pour son comportement exemplaire de prisonnier.

Alertés par le message de Birchall, les bâtiments quittèrent rapidement les ports de Ceylan tandis que quarante-deux chasseurs, surtout des Hurricane (dont huit au moins étaient pilotés par des Canadiens servant dans la RAF) décollèrent pour intercepter l'ennemi lorsqu'il attaqua Colombo le matin du 5 avril. Les Japonais ne perdirent que sept avions contre dix-neuf de la RAF mais, détournés de leur objectif, ils ne causèrent que peu de dommages au port. (Les croiseurs HMS *Dorsetshire* et *Cornwall*, qui avaient pris la mer, furent coulés par la suite lors d'un second raid.)

* En fait, les Japonais ne cherchaient qu'à détruire les restes de la flotte de Somerville et n'eurent jamais l'intention d'envahir Ceylan.

Quatre jours plus tard, le capitaine d'Aviation R. Thomas, pilotant le seul avion opérationnel du 413^e (les deux autres étaient en entretien depuis leur arrivée à Koggala le 6 avril)¹³, signala la flotte japonaise à 200 milles (320 km) à l'est de Trincomalee – quelques minutes après que les radars basés à terre eurent identifié un raid aérien. Son appareil fut également abattu et il n'y eut pas de survivants. Bien qu'à Trincomalee les dommages fussent plus importants qu'à Colombo, le coup le plus dur eut lieu lors d'un deuxième raid au cours duquel le porte-avions *Hermes*, un destroyer, une corvette et deux ravitailleurs qui étaient rentrés imprudemment au port après la première attaque, furent coulés. Sa mission accomplie, la flotte ennemie rentra dans ses bases japonaises²⁷.

Jusqu'à la fin mai, le 413^e Escadron, limité à deux appareils, continua à opérer à partir de Koggala jusqu'à l'arrivée de quatre autres Catalina et des non-navigants de l'escadron. Cela causa quelques encombrements et les Canadiens durent partager les deux pistes d'atterrissage de Koggala Lake avec une unité de la RAF, tandis que la plupart des non-navigants devaient être logés à vingt milles de là²⁸. Plusieurs d'entre eux

étaient mécontents de se trouver mutés en Extrême-Orient dans un environnement étranger et sur une base qui ne disposait pratiquement pas de logements, de mess et d'ateliers ...

... peut-être que l'élément le plus significatif de cette frustration ressentie par tous, au moment même où la véritable bataille de l'Atlantique devait commencer, avec toutes les occasions de participer à l'action, fut de devoir quitter le Royaume-Uni pour les eaux lointaines de l'océan Indien où notre rôle était purement défensif²⁹.

En l'absence des Japonais, les pilotes de la *Fleet Air Arm* de la *Royal Navy*, qui manquaient pathétiquement de discernement, se montrèrent presque aussi dangereux. Le 3 août 1942, le commandant d'Aviation L.H. Randall et son équipage participaient à un exercice afin de localiser, surveiller et de faire rapport au sujet d'une force navale tactique. À sa vue, l'équipage du Catalina commençait à envoyer son message de compte rendu quand l'« observateur de la tourelle de dessous signala deux avions qu'il identifia comme des [Fairey] Fulmar, sur le quartier de tribord ».

Le Catalina se dirigea vers le soleil pour rendre plus difficile l'exercice d'attaque prévu. L'avion était à cinquante pieds environ avec une visibilité excellente. Les deux avions effectuèrent une attaque de côté, ouvrirent le feu et détruisirent les commandes du gouvernail et des ailerons [du Catalina]. Les deux avions montèrent ensuite en virant vers l'arrière. Le Catalina lança les signaux de reconnaissance corrects (deux fusées rouges) par la fenêtre du pilote en place droite. Les deux avions renouvelèrent leur attaque de dessus et de face, tuant le mécanicien, le sergent Meiklejohn [RAF], blessant l'opérateur radio, le sergent Palmer [RAF], effleurant le navigateur, le sous-lieutenant Williams, ainsi que l'aviateur-chef électricien R.L. Craggs. Les deux avions s'éloignèrent et on ne les revit plus. Le commandant Randall prit de l'altitude, monta à 1 500 pieds et réussit à grand-peine à contrôler l'avion. Le carburant et l'huile sortaient à flots du réservoir. En approche, il découvrit qu'il ne pouvait abaisser les flotteurs. C'est dans ces

conditions que l'avion amerrit à 20 h 13. Il ne fait aucun doute que les compétences exceptionnelles et la détermination froide et réfléchie avec lesquelles le commandant Randall pilota son avion permirent de sauver l'appareil et son équipage. On eut confirmation plus tard que les deux attaquants étaient des Fulmar de la *Fleet Air Arm*³⁰.

Bien que le Catalina bimoteur ressemble un peu à l'hydravion quadrimoteur type 97 de la marine japonaise, le fait que la base japonaise la plus proche se trouvait à plus de 1 000 milles (1 600 km) de là, de même que le tir des fusées éclairantes de reconnaissance appropriées, auraient dû inviter les pilotes de chasse à mieux reconnaître leur cible avant d'ouvrir le feu. Une conférence fut convoquée au quartier général du 222^e Groupe pour discuter de la politique de la marine voulant qu'on « tire d'abord et qu'on pose les questions après », mais, à part des excuses, on ne put obtenir grand-chose de plus. Toutefois, « l'accident tragique et malheureux » ne semble pas avoir eu de conséquences néfastes sur le moral de l'escadron. Leurs logements à Koggala terminés, le moral « en général bas » de l'escadron commença à montrer des signes d'amélioration importants, bien que le manque d'avions disponibles – seulement trois sur les sept en dotation – devait rester un souci principal pendant plusieurs mois³¹.

Tandis que les craintes d'une invasion japonaise s'estompaient, les escadrons de Catalina s'intéressèrent à la destruction des sous-marins ennemis, travail pour lequel ils étaient bien mieux équipés. Mais la doctrine japonaise prévoyait que les sous-marins opéraient en combinaison avec les forces de surface plutôt qu'en agresseurs du trafic maritime et, après le raid de la flotte sur Ceylan et son retour à Singapour, ils n'envoyèrent que quelques-uns de leurs plus petits et plus vieux bâtiments mener une guerre de course dans l'océan Indien. À l'opposé, pendant toute l'année 1942 et 1943, les Allemands firent tout leur possible pour mettre en œuvre des *U-boote* dans la région malgré la traversée souvent dangereuse par le cap de Bonne-Espérance et les difficultés logistiques inhérentes à une opération conduite à plus de 10 000 milles (16 000 km) de leurs bases du golfe de Gascogne³².

Compte tenu de l'immensité de l'océan Indien et du petit nombre de sous-marins ennemis présents à un moment donné, il n'est pas surprenant que les détectations aient été rares. De septembre 1942 à novembre 1943, les Canadiens firent voler régulièrement deux Catalina provenant de détachements dans le golfe Persique et dans le golfe d'Aden, sans jamais observer un sous-marin japonais. Ils maintinrent aussi des détachements loin de la base mère de Ceylan, le long des côtes d'Afrique, pour contrer les activités allemandes dans ces eaux, chose assez inconcevable pour les équipages de reconnaissance générale qui volaient sur les théâtres d'opérations de l'Atlantique Nord et du nord-ouest de l'Europe. Un avion, commandé par le capitaine d'Aviation G.H. Bayly, effectua quinze sorties opérationnelles à partir de Langebaan sur la côte ouest de l'Afrique du Sud, à plus de 5 000 milles (8 000 km) de Koggala. Le 5 juin 1943, alors qu'il participait à une escorte de convoi, Bayly attaqua l'U-177 avec trois grenades sous-marines, ce qui força le sous-marin à rompre le contact avec le convoi sans cependant lui infliger de dommages. Ce fut une des quatre seules attaques – toutes des échecs – effectuées par le 413^e Escadron en Extrême-

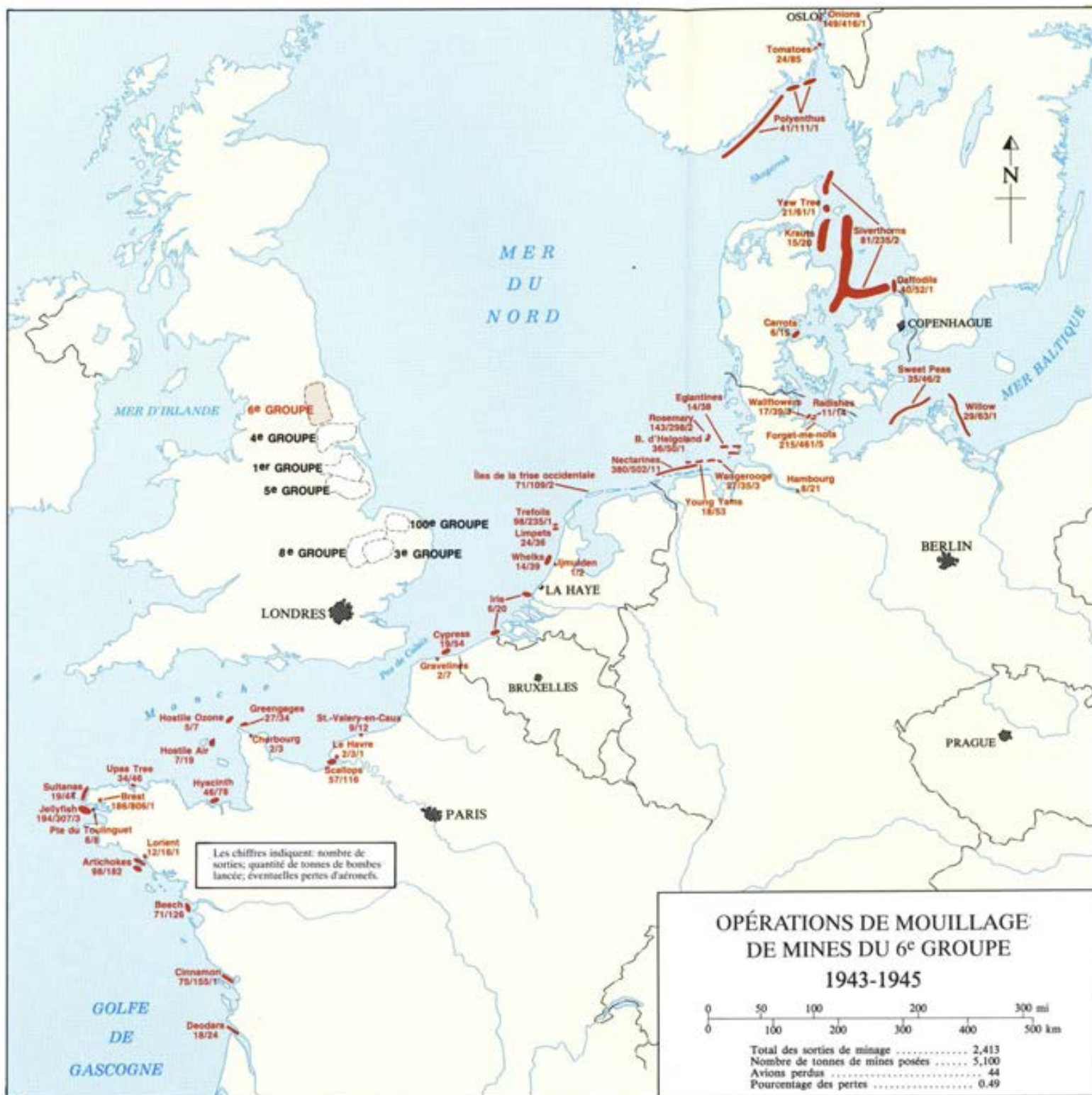
Orient. Pour la plupart, les vols étaient « comme ceux des autres escadrons de reconnaissance générale du *Coastal Command* – longs et monotones. Qu'un équipage reçoive la mission de patrouiller les routes maritimes, ou d'effectuer un raid ou une recherche dans une zone donnée, les problèmes étaient très semblables. L'excitation était rare et, malgré cela, il était d'une importance vitale de consacrer à ces opérations le maximum d'effort et d'attention »³³.

Le transfert de trois escadrons de Catalina en Extrême-Orient au printemps de 1942 avait laissé Northwood avec seulement six escadrons d'hydravions dans les eaux territoriales. Pour compenser cette perte, il reçut l'autorisation de former trois nouvelles unités et d'en rééquiper une quatrième. Deux des nouveaux escadrons, le 422^e et le 423^e, furent les cinquième et sixième unités canadiennes créées au sein du *Coastal Command*, mais le processus de leur transformation en unités canadiennes opérationnelles fut semé d'obstacles. Bien que le 422^e fût officiellement créé le 2 avril 1942, ses premiers aviateurs ne furent affectés à Lough Erne, en Irlande du Nord, qu'en juin. Le commandant, le lieutenant-colonel d'Aviation L.W. Skey, un Torontois qui avait rejoint la RAF d'avant-guerre, n'arriva pas avant le 9 juillet, et les premiers hydravions, des Saro Lerwick désuets, affectés aux seuls besoins de l'entraînement, ne furent livrés que deux semaines plus tard. Le premier Catalina arriva le 31 juillet alors que l'escadron avait atteint un effectif total de soixante-treize navigants dont dix-neuf, soit 26 %, étaient de l'ARC³⁴.

À la fin août, alors que la majorité avait été entraînée sur Lerwick, trois des équipages les plus compétents et les trois seuls Catalina en dotation furent affectés à une unité de la RAF afin de fournir des escortes dans la partie sud de la route des convois entre les îles Shetland et Mourmansk. Une pénurie de Catalina due aux besoins croissants des Américains sur le théâtre du Pacifique – la RAF et l'ARC reçurent seulement ce qu'on voulait bien leur donner – signifia qu'il n'y en avait plus de disponibles ; et quand les trois appareils détachés rentrèrent à la fin septembre, les Canadiens reçurent l'ordre de les remettre à une UEO en attendant de recevoir des Sunderland. Les Lerwick, cependant, furent mis à la casse. Privée d'avions, la majorité des navigants de l'escadron fut employée à convoyer des Catalina entre Boucherville (Québec) et le Royaume-Uni, et l'escadron dut attendre la fin des opérations de convoyage à la mi-novembre 1942 et son déplacement sur une nouvelle base, à Oban, en Écosse, avant de recevoir ses premiers Sunderland³⁵.

Bien que l'ARC fit des objections à la décision « peu économique et tout aussi déconcertante » de la RAF de rééquiper l'escadron avec des Sunderland, le successeur de Stevenson, le maréchal de l'Air H. Edwards, commandant en chef du QGCOM, reçut l'assurance qu'il était conforme à « la politique actuelle ... de limiter l'emploi des Catalina aux eaux territoriales ». Et puisque bon nombre de ses navigants compétents avaient été affectés à d'autres escadrons de Catalina, le 422^e avait besoin de trois mois d'entraînement supplémentaire pour devenir enfin opérationnel le 1^{er} mars 1943, onze mois après sa création³⁶.

Considéré, par un passager impressionné, comme « un vrai bateau », le Sunderland massif, avec ses quatre moteurs (par rapport aux deux du Catalina), ne



pouvait se comparer à ce dernier pour ce qui est du rayon d'action et de l'autonomie, même s'il disposait d'un léger avantage en vitesse de croisière*. Version modifiée des hydravions civils de la classe Empire d'avant-guerre, le Sunderland se vantait d'avoir « une coque, un bouchain, des sabords, deux ponts et une cuisine avec un four ».

La soute à bombes est située sur le pont inférieur à mi-chemin environ entre le bord d'attaque et le bord de fuite de l'aile [les grenades sous-marines sont montées sur des dispositifs d'arrimage dans la soute à bombes et coulissent vers l'extérieur sous l'aile par un panneau dans le côté de la coque]. La cuisine se trouve en avant de la soute à bombes avec, à côté, une cabine équipée de deux banquettes et d'une table que l'équipage utilise pour se reposer ou manger. Dans le nez, on trouve l'appareil d'amarrage, une toilette et la tourelle avant. La cabine de pilotage du premier et du second pilotes, les tables et les panneaux d'instruments du navigateur, l'opérateur radio, l'opérateur radar et le mécanicien de bord se trouvent sur le pont supérieur. En arrière de la soute à bombes, la jonction coque-fuselage est libre jusqu'à la tourelle de queue. Le Sunderland, avec ses quatre mitrailleuses [.303] dans le nez et avec sa tourelle avant, sa tourelle à mi-hauteur, sa tourelle de queue et ses canons [.5] dans la cuisine, est un formidable navire de guerre³⁷.

L'autre escadron canadien, le 423^e, connu des débuts également lents, mais en général son expérience de l'entraînement fut moins entrecoupée que celle du 422^e. Créé à Oban le 18 mai 1942, il reçut ses premiers Sunderland le 17 juillet. Fin octobre, lorsqu'il devint opérationnel, les navigants avaient atteint le nombre de quatre-vingt-treize, dont quarante-neuf de l'ARC, y compris dix-neuf des vingt-cinq officiers, bien que le commandant fût anglais. Quelques jours avant de devenir opérationnel, l'escadron fut transféré à Castle Archdale, sur le Lough Erne en Irlande du Nord, sa base pour le reste de la guerre³⁸.

Pendant tout l'automne 1942, l'ARC s'efforça activement de fournir du personnel canadien aux deux escadrons. En septembre, le colonel d'Aviation F.G. Wait, directeur (personnel) au QGCOM, avait souligné auprès de l'*Air Ministry* que le 422^e n'avait que « neuf officiers et onze sous-officiers navigants de l'ARC à l'effectif », alors qu'un escadron de la RAF qui volait aussi sur Sunderland « avait quatorze officiers et un nombre inconnu de sous-officiers navigants canadiens ». Comme cela semblait « être un peu inéquitable », Wait voulait savoir « s'il serait possible de le canadianiser complètement, au moins quant au personnel navigant », par une simple permutation des navigants entre les deux unités. Il semble que ce ne fut pas possible car rien ne fut fait. De même, il avait tenté d'organiser un échange entre deux commandants d'hydravions de la RAF au 423^e Escadron et deux de l'ARC servant à Gibraltar. Malgré l'accord des deux commandants, Northwood « regrettait que les besoins opérationnels ne permettent pas à l'heure actuelle de procéder à l'échange proposé »³⁹.

Les efforts de Wait n'eurent pas beaucoup d'effet sur le 423^e Escadron, dont l'élément en navigants canadiens passa de 51,5 à 57 %, entre septembre 1942 et

* Aucun des deux hydravions ne pouvait atteindre la vitesse d'un Liberator, et donc la zone d'océan couverte durant une période donnée.

janvier 1943. Toute proportion gardée, de meilleurs résultats furent obtenus au 422^e, la modification de la composition des équipages à la suite de son rééquipement en Sunderland lui permettant de passer de 20,8 à 53,7 % au cours de la même période. Toutefois, on aurait aimé, à Ottawa, voir des progrès plus marqués et, dans un télégramme brutal à Edwards le 9 janvier 1943, le chef de l'état-major de l'Air, Lloyd Breadner, voulut savoir pourquoi le pourcentage total des navigants de l'ARC des deux escadrons était inférieur à 60 %. En réaction à sa demande, Edwards décida, dans le courant du mois, de demander aux représentants de l'*Air Ministry* les raisons de l'absence de progrès dans la canadienisation des escadrons de l'ARC (voir le chapitre 3)⁴⁰.

Cependant, le désaccord entre l'*Air Ministry* et l'amirauté (et même au sein de la RAF) sur l'attribution d'avions au *Coastal Command* resta sans solution. Bien que le commandant en chef, le maréchal en chef de l'Air Philip Joubert de la Ferté, eût refusé avec succès une proposition du premier ministre Churchill de transférer tous ses escadrons basés à terre au *Bomber Command*, il fut moins efficace dans son combat pour obtenir plus d'avions à très long rayon d'action. Ses demandes furent malheureusement rejetées d'emblée par le chef de l'état-major de l'Air, qui voulait réserver tous les Liberator et Lancaster – qui pouvaient aussi être modifiés – à d'autres commandements ou théâtres d'opérations. Le Lancaster est le meilleur des bombardiers lourds, déclara Portal au premier ministre, et en donner ne serait-ce qu'une trentaine « affecterait très gravement notre puissance de frappe », puisque aucun autre appareil ne pouvait transporter de grosses bombes jusqu'à Berlin. Cependant, les vingt-deux Liberator furent désignés pour le Moyen-Orient où ils étaient les seuls à pouvoir être utilisés dans des raids contre Tripoli ou les champs pétroliers roumains de Ploesti⁴¹.

Les difficultés ne furent finalement résolues qu'en novembre 1942, quand Churchill fut persuadé de réunir sous sa présidence un comité au niveau du Cabinet pour examiner le problème avec la participation des chefs d'état-major de la Marine et de l'Air. Il existait alors de bonnes raisons d'étudier à nouveau la sécurité des lignes d'approvisionnement britanniques de l'Atlantique. À la fin de l'été, Dönitz avait fait basculer son offensive dans l'espace aérien libre au milieu de l'Atlantique, cette étendue d'océan située entre les limites des patrouilles d'Islande et de Terre-Neuve. Dans ces eaux, les *U-boote* pouvaient se déplacer rapidement en surface pour se concentrer contre les convois, tandis que l'incapacité des Alliés à déchiffrer le trafic radio des *U-boote* (à la suite de l'introduction par le BdU du nouveau code Triton, plus tôt dans l'année) avait grandement réduit les chances de faire passer les convois à l'écart des routes de patrouille des sous-marins. Si les pertes, comme celles qui survinrent entre août et novembre – quatre-vingt navires totalisant 490 511 tonnes – continuaient, la production de guerre britannique et la constitution d'une force d'invasion éventuelle à travers la Manche en souffriraient. Dans ces circonstances, la décision du Comité de guerre anti *U-boote* était inévitable. Le 13 novembre, le comité concluait en estimant les besoins minimaux en avions à très grand rayon (VLR) basés sur la côte est de l'Atlantique à quarante appareils, et un Portal réticent accepta que trente-trois Liberator (que l'*Air Ministry*, après beaucoup de tâtonnements, avait

récemment alloués au *Coastal Command*) soient modifiés en configuration VLR⁴².

Même si cette décision venait justifier la réflexion de Joubert tout au long de l'année 1942, il n'eut guère le temps de savourer sa victoire. Ses relations avec Portal s'étaient dégradées depuis l'été et surtout au cours du mois de novembre quand Joubert, profitant d'une visite du vice-président du Comité de guerre anti *U-boote* à Northwood, sir Stafford Cripps, court-circuita la chaîne habituelle de commandement et fit valoir son point de vue personnel sur les modifications organisationnelles nécessaires à l'amélioration de la coordination de la campagne contre les sous-marins. Il se fit l'avocat de la création d'un commandement de lutte anti-sous-marins spécifique qui aurait, entre autres, sous son contrôle tous les avions britanniques et canadiens opérant dans l'Atlantique », et il fit suivre sa proposition orale d'une lettre qu'il adressa à Cripps et à Portal. Le CAS, qui craignait toujours les conséquences qu'il y a à marcher sur les pieds sensibles de la marine, écrivit immédiatement au premier Lord de la mer pour se dissocier des propositions⁴³. Il répliqua aussi à la tentative de Joubert de le court-circuiter.

Je doute beaucoup qu'il soit sage ou correct pour nous de suggérer à un membre du Cabinet de guerre la façon dont l'amirauté doit améliorer son organisation. J'estime que, sur ce point, nous ferions mieux de nous occuper de ce qui nous regarde ...

... Je suis désolé que vous ayez dû envoyer ce document au lord du Sceau privé sans mon accord ou celui du secrétaire d'État. De toute façon, ce procédé aurait été incorrect, même si le document avait décrit un plan très détaillé ne portant que sur les responsabilités de la *Royal Air Force*. Il est encore plus regrettable étant donné que vos propositions sont surtout à l'état embryonnaire et ne se limitent pas aux sujets des forces aériennes⁴⁴.

Dans la semaine qui suivit la réception de cette lettre, Joubert fut informé qu'il serait remplacé par le maréchal de l'Air sir John Slessor⁴⁵.

Pendant son commandement, Joubert avait veillé à transformer le *Coastal Command*, en le faisant passer de l'état d'instrument tout juste capable de faire peur aux commandants d'*U-boote* à l'état d'instrument qui, grâce au radar, aux grenades sous-marines plus performantes et à la recherche opérationnelle, devenait rapidement le tueur de sous-marins le plus efficace de l'arsenal allié. D'une manière plus importante, il assurait une protection régulière et efficace des convois jusqu'à 400 milles (640 km) de la côte et, à l'occasion, à plus grande distance, avec les quelques avions VLR à la fois précieux et disponibles. On peut, néanmoins, se demander si l'on avait fait un bon choix en désignant Joubert pour commander le *Coastal Command* durant la période difficile de 1941-1942. Malgré son attachement, son enthousiasme et son expertise technique, il possédait « un tempérament quelque peu acrimonieux » et était enclin à un certain degré de « franc-parler [qui] ne plaisait pas aux politiciens avec qui il devait traiter ». Sa détermination à défendre une affaire en utilisant tous les moyens disponibles était interprétée par certains comme de la déloyauté. Portal vit certainement son lobbying auprès de Cripps sous cet angle-là et en était venu sans aucun doute à la conclusion qu'il avait besoin d'un commandant en chef dont la loyauté, tant envers lui qu'envers l'offensive du bombardement, était au-delà de tout soupçon⁴⁶.

Slessor, ancien commandant de groupe de bombardement et officier supérieur d'état-major à l'*Air Ministry*, combinait à la fois la sensibilité politique et le point de vue stratégique que recherchait Portal. Il eut aussi la chance de prendre le commandement de Northwood au moment où l'équilibre de la bataille de l'Atlantique était en train de changer. L'affectation d'un nombre suffisant de Liberator VLR pour combler l'espace aérien libre au milieu de l'Atlantique, l'arrivée de groupes de soutien naval et de porte-avions d'escorte, ainsi que le nouveau déchiffrage du code du BdU à la fin mars 1943, fournirent aux Alliés les moyens nécessaires pour défaire « les meutes de loups » de Dönitz⁴⁷.

La première mise à l'épreuve de Slessor eut lieu rapidement lorsqu'il dut traiter une demande très ferme du Comité conjoint des États-Unis et de la *Royal Navy* d'augmenter le nombre de patrouilles à long rayon d'action dans le golfe de Gascogne. Il rejeta le plan, expliquant que ce ne serait pas dans le meilleur intérêt du *Bomber Command*.

Malgré mon passé de bombardier, je n'aurais pas hésité à soutenir une demande de 190 avions lourds de première ligne supplémentaires pour le *Coastal Command* si j'avais cru que, grâce à eux, on viendrait à bout de la bataille de l'Atlantique. Mais j'étais convaincu qu'il n'en serait pas ainsi. Ce que je voulais, c'était un bon avion, équipé du bon radar et des équipages bien entraînés – et je les voulais rapidement. Maintenant, c'était le moment où nous voulions détruire des *U-boote* alors que nous avions l'avantage sur eux avec l'ASV de dix centimètres, et j'étais assez indifférent à ce qui se passerait dans six mois ...

Je ne pensais pas qu'il fallait réellement presque autant d'avions pour obtenir des résultats décisifs et, de toute façon, la pensée de piller le *Bomber Command* n'était pas la bonne façon de les obtenir⁴⁸.

À moins de changements importants dans l'équilibre serré mais favorable de la guerre aérienne et maritime, toute expansion supplémentaire sous le commandement de Slessor risquait d'être limitée à de légères augmentations occasionnelles de la dotation en escadrons et au rééquipement des escadrons existants en avions plus modernes⁴⁹.

Les opérations dans le golfe de Gascogne, auxquelles participèrent enfin tous les escadrons maritimes de l'ARC au Royaume-Uni, prirent une part croissante de l'effort de lutte anti-sous-marins au cours du printemps et de l'été 1943. Les attaques contre les *U-boote*, qui arrivaient dans les ports du golfe de Gascogne ou qui en sortaient, avaient commencé au printemps 1941 après la création du 19^e Groupe dans la région des approches du sud-ouest. Toutefois, l'efficacité des patrouilles de jour fut bientôt infirmée quand Dönitz ordonna à ses sous-marins de se déplacer en surface de nuit uniquement. Alors que le radar ASV II, qui fonctionnait sur une longueur d'onde de 1,5 mètres, pouvait localiser des *U-boote* en surface à des distances de six milles (9,6 km) ou plus, il était aveuglé par des retours de mer au cours du dernier mille critique de l'approche. Par pleine lune, le sous-marin pouvait à l'occasion être « ciblé » à cette distance, mais le plus souvent on ne pouvait le distinguer dans l'obscurité où il était

masqué par les échos parasites qui emplissaient l'écran radar, si bien que les attaques échouaient tout simplement. Toutefois, l'essai d'illumination d'un sous-marin au moyen d'un projecteur naval puissant de vingt-quatre pouces, installé dans la tourelle ventrale rétractable d'un Vickers Wellington, avait été une réussite. Ayant auparavant soutenu le Turbinlite qui n'avait pas donné les résultats escomptés en novembre 1941, Joubert avait demandé avec empressement l'installation de ces projecteurs Leigh sur trente Wellington, mais l'*Air Ministry* avait déclaré que l'équipement d'avions supplémentaires « devait attendre les résultats opérationnels obtenus par les six premiers avions déjà commandés ». Il en résulta que le premier escadron équipé du projecteur Leigh, le 172^e, ne commença à opérer qu'en juin 1942, et il ne disposait alors que de quatre avions⁵⁰.

Au cours de leurs deux premiers mois d'opérations de nuit, les quatre appareils équipés du projecteur Leigh coulèrent un sous-marin et en endommagèrent deux autres ; mais en septembre, les *U-boote* sortant de chantier furent équipés du récepteur de recherche Metox, capable de détecter les émissions radar en bande métrique assez tôt pour leur permettre de plonger avant qu'un avion ne s'en rapproche suffisamment pour utiliser le projecteur. Malgré leur inefficacité croissante, les patrouilles de nuit prirent cependant une plus grande importance au cours des mois de novembre et de décembre 1942 alors que le 19^e Groupe assumait la protection des convois en soutien de l'invasion anglo-américaine du nord-ouest de l'Afrique. Quinze Handley-Page Halifax des 158^e et 405^e Escadrons du *Bomber Command*, de même que seize bombardiers Liberator de la *Eighth US Air Force*, furent détachés à Northwood pour assumer cette mission. Malgré l'importance plus grande donnée à la zone du golfe de Gascogne, le *Coastal Command* disposait encore « d'un assez grand nombre d'escadrons à moyen rayon d'action », y compris les 422^e et 423^e, « pour assurer une couverture aérienne permanente des convois marchands et de l'opération Torch jusqu'à 400 milles (640 km) des bases britanniques »*⁵¹.

Le choix du transfert du 405^e et d'un autre escadron semble bien avoir été décidé afin de fournir au premier quelque répit après les lourdes pertes qu'il avait subies au cours des opérations de bombardement. Ayant perdu quinze équipages en juin et juillet 1942, l'escadron n'avait participé qu'à six missions au mois d'août, perdant deux avions ; mais avec la reprise d'activités plus intensives en septembre et octobre, il en avait perdu encore dix autres. Malheureusement, le

* Contrairement aux déclarations faites aux pages 537-538 dans *La Création d'une aviation nationale*, le retard dans la fourniture des Liberator VLR pour combler le trou au milieu de l'océan, une fois que le Comité de guerre anti-*U-boote* eut convaincu Portal d'accepter leur conversion en novembre 1942, était dû au temps nécessaire à la modification de l'avion plutôt qu'à un engagement injustifié d'offensives dans le Golfe. En pressant la livraison rapide de Liberator supplémentaires au Royaume-Uni, à la fin de novembre 1942, l'*Air Ministry* déclara explicitement à Washington qu'il avait été « décidé de les convertir en version très long rayon d'action ... et de les concentrer dans deux escadrons équipés de Liberator au *Coastal Command*. Pour ce faire, cela signifie le retrait des Liberator actuellement utilisés dans des opérations de lutte anti-sous-marins au-delà du golfe de Gascogne ». Le 1^{er} mars 1943, il y avait trente-huit Liberator VLR dans les 120^e et 86^e Escadrons, et seulement six Liberator LR du 224^e Escadron opérant dans le Golfe.

changement de décor, de Topcliffe dans le Yorkshire à Beaulieu dans le Hampshire, ne mit pas fin à ses difficultés. En novembre, un Halifax ne rentra pas d'une sortie dans le golfe de Gascogne, tandis que le mitrailleur de la tourelle moyenne d'un autre abattit son propre appareil en tirant accidentellement une rafale dans le moteur intérieur gauche. Seul le viseur de bombardement et le mécanicien de bord qui réussirent à sauter en parachute survécurent à l'accident⁵².

Au cours du mois suivant, quatre autres appareils s'abattirent après avoir eu des pannes moteur. Un écrasement, qui tua quinze navigants et non-navigants au cours du changement de base, porta un « coup terrible » ; début janvier, tout l'escadron fut maintenu au sol pendant une semaine pendant que les avions étaient inspectés et que le problème – « difficultés sérieuses d'alimentation en air du moteur » dues à « l'encrassement de bagues » – fut réglé. Le lieutenant-colonel d'Aviation A.C.P. Clayton, un Canadien de la RAF, rappela que « nous avons rétabli progressivement le moral et corrigé les défauts de disponibilité de l'avion. Nous avons terminé le mois [février] en effectuant plus de sorties que n'importe quel autre escadron du groupe »⁵³.

Malgré tous les efforts du *Coastal Command*, 286 *U-boote* au total passèrent dans le golfe de Gascogne entre novembre 1942 et janvier 1943, dont vingt-deux seulement firent l'objet d'attaques aériennes. Aucun ne fut coulé et deux seulement furent endommagés ; l'un deux, l'*U-263*, se dirigeait en surface vers son port, le 27 novembre, quand il fut attaqué à nouveau et endommagé plus sérieusement par un Halifax du 405^e. Malgré des innovations tactiques telles que l'utilisation intermittente de l'*ASV* ou l'arrosage de certaines zones avec des émissions radar afin de tenter de convaincre les *U-boote* de rester en immersion de nuit (pour les forcer à faire surface de jour afin de recharger leurs batteries), les maigres résultats gênèrent les opérations du 19^e Groupe jusqu'à la mise en service, au printemps 1943, du nouveau radar *ASV III*, de dix centimètres de longueur d'onde, indétectable par le *Metox*⁵⁴.

L'escadron canadien suivant, qui se joignit à l'offensive dans le Golfe, le 407^e, avait passé ses dix-huit premiers mois d'existence à voler sur Lockheed Hudson et participé à des frappes antinavires dangereuses au large des côtes néerlandaises (voir chapitre 12). En octobre 1942, avant les débarquements de l'opération Torch, il avait été transféré à St-Eval, en Cornouailles, pour renforcer les patrouilles anti-sous-marins du 19^e Groupe dans le Golfe. Après un mois de sorties de jour sans incident, Northwood décida que l'Hudson n'avait pas un rayon d'action suffisant et l'escadron rejoignit le 16^e Groupe à Norfolk. Début novembre, son avenir parut incertain lorsqu'il reçut des instructions de transférer dix avions à d'autres unités et que, ne disposant plus que de quatre appareils en dotation, il n'eut pratiquement pas d'activités opérationnelles pendant les deux mois suivants. Cette absence de directives, liée à la perte de deux équipages lors d'accidents à l'entraînement (dont celle de son commandant britannique), ne fit rien pour améliorer son moral à plat. Toutefois, son avenir parut réglé quand l'*Air Ministry* demanda au GCOM l'autorisation de l'affecter en Méditerranée, en novembre⁵⁵.

Le personnel de l'escadron fut vacciné contre une gamme de maladies de type

africain et envoyé en permissions de départ pour apprendre, deux semaines plus tard, l'annulation du déplacement envisagé, ce qui, une fois de plus, laissait l'unité en suspens. Le maréchal de l'Air Edwards jugea qu'il était alors temps de le convertir sur bombardier pour servir dans le groupe de bombardement canadien qui devait être bientôt formé ; toutefois, Ottawa ne fut pas de son avis, pensant qu'il ne fallait pas « pousser cette transformation, si l'*Air Ministry* considérait qu'elle minimiserait [l'] effort de guerre ». Finalement, à la mi-janvier 1943, l'*Air Ministry* décida que l'escadron resterait au sein du *Coastal Command* pour être « rééquipé très bientôt » et, après un mois d'entraînement à la lutte anti-sous-marins sur Wellington XI, dans le nord de l'Écosse, il fit mouvement sur Chivenor dans le Devon, le 31 mars 1943. La nouvelle base, qui se caractérisait « par de grandes baraques », allait devenir sa base pendant vingt des vingt-six mois suivants. L'escadron reçut des Wellington Mark XII neufs équipés de projecteurs Leigh et du dernier radar centimétrique ASV III⁵⁶.

Quand ils reprirent leurs opérations, dans la nuit du 19 au 20 avril, ces Canadiens constituèrent un renfort majeur pour l'offensive du 19^e Groupe dans le Golfe ; se joignant au 172^e Escadron, la seule autre unité équipée du projecteur Leigh et du radar centimétrique, ils participèrent au tout dernier plan de patrouilles. L'opération Derange avait débuté au crépuscule, le 13 avril, et couvrait une large bande d'océan large de 200 milles (320 km), allant du cap Finistère (Espagne) à l'extrémité sud-ouest de l'Irlande. Les *U-boote* étant incapables de capter les émissions du radar centimétrique, les Wellington obtinrent dix-sept détections en moins de 500 heures de vol. Douze d'entre elles se terminèrent par des attaques, et deux *U-boote* qui sortaient furent sérieusement endommagés, tous les deux par le 172^e Escadron, et forcés de rentrer au port. Malgré le manque d'équipages entraînés qui limitait les sorties du 407^e à tout au plus trois par nuit au lieu de cinq ou six (ce qui avait été normal) et en dépit de l'inexpérience relative des Canadiens dans les opérations avec le projecteur Leigh, l'escadron réussit trois des dix-sept détections et deux attaques⁵⁷.

Pour contrer cette nouvelle menace de nuit, les *U-boote* en transit reçurent l'ordre de rester en immersion pendant la nuit et de ne faire surface de jour que pour recharger leurs batteries. Cela amena une augmentation immédiate du nombre des détections de jour au cours de la première semaine de mai et un accroissement notable de la létalité des attaques alors que quatre *U-boote* furent coulés et trois endommagés. Mais comme le 407^e, le seul escadron canadien qui opérait dans la zone, volait de nuit, il ne participa pas à ces succès. Dönitz, qui commandait encore le BdU malgré sa nomination comme commandant en chef de la *Kriegsmarine* en février, avait donné l'instruction à ses commandants de rester en surface et de se battre s'ils étaient surpris et n'avaient pas le temps de plonger à des profondeurs sécuritaires. Cependant, la plupart d'entre eux choisirent de plonger en toute circonstance. Des quarante-trois *U-boote* attaqués au cours des trois semaines de mai, dix-sept seulement restèrent en surface pour se battre ; deux des trois coulés firent parties de ces derniers⁵⁸.

Après le 20 mai, en l'absence de contacts de nuit, les trois escadrons équipés de projecteur Leigh, les 172^e et 407^e sur Wellington et le 210^e sur Catalina, passèrent aux patrouilles de jour bien que les Canadiens poursuivaient aussi leurs

opérations de nuit routinières. Le 24 mai, un des avions du 407^e fut crédité de deux détections et de l'unique attaque au cours d'une patrouille de jour de l'escadron. Dans les deux cas, les *U-boote* choisirent de plonger immédiatement après avoir repéré l'avion et se trouvaient en sécurité sous la surface avant que le Wellington ne puisse croiser leur route. Bien qu'il fût déconseillé d'attaquer à la grenade plus de trente secondes après la disparition du sous-marin, le sergent de section N.C.C. Luther largua avec optimisme (mais en vain) ses grenades en avant du remous causé par le premier *U-boote* décelé, quarante-cinq secondes après qu'il eut plongé⁵⁹.

À la fin du mois, Dönitz introduisit encore une autre innovation tactique, donnant instruction à ses *U-boote* de franchir le passage du golfe de Gascogne de jour par groupes de six au maximum afin d'optimiser leurs tirs antiaériens. Même si cette tactique s'avéra bonne au début, elle se révéla bientôt coûteuse. Du 12 juin au 2 août, quand le BdU revint enfin aux vieilles pratiques d'immersion de jour et de route en surface de nuit, vingt *U-boote* furent coulés et douze endommagés. Trois d'entre eux furent détruits par des navires du 2^e Groupe d'escorteurs, tandis que le reste, soit vingt-neuf, furent coulés ou endommagés lors d'attaques aériennes du 19^e Groupe⁶⁰.

Ayant retiré ses sous-marins des routes des convois de l'Atlantique Nord après les pertes catastrophiques du mois de mai, Dönitz envoyait maintenant la plupart d'entre eux sur les côtes brésiliennes et d'Afrique occidentale où les escortes aériennes étaient moins nombreuses. Ce changement avait permis à Slessor de modifier, à son tour, la répartition de ses forces en déplaçant plusieurs escadrons inutiles à l'escorte de convois de l'Atlantique sur deux nouvelles zones de patrouille dans le Golfe, où les tactiques de l'ennemi offraient de nombreuses cibles de jour. À partir du 15 juin, les 422^e et 423^e escadrons commencèrent à patrouiller dans la zone du Seaslug à l'extérieur du Golfe, en plus d'escorter occasionnellement des convois au nord-ouest de l'Irlande. Un renfort supplémentaire fut fourni par les bombardiers-torpilleurs Hampden du 415^e Escadron, temporairement transférés de leur mission contre le trafic maritime à la patrouille dans la zone Musketry, à l'est du Seaslug et au nord-ouest du cap Finisterre. Cependant, le 407^e Escadron poursuivit ses patrouilles de nuit au-dessus de Musketry, manquant la plupart des attaques de jour⁶¹.

Bien que la décision de rester en surface et de se battre s'avérât coûteuse, un groupe de deux ou trois *U-boote* fournissait une cible formidable pour n'importe quel avion. Les bâtiments les plus couramment rencontrés, le type viic, avaient un armement antiaérien standard composé d'un canon de vingt millimètres et de plusieurs mitrailleuses, tandis que le type ix, plus important, était équipé d'un canon supplémentaire de trente-sept millimètres derrière le kiosque ; un deuxième canon de vingt millimètres avait déjà été monté sur quelques *U-boote*. Déjà encouragés à attaquer des *U-boote* en surface parce qu'ils représentaient « une bien meilleure chance de destruction que ceux qui étaient en plongée », les pilotes qui observaient deux ou plusieurs bâtiments dont les équipages avaient le désir évident de se battre, avaient reçu maintenant comme instruction « de surveiller et d'entamer la procédure de ralliement jusqu'à ce que d'autres avions les rejoignent sur les lieux »⁶².

Ces instructions entrèrent en vigueur le 14 juin, quand un Whitley de la RAF observa les U-564 et U-185 qui entraient dans la zone Musketry. Après s'être fait tirer dessus, le Whitley décrivit des cercles hors de portée des bâtiments et appela des avions supplémentaires jusqu'à ce qu'un Hampden du 415^e le rejoigne deux heures plus tard. Après avoir reçu l'autorisation de sa base, le Whitley attaqua alors le U-564, le coulant d'un coup ; mais, gravement endommagé par la Flak, ils'écraça en mer lors du vol de retour. Le Hampden, malheureusement, continua la surveillance de l'U-185 et ne l'attaqua même pas quand il stoppa pour recueillir les survivants de l'U-564. En fait, les Canadiens surveillaient encore tout bonnement leur ennemi lorsqu'une escadrille de Ju 88 envoyée pour escorter les *U-boote* les abattit⁶³.

La même procédure fut essayée, trois jours plus tard, par un Sunderland du 422^e qui avait repéré trois *U-boote* à l'extrémité sud de la zone Seaslug. Le Canadien décrivit des cercles et échangea des tirs avec la flottille ennemie ; incapable de rameuter d'autres avions à cause d'une panne radio, il perdit enfin les bâtiments de vue dans le brouillard. Le 3 juillet, un hydravion du 423^e Escadron commença aussi à décrire des cercles au-dessus de trois sous-marins qu'il avait repérés tout en demandant des renforts, mais après l'avoir tenu au début à distance avec leur armement antiaérien, les Allemands décidèrent de plonger alors que le Sunderland n'était pas en position de les attaquer à la grenade⁶⁴.

De tels incidents n'étaient pas réservés qu'aux escadrons canadiens. D'autres groupes d'*U-boote* échappèrent fréquemment aux attaques à cause des retards à rameuter des avions ou d'un manque de coordination des actions de ceux qui étaient présents. En conséquence, pour accroître l'efficacité des patrouilles, Slessor modifia ses ordres le 22 juillet, et ordonna à ses équipages « d'attaquer tout de suite à basse altitude en utilisant au maximum les canons avant pour interdire la Flak de l'*U-boot* ». Les nouvelles directives entraînèrent une amélioration immédiate des résultats. Neuf sous-marins furent coulés dans les deux semaines qui suivirent, en comparaison des huit qui avaient été détruits au cours des cinq semaines précédentes⁶⁵.

Toutefois, les escadrons de l'ARC n'étaient pas opérationnellement bien placés pour participer directement à ces attaques. Les équipages de Sunderland, responsables de la destruction de cinq *U-boote*, faisaient tous partie du 19^e Groupe qui patrouillait dans la zone Musketry. Les escadrons du 15^e Groupe (y compris les 422^e et 423^e) ne couvraient pas seulement la zone plus lointaine du Seaslug, mais ils devaient aussi escorter un nombre important de convois. Quant aux deux autres escadrons canadiens, le 407^e travaillait principalement de nuit, quand les *U-boote* étaient en immersion, et le 415^e, sans pratique des opérations anti-sous-marins, ne fut capable d'obtenir que deux détections sans résultat. Malgré plus de 700 sorties et un total de 7 000 heures de vol opérationnel au cours des mois de juin, juillet et août, deux avions canadiens seulement participèrent à la destruction d'*U-boote*, et ces deux actions eurent lieu le 2 août, le jour même où Dönitz reconnut enfin que sa politique de navigation groupée ne donnait pas de résultats⁶⁶.

L'Hampden A du 415^e Escadron, piloté par le commandant d'Aviation

C.G. Ruttan, surprit le U-706 en surface dans la zone de patrouille Musketry, en milieu de matinée.

Le pilote se porta immédiatement à l'attaque, mais l'équipage de l'*U-boot* commença à tirer alors que le commandant d'Aviation Ruttan dégageait pour revenir à l'attaque par la droite. Le mitrailleur de nez tira dix coups avant que ses canons ne s'enrayent. L'avion A du 415^e poursuivit l'attaque et largua, à 100 pieds, six grenades sous-marines de 250 en travers de la route de l'*U-boot*. Les résultats immédiats ne purent être observés, la queue de l'appareil gênant la visibilité. L'*U-boot* ne plongea pas, mais parut être un peu plus bas dans l'eau avec une vitesse réduite à neuf nœuds, apparemment désarmé. À 9 h 17, il observa un Liberator [USAAF] qui se porta directement à l'attaque de l'*U-boot* et largua ses [douze] grenades. L'*U-boot* disparut après l'attaque du Liberator. Trois minutes plus tard on aperçut quelques corps (environ quinze) remontant à la surface, entourés d'une grande quantité de débris et de mazout⁶⁷.

Selon les quatre survivants, le personnel de quart sur le pont surveillait l'Hampden qui décrivait des cercles et ne vit pas le Liberator s'approcher avant qu'il ne soit trop tard⁶⁸. Pendant ce temps, le commandant du 407^e Escadron, le lieutenant-colonel d'Aviation J.C. Archer, de la RAF, effectuait une des premières patrouilles de jour de l'unité en près de sept semaines quand, moins d'une heure plus tard, il attaqua et endommagea l'U-106, à 250 milles au nord-ouest du cap Finistère. Incapable de plonger, le sous-marin fut coulé plus tard dans la journée par des avions des 228^e et 461^e escadrons⁶⁹.

Ayant perdu quatre sous-marins dans les deux premiers jours d'août, Dönitz télégraphia à ses capitaines d'abandonner le passage en groupe jusqu'à la fin du mois, lorsqu'ils pourraient tous disposer d'un nouveau récepteur de recherche radar, et d'essayer plutôt d'entrer dans le Golfe en naviguant le long des côtes espagnoles et en ne faisant surface que la nuit. Le déclin soudain du nombre des détections conduisit Northwood à conclure avec justesse que l'ennemi avait une fois de plus changé de tactique et, après le 11 août, les escadrons de Wellington équipés de projecteurs Leigh furent affectés à temps plein à des patrouilles de nuit. Les opérations dans les zones Seaslug et Musketry furent annulées et remplacées par un système moins intensif mais plus étendu de patrouilles, l'opération Percussion. Le 415^e Escadron retourna aux tâches plus dangereuses de l'attaque du trafic maritime et, le mois suivant, les deux escadrons canadiens de Sunderland furent retirés du Golfe⁷⁰.

Le 407^e Escadron continua toutefois à opérer dans cette zone pendant le reste de l'année et, des treize *U-boote* détectés en septembre, onze le furent de nuit par des escadrons équipés de projecteurs Leigh ; le 407^e en détecta trois et enregistra aussi le seul *U-boot* détruit par le 19^e Groupe. Dans la nuit du 6 au 7 septembre, le sous-lieutenant d'aviation E.M. O'Donnell et son équipage canadien se trouvaient à quelque deux cents milles du cap Finistère quand l'opérateur radar obtint un contact à huit milles (13 km) de distance. À 600 pieds (200 m) d'altitude et moins d'un mille, il alluma le projecteur Leigh pour découvrir un *U-boot* « bas sur l'eau mais ne plongeant pas ». Malheureusement, le Wellington n'était pas en position favorable pour attaquer » et il éteignit son projecteur alors

que le pilote virait pour effectuer une autre passe. Lorsqu'il illumina l'*U-boot* la deuxième fois, celui-ci avait commencé une plongée rapide, mais l'avion largua cinq grenades sous-marines en travers de sa route « de l'avant droit à l'arrière gauche », à environ vingt-cinq verges (mètres) en avant du sillage. Bien qu'évalué à l'époque comme « probablement coulé », l'*U-669* avait réellement été détruit par O'Donnell et son équipage⁷¹.

Même si les opérations avec le projecteur Leigh ne présentaient pas de dangers particuliers, notamment quand on les comparait aux raids contre le trafic maritime, le moral du 407^e Escadron commença à baisser au cours de l'automne 1943 par suite des conditions de vie inadéquates rencontrées à Chivenor. Les Canadiens se plaignaient notamment que la RAF ne pouvait leur livrer des draps ce qui, ajouté à « la norme de lavages peu fréquents des couvertures de la RAF », conduisit à des éruptions d'impétigo. La nourriture était également mauvaise ; les repas étaient « peu appétissants, mal cuits et servis sans aucun soin » dans des assiettes qui étaient toujours sales. Mais les efforts pour améliorer la situation, en particulier au mess des aviateurs, s'avérèrent vains. Malgré la visite d'un commandant d'Aviation de l'ARC du quartier général du district d'Exeter visant à améliorer les normes, fin septembre, celui-ci fut incapable, à lui tout seul, de relever les normes culinaires britanniques⁷².

La mauvaise chère servie à Chivenor contrastait énormément avec celle qu'on trouvait sur une base américaine voisine, où ceux qui étaient invités « avaient un repas qui rappelait la maison. Tout était propre et bien cuit et toute la nourriture servie provenait de rations. Pourquoi ne pouvons-nous pas avoir la même chose au mess des officiers ici ? Cela nous dépasse ». Une réunion de la commission du mess tenue à Chivenor « tourna à la plaisanterie, tout au moins pour les officiers de cet escadron », se plaignit l'historien de l'unité. Cette réunion ne donna aucun résultat positif : « on se moqua de toutes les suggestions des officiers du 407^e Escadron. On y gaspilla 225 heures-personnes et rien de valable n'en sortit »⁷³.

Le transfert de plus d'une centaine de non-navigants à un échelon d'entretien commun sous l'autorité de la RAF ne contribua pas à améliorer le moral. Ce changement faisait partie du concept de centralisation plus poussée « de la planification de la maintenance et des vols » qui avait pour objet de maximiser l'utilisation des avions, mais il « ne plut pas aux aviateurs qui regrettaient et ressentaient la perte de contacts directs avec ... leur escadron et leurs avions »⁷⁴. Ils jugeaient que « ce concept va jusqu'à un certain point à l'encontre du but poursuivi parce que le non-navigant ainsi que l'équipage perdent l'intérêt personnel qu'ils portent à un avion particulier. Quand un avion est affecté à un équipage et que la même équipe au sol l'entretient constamment, cette dernière s'intéresse beaucoup à l'effort conjoint comme si elle faisait partie de la section navigante de l'équipe. Lorsque l'équipe d'entretien au sol n'a plus de rapports constants et personnels avec l'équipage, elle est portée à devenir indifférente et, à l'occasion, même négligente. Ses membres deviennent tout au plus des mécaniciens quelconques »⁷⁵.

En septembre, avec l'arrivée d'équipages de la RAF, le pourcentage canadien

de l'escadron – qui avait été supérieur à 90 % pendant les dix-huit derniers mois – tomba à 86,6 %⁷⁶. La différence numérique était faible, mais les navigants étaient « la pointe » reconnue de l'unité, à laquelle ils apportaient le prestige et la gloire, et les non-navigants – les Canadiens, à tout le moins – préféraient en général travailler pour des équipages de leur nationalité.

Fin septembre, les effets combinés de la vie à Chivenor devinrent évidents avec « une chute notable du moral parmi les navigants, au cours des quelques derniers mois, qui rejaillissait sur tout le personnel de l'escadron. L'ancien plaisir d'effectuer des vols opérationnels ou des exercices et des évaluations avait disparu, et cela semblait dû à une perte de confiance dans l'avion, dans sa valeur initiale et dans son entretien. On demande encore aux équipages qui ont besoin de deux repas opérationnels pour une mission unique de payer le deuxième, bien qu'ils soient absents à un et fréquemment à deux au mess »⁷⁷.

Le moral défaillant des Canadiens ne s'améliora pas avec le nombre décroissant des détections d'*U-boote* obtenues. L'escadron continua à patrouiller de nuit jusqu'à la fin janvier 1944, mais, après l'attaque réussie de O'Donnell, début septembre, il y eut peu de détections et seulement trois attaques sans résultats. Trois avions furent perdus en opérations, dont celui du lieutenant-colonel d'Aviation Archer. Deux furent probablement victimes des chasseurs à long rayon d'action allemands patrouillant dans le Golfe, tandis que le troisième dut être abattu lors de l'attaque de l'*U-966* dans la nuit du 9 au 10 novembre. Quand le nouveau commandant, le lieutenant-colonel d'Aviation R.A. Ashman (un de la régulière d'avant-guerre qui était entré dans l'ARC en janvier 1939 après avoir obtenu un diplôme en génie électrique), rejoignit l'escadron au début novembre, il fut le premier officier de l'ARC à le commander – et conserva son commandement pendant l'année suivante. Il avait déjà plus d'un millier d'heures de vol opérationnel dans les commandements des régions aériennes de l'Est et de l'Ouest de l'effectif de guerre [affecté à la défense du Canada], dont une partie avec le 115^e Escadron (C) dans les Aléoutiennes⁷⁸.

Le moral de l'escadron s'améliora brièvement au cours du séjour d'un mois à St-Eval, déplacement rendu nécessaire par la réparation des pistes en mauvais état de Chivenor. Sur leur base temporaire, les Canadiens « notèrent les différences frappantes dans [les] normes des mess », une amélioration qui compensait partiellement le fait que St-Eval était infesté de rats. Toutefois, à leur retour à Chivenor, une fois de plus, leurs conditions de vie lamentables « contribuèrent à saper le moral général de l'escadron ». Il fallut attendre février 1944 et un transfert à Limavady, en Irlande du Nord, pour que l'historien trouve que « les officiers et les sous-officiers bénéficient d'un régime approprié et sont plus satisfaits. Leur moral s'est donc relevé de façon notable », une situation qui était « sans aucun doute ... due au beau temps, à une bonne nourriture, à des logements spacieux et à des conditions de travail agréables »⁷⁹.

Étant donné les difficultés rencontrées par les Canadiens pour s'adapter aux normes alimentaires et sanitaires britanniques, Ottawa et le QGCOM à Londres souhaitaient regrouper les escadrons de l'ARC, peut-être sur une base dont l'administration était canadienne, en vue de développer un environnement qui améliorerait le moral et l'efficacité de l'unité. Fin juin 1943, le maréchal de l'Air

Edwards avait approché l'*Air Ministry* pour proposer que ses trois escadrons d'hydravions, les 413^e, 422^e et 423^e, « soient constitués en une escadre d'hydravions de l'ARC basée à Castle Archdale ou sur toute autre base d'hydravions de rechange acceptable par les deux parties ». Tout en reconnaissant les difficultés que présentait le rapatriement du 413^e Escadron de l'océan Indien, Edwards espérait que le 422^e, qui se trouvait alors à Bowmore, sur l'île d'Islay, en Écosse, pourrait être transféré plus rapidement, faisant remarquer que, depuis qu'il était devenu opérationnel, il avait « traversé des moments particulièrement pénibles, ayant été affecté là dans un environnement détestable et opérant dans des conditions fatigantes et épuisantes ». La base de Bowmore était jugée « la plus défavorable tant sur le plan opérationnel que sur le plan du moral » puisque nombre des tâches de maintenance et d'administration de l'unité devaient être effectuées à partir d'autres bases. Edwards espérait aussi fournir une atmosphère plus canadienne en affectant du personnel de l'ARC « pour occuper certains postes clés de l'effectif d'une base » d'où opéreraient les escadrons canadiens⁸⁰.

Lors de discussions à ce sujet à Northwood, Edwards apprit que Slessor n'était pas pressé de déplacer l'escadron de la RAF de Castle Archdale ou de remplacer le commandant de la base. Toutefois, il était prêt à envisager, « dans quelques mois », le transfert du 422^e sur une base irlandaise⁸¹. Ses réticences à modifier la situation à Castle Archdale étaient compréhensibles étant donné l'évaluation de l'inspecteur général de la RAF qui l'avait jugée comme « une excellente base. Tout à fait exceptionnelle pour une base opérationnelle. L'administration, l'organisation et la discipline de la base ont paru de haut niveau et tout y est bien organisé ... Dans trop de bases opérationnelles, sous prétexte que les unités sont opérationnelles, l'usage s'implante de plus en plus de suivre des normes relâchées d'entretien, de propreté, de rangement et de tenue ... Castle Archdale est un bon exemple des normes élevées qu'on peut maintenir »⁸². Toutefois, même sur une base bien gérée, la propreté générale des Canadiens était frappante. « Je souhaite en particulier citer le 423^e Escadron (canadien). Tous ses logements, y compris ceux des navigants, étaient très bien tenus, et la façon dont les hommes eux-mêmes ont meublé leur chambre montre l'intérêt qu'ils prennent à se créer un milieu de vie confortable, propre et agréable. Le même jugement s'applique à leurs ateliers, hangars, installations techniques et aux hydravions eux-mêmes⁸³. »

Le souhait de Slessor de maintenir l'actuel commandant de base de la RAF jusqu'à la fin de son tour fut gâché par son opinion qu'« on ne sait jamais avec les Canadiens, ils sont un peu enclins à monter sur leurs grands chevaux » ; mais quand le titulaire britannique fut affecté en octobre 1943, il fut remplacé par le colonel d'Aviation Martin Costello, de l'ARC. Costello avait servi auparavant dans le commandement de la région aérienne de l'Est, à Halifax, comme officier supérieur d'état-major et, à Ottawa, comme représentant adjoint pour le personnel, à l'état-major de l'Air. Bien qu'il fût rejoint plus tard par une demi-douzaine d'officiers canadiens supplémentaires, le quartier général et l'administration de la base restèrent au mieux des organismes anglo-canadiens⁸⁴.

Quand le 422^e Escadron finit par arriver à Lough Erne, en novembre 1943, le pourcentage de Canadiens parmi les non-navigants des deux unités se maintint

respectivement à 72,5 et 85,6%, tandis que la pénurie continuelle de mécaniciens de bord et d'opérateurs radio-mécaniciens de l'ARC (qui devaient être formés au Royaume-Uni) contribuait aux chiffres relativement bas de 52,5 et 46,5%, respectivement, parmi les navigants. Tout en opérant à partir de Castle Archdale, le quartier général et les logements du 422^e étaient situés à St. Angelo, plusieurs milles au sud. L'éloignement entre les avions et les logements « n'était naturellement pas pratique pour ceux qui devaient aller et venir et, après beaucoup de plaintes, tout l'escadron fut finalement installé à Castle Archdale en avril 1944⁸⁵.

Bien que l'effort principal du *Coastal Command* au cours du printemps de 1943 eût lieu dans le golfe de Gascogne, le 15^e Groupe avait continué à fournir des escortes de convois dans l'Atlantique Nord. Ce fut au cours d'une de ces patrouilles qu'un Sunderland du 423^e repéra l'U-456, déjà endommagé à la suite d'une attaque par un Liberator du 86^e Escadron, à proximité d'un convoi. Quand il réalisa que l'*U-boot* allait rester en surface et se battre, le capitaine d'Aviation John Musgrave décida d'appeler l'escorte navale à proximité ; ce n'est que lorsque le sous-marin commença à plonger afin d'échapper aux navires qui s'approchaient qu'il passa à l'attaque. L'*U-boot* fut par la suite détruit par des grenades sous-marines lancées du HMS *Lagan* et du NCSM *Drumheller*⁸⁶.

En juillet 1943, en réponse au nombre plus important de sous-marins utilisant des bases norvégiennes, Northwood établit un nouveau plan de patrouilles (nom de code Moorings), entre les îles Féroés et l'Islande, que devaient effectuer quotidiennement les avions qui ne participaient pas à celles du Golfe ou aux escortes de convois. Le 4 août 1943, le lieutenant d'Aviation A.A. Bishop* et son équipage effectuaient une de ces patrouilles quand ils repérèrent l'U-489, sous-marin de ravitaillement de 1 688 tonnes. L'*U-boot* resta en surface avec ses canons de vingt millimètres et de trente-sept millimètres, qui lui fournissaient une défense formidable, et il commença à faire des manœuvres évasives dans une tentative de maintenir le Sunderland sur son arrière⁸⁷.

À cause de ces manœuvres, le commandant [tactique] ne l'attaqua pas directement mais décrivit des cercles à environ un mille, à une altitude de 600 pieds, cherchant un moyen de mettre le Boche en situation désavantageuse. Pendant ce temps, les gars dans la cuisine étaient occupés à prendre des photos ...

Nous virâmes à environ 1 200 verges vers l'*U-boot* et ouvrîmes le feu avec notre canon de cinq pouces ... ensuite nous ouvrîmes le feu avec nos [mitrailleuses Vickers] .303.

À ce point, les Boches qui, pour autant qu'on pouvait le dire, ne nous avaient pas encore touchés, commencèrent à enregistrer quelques coups au but. À ce moment-là, une pluie continuelle de plomb se mit à tomber, blessant le deuxième pilote et le deuxième opérateur radio qui tirait à la mitrailleuse [.303] se trouvant en dessous dans le nez ...

Nous réussîmes à nous approcher et à larguer nos six grenades sous-marines juste sur la route de l'*U-boot* à partir de sa poupe ... Alors que nous venions de les larguer, un

* Faussement identifié dans le tome II de ce récit comme le fils de W.A. Bishop, l'as de la Première Guerre mondiale ; il n'y avait entre eux aucun lien de parenté.

terrible incendie éclata au niveau de l'aile gauche, les commandes d'ailerons et les volets correcteurs d'élévateur furent arrachés et l'avenir ne parut pas très rose ...

Nous rebondîmes sur la vague deux fois et, à la troisième, l'aile gauche se détacha ... le flotteur se brisa, le bout d'aile pénétra dans l'eau et l'avion fit un tonneau complet droit dans la mer ... L'aile droite également en feu maintenant, seul le fuselage tenait encore le coup. Un des gars s'assit sur la queue de l'appareil pendant quelques minutes mais il dut sauter bientôt à l'eau alors que l'appareil coulait en quatre ou cinq minutes. Le commandant sortit par le haut sur le côté gauche, retourna à la nage à l'endroit où il trouva le deuxième opérateur radio sérieusement blessé et luttant pour se maintenir à flot. Ils restèrent ensemble jusqu'à leur sauvetage⁸⁸.

Bishop et cinq des onze membres d'équipage réussirent à monter dans un dingy gonflable et furent bientôt rejoints par les sous-marinières qui abandonnaient leur *U-boot* en train de couler. « Les Boches s'assirent assez confortablement dans leur radeau à 100 verges ou plus de nous et ne firent aucune tentative pour nous rejoindre et nous récupérer. Le premier opérateur radio vit une fumée à l'horizon, mais aucun d'entre nous ne sut rien d'un destroyer qui arrivait jusqu'à ce qu'il fût à nos côtés et qu'il eût lancé une baleinière pour nous récupérer. Il nous avait vus descendre pour attaquer et avait suivi la fumée de notre carburant en flammes indiquant notre position⁸⁹. » Bishop et Musgrave reçurent la Croix du service distingué dans l'Aviation (DFC).

La plupart des patrouilles furent moins riches en événements. À la mi-septembre, à la suite de leur retrait de l'offensive dans le Golfe, les 422^e et 423^e Escadrons effectuèrent des patrouilles dans la zone d'opérations Mooring.

Ayant atteint leur zone, ils doivent suivre une route, cap à l'est ou à l'ouest, et continuer pendant 100 ou 150 milles, virer au nord ou au sud pendant environ vingt milles et revenir sur la même distance. Pendant toute la durée de leur patrouille, ils doivent couvrir la même zone. Ils assurent une surveillance constante, ce qui ne signifie pas que les canonnières dans leur tourelle et les deux pilotes dans le poste de pilotage y sont assis ou s'y tiennent leurs jumelles collées aux yeux. L'officier des transmissions assure la veille dans sa pièce obscurcie par des rideaux, observant son écran radar pour détecter toute variation du paysage ou de la mer.

Le vol à la même altitude de 2 000 pieds, et sans incident au-dessus d'un océan uni devient rapidement monotone et étonnamment fatigant. Pour minimiser la monotonie et surtout pour changer ceux qui se trouvent dans des positions inconfortables, confinées ou exposées au froid, la plupart des membres d'équipage permutent normalement environ toutes les heures ...

La patrouille se poursuit sans incident. Le navigateur monte périodiquement et scrute le ciel par l'astrodôme. Tout comme il vérifie régulièrement la dérive due au vent, avec l'aide d'un canonnière de réserve qui relève les données de l'indicateur de dérive situé dans la queue. Entre-temps, il est absorbé par ses cartes, calculant, vérifiant l'heure et la position, tenant son registre de navigation à jour. C'est le seul membre de l'équipage qui travaille en permanence pendant le vol, mangeant même sur sa petite table.

Les membres d'équipage assurent un tour de cuisine pendant la mission. Par nécessité, les repas sont décalés, deux ou trois mangeant en même temps dans le carré. Les

autres doivent être de service et, de toute façon, le four est juste assez grand pour préparer environ trois repas à la fois.

La journée s'écoule lentement. Périodiquement, l'opérateur radar relève quelque chose qui s'avère être un navire de surface, ou deux ou trois corvettes grises qui, à 2 500 pieds et à six ou sept milles, peuvent être prises pour des sous-marins. Le commandant a le pistolet à fusées prêt à tirer avec une cartouche de la couleur du jour en cas de doute sur l'identification. Il se peut qu'un *Liberator* ou une *Fortress* en convoyage traverse la zone de patrouille.

Puisque la détection d'un sous-marin est quelque chose qu'on peut seulement espérer et qu'on obtient rarement (une grande partie des équipages termine son tour de 800 heures sans en voir), la plus grande excitation subie par la plupart des équipages consiste à survoler un convoi important, éparpillé sur des milles au milieu de l'Atlantique et progressant lentement vers les îles Britanniques.

Le repas vient varier la monotonie d'une longue journée. Quelques heures plus tard, c'est une tasse de thé brûlant. Deux ou trois heures après, une autre tasse de thé avec des biscuits ou des sandwiches. Enfin, fatigués, ennuyés et probablement frigorifiés, ils quittent la zone de patrouille et se dirigent vers la base de façon à arriver à l'heure prévue⁹⁰.

Pour la plupart des équipages, les conditions météorologiques constituaient la plus grande menace à laquelle ils devaient faire face – « plus dangereuses et incalculables que tout ennemi humain. Et il n'y a rien qu'un équipage puisse faire, une fois qu'il est pris ». Le temps régissait aussi le rythme des opérations et était responsable de l'annulation ou de la limitation d'environ un cinquième des sorties. Dans la plupart des cas, ces mesures étaient dues aux intempéries sur la base, au moment du décollage, ou aux prévisions au moment du retour, mais les conditions défavorables dans la zone de patrouille comptèrent pour les deux tiers des annulations des patrouilles *Mooring* pour cause météo⁹¹.

En faisant passer ses sous-marins individuellement et en les maintenant en immersion autant que possible, Dönitz fut capable de faire traverser la zone *Mooring* à neuf bâtiments en septembre 1943, malgré l'attaque sans résultat d'un seul, alors que vingt-six autres firent la traversée en octobre sans être détectés⁹². La dernière victoire des Canadiens en 1943 fut obtenue par un *Sunderland* du 423^e piloté par le lieutenant d'Aviation A.H. Russell, alors qu'il escortait un convoi à l'ouest de l'Irlande, le 8 octobre. Sortant des nuages à basse altitude, il aperçut l'*U-610* à la surface et, dans une attaque exceptionnellement précise, le coula avec trois grenades sous-marines bien placées⁹³. Neuf jours plus tard dans la même zone, le capitaine d'Aviation P.T. Sargent du 422^e Escadron attaqua l'un des deux *U-boote* détectés en surface alors qu'il patrouillait au-dessus du convoi *ONS 20*. Sa première passe fut accueillie par un barrage dense de la *Flak* des deux bâtiments. Ce qui arriva ensuite fut raconté par son second pilote, le survivant le plus gradé de l'équipage.

Alors que la première attaque eut pour résultat un tir trop court avec un accrochage [d'une des grenades sous-marines qui ne put être larguée], le commandant fit un virage

très serré pour passer immédiatement à une seconde attaque. Cette fois-ci, il ne fit aucune manœuvre évasive, déterminé apparemment à obtenir un succès et ne disposant que de deux grenades sous-marines pour l'effectuer.

Alors qu'il approchait, l'artillerie antiaérienne toucha l'avion de nombreuses fois, blessant les deux mitrailleurs de nez et le navigateur et endommageant légèrement les commandes moteur dans le cockpit. Malgré cela, le capitaine d'Aviation Sargent poursuivit son attaque et, sur l'avis du canonnière arrière, obtint une position parfaite pour le largage des deux grenades sous-marines ...

Le lieutenant d'Aviation Chesley Steeves, le navigateur, montra un courage et une valeur exceptionnels. Se tenant à sa table de navigation lors de la seconde attaque, il eut la jambe gauche arrachée par un obus explosif. Malgré sa blessure, il refusa de s'allonger ... et réussit à donner à l'écrivain [lieutenant d'Aviation A.R. Bellis] la position de navigation à l'estime de l'attaque et une route pour se diriger vers le convoi le plus proche, avant de s'évanouir et de mourir en quelques minutes⁹⁴.

Ses commandes détruites, le Sunderland s'écrasa en vue d'un destroyer britannique, avec trois membres d'équipage déjà morts, dont l'officier de tir du groupe qui avait servi, de la cuisine, un des canons de .5 pouce. Deux autres étaient sérieusement blessés. Sargent lui-même fut tué ou assommé lors de l'écrasement et coula avec son appareil ; Bellis aurait subi le même sort si un marin du destroyer n'avait pas plongé par-dessus bord pour le tirer de l'épave. Il fallut « près de deux heures » de respiration artificielle pour le ramener à la vie. Pendant ce temps, un sous-marin « sérieusement endommagé » fuyait la scène. Bellis et l'opérateur radio qui avait envoyé un message au destroyer, l'adjudant W.F. Beals, furent décorés tous les deux de la DFC⁹⁵. Toutefois, ni Sargent ni Steeves ne reçurent de décorations puisque à cette époque, de toutes les décorations du Commonwealth, seule la croix de Victoria pouvait être décernée pour héroïsme à titre posthume*.

En 1944, alors que le BdU essayait d'améliorer ses chances en établissant des lignes de patrouille en immersion à 250 milles (400 km) des côtes irlandaises, l'incapacité permanente des sous-marins à opérer en surface sous la menace de la puissance aérienne alliée fit échouer tous les efforts de Dönitz. En immersion, les *U-boote* étaient trop lents et leur endurance trop limitée pour réussir. Des 3 360 navires marchands alliés qui traversèrent les lignes de patrouille, il n'y en eut que trois de coulés. Les pertes allemandes s'élevèrent à vingt-neuf sous-marins, dont dix-huit furent portés au crédit des escortes de surface et six au *Coastal Command*, deux d'entre eux par des avions de l'ARC. Le premier succès canadien fut obtenu dans la nuit du 10 au 11 février quand un Wellington du 407^e Escadron, piloté par le lieutenant d'Aviation P.W. Heron, effectua un ratissage à la suite d'un contact radar, puis illumina l'*U-283* avec son projecteur Leigh et le coula avec un groupe de six grenades sous-marines⁹⁶.

* Lorsqu'un Liberator du 200^e Escadron engagea une attaque similaire, il fut abattu le 11 août 1943 avec tout son équipage, son capitaine de la RNZAF reçut la croix de Victoria sur témoignage des survivants allemands. Mais le Liberator était un appareil beaucoup plus rapide que le Sunderland – ce qui signifiait que les dangers manifestes étaient, comme on pouvait le prévoir, moins grands – et il avait essuyé le feu d'un seul *U-boot*.

Un mois plus tard, un Sunderland du 422^e Escadron piloté par un officier de la RAF fut crédité de l'U-625. Le sous-marin mit deux heures et demie à couler et, pendant ce temps, l'avion ne disposant plus de grenades sous-marines décrivit des cercles au-dessus. Avant de monter dans leur radeau de sauvetage, les Allemands signalèrent par lampe « Fine Bombish bombardement réussi » aux aviateurs. On n'entendit plus jamais parler des quelque vingt sous-marinières photographiés dans l'eau. Le BdU avait reçu des signaux de détresse de l'U-625 et avait envoyé deux *U-boote* pour tenter un sauvetage, mais, le 12 mars, ils conclurent que « l'U-625 devait être considéré comme perdu » corps et biens⁹⁷.

La planification de l'opération Overlord avait commencé au début de 1943, mais les plans établis avant janvier 1944 portaient principalement sur les forces qui y participeraient directement. Le rôle du *Coastal Command* dans la protection des flancs du corridor d'invasion et des voies de communication maritimes dans l'Atlantique ne fut pas étudié en détail avant la fin janvier, tandis que l'élaboration d'un plan opérationnel était compliquée par des propositions concurrentes de réduire substantiellement sa taille et sa force. Saisissant une occasion qui s'offrait lorsque le premier ministre mentionna que quelques escadrons de lutte anti-sous-marins pourraient être capables de renforcer le *Transport Command* au cours des phases initiales critiques de l'invasion, le chef de l'état-major de l'Air (CAS) demanda des réductions supplémentaires malgré les avertissements de son état-major que toute réduction dans l'effort de la lutte contre les *U-boote* « aurait probablement des conséquences plus négatives que positives »⁹⁸ en arguant du fait que « le minimum absolu de ressources devait être consacré à la défensive et le maximum à l'offensive ».

En se rappelant la priorité absolue donnée à l'opération Overlord, la bonne façon de traiter ce problème serait, je pense, quelque chose comme ceci :

Tout d'abord, estimer le taux des navires coulés que notre stratégie actuelle peut supporter. (Il se peut que ce soit aux alentours de 300 000 tonnes par mois ce qui, au cours d'une période de lourdes pertes, était considéré comme une moyenne que nous pouvions supporter*).

Ensuite, évaluer les ressources minimales pour la lutte anti-sous-marins, en avions, en porte-avions d'escorte, etc., nécessaires pour limiter le taux des pertes à ce niveau ...

Nous pouvons alors envisager les moyens d'effectuer des réductions dans les forces de combat contre le trafic maritime et anti-sous-marins du *Coastal Command* et d'outre-mer ... Par la suite, il devrait être possible de disposer de ressources humaines importantes pour renforcer le *Bomber Command*, l'*AEAF* et le *Maintenance Command* et, éventuellement, de disposer d'un certain nombre d'escadrons équipés d'avions adaptés capables de prendre part à l'opération Overlord⁹⁹.

C'est alors que, sur l'ordre de Portal et faisant fi de ses propres conseils antérieurs, l'état-major de l'Air élaborait une proposition recommandant que

* En fait, au cours des cinq premiers mois de 1944, les Alliés ne perdirent en moyenne que 100 000 tonnes de navires marchands par mois, sur toutes les mers.

Northwood abandonne dix-sept de ses trente-quatre escadrons au Royaume-Uni, et vingt-quatre autres outre-mer. Toutefois, la manœuvre surnoise fut déjouée quand le directeur (opérations maritimes) et le vice-chef de l'état-major de l'Air obtinrent une copie de la proposition avant qu'elle ne parvienne à Portal et la modifièrent pour tenir compte des objections plus importantes de l'Amirauté, au grand mécontentement du CAS. Portal refusa d'accepter leur plus forte estimation de la menace des *U-boote* pour l'opération Overlord ou pour les convois de l'Atlantique Nord et, convaincu que les escadres de frappe contre le trafic maritime trouveraient peu de cibles utiles, il demanda alors à ses officiers d'état-major de fournir une nouvelle ébauche qui, comme auparavant, expliquait la nécessité de réductions sévères dans l'ordre de bataille de Northwood¹⁰⁰.

Lors d'une réunion générale qui eut lieu à l'*Air Ministry*, le 22 mars 1944, Portal se retrouva pratiquement seul avec son désir d'effectuer des réductions. Le VCAS, le DCAS, le représentant de l'Air (approvisionnement et l'organisation), ainsi que le nouveau commandant en chef à Northwood, le maréchal en chef de l'Air sir Sholto Douglas, s'opposèrent et convinquirent finalement le CAS que les restrictions proposées n'entraîneraient aucune augmentation appréciable de l'effectif du *Bomber Command* et pourraient même rendre l'expansion future de ce commandement plus difficile à justifier. Après des discussions supplémentaires avec Douglas, Portal décida qu'il serait plus sage de « reporter l'étude des besoins de la guerre aérienne en mer jusqu'après l'opération Overlord, lorsque des réductions beaucoup plus importantes seraient peut-être plus justifiées »¹⁰¹.

La question de son futur tableau d'effectifs étant réglée pour le moment, l'état-major de Northwood fut capable d'élaborer une « directive plus précise sur le rôle du *Coastal Command* lors de l'opération Overlord ». Les sept escadrons de lutte anti-sous-marins des 15^e et 18^e Groupes précédemment affectés à la zone de transit nord et aux convois de l'Atlantique furent réduits à quatre, la plupart de leurs appareils étant déployés pour les opérations de lutte anti-sous-marins dans les approches du sud-ouest de la Manche. Bien que les 422^e et 423^e Escadrons soient restés affectés au 15^e Groupe, à Castle Archdale, ils devaient aussi opérer dans la même zone sous le contrôle du 19^e Groupe, tout comme le 407^e Escadron de Chivenor. En résumé, le 19^e Groupe disposait pour les opérations anti-sous-marins de huit escadrons de Liberator, de cinq de Wellington, de deux de Halifax et de six de Sunderland. Ces avions devaient être utilisés dans une série de patrouilles « sur zones », avec suffisamment de souplesse pour pouvoir les faire passer soit individuellement, soit comme un tout, vers le haut de la Manche dans la zone d'invasion, tout comme on peut pousser un bouchon dans une bouteille. Ces patrouilles « bouchon » qui s'appuyaient sur les côtes françaises pouvaient être protégées par des chasseurs des forces aériennes expéditionnaires alliées et étaient de la plus haute importance puisque « l'ennemi enverrait presque certainement ses *U-boote* [vers les corridors d'invasion] sous la protection de ses chasseurs et de ses défenses côtières »¹⁰².

Le 407^e Escadron revint à Chivenor fin avril pour se préparer au jour J, et les aviateurs furent heureux de constater que les conditions de vie s'étaient très sensiblement améliorées durant leurs trois mois d'absence. La nourriture était bien meilleure, même si le médecin signala « une épidémie légère de maux

d'estomac, qui peut ou non être attribuable aux installations actuelles des mess ». Les mesures « prises afin d'améliorer le lavage des assiettes et des couverts » résolurent enfin le problème d'hygiène, et la santé des hommes resta « assez bonne » pendant tout l'été¹⁰³.

Une fois installé, l'escadron reprit rapidement ses raids anti-sous-marins dans la Manche et dans le golfe de Gascogne. Le succès vint très rapidement, de bonne heure le 4 mai. Le lieutenant d'Aviation L.J. Bateman et l'équipage du Wellington M se trouvaient à environ 200 milles au nord du cap Finisterre quand ils obtinrent un écho radar qui s'avéra être l'U-846 en surface. La pleine lune rendit superflue l'utilisation du projecteur Leigh.

M se dirigea droit sur l'*U-boot* et, visant la proue comme centre du lâcher groupé, largua six grenades sous-marines Torpex 250 d'une altitude de 150 pieds. Les canons arrière de M et l'artillerie anti aérienne avec ses traçantes de l'*U-boot* empêchèrent de voir les points d'entrée, tandis que les gerbes des grenades sous-marines dissimulèrent toute preuve d'explosion provenant de l'*U-boot*. Immédiatement après l'éclatement des grenades sous-marines, les tirs provenant de l'*U-boot* cessèrent. M continua au cap et entama ensuite un virage en montée à gauche pour atteindre 1 500 pieds et décrivit des cercles sur la position d'attaque à une distance de deux milles ... Il perdit le contact en fin de circuit¹⁰⁴.

L'U-846 coula avec tous ses hommes.

Alors qu'à l'approche de l'été les nuits étaient plus longues – un désavantage décisif pour l'ennemi – le 18^e Groupe lança une nouvelle offensive au large des côtes norvégiennes à la suite de la décision du BdU de renforcer ses flottilles de l'Arctique (en anticipation d'une invasion alliée de la Norvège, élément du plan de déception de l'opération Overlord) et fit passer ses *U-boote* dans l'Atlantique par la route du nord. Des détachements des 422^e et 423^e Escadrons furent stationnés à Sullom Voe, du 18 mai au 6 juin. À 7 h 19, le 24 mai, un Catalina de la RAF attaqua l'U-476 au nord-est des îles Féroës, l'endommageant sérieusement et le laissant comme mort dans l'eau¹⁰⁵. Cette attaque fut le début d'une série de rencontres embrouillées entre les sous-marins et les hydravions qui se poursuivirent pendant toute la journée alors que des deux côtés on cherchait l'*U-boot* endommagé dans un petit morceau de l'Atlantique.

Plus tard ce matin-là, le capitaine d'Aviation R.H. Nesbitt, pilotant un Sunderland du 423^e Escadron, établit le contact avec le Catalina et, à son tour, rechercha l'U-476. À 14 h 19, l'opérateur radio entendit un appel de détresse d'une source non identifiée au moment où le deuxième pilote aperçut « ce qui paraissait être une large bouffée de fumée ou un écrasement à dix ou quinze milles au nord ». Virant pour voir ce qui se passait, ils virent l'U-921, qui était à la recherche de l'U-476 désarmé. La Flak intense mais imprécise et les manœuvres compétentes de l'ennemi firent que les Canadiens inexpérimentés larguèrent leurs grenades sous-marines loin du but, mais leurs tirs de mitrailleuse infligèrent des pertes et forcèrent l'U-921 à rentrer au port¹⁰⁶.

Tout en effectuant son approche, l'équipage de Nesbitt avait signalé l'épave de ce qui semblait être un avion dans l'eau, « de couleur gris délavé, ayant la

forme d'une aile et entouré d'une nappe d'huile ou de carburant ». L'appel de détresse et l'épave pouvaient provenir du Sunderland R du 422^e Escadron piloté par le lieutenant d'Aviation G.E. Holley, porté disparu dans la journée. Le livre de bord de l'U-921 signale qu'il a été attaqué par un Catalina à 14 h 15, suivi d'un Sunderland à 14 h 34, alors que les rapports du *Coastal Command* indiquent que la seule attaque du Catalina, le 24 mai, eut lieu lors de la rencontre matinale du « Cat du 210^e Escadron avec l'U-476 ». Est-ce que l'équipage de l'U-921 prit le Sunderland de Holley pour un Catalina ? Peut-être l'a-t-il touché mais il ne sut rien de son sort car il le perdit de vue alors que l'hydravion envoyait désespérément des signaux de détresse avant de s'écraser en mer.

Une détermination plus précise de ce qui a pu se passer est compliquée par le fait qu'un troisième sous-marin allemand, l'U-990, rencontra l'épave de la queue d'un avion flottant dans l'eau, cinq heures avant de localiser l'U-476 endommagé, à 0 h 15 le 25 mai. L'*U-boot* désarmé fut abandonné et, après le transfert de ses survivants à bord du l'U-990, on les informa de la découverte de l'épave de l'avion qui, pensaient-ils, était ce qui restait du Catalina qui les avait attaqués le matin précédent. À la suite des revendications allemandes, le Service historique de la RAF accorda plus tard à l'U-476 la destruction du Sunderland. Mais, puisque les survivants de l'U-476 ont déclaré aussi que leur « bâtiment ne fut pas gêné pendant 17 heures après l'attaque » par le Catalina du 210^e Escadron à 7 h 19, et comme Holley ne décolla de Sullom Voe que quarante minutes plus tard, il n'était pas possible que l'U-476 ait abattu les Canadiens portés disparus. Il semble plutôt que le Sunderland R aurait été le prétendu Catalina qui attaqua initialement l'U-921 à 14 h 15. Ce qui est sûr, c'est que la *Kriegsmarine* a perdu un sous-marin et l'ARC un hydravion¹⁰⁷.

À l'été 1944, comme le BdU prévoyait un débarquement principal quelque part le long des côtes françaises, il avait maintenu quelque soixante-dix sous-marins disponibles pour affronter la flotte d'invasion, la moitié d'entre eux (dont neuf bâtiments équipés de *Schnorkel*) était basée dans les ports du golfe de Gascogne et l'autre moitié dans les eaux plus lointaines de la Norvège. L'adoption du *Schnorkel*, un conduit d'induction d'air et d'échappement qui permettait aux *U-boote* d'utiliser leur moteur diesel en immersion périscopique, signifiait que les sous-marins pouvaient maintenant rester sous l'eau pendant des jours d'affilée. À la fin mai, les Allemands avaient équipé quelque trente bâtiments opérationnels de ce dispositif.¹⁰⁸ À midi le jour 1 – le 6 juin 1944 – tous les sous-marins équipés du *Schnorkel* étaient à la mer avec ordre d'attaquer les navires qui se dirigeaient vers les plages de la Normandie. Au même moment, les bâtiments conventionnels de Lorient, Saint-Nazaire et La Pallice furent envoyés pour former une ligne de patrouille s'étendant des îles Scilly à la frontière franco-espagnole, afin de bloquer les approches de l'Atlantique au corridor d'invasion à travers la Manche et de couvrir les côtes du golfe de Gascogne contre tout débarquement secondaire à cet endroit. Ceux de Brest reçurent l'ordre de se porter sur la côte sud de l'Angleterre, entre le cap Lizard et le cap Hartland¹⁰⁹.

Le 6, ayant reçu l'ordre de rejoindre rapidement leur position, la plupart des

bâtiments, y compris ceux équipés du *Schnorkel*, firent surface après la tombée de la nuit dans un effort pour passer plus rapidement. Ce fut une faute. Onze attaques aériennes furent effectuées au cours de la nuit ; deux sous-marins furent coulés et six endommagés et refoulés vers leur base. Dönitz recommanda alors que les autres fassent la traversée en immersion autant que possible, mais dans une zone de courants souvent contraires et forts et de grandes marées, cela pouvait s'avérer une entreprise lente et laborieuse. Le soir du 10 juin, aucun des bâtiments équipés du *Schnorkel* n'avait atteint sa zone de patrouille assignée, l'un d'eux ayant été coulé et deux autres suffisamment endommagés pour les obliger à rentrer à Brest ; quant aux huit autres sous-marins conventionnels envoyés pour patrouiller au sud des îles Scilly, ils avaient tous été coulés ou endommagés par des attaques aériennes. Le 12 juin, réalisant qu'il n'y aurait aucune tentative de débarquement sur les côtes du golfe de Gascogne, le BdU rappela au port tous ses bâtiments sans *Schnorkel*¹¹⁰.

Les éléments de l'ARC du *Coastal Command* ne participèrent pas directement à ces succès. Après avoir effectué des escortes de convois au début du mois, les 422^e et 423^e escadrons commencèrent à suivre un calendrier serré de patrouilles Cork à partir du 9 juin. Mais, comme leurs zones de patrouille aux « points d'engorgement » au large de Land's End et dans les approches des canaux de St. George et Bristol se trouvaient au nord de la région dans laquelle les *U-boote* étaient déployés, ils n'obtinrent aucune détection.

Les patrouilles de nuit Cork, du 407^e Escadron, dans le golfe de Gascogne et dans les approches de la Manche furent d'un tout autre genre. Deux équipages volèrent le jour et l'un d'eux, commandé par le commandant d'Aviation D.W. Farrell, ne rentra pas, sans doute abattu par l'U-621 au cours des premières heures du 7 juin. De meilleurs résultats furent obtenus tard, le 20. Le lieutenant d'Aviation F.H. Foster et son équipage localisèrent, au sud-ouest des îles Scilly, l'U-971, un bâtiment équipé du *Schnorkel* basé en Norvège et qui avait reçu l'ordre de se rendre dans la zone de la Manche, le 9 juin¹¹¹.

Le sous-marin avait eu une traversée difficile. Attaqué par un quadrimoteur alors qu'il était en surface juste au nord des îles Féroés le 15 juin, « l'U-971 ouvrit le feu avec tout son armement et l'avion [probablement d'une UEO] s'en éloigna ». Lorsqu'il fut attaqué par l'équipage de Foster juste avant minuit, l'U-971 subit des dommages importants et fut forcé de plonger. Attaqué régulièrement au cours des jours suivants, il fut finalement achevé par les NCSM *Haida* et HMS *Eskimo*. Le commandant et cinquante et un membres d'équipage sur cinquante-trois furent sauvés¹¹².

Leurs mouvements étant interdits de jour et de nuit, peu de bâtiments équipés du *Schnorkel* atteignirent le corridor d'invasion. De jour, le *Schnorkel* laissait un petit sillage visible et des traces d'échappement tandis que, de nuit, les radars ASV de trois centimètres, qui venaient d'être mis en service, pouvaient détecter une tête de *Schnorkel* sur des mers moins agitées que celles produites par des vents de force 3 sur l'échelle de Beaufort. Toutefois, si les commandants d'*U-boote* choisissaient de progresser en immersion sans *Schnorkel*, par courant de marée contraire, la décharge des batteries les empêchait souvent d'utiliser leur moteur électrique. Ils ne souhaitaient pas non plus utiliser leurs émetteurs, laissant, par

conséquent, le BdU dans l'ignorance de leur progression et incapable de coordonner les opérations¹¹³.

En fait, l'U-621 fut le seul à atteindre la zone d'invasion, le 15 juin, et ce pour de piètres résultats. Trois bâtiments supplémentaires arrivèrent au cours de la dernière semaine du mois, mais seul l'U-984 fut capable d'obtenir des succès importants en coulant trois gros navires marchands. Pendant ce temps, une couverture aérienne dense associée aux patrouilles des groupes d'escorteurs navals, rendirent compte de sept bâtiments en transit équipés du *Schnorkel* : trois furent coulés par des navires, deux par des avions et deux en collaboration. Encore une fois, les trois escadrons de l'ARC, qui poursuivaient leur patrouille Cork sans incident, et étaient jusqu'alors équipés du vieux radar en bande métrique, n'avaient pas participé à ces succès. Toutefois, fin juillet, les 422^e et 423^e Escadrons furent retirés des opérations pendant deux semaines afin de s'entraîner sur le radar ASV III en bande de dix centimètres, dont ils furent enfin dotés¹¹⁴.

L'opération Cobra, la percée américaine à partir de la tête de pont de Normandie, commença le 25 juillet ; dès la première semaine d'août, suivant l'avance de la 3^e Armée américaine en Bretagne, les sous-marins allemands furent forcés d'abandonner les ports du nord du golfe de Gascogne. Dönitz envoya seize bâtiments à La Pallice et Bordeaux, mais neuf d'entre eux seulement arrivèrent à bon port, ce qui prouva hors de tout doute combien ces eaux étaient alors dangereuses. Nombreux furent ceux envoyés en Norvège et ce fut dans le Nord, par conséquent, que le *Coastal Command* rassembla ses effectifs pour détruire ceux qui forçaient le passage. Les 422^e et 423^e Escadrons effectuèrent un nombre croissant de sorties après leur retour en opérations, les 6 et 7 août, et ils furent bientôt rejoints par le 407^e Escadron après que cette unité fut déplacée de Chivenor à Wick, le 24^e¹¹⁵. Réussies ou non, ces patrouilles, qui duraient jusqu'à quatorze heures, pouvaient être épuisantes.

Les moteurs furent démarrés à 13 h 30, les amarres furent larguées et nous avançâmes vers le bras de mer Lough [Erne]. Quand nous l'atteignîmes, les moteurs étaient chauds et ... le Sunderland avec ses onze tonnes de carburant et de grenades sous-marines décolla et se dirigea vers le cap St. Johns dans la baie de Donegal. Le radar fut vérifié alors que nous approchions de Church Hill et nous tombâmes pile sur le cap St. Johns. Les canons et les mécanismes de caméra furent alors vérifiés, les portes de soute à bombes furent ouvertes et les chariots furent sortis avec leurs grenades sous-marines. Celles-ci furent alors rentrées dans la soute à bombes et les portes fermées. Ayant dépassé la côte, nous fîmes route vers la zone de patrouille et y arrivâmes à environ 16 h.

... on estimait qu'on pouvait effectuer deux explorations complètes de la zone de patrouille dans le temps qui nous était accordé. St. Kilda, qui n'est qu'un point sur la carte, sortit du brouillard comme un énorme rocher dénudé surgissant de la mer, repère sans aucun doute fort utile pour le navigateur dans l'immensité vide de la mer.

À environ 17 h, un thé chaud, préparé par un des membres de l'équipage, fut distribué avec des sandwiches et la pause fut bienvenue. Volant à 800 pieds (260 m), nous rencontrions en permanence des traînées de nuages sous la base nuageuse et la visibilité était médiocre. Au cours de la patrouille, nous établîmes cinq contacts radar qui firent

l'objet de recherches et s'avérèrent être de petits bâtiments. Vous pouvez imaginer ce qu'éprouvaient les équipages de ces navires en voyant un avion sortir des nuages sans avertissement et se diriger droit sur eux. Heureusement, ils étaient sans doute arrivés au point de cette guerre où tout avion qu'ils rencontraient dans cette bande de mer était ami. À environ 19 h, nous eûmes un repas chaud dans des conditions extrêmement confortables. Il avait été préparé sur la cuisinière et se composait de pommes de terre, de haricots, de bœuf en boîte et d'un œuf : ce fut délicieux.

... Nous dûmes descendre à 600 pieds (200 m) pour passer sous la couche nuageuse. Le commandant prit son tour de navigation pendant que le navigateur consommait son repas. Périodiquement, au cours de la sortie, les mitrailleurs et les opérateurs radio permutaient lorsque le premier mitrailleur, utilisant l'intercom, affectait chacun d'entre eux à un poste. De temps en temps, on entendait une voix sur « l'intercom » qui rapportait les données de la boussole de navigation à l'estime – laquelle se trouvait dans la queue de l'appareil – pour les comparer à celles du répéteur dans le poste de pilotage. Entre-temps, les jumelles étaient utilisées constamment pour scruter l'horizon et un opérateur radar surveillait en permanence son écran dans la salle obscure et signalait les échos au commandant. Le navigateur était toujours occupé à sa table, déterminant la route, obtenant les dérives, les points, le triangle des vents au moyen des feux flottants et les changements de cap.

En quittant la zone de patrouille à environ 1 h, nous nous dirigeâmes vers la base et trouvâmes un temps plus dégagé, ce qui permit de voir à des milles les phares le long de la côte. Nous vîmes bientôt les ... lumières de Castle Archdale et amerrîmes sans incident, à environ 3 h, sous une pluie battante ... Rien à signaler¹¹⁶.

Malgré les dangers, Dönitz retint quelques *U-boote* dans la Manche, avec la mission d'attaquer les vaisseaux d'approvisionnement alliés et, peut-être, pour occuper quelques avions qui, autrement, auraient pu participer à la recherche d'*U-boote* faisant route vers la Norvège. Il déplaça aussi quelques bâtiments équipés du *Schnorkel* vers des positions côtières, le long des routes de convois au sud et au nord-ouest de l'Irlande, et au large des côtes nord de l'Écosse, forçant donc Northwood à donner la priorité à ses patrouilles côtières par rapport au soutien des convois océaniques, et à réduire ses opérations contre les bâtiments qui s'échappaient du golfe de Gascogne par la zone de transit nord. Le 407^e Escadron poursuivit ses vols dans la zone de transit, mais les deux escadrons canadiens de Sunderland effectuèrent un nombre croissant de leurs patrouilles dans les eaux côtières au sud-ouest de l'Angleterre ou au nord-ouest de l'Écosse¹¹⁷.

La décision de Dönitz de mettre ses sous-marins les plus modernes dans les eaux côtières marqua le début de la phase finale de la guerre sous-marine. À l'automne 1944, les commandants d'*U-boote* n'utilisaient leur *Schnorkel* que pendant de courtes périodes la nuit pour recharger leurs batteries et restaient en immersion pendant toute leur patrouille. En conséquence, les contacts devinrent relativement rares et les maigres résultats obtenus reflétaient cette nouvelle réalité. En septembre, il y eut seulement cinq contacts et aucune attaque au cours des quelque 14 000 heures de vol effectuées, bien qu'un contact prometteur, obtenu par un Sunderland du 423^e Escadron, sur le *Schnorkel* de l'*U-482* qui était

« sorti de deux pieds », fut gâché. « Malheureusement, les grenades sous-marines ne purent être larguées alors que l'avion passait à la verticale du sous-marin, et le *Schnorkel* disparut avant qu'une autre attaque puisse être menée ». Le mois d'octobre fut également frustrant avec la réduction à cinq au maximum du nombre des *U-boote* en patrouille, alors que le BdU réorganisait sa flotte de sous-marins et développait ses installations portuaires en Norvège. Malgré 5 445 heures de vol supplémentaires des patrouilles côtières, aucune détection d'*U-boote* ne fut signalée¹¹⁸.

La monotonie des patrouilles sans résultat, liée à l'isolement relatif de Castle Archdale de toute ville importante – la verte Irlande, glorieusement et notoirement tranquille, présentait peu d'intérêt pour de jeunes hommes rêvant de lumières brillantes, de danse et de cafés bruyants – exacerba sans aucun doute les tensions qui continuèrent à gêner les relations ARC-RAF. En octobre, un historien de l'ARC en visite fit des commentaires sur le problème.

À cause de l'isolement relatif de C.A., le personnel passe beaucoup plus de la moitié de ses heures de repos dans les mess. Par exemple, au moment où, sur les bases de bombardement du Yorkshire, ces endroits sont quasiment abandonnés en début de soirée, ici, il y a toujours une foule importante.

Malgré leur grande utilisation, peu d'efforts notables ont été faits pour donner un aspect et un confort même moyens aux mess de Castle Archdale. Si l'on ajoute à cela que les officiers avaient des factures mensuelles presque à la limite permise, on comprend leur constante irritation. S'ils pouvaient constater qu'une bonne partie de cet argent qu'ils dépensent sert à autre chose qu'à augmenter simplement les réserves du mess, les officiers canadiens disaient qu'ils seraient heureux de payer n'importe quel montant justifié.

Toute cette question s'ajoute aux sentiments mal dissimulés qui existent entre les groupes de la RAF et de l'ARC sur la base. Normalement, dans toute base, il semble y avoir un certain clivage entre le QG de la base et les escadrons, mais quand le QG de la base est de la RAF et que les escadrons sont de l'ARC, la situation demande de faire preuve d'une diplomatie peu ordinaire. Et les officiers canadiens jugent inapproprié d'avoir un officier de la RAF quelque peu despotique, qui montre ouvertement son antipathie pour les Canadiens, en tant que P(résident) du C(omitée) du M(ess), d'un mess qui a une majorité importante de membres canadiens. Le mess des sergents a aussi un PCM de la RAF.

Le clivage est aggravé par le fait que, en général, le personnel du QG de la base est plus vieux que les officiers d'équipage et que, dans son ensemble, à cause de l'âge et des habitudes, il ne s'adonne pas aux distractions bruyantes du mess. On ne s'entend pas sur l'utilisation presque permanente du tourne-disques branché à la radio pour écouter des disques de musique populaire « bruyante ». Les navigants proposent que ceux qui n'aiment pas cette musique utilisent l'autre salon plus calme où l'on joue au bridge presque jour et nuit. Ils voient d'un « mauvais œil » la radio partir en réparation et revenir réparée de telle manière que le récepteur fonctionne mais pas le tourne-disques.

Ces remous, bien sûr, sont rarement évidents au mess et ne semblent pas brouiller les bonnes relations entre individus. Toutefois, il y a une tendance naturelle chez chacun à se mêler plus facilement aux aviateurs qu'il connaît déjà ou avec qui il a des intérêts de travail en commun¹¹⁹.

Malgré l'aspect de danger inhérent aux préparatifs des longues patrouilles maritimes, le manque d'exaltation opérationnelle avait ses propres conséquences distinctes ou, plutôt, son manque d'impact.

Il y a, semble-t-il, une absence marquée de tension et peu « de discussions de boulot » ... On maugrée sur le temps presque toujours couvert qui est déprimant ; sur la pluie qui tombe plusieurs fois par jour pendant onze mois de l'année ; sur la monotonie des patrouilles qui sont épuisantes sans donner le sentiment d'avoir accompli quelque chose de particulier (comme le largage d'une bombe sur une cible). Nombreux sont ceux qui prétendent qu'ils préféreraient être dans les bombardiers malgré le taux beaucoup plus élevé des pertes, parce qu'ils feraient « quelque chose ». Lors d'un deuxième tour dans le *Bomber [Command]*, on aurait aussi un nombre donné de missions à effectuer. Quand vous les avez accomplies, vous ramassez vos mises et c'est fini, comme le mentionna un navigateur ... Les navigateurs, en particulier, se plaignent qu'ils ont été affectés au *Coastal* contre leur gré ; que lorsqu'ils ont bien réussi à l'école d'observateurs, ils ont alors été envoyés suivre un cours de RG (reconnaissance générale), ce qui les désignait à jamais pour le *Coastal Command*.

Malgré tout cela et peut-être à cause de l'atmosphère différente sur une base d'hydravions, la vie semble se dérouler de façon régulière et facile. La moyenne d'âge des navigants est à peu près la même que sur une base de bombardement. S'il y a une différence de caractère et d'attitude, cela tient probablement à l'environnement plutôt qu'à la sélection au départ.

Une distinction fondamentale qui influence, sans aucun doute, beaucoup les attitudes mentales tient au fait que les aviateurs de la patrouille maritime pensent qu'ils peuvent envisager l'avenir ; c'est-à-dire, en résumé, qu'ils ont de bien meilleures chances que jamais de survivre à un tour d'opération. Ils s'intéressent donc aux économies qu'ils font sur leur solde, à suivre des cours ou des classes durant les temps libres. Ils ont une attitude plus responsable dans leurs distractions, les maladies vénériennes ne sont pas un problème sur la base. Comme ils n'éprouvent pas de soucis en permanence, ils peuvent s'asseoir et jouer au bridge ou aller ensemble au mess boire une Guinness sans parler tout le temps du boulot¹²⁰.

Après s'être déplacé à Wick, en août, le 407^e Escadron passa deux mois et demi à effectuer des vols dans la zone de transit nord et signala trois détections d'*U-boot* et deux attaques correctement exécutées en octobre, bien que celle du lieutenant d'Aviation J.E. Neelin, le 30, fût la seule qui causa des dommages. Son grenadage du sous-marin U-1061, un transporteur de torpilles, au large des côtes sud de la Norvège laissa l'*U-boot* dans l'incapacité de plonger. Malgré l'attaque d'un Liberator de la RAF par la suite, alors qu'il naviguait en surface, il réussit à atteindre le détroit de Maalöy, où le BdU espérait « le réparer, car il représentait beaucoup de valeur »¹²¹.

En octobre, les 17 800 heures de vol le long des côtes et dans les zones de transit ne donnèrent que onze détections réelles – dont dix au large des côtes de Norvège, et produisirent un sentiment compréhensible de frustration dans tout le commandement. Malheureusement, elle conduisirent aussi Northwood à authentifier un certain nombre de détections de *Schnorkel* signalées qui étaient, en fait,

dues à des perturbations fréquentes à la surface de la mer, telles que des tourbillons d'air chargés d'embruns ou des baleines innocentes sortant de l'eau. Avant l'apparition du *Schnorkel*, le *Coastal Command* avait interprété correctement les rapports des équipages sur des trombes marines comme portant sur un petit tourbillon de surface, appelé vulgairement « tornade ». Toutefois, ces phénomènes naturels furent bientôt oubliés lorsque le désir de trouver des *U-boote* commença à dépasser la capacité de le faire. En fait, ces détections erronées obtinrent une reconnaissance supplémentaire quand le numéro de décembre du *Coastal Command Review* publia une photo d'une tornade décrite comme « des gaz d'échappement et le sillage type d'une cible » qui « confirme la présence d'un *U-boat* en immersion au *Schnorkel* »¹²².

Pendant le reste de la guerre, les avions attaquèrent régulièrement toutes les tornades, baleines, taches d'huile ou épaves dérivantes qu'une imagination active pouvait prendre si possible pour la présence d'un sous-marin. Au cours des quatre derniers mois de 1944, par exemple, le 423^e Escadron effectua sept détections du type « gaz d'échappement et sillage » qui furent sans aucun doute des tornades ou des baleines sortant de l'eau, et en attaqua quatre. Le 11 septembre, un Sunderland en patrouille côtière au sud-ouest des Hébrides repéra « de la vapeur ou des gaz d'échappement blanchâtres à la surface à environ neuf milles de distance », qui « se dispersaient, librement emportés par le vent ». À l'approche de l'avion, « la vapeur disparut comme si elle avait été coupée, et un léger sillage fut observé s'étendant sur 100 pieds à partir de l'apex ». Bien que la description de l'équipage soit celle d'une tornade plutôt que d'une tête de *Schnorkel*, le phénomène fut attaqué à la grenade ; l'analyse originale d'après-guerre crédita l'attaque du Sunderland de l'envoi par le fond du U-484. Avec du recul, il semble plausible que le sous-marin allemand fut coulé par les NCSM *Dunver* et *Hespeler*¹²³.

Au début novembre, le BdU avait renvoyé dans la Manche une douzaine de ses bâtiments basés en Norvège, dans une vaine tentative de reprendre ses attaques contre le trafic maritime trans-Manche. Informé par des renseignements spéciaux (Ultra) de ce déplacement, Northwood redéploia des escadrons pour patrouiller la zone menacée. Le 407^e fut renvoyé dans l'environnement familier de Chivenor, le 11 novembre, et commença à patrouiller au-dessus de la Manche deux nuits plus tard, tandis que la petite enclave canadienne de Castle Archdale fut brisée quand le 422^e Escadron fut envoyé à Pembroke Dock, en Galles du sud, le 4 novembre. Toutefois, il ne semble pas que ce mouvement ait été dû à des considérations opérationnelles puisque l'escadron canadien échangea simplement de base avec une unité identique de la RAF. Aucune explication ne fut fournie au QGCOM et, ce qui montre bien l'indifférence du maréchal de l'Air Breadner, le nouveau commandant en chef outre-mer, aucune question ne fut posée – un dénouement quelque peu décevant, étant donné les grandes difficultés qu'Edwards avait éprouvées au début pour persuader les Britanniques de mettre les deux escadrons sur une même base¹²⁴.

Les nouvelles mesures ne modifièrent que peu le modèle précédent des opérations dans les eaux côtières. Trois *U-boote* seulement obtinrent quelques succès au cours des mois de novembre et décembre, coulant sept navires mar-

chands et une frégate et endommageant deux autres navires, alors que six furent perdus. Quatre d'entre eux furent coulés par des navires de guerre, un lors d'une attaque aérienne et l'autre sombrant après s'être échoué¹²⁵. Dans la nuit du 29 au 30 décembre, un Wellington équipé du projecteur Leigh, piloté par le commandant d'Aviation C.W. Taylor du 407^e Escadron, était en patrouille quand il se dirigea, à l'aide du projecteur, vers le *Schnorkel* de l'U-772.

C'était par une nuit de pleine lune avec 2/10 de nuage et une mer calme. Le temps était beau mais la visibilité réduite à cause de la brume. Le commandant prit immédiatement le cap 151 et à 2 h 11 au point 50.05 nord – 02.31 ouest, lui et le deuxième pilote virent, sous la lune, droit devant, à un mille de distance, un sillage très prononcé puis un *Schnorkel* qui suivait une route au cap 300, à six nœuds. L'avion étant trop haut pour attaquer lors de sa première passe, le commandant vira alors à gauche et en effectua une deuxième au cap 270. Cette fois, le contact radar fut maintenu à 3/4 de mille. Le projecteur Leigh fut allumé à 250 pieds, mais la brume gêna l'illumination bien qu'elle réussît à accrocher la cible. Celle-ci était aussi clairement visible sous la lune. À 2 h 13, six grenades sous-marines furent larguées à 125 pieds ... et le canonnière arrière les vit toutes exploser. La première, à trente verges sur l'arrière tribord. Les nos 2 et 3, de part et d'autre du *Schnorkel*, à environ dix à quinze verges en avant ... Le *Schnorkel* disparut immédiatement après l'attaque et on perdit le contact radar qui ne fut plus repris¹²⁶.

La destruction de l'U-772 fut la seule victoire que les avions du *Coastal Command* purent revendiquer au cours des trois derniers mois de 1944. Elle marqua la fin d'une année au cours de laquelle des améliorations importantes furent apportées dans le nombre d'équipages canadiens servant au sein des 422^e et 423^e Escadrons, une grande partie des progrès étant la conséquence de la proposition canadienne de janvier 1944 de transférer au *Coastal Command* jusqu'à 150 équipages d'hydravions de l'effectif de guerre (canadien) par année. Après avoir suivi un cours en UEO au Royaume-Uni, les quatre premiers furent affectés, en mai 1944, à raison de deux par escadron. Deux équipages supplémentaires arrivèrent au 422^e Escadron en juin et, avec eux, les deux unités purent finalement déclarer que les deux tiers de leurs équipages étaient canadiens. Bien que d'autres équipages aient continué d'arriver pendant le reste de l'année, la réaffectation d'aviateurs dont le tour avait expiré signifiait que l'accroissement net en Canadiens était relativement faible. Ce ne fut qu'en mars et avril 1945 qu'il y eut un nombre suffisamment important de Canadiens affectés aux 422^e et 423^e Escadrons pour amener leurs effectifs respectivement à 84,5 et 82,8 %¹²⁷.

Pendant ce temps, dans l'océan Indien, le 413^e Escadron avait passé la plus grande partie de 1944 à effectuer des vols d'escorte de convois sans incident, des raids offensifs et des missions de recherche et sauvetage. L'utilisation de l'escadron et son « faible pourcentage permanent en équipages canadiens » – moins de 50 % depuis avril 1943 – amenèrent le ministre de la Défense nationale pour l'Air, C.G. Power, à recommander sa conversion en un escadron de la RAF en juin 1944 et à recréer le 413^e Escadron au sein du 6^e Groupe, dans une tentative pour « se débarrasser d'autant d'escadrons orphelins que possible ». Alors que

Breadner, au départ, « et de façon typique », s'opposa à une telle action, expliquant que l'utilisation opérationnelle du 413^e semblait maintenant satisfaisante, il accepta en octobre son retrait d'Extrême-Orient et sa transformation en unité de bombardement. Le 8 décembre, l'escadron fut retiré des opérations en attendant son retour au Royaume-Uni. Quelques équipages ayant moins de deux ans de service à Ceylan furent transférés dans des escadrons de la RAF – procédure très inhabituelle à cette étape de la guerre – tandis que le reste s'embarqua pour l'Angleterre, le 21 janvier 1945¹²⁸.

La nouvelle année n'amena que peu de changements dans les patrouilles monotones mais efficaces effectuées par la plupart des membres du *Coastal Command*. Tandis que le 423^e Escadron continuait de parcourir les approches du nord-ouest à partir de sa base de Castle Archdale, les 407^e et 422^e Escadrons, comme éléments du 19^e Groupe, fournirent la couverture aérienne dans les détroits de St. George, de Bristol et de la Manche. Les tornades et les taches d'huile continuèrent à être les cibles les plus couramment attaquées. Dans les zones côtières et de transit entourant le Royaume-Uni, les avions signalèrent 149 détections pendant la période allant du 1^{er} janvier au 8 mai. Toutefois, il n'y eut que cinquante-deux cas de présence d'un sous-marin allemand à proximité. Sur trente-quatre attaques effectuées sur des cibles supposées dans ces eaux, douze furent réussies avec le résultat de huit *U-boote* coulés dans les zones de transit et quatre dans les zones côtières. Les forces aériennes et navales se partagèrent la destruction de deux autres. Les avions de lutte anti-sous-marins de l'ARC du *Coastal Command* ne participèrent à aucun de ces succès qui, à la fin de la guerre, totalisaient huit *U-boote* coulés¹²⁹.

À la recherche d'une force de frappe (1940-1942)

La *Kriegsmarine* et les installations portuaires allemandes avaient revêtu une priorité importante dans les plans d'avant-guerre de la RAF, néanmoins l'*Air Ministry* n'avait fait aucuns préparatifs particuliers pour attaquer la marine marchande ennemie en mer. On estima plutôt que le *Coastal Command* devait se consacrer principalement à « la protection du trafic, la reconnaissance et la coopération avec la *Royal Navy* », la reconnaissance étant jugée comme le plus important de ces objectifs. Au déclenchement des hostilités, en septembre 1939, le gouvernement britannique mit en œuvre une politique aérienne générale (détaillée dans le chapitre 14) destinée à limiter les pertes civiles. Au départ, les opérations devaient être dirigées uniquement contre les cibles militaires les plus évidentes : « navires de guerre, transports de troupes et navires auxiliaires de soutien direct à la flotte ennemie, à condition que ces cibles aient été bien identifiées auparavant ». Les navires marchands devaient être simplement reconnus et surveillés, leurs déplacements étant signalés à la *Royal Navy* et, pendant un certain temps, les équipages se virent même interdire de riposter contre des navires qui leur avaient tiré dessus¹.

Toutefois, ces restrictions sur les actions offensives étaient très superflues puisque la seule capacité de frappe du *Coastal Command*, en septembre 1939, se composait de deux escadrons équipés de bombardiers-torpilleurs Vickers Vildebeest. À titre temporaire, le *Bomber Command* détacha deux escadrons de Handley-Page Hampden équipés et entraînés exclusivement pour des opérations de bombardement, afin d'agir en tant que force de frappe si la reconnaissance aérienne découvrait des objectifs convenables composés de navires des classes croiseur et cuirassé².

Toutefois, en avril 1940, l'invasion allemande du Danemark et de la Norvège força la main de Whitehall et, à mesure que la campagne de Norvège se développait, l'*Air Ministry* relâcha graduellement ses restrictions sur les objectifs qui pouvaient être attaqués. En juillet, on adopta une politique de « couler tout ce qu'on voit » dans la mer du Nord, du sud de Tromsø jusqu'à Hoek van Holland, tandis que la Manche et le golfe de Gascogne furent ajoutés en septembre. Mais la simple déclaration de telles zones ne signifiait nullement que Northwood avait une capacité accrue de mener une campagne de lutte efficace contre le trafic maritime. Même si les deux escadrons de Vildebeest avaient été

rééquipés en bombardiers-torpilleurs Bristol Beaufort au début de 1940, l'un d'eux avait été affecté à des activités de mouillage de mines avant de pouvoir s'entraîner à frapper contre le trafic maritime, tandis que l'autre éprouvait de telles difficultés à se transformer sur son nouveau type d'appareil (et les moteurs de ses Beaufort étaient si peu performants) qu'il n'était pas autorisé à survoler la mer³.

Le maréchal en chef de l'Air, sir Frederick Bowhill, ne disposait alors, pour les opérations de lutte contre le trafic maritime, que de cinq escadrons Lockheed Hudson, d'une efficacité moins que satisfaisante, de deux de Bristol Blenheim, d'une efficacité guère meilleure, et d'un d'Avro Anson, d'une efficacité bien moindre encore. Ceux-ci furent renforcés au cours de l'été 1940 par deux escadrons supplémentaires de Blenheim du *Bomber Command* et un mélange surprenant de trois escadrons de la *Fleet Air Arm* (l'Aéronavale) de la *Royal Navy* : un équipé de Fairey Swordfish, un de Blackburn Skuas et un de Fairey Albacore⁴. Les équipages qui effectuaient des vols de reconnaissance avaient alors l'autorisation d'attaquer les navires lorsque l'occasion se présentait, bien que les résultats fussent, d'une façon compréhensible, minces. Entre avril et septembre 1940, le *Coastal Command* coula deux petits navires seulement lors d'attaques directes en mer, tandis que le *Bomber Command* et la *Fleet Air Arm* (FAA) en ajoutèrent dix autres. Le minage effectué par le *Bomber Command* et le *Coastal Command*, mais surtout par le premier, contribua à la destruction de cinquante-six navires ennemis, totalisant plus de 58 000 tonnes⁵.

Une telle apathie dans la politique et les opérations contre le trafic maritime n'allait pas de pair avec la priorité que le gouvernement britannique accordait au blocus économique de l'Allemagne. Les importations allemandes de minerai de fer étaient très importantes – dix millions de tonnes métriques en 1938, dont la moitié provenait de la Suède – mais l'importance de l'approvisionnement suédois allait bien au-delà. La production de l'acier de haute qualité convenant aux plaques de blindage et aux tubes de canon dépendait surtout du processus Bessemer qui, à son tour, exigeait des minerais à haute teneur en phosphore. Le minerai suédois en contenait beaucoup, et les aciéries allemandes comptaient en particulier sur les approvisionnements en provenance des mines des districts de Kiruna et Gällivare dans le nord de la Suède. En fait, le minerai suédois était si essentiel à l'industrie de guerre allemande que, jusqu'en 1944, alors que le réseau des transports terrestres du Reich était soumis à des contraintes importantes, l'Allemagne fit tout son possible pour assurer ses exportations de charbon vers la Suède afin de remplir les accords de troc de minerai⁶.

En été, le minerai de fer était habituellement expédié par le port suédois de Luleå dans le golfe de Botnie, via la Baltique, jusqu'à Kiel d'où il allait à Rotterdam par les canaux pour remonter ensuite le Rhin jusqu'à la Ruhr. En hiver, quand le golfe était gelé, il était transporté par les chemins de fer suédois jusqu'au port en eaux libres de Narvik, dans le nord de la Norvège. De là, des cargos suivaient en convoi les chenaux intérieurs entre le continent et les nombreuses îles au large qui les protégeaient des intempéries de l'Atlantique et des attaques de navires de surface. Ces cargos n'étaient pas obligés de passer en pleine mer avant d'atteindre les côtes sud de la Norvège et, une fois entrés dans le Skaggeyrak, en route vers Kiel, ils étaient encore à l'abri de la plupart des menaces.

En plus des minerais suédois, les convois de Narvik transportaient aussi du cuivre, des pyrites, des fertilisants, des produits de la pêche et des pâtes et papier. À Kiel, les convois qui se dirigeaient vers le sud étaient rejoints par des chargements de grains et de bois de la Baltique et tous ces biens étaient alors transportés, via le canal de Kiel, dans la baie d'Helgoland et le long des côtes de l'Allemagne du Nord et des Pays-Bas jusqu'à Rotterdam. « Du trafic qui pénètre à l'ouest, une très importante partie est destinée à Rotterdam. On a estimé à trois millions de tonnes par an le minerai de fer suédois atteignant ce port pour y être déchargé dans des barges et envoyé ensuite dans la Ruhr. Les autres marchandises arrivant à Rotterdam se composaient de quelque 100 000 tonnes de fertilisants, 150 000 tonnes de pâtes et papier, 100 000 tonnes de pyrites et de minerai de cuivre, 400 000 tonnes de céréales et 100 000 tonnes de bois ... Au retour, les navires transportent du charbon, du coke et des marchandises diverses, et la route suivie est encore au large des îles de la Frise, via le canal de Kiel, où une partie passe par la Baltique et le reste par les détroits du Belts et du Sund, pour réapparaître plus tard au large des côtes norvégiennes⁷. » Les expéditions de charbon et de coke étaient faites en paiement du minerai de fer, tandis que près de la moitié du trafic se dirigeant vers le nord transportait des approvisionnements militaires pour les forces d'occupation allemandes en Norvège. Bien que l'importance de ces chargements puisse être – et fût – surestimée par le *Ministry of Economic Warfare* (MEW) (ministère de la Guerre économique), ils étaient, néanmoins, des éléments importants du système industriel de l'Allemagne et de la logistique de la *Wehrmacht*, et les navires qui les transportaient constituaient les objectifs principaux des opérations contre le trafic maritime en mer du Nord⁸.

Comme dans le cas de la guerre sous-marine, les opérations contre le trafic maritime étaient coordonnées par le *Coastal Command* et le quartier général de la *Royal Navy* approprié. Avec la disparition des menaces d'invasion et la diminution des besoins de reconnaissance défensive, Northwood fut capable de transférer davantage de ressources aux activités dirigées contre le trafic maritime. À la fin de l'année, quatre patrouilles le long des côtes danoises et norvégiennes, entre les récifs de Hoorn et Stadtlandet, étaient effectuées trois fois par semaine par des avions du 18^e Groupe, à condition, toujours, qu'il y eût une couverture nuageuse suffisante pour leur permettre d'échapper aux chasseurs ennemis. Quand les conditions météorologiques étaient convenables, des sorties étaient effectuées de temps à autre au nord, entre Stadtlandet et Trondheim, ou plus à l'est, dans le Skagerrak. Le 16^e Groupe était responsable de la zone entre les récifs de Hoorn et Cherbourg, et le 15^e couvrait les routes maritimes de Brest et de Lorient. Les patrouilles étaient normalement effectuées par un seul avion, habituellement des Blenheim ou des Hudson armés de bombes de 250 livres (102,5 kg) d'usage général. Sur les soixante-trois attaques menées par les avions du *Coastal Command* entre juin et décembre 1940, quarante et une furent effectuées à des altitudes variant entre 500 et 2 000 pieds (150–700 m), et sept seulement furent effectuées au-dessous de 500 pieds⁹.

Sans un viseur de bombardement efficace, les approches à basse altitude semblaient être la seule tactique qui offrait une chance raisonnable de réussite. Les Hudson étaient équipés du viseur Mark IX, mais comme celui-ci exigeait des

données précises sur la vitesse sol, sur la vitesse et la direction du vent et sur les caractéristiques balistiques de la bombe à larguer, il était rarement utilisé. En fait, même lorsqu'on y entrait les renseignements corrects, il manquait encore du degré de précision nécessaire pour toucher une cible aussi petite qu'un caboteur. En conséquence, les attaques à basse altitude au cours desquelles le pilote « visait » la cible et larguait ses bombes quand il lui semblait que c'était le bon moment de le faire – habituellement au moment où la cible disparaissait sous le nez de l'avion – furent la technique préférée, et l'on peut comprendre que le nombre de navires marchands ennemis coulés continua à être décevant. Les Allemands ne perdirent que neuf navires totalisant 15 468 tonneaux, entre avril 1940 et mars 1941. Seize autres, totalisant près de 50 000 tonneaux, furent endommagés, comparativement à la perte de cinquante et un avions¹⁰.

La campagne de mouillage de mines par avion (nom de code *Gardening*) commencée en avril 1940 obtint de meilleurs résultats. À la fin mars 1941, près de 1 500 mines avaient été mouillées en « tapis » depuis le golfe de Gascogne jusqu'à l'ouest de la Baltique, un tiers d'entre elles par le *Coastal Command* et les deux autres tiers par le *Bomber Command*. Elles comptèrent pour la destruction de quatre-vingt-dix-neuf navires d'un millier de tonneaux chacun et elles en endommagèrent treize autres, comparativement à seulement trente-neuf avions perdus¹¹.

La participation canadienne aux toutes premières phases de l'offensive contre le trafic maritime se limita à un nombre indéterminé de Canadiens qui servaient déjà dans la RAF. Des six escadrons maritimes canadiens finalement formés, trois seulement, les 404^e, 407^e et 415^e, participèrent à la campagne du *Coastal Command* contre le trafic maritime. Leur histoire ne fut même pas cohérente. Volant sur des types d'avions différents, dans des rôles différents, à partir de bases différentes, ils se rencontrèrent rarement et, pendant la plus grande partie de la guerre, tout ce qu'ils eurent en commun se limita à leurs liens avec le QGCOM à Londres.

Le premier escadron, le 404^e, fut formé le 15 avril 1941 à Thorney Island, juste à l'est de Portsmouth, en tant qu'unité de chasseurs côtiers du 16^e Groupe. Avril fut un mois cruel pour les Alliés, un mois qui vit les pertes de navires atteindre le tonnage le plus élevé à ce jour alors que les *U-boote* de l'amiral Dönitz commençaient à mettre en œuvre la tactique des « meutes » dans l'Atlantique Nord. La recherche de la supériorité aérienne au-dessus de la France, par la RAF, avait coûté très cher au *Fighter Command* (voir chapitre 6), et son offensive de bombardements stratégiques avait eu des conséquences infimes sur l'économie allemande, alors que les pertes étaient continues. L'Union soviétique était encore alliée à l'Allemagne, et les États-Unis, bien que penchant pour la cause alliée, ne montraient encore aucun signe d'entrée officielle dans la guerre¹².

Ce fut au cours de ces périodes sombres que le 404^e Escadron allait « au début, être constitué de personnel de la RAF, à part quelques membres de l'ARC qui seraient disponibles immédiatement. Toutefois, il était prévu que le personnel de la RAF serait remplacé progressivement par du personnel de l'ARC à mesure que des pilotes ... ayant l'expérience voulue deviendraient disponibles, en provenance soit du plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique [PEACB]

soit d'unités de l'ARC existantes ». Le premier à rejoindre l'escadron fut son commandant, le commandant d'Aviation P.H. Woodruff, natif d'Edmonton, en Alberta, qui avait rejoint la RAF en 1937 avec une commission d'officier à service court. Malgré l'affectation d'un équipage complet provenant d'un escadron de la RAF, il y eut quelques difficultés à en obtenir davantage, « les UEO du *Coastal Command* étant pourvues et les *Fighter* et *Bomber Commands* ne souhaitant pas se démunir des diplômés de leurs UEO »¹³.

À titre provisoire, et comme moyen de fournir des équipages canadiens immédiatement, l'officier commandant l'ARC en Grande-Bretagne, le commodore de l'Air L.F. Stevenson, proposa que « le commandant du 404^e Escadron étant un instructeur chasse bimoteur totalement qualifié du *Coastal Command*, et l'escadron démarrant de zéro, l'on puisse concevoir, dans ce cas, l'affectation dans l'escadron d'équipages venant des C[entres] de R[éception] du P[ersonnel] ». À cette occasion, l'*Air Ministry* accepta la proposition, et huit pilotes et cinq opérateurs radio/mitrailleurs (WOAG), tous de l'ARC, arrivèrent à Thorney Island les 10 et 11 mai, amenant Stevenson à prédire que l'escadron serait canadien « à 50 % dans un mois, 75 % dans trois mois, et 100 % dans cinq mois ». Il se trompait du tout au tout. L'escadron n'était formé qu'à 45 % d'équipages canadiens et qu'à 4,3 % de non-navigants canadiens quand il devint opérationnel quatre mois plus tard¹⁴.

Pour effectuer sa mission de chasseur côtier, l'escadron était équipé du même modèle de Blenheim IV que ceux utilisés par trois des quatre autres unités de chasse à long rayon d'action du *Coastal Command*. Cet avion avait été conçu comme bombardier léger (rôle qu'il assumait encore avec le 2^e Groupe du *Bomber Command*) et modifié pour servir comme chasseur en y ajoutant un affût de quatre mitrailleuses .303 fixes tirant vers l'avant, sous le fuselage. Malgré une vitesse maximale de 260 milles à l'heure (416 km/h), qui était assez rapide par rapport aux normes d'avant-guerre, il ne pouvait plus « être comparé aux chasseurs ennemis ou aux bombardiers à long rayon d'action plus récents ». « Il n'avait ni l'armement ni la vitesse voulus pour se battre contre autre chose que le Focke Wulf [200] ou le He 111 et, en conséquence, on ne pouvait s'attendre à ce qu'il offre une protection adéquate à notre trafic maritime dans les zones locales et sur les routes des convois où les bombardiers ennemis à long rayon d'action opéraient avec tant de succès contre nos navires¹⁵. » De plus, les appareils affectés au 404^e Escadron provenaient d'une unité de la RAF qui se rééquipait en Beaufighter, et cinq des quinze appareils étaient dans un tel état qu'ils ne purent être réparés conformément aux normes opérationnelles¹⁶.

Le deuxième escadron, le 407^e, fut formé à Thorney Island, le 8 mai 1941, comme unité de reconnaissance générale sous les ordres d'un commandant anglais, le lieutenant-colonel d'Aviation H.M. Styles, qui avait été instructeur d'entraînement en vol depuis le début de la guerre. Un de ses pilotes canadiens l'a décrit comme « beau, blond, aux yeux bleus, le type même d'un commandant d'escadre opérationnelle de la RAF conçu par un réalisateur d'Hollywood ». Pour sa première affectation opérationnelle, Styles eut la tâche difficile de transformer, en moins de trois mois, des équipages sans entraînement en un escadron opérationnel ; mais, comme l'a rappelé un pilote, « Dieu était avec nous et, dans

une grande mesure, nos succès furent dus à son leadership ». Une fois de plus, puisqu'on ne disposait pas tout de suite d'équipages de l'ARC ayant suivi l'entraînement RG (reconnaissance générale), le 407^e reçut des équipages de la RAF venant d'autres escadrons. Les pilotes canadiens ne commencèrent à arriver qu'à la mi-juin, après avoir terminé leur cours à l'école de RG de Squires Gate, et on en trouva quelques-uns de plus en affectant des hommes qui avaient déjà été entraînés en RG au Canada avant d'être transférés outre-mer. Au début septembre, au moment où l'escadron devint opérationnel, quatorze des dix-huit équipages étaient commandés par des pilotes de l'ARC. Toutefois, comme vingt-huit des trente-huit WOAG étaient de la RAF, le pourcentage des navigants canadiens ne s'éleva qu'à 45 %, et la pénurie en non-navigants eut pour conséquence que l'escadron commença ses opérations avec quatorze membres de l'ARC seulement sur plus de 200 hommes de métier. Ce ne fut pas avant mars 1942 que les établissements d'entraînement du Canada purent produire des diplômés en nombre suffisant pour que les non-navigants soient à 50 % canadiens¹⁷.

Bien que le 407^e ait été initialement désigné pour voler sur Blenheim IV, il fut prévenu à la fin mai qu'il serait équipé de Lockheed Hudson, commandés en 1938 comme avions d'entraînement à la navigation, mais forcés à assumer un rôle opérationnel à cause des insuffisances déplorables de l'Avro Anson. Les 1 000 livres de bombes que pouvait emporter le Hudson étaient tout juste bonnes pour des opérations contre le trafic maritime, et les deux mitrailleuses de .303 fixes tirant vers l'avant, avec deux mitrailleuses supplémentaires dans une tourelle arrière supérieure, n'étaient certainement pas suffisantes pour permettre à l'équipage de quatre – un pilote, un deuxième pilote ou observateur et deux WOAG – de mener un combat aérien, encore bien moins de répondre à la Flak ennemie. En fait, avant que le 407^e ne commence à recevoir ses Hudson, d'autres escadrons de lutte contre le trafic maritime avaient déjà conclu que cet avion « ne paraissait pas convenir aux opérations »¹⁸.

Les diverses déficiences de ces avions étaient bien connues de sir Frederick Bowhill, et il fit part de ses soucis par écrit peu de temps avant de remettre son commandement à sir Philip Joubert de la Ferté, le 14 juin 1941. Non seulement Northwood « n'avait pas été consulté sur les types d'appareils dont il avait besoin et qui étaient nécessaires », se plaignait Bowhill, mais il y a une forte probabilité que le *Coastal Command* soit éventuellement « équipé de n'importe quel type d'appareil dont [l'*Air Ministry*] ne sait que faire ». Il voulait le de Havilland Mosquito « ou un avion américain quelconque ayant une vitesse suffisante, de l'autonomie et ... un armement défensif adéquat » pour des missions de reconnaissance et « le [Douglas A-20] Havoc ou n'importe quel chasseur-bombardier qui convienne » aux opérations contre la marine marchande puisque « l'attaque du trafic maritime ne peut être effectuée par des Hudson qu'aux prix de grands risques et de lourdes pertes »¹⁹.

Présentées deux jours avant son départ de Northwood, les propositions de Bowhill firent du remue-ménage à Londres pendant que son successeur prenait quelque temps pour en discuter avec son personnel et former son opinion avant de la faire connaître. Toutefois, Joubert arriva, en fin de compte, à la même conclusion que son prédécesseur, déclarant à l'*Air Ministry*, le 14 septembre,