

157 (159 465 tonnes), alors que vingt-quatre autres avaient été endommagés (99 646 tonnes)⁸¹.

Avec l'amélioration du temps et du cycle lunaire, le *Bomber Command* retourna à Essen en utilisant encore la technique Shaker de marquage et de déclenchement d'incendies, le 419^e Escadron faisant partie de la première vague puisqu'il avait reçu ses appareils Gee. Malgré une bonne visibilité dans la nuit du 25 au 26 mars, les équipages furent attirés loin de la ville par « de grands incendies allumés en pleine campagne au nord », alors que la nuit suivante, on n'eut aucune preuve d'obtention d'une bonne concentration sur l'objectif ou sur toute autre zone bâtie⁸². Une fois de plus, le Gee n'offrait pas l'amélioration révolutionnaire prévue. « Il pouvait nous amener sur la Ruhr, rappela un officier supérieur et à vue d'objectifs, mais le point de visée précis, la plupart du temps dissimulé par des fumées et des rejets industriels, devait être découvert visuellement, une tâche presque impossible au milieu d'un déluge d'éclatements d'obus de la Flak et des projecteurs éblouissants⁸³. » Le sous-lieutenant d'Aviation Jerrold Morris aurait été d'accord.

Bien avant d'atteindre la zone de l'objectif, on voyait droit devant un enchevêtrement confus de projecteurs quadrillant le ciel, certains par petits groupes, d'autres formant des cônes à vingt ou plus. Ces derniers avaient accroché une victime, qui était comme épinglée dans le ciel, leur apex rempli des éclatements rouges de la Flak. Le sol était bientôt éclairé par des lignes de fusées de reconnaissance ressemblant à des lampadaires de rues, illuminant çà et là des surfaces d'eau, un tronçon de rivière peut-être, que l'on tentait avec empressement d'identifier. À mesure que le raid se poursuivait, quelques incendiaires s'entrecroisaient au sol répandant des traînées blanches incandescentes jusqu'à ce qu'un éclat rouge montre un début d'incendie.

À proximité des objectifs importants, les Allemands allumaient généralement des incendies factices et des bâtiments dans l'espoir d'attirer une partie des bombes. Les éclairs des canons, ceux des appareils photo, les éclatements de bombes, les trajectoires de traçantes de toutes les couleurs et partout des projecteurs : tout cela créait une certaine confusion, en particulier quand les mitrailleurs dirigeaient le pilote pour qu'il évite la Flak et les projecteurs dans toutes les directions en même temps⁸⁴.

Du point de vue allemand, les opérations sur Essen et sur le reste de la Ruhr se ressemblaient. Dans la nuit du 26 au 27 mars, Wilhelm Johnen, pilote d'un Me 110 du premier *Nachtjagdgeschwader* basé à Venlo, dans le sud des Pays-Bas, patrouillait dans une zone près de Duisburg qu'il prit pour l'objectif principal tant le bombardement était dispersé.

À peine vingt minutes plus tard, j'atteignis l'altitude prévue de 17 000 pieds et j'orbitai au-dessus de mon radiophare à l'ouest de Wesel. Le ciel s'élevait majestueusement au-dessus de moi et les étoiles me paraissaient plus proches, si belle était cette nuit-là ... La terre était au loin ... C'était bien noir en dessous. Çà et là, je pouvais voir le rougeoiement vif des hauts fourneaux qui, maintenant que l'ennemi approchait, allaient disparaître. Quelques projecteurs s'allumèrent soudain et commencèrent à jouer dans le ciel ... Du sud au nord, en une large courbe, un ruban gris scintillait : le Rhin ... Les premières

fusées tombèrent et éclairèrent le paysage d'une lumière fantomatique. Les Britanniques cherchaient leur objectif.

Ayant l'ordre d'attaquer « tout appareil pris dans le faisceau d'un projecteur au-dessus de 15 000 pieds », le plafond donné à la Flak, il trouva rapidement un Wellington.

Les faisceaux blancs allaient et venaient en hésitant comme les bras d'une pieuvre jusqu'au moment où ils accrochaient un bombardier. L'appareil britannique volait à 14 500 pieds environ et ne fit aucune manœuvre évasive. Les canonnières au sol le prirent pour cible, mais ils tiraient trop en avant. Je décidai d'attaquer. Risop [l'opérateur radio de Johnen] transmit rapidement le mot de code « PAUKE, PAUKE » à la station au sol. Je piquai de mes 17 000 pieds et pris le bombardier dans mon viseur. L'aiguille de l'indicateur de vitesse indiqua 330 milles à l'heure. Le bombardier devint de plus en plus gros dans mon viseur. Maintenant je pouvais bien voir sa queue et la tourelle en « perspex » du mitrailleur arrière. Mon appareil arriva dans la zone des projecteurs et quelques rafales bien ajustées fouaillèrent le fuselage, lui arrachant de grosses pièces. Le Tommy était en feu et se mit sur le dos.

Plus tard dans la nuit, Johnen (qui termina la guerre avec trente-quatre victoires) attaqua un Stirling, le premier qu'il voyait, mais son Messerschmitt fut criblé par un des mitrailleurs du bombardier, prit feu et explosa ensuite à 9 000 pieds. Johnen sauta en parachute mais Risop était déjà mort⁸⁵.

Compte tenu de la faible étendue des dommages infligés, le taux de pertes du *Bomber Command* sur Essen fut une source de soucis : au total trente-cinq des 893 sorties (3,9 %), mais vingt des 369 sorties (5,4 %) lors des deux derniers raids. Sur ces vingt sorties, un peu plus de la moitié des avions avaient été abattus par les chasseurs de nuit⁸⁶ et pourtant, pour beaucoup d'équipages, c'était la Flak qui était le principal souci.

Les projecteurs étaient sans aucun doute le facteur le plus inquiétant des défenses allemandes. L'ennemi avait des projecteurs principaux, contrôlés par radar pour les recherches préliminaires ... une fois que vous étiez pris, chaque projecteur à portée se fixait sur vous et vous aviez beau faire toutes les manœuvres évasives possibles, vous ne pouviez pas vous en débarrasser. C'est alors que les canons entraient dans la danse et remplissaient l'apex du cône d'éclats d'obus : c'était terrifiant à regarder. Malheureusement trop souvent, une petite flamme se mettait ensuite à brûler brillamment alors que l'avion piquait [vers le sol], suivi jusqu'au bout par le faisceau des projecteurs comme si ceux-ci détestaient lâcher leur victime ; puis l'obscurité jusqu'à ce que les faisceaux se redressent pour entamer une nouvelle recherche. Tout le monde craignait d'être pris dans un cône ; si cela se produisait, la seule chose à faire était de quitter la région défendue par le plus court chemin. Mais les pilotes exécutaient souvent des manœuvres à vous faire dresser les cheveux sur la tête, descendant en vrille ou piquant presque jusqu'au sol : quelques-uns s'en tiraient ainsi⁸⁷.

Harris avait besoin d'un succès. Il était sûrement au courant du mécontentement qu'éprouvait l'*Air Ministry* vis-à-vis du *Bomber Command* sous les ordres

de Peirse, et les signes de mécontentement n'avaient pas cessé de se montrer. Par exemple, le colonel d'Aviation Bufton (DBOps adjoint) se plaignit que High Wycombe gaspillait ce qui pouvait être une dernière « occasion éphémère ... de prouver sa valeur et pour l'état-major de l'Air de justifier sa politique de bombardement », tandis que le commodore de l'Air Baker (DBOps) semblait considérer encore le *Bomber Command* comme une équipe mal constituée, qui avait sérieusement besoin d'une direction et d'un contrôle inventifs, coordonnés et positifs »⁸⁸.

Jusque là, Harris et l'état-major de l'Air avaient été en désaccord sur presque toutes les questions qu'ils avaient à régler sauf la désignation des objectifs. Malgré l'accord du commandant en chef sur les nouveaux besoins de répartition des responsabilités des navigateurs entre deux spécialistes, membres d'équipage, à cause de l'entrée en service du Gee et d'autres aides à la navigation – le navigateur qui dirigerait le pilote dans la zone d'objectifs et le bombardier qui le dirigerait lors de la passe sur le point de visée – il était très mécontent de la décision de l'état-major de l'Air de se débarrasser du deuxième pilote à bord des bombardiers lourds. Cette proposition, tout en augmentant le nombre de commandants d'avion disponibles, allait néanmoins à l'encontre de la sagesse ancienne vis-à-vis de la complexité du pilotage des gros avions. Morris rappelle ceci : « Nous avons tous maugré et n'avons pas cru que ce serait faisable. » « Nous avons l'habitude de nous remplacer après quelques heures et nous pensions que la fatigue serait excessive lors des longues missions. » Mais on ne tint pas compte des arguments du commandant en chef contre cette politique, pas plus que de sa demande de doubler les engagements des navigants du *Bomber Command* en les faisant passer à quatre tours, deux opérationnels et deux en UEO⁸⁹. En outre, il craignait beaucoup de continuer à perdre des escadrons et des navigants au profit d'autres commandements. « La situation présente et les perspectives d'avenir sont désolantes », déclara-t-il à ses commandants de groupe. « C'est la conséquence directe de l'extravagance inexcusable, inutile et fantastique, avec laquelle on a procédé à la volée à affecter d'un bout à l'autre du monde et à n'importe quelle tâche, sauf le bombardement, des navigants en nombre considérable qui sont entraînés au bombardement dans les UEO, mais dont plusieurs n'ont jamais commencé, encore moins terminé, un tour opérationnel. Je suis maintenant violemment aux prises avec le service du personnel de l'*Air Ministry*, auquel j'ai fait part de mes craintes et de mon découragement à ce propos⁹⁰. »

En dehors des forces aériennes, les critiques étaient également dures. Bien qu'Harris se dressât contre celles qu'il estimait comme étant des attaques mal informées de la part de certains parlementaires et de la presse à « scandales », il se plaignait surtout des demandes de l'armée et de la marine, non seulement pour obtenir une plus grande affectation de ressources aériennes, aux dépens du *Bomber Command* si nécessaire, mais aussi pour avoir une plus grande voix au chapitre dans la formulation de la politique aérienne. Tant qu'il avait le soutien inconditionnel de Churchill, cela avait peu de chances de se produire. Le 13 mars, toutefois, après les trois raids sans résultat sur Essen, le premier ministre fut enclin à penser que même si les bombardements « étaient mieux que

rien, si ce n'est une méthode formidable de blesser l'ennemi », ils n'auraient pas d'effet décisif⁹¹.

À la recherche d'une illustration impressionnante (et peu coûteuse) du potentiel que présentaient les bombardements de zones, et la Ruhr étant apparemment si difficile à briser, Harris se fixa sur le vieux port hanséatique de Lübeck qui figurait comme objectif secondaire dans la directive de février. Située sur la Baltique, assez facile à trouver, faiblement défendue et surtout très sensible aux incendies à cause de ses rues étroites et de ses vieilles maisons de bois, la ville subit l'attaque de 234 avions dans la nuit du 28 au 29 mars 1942. Par ciel clair et lune presque pleine, ce qui « facilitait le repérage des caractéristiques de la côte malgré la présence de glace », le *Bomber Command* enregistra un succès exceptionnel. Avec un chargement de bombes composites (144 tonnes d'incendiaires et 159 tonnes d'explosif brisant, y compris les bombes à effet de souffle de 4 000 livres, en nombre aussi important que possible), 191 équipages signalèrent qu'ils avaient bombardé le centre ville, le transformant en « un conglomerat de leur orange rougeoyante », détruisant 1 425 bâtiments et en endommageant gravement 1 976. Plus de 90 % étaient des immeubles domiciliaires, aussi fut-il surprenant, peut-être, que seulement 312 personnes aient été tuées et 136 gravement blessées ; mais 15 000 se retrouvèrent sans logement. Les pertes du *Bomber Command* furent lourdes : douze avions (dont un du 419^e Escadron) ne rentrèrent pas, soit un taux de pertes de 5 %, nombre d'entre eux ayant été abattus par les équipages de *Dunkelnachtjagd*⁹².

Les pertes et le temps persuadèrent à nouveau Harris d'accorder une semaine de repos sans raids principaux mais en maintenant des opérations *Gardening* avec leur taux supportable de pertes. Dans la nuit du 1^{er} au 2 avril, le 419^e fut le premier escadron de Wellington à se joindre à la campagne de mouillage de mines ; à la fin du mois, il en avait mouillé trente et une sans perte. Le total de l'ARC s'élevait pour le mois à quatre-vingt-dix-huit. Toutefois, le 408^e n'eut pas la même chance. Dans la nuit du 27 au 28 mars, alors que la majeure partie du *Bomber Command* essayait de soutenir le raid naval et de commandos sur Saint-Nazaire, il engagea huit avions dans une opération de mouillage de mines sur les côtes du nord-ouest de l'Allemagne, avec cinq nouveaux équipages envoyés sur les champs de mines Nectarines, à la limite des îles de la Frise. Tous les cinq rentrèrent à la base, mais on n'entendit jamais plus parler des trois anciens équipages envoyés sur le champ de mines Yams aux abords de Wilhelmshaven⁹³.

Après ce bref interlude, le *Bomber Command* retourna à la Ruhr et attaqua Cologne, Dortmund (deux fois), Hambourg (deux fois) et Essen (trois fois) dans les nuits du 5 au 6 et du 17 au 18 avril. Les résultats furent en tout point aussi mauvais qu'auparavant. Les photographies de bombardement montraient rarement la cible, et les dommages enregistrés par les vols de reconnaissance photographique qui suivaient étaient négligeables. Plus inquiétants encore, plusieurs de ces raids avaient eu lieu dans de mauvaises conditions météo dont on aurait pu venir à bout (sans doute avec l'aide du Gee) si l'offensive de zone

soutenue, que demandait la directive du 14 février, devait avoir quelque chance d'atteindre ses objectifs ; dans ce domaine, il était évident que les méthodes actuelles de découverte et de marquage de la cible étaient inadéquates. Les raids de Dortmund dans les nuits du 14 au 15 et du 15 au 16 avril furent typiques. Malgré l'utilisation du Gee, la plupart des équipages du 419^e Escadron ne furent pas en mesure d'identifier la zone de l'objectif avec certitude, mais seulement d'estimer qu'ils avaient largué leurs incendiaires dessus. Quand d'autres escadrons arrivèrent, il se pouvait que les incendies qu'ils visèrent se trouvaient dans la ville ou ailleurs. Dans la nuit du 14 au 15 avril, alors que la couverture nuageuse n'était pas particulièrement importante, un pilote du 420^e Escadron se contenta de revendiquer que ses « bombes avaient été larguées sur l'Allemagne »⁹⁴.

Il devenait de plus en plus douteux que le Gee soit à la hauteur de ce qu'on en attendait pour le bombardement sans visibilité. Le dispositif était d'une conception avancée, dont la performance étonna les Allemands quand ils soumièrent à des essais un appareil récupéré sur un bombardier abattu ; néanmoins, il n'était ni parfait ni capable d'une bonne précision. Son erreur systématique, due entièrement à des défauts inhérents à l'équipement et n'ayant rien à voir avec les erreurs commises par les opérateurs, signifiait que, même avec un point intentionnellement précis, un équipage pouvait seulement être sûr qu'il se trouvait quelque part dans une zone grossière en forme de losange de trois à quatre milles (5 à 6,5 km) de longueur sur un demi-mille (1 km) de largeur maximal⁹⁵.

Une illustration concrète des limites du Gee eut lieu dans la nuit du 22 au 23 avril, quand soixante-neuf avions furent envoyés sur Cologne avec instructions de bombarder uniquement à partir de leur point Gee. Quelques bombes tombèrent sur la ville, mais d'autres tombèrent à au moins dix milles (16 km) de là. Pour le 419^e Escadron ce fut une « nuit noire ». Des onze avions affectés au raid, trois subirent des pannes de Gee – un avant le décollage (la sortie fut annulée), un en route vers la cible (le pilote bomba Balkenburg), et un sur la route du retour. Deux autres appareils rentrèrent tôt avec des tourelles arrière en panne et, par suite d'un malentendu, un mitrailleur arrière sauta en parachute d'un avion en parfait état, au-dessus d'Ipswich⁹⁶.

La seule caractéristique qui rachète peut-être ces raids-ci et d'autres raids récents fut que le taux de pertes tomba d'un point complet en pourcentage par rapport à la moyenne obtenue entre le 8 et le 27 mars. Mais les pertes n'étaient jamais également réparties et, certaines nuits, des escadrons souffraient plus lourdement que d'autres. Des treize avions disparus sur les 360 envoyés lors des deux raids sur Dortmund décrits ci-devant, le 420^e Escadron en perdit deux et le 405^e trois (la moitié de sa participation pour la nuit du 14 au 15 avril)⁹⁷. Le capitaine d'Aviation J.D. Pattison, un ancien pilote de chasse et un vétéran de la bataille d'Angleterre qui avait rejoint récemment le 419^e Escadron, se trouvait au-dessus de la ville dans la nuit du 14 au 15 avril et décrivit le raid (son premier) comme quelque chose d'« étrange à voir pour un débutant ».

La zone de l'objectif était brillamment illuminée par des fusées qui étaient tirées du sol pour aider les chasseurs de nuit en silhouettant les bombardiers sur les nuages bas et le

brouillard. En avant de nous à droite, alors que nous allions effectuer notre passe de bombardement, il y avait un immense cône constitué d'environ soixante-quinze projecteurs atteignant jusqu'à 15 000 pieds. Dans ce cône, la Flak était fournie par de nombreux canons dans la zone ... Les fusées éclairantes, les incendies et les projecteurs rendaient la situation très déplaisante autour de l'objectif éclairé comme en plein jour. On se sent si visible dans un bombardier qui n'a ni l'obscurité ni les nuages pour se cacher ... Alors que nous atteignons la côte néerlandaise sur la voie du retour, je commençais tout juste à penser que toute l'affaire était relativement facile et les dangers très exagérés lorsque les choses se mirent à bouger sur notre côté gauche. À environ cinq milles (8 km) de nous, un projecteur se fixa, suivi immédiatement par cinq ou six autres, formant un cône qui atteignait notre altitude, 12 000 pieds, dans lequel les canons de la Flak commencèrent à tirer. Presque instantanément, l'avion dans l'apex du cône prit feu et commença à s'embraser tout en descendant doucement. Les projecteurs le suivirent jusqu'en bas alors qu'il brûlait comme une grande étoile d'or et explosa en heurtant le sol. Après cet incident, nous nous dirigeâmes vers la mer aussi vite que possible. Un camarade, presque en sécurité au-dessus de la côte, avait été assez malchanceux pour voler directement au-dessus d'Ostende ; ce fut une bonne leçon pour moi et je n'ai jamais plus sous-estimé notre adversaire⁹⁸.

Toutefois, il y avait encore des raisons d'expérimenter le Gee lors d'attaques de zones et, à cette fin, Rostock, un autre vieux port inflammable sur la Baltique fut attaqué quatre nuits de suite. Le premier raid, alors que les incendiaires constituaient les deux tiers du chargement de bombes, fut un échec, la plupart des bombes tombant dans les banlieues plutôt que sur le centre de la ville. Au cours du deuxième raid, on vit plus d'avions au-dessus de la ville, mais les ateliers Heinkel, l'objectif industriel principal, ne furent pas touchés. Finalement, la troisième attaque causa des dégâts tandis que la quatrième, utilisant encore deux tiers d'incendiaires, fut, selon les mots de l'histoire officielle britannique, un « chef d'œuvre »⁹⁹. Cinquante-deux photographies montrèrent la zone de l'objectif et treize révélèrent l'usine, Heinkel. Les cinquante-cinq bombardiers des 3^e et 5^e Groupes, y compris le 420^e Escadron, ayant reçu l'ordre d'effectuer quatre attaques précises à basse altitude sur l'usine tandis que les autres ne devaient bombarder que la ville, exécutèrent celles-ci avec une telle précision – le 3^e Groupe bombardant d'environ 6 000 pieds et le 5^e Groupe à moins de 2 000 pieds – que le raid dura moins d'une heure. En tout, les quatre raids, mais surtout les deux derniers, avaient détruit 70 % de la vieille ville, convainquant brièvement Joseph Goebbels, le ministre de la Propagande allemande, que « la vie de la collectivité ... est pratiquement finie ». Malgré l'apparence de dégâts cataclysmiques, cependant, la production des ateliers Heinkel remonta, en fait, à 100 % dans les trois jours¹⁰⁰.

Rostock étant apparemment détruit, le *Bomber Command* se tourna vers d'autres objectifs au cours du mois suivant, évitant en général la Ruhr quand les conditions météorologiques favorisaient les défenses. Néanmoins, les pertes pouvaient encore être importantes à l'occasion. Le 419^e Escadron perdit 12 % de son effectif au cours du mois, ou presque, après les raids sur Rostock et, dans la nuit du 28 au 29 avril, il se trouva à deux doigts de perdre son commandant. Le

lieutenant-colonel d'Aviation Fulton fut attaqué par un Messerschmitt 110 au-dessus de Kiel, lequel, se rappela son mitrailleur arrière, était « à environ 100 verges de distance quand je le repérai. J'avais réussi à tirer environ douze coups quand il commença à tirer. Les obus de canons et les balles de mitrailleurs frappèrent notre « Wimpy ». Quand le chasseur se rapprocha à vingt verges, le « wingco » fit basculer son appareil, piqua du nez et retourna dans l'obscurité, hors du champ de la lune ». L'avion subit des dommages importants. Les circuits hydrauliques avaient été touchés si bien que le train d'atterrissage s'abaissa et que les portes de la soute à bombes s'ouvrirent. L'hélice gauche avait volé en éclats, il y avait un nombre incalculable de trous dans le fuselage et le canonnier arrière dut être extrait de sa tourelle. Mais Fulton réussit à ramener l'avion à Mildenhall et à effectuer un atterrissage sur le ventre au cours duquel personne ne fut blessé ; on lui accorda plus tard le DSO¹⁰¹.

Au cours de ces derniers raids, [des responsables de] la recherche opérationnelle laissèrent entendre que le Gee permettait de doubler le nombre d'avions atteignant la zone de l'objectif, ce qui amena un observateur à le décrire comme une « réussite sans égale » dans le domaine des aides à la navigation. Même Harris, maintenant, était prêt à admettre que pour le bombardement à l'aveuglette, ce dispositif ne valait rien du tout et que sa seule contribution était d'amener les équipages de bombardiers dans le voisinage de l'objectif. Même si le Gee aidait à faciliter l'approche vers la cible pendant les derniers dix ou vingt milles, de nombreux équipages étaient encore attirés par les feux leurres allumés à proximité¹⁰². Quand cela arriva de nouveau sur Mannheim, dans la nuit du 19 au 20 mai, Harris devint furieux.

Il est évident d'après les photographies de nuit et les rapports des équipages que presque tout l'effort du raid a été gaspillé en bombardant des feux importants dans les forêts voisines et, semble-t-il, des feux leurres. Néanmoins, en dépit de preuves maintenant indiscutables de ce qui s'est passé de fait, les rapports des équipages, à leur retour du raid, assuraient très précisément qu'en de nombreux cas ils avaient atteint la ville et l'avaient bombardée. Beaucoup de rapports faisaient état de la reconnaissance des traits caractéristiques de la ville et de la rivière et d'incendies bien localisés dans la cité. La cause de cet échec doit sans aucun doute se trouver dans la facilité avec laquelle les équipages sont trompés par des incendies leurres ou par des feux aux mauvais endroits. S'il y en a un qui est tout à fait particulier et facilement reconnaissable, c'est un feu de forêt. Les résultats dans ce cas montrent que peu d'équipages, si tant est qu'il y en ait, se soucièrent ou prirent la peine de voler assez bas pour s'assurer de la nature des incendies. Les commandants de groupe doivent encore personnellement mettre dans la tête de leurs équipages que c'est un gaspillage terrible d'efforts qui est occasionné si, après tout le travail pour les entraîner et leur fournir des avions, leurs opérations sont rendues inefficaces à cause d'un manque de compétence ou de soin à mener leurs attaques jusqu'au bout sur les bons objectifs. En particulier, d'une façon ou d'une autre, nous devons soigner cette maladie, car c'est une maladie, de gaspillage de bombes à tout va sur des incendies leurres ... Outre le fait qu'il faut leur mettre dans la tête la nécessité d'éviter qu'on leur vende des pacotilles ou de se laisser tromper par les efforts d'autres personnes, il faut qu'ils se rendent compte que, au cours de leur brève carrière opération-

nelle, s'ils ne contribuent pas de façon valable, à chaque vol, tout ce qu'ils doivent faire pour détruire des objectifs réels, tous les efforts qui ont été consacrés à leur entraînement et à leur équipement sont alors gaspillés, et la fin de la guerre est indéfiniment reportée à plus tard.

Si l'on continuait à subir de tels échecs, ajouta Harris, on devrait dire aux équipages (comme cela avait été le cas après les deux premiers raids sur Rostock) qu'ils seraient envoyés de nouveau sur Mannheim jusqu'à ce que le travail soit accompli correctement. Il avertit aussi ses commandants de groupe que s'ils n'exerçaient pas une supervision plus poussée, le « grand nombre de personnalités influentes qui ... ne sont pas très convaincues de la justification de la force de bombardement ... trouveront les moyens de la détruire, ce qui pourrait avoir pour conséquence la disparition de la RAF en tant que service indépendant »¹⁰³.

Il s'agissait là, bien sûr, d'une exagération énorme. Malgré les discussions générales d'état-major sur la formation d'une *Army Air Force* de quatre-vingt-dix escadrons, et le souhait de la *Royal Navy* d'augmenter ses ressources consacrées à la guerre maritime, l'indépendance de la RAF était encore assurée. Toutefois, il y avait un mécontentement considérable au sujet de la politique de bombardement du gouvernement et sur la façon dont l'offensive avait été menée. Alors que lord Cherwell, le conseiller scientifique de Churchill, assumait la responsabilité totale du concept des bombardements de zones, expliquant que « priver de logements » les travailleurs allemands était un objectif qui valait le coup en lui-même et que des dommages directs aux usines n'étaient pas nécessaires, sir Henry Tizard, conseiller scientifique de l'état-major de l'Air, et P.M.S. Blackett, chef de la recherche opérationnelle au *Coastal Command*, estimaient que la participation de High Wycombe au combat contre les *U-boote* devait être plus importante. À la longue, leurs opinions, de même que celle des états-majors de la marine et de l'armée, menèrent à la création d'une enquête officielle présidée par M. le juge Singleton et visant à étudier l'utilisation la plus efficace de la force de bombardement et en particulier pour suggérer la manière dont cette force pourrait contribuer encore plus à la bataille de l'Atlantique. Même si l'enquête provoqua quelques moments d'anxiété à High Wycombe, Singleton conclut que, puisqu'il était impossible de prévoir quelle serait la précision du bombardement dans dix-huit mois et puisque, entre-temps, le *Bomber Command* ne pouvait pas bombarder avec assez de précision pour endommager les chantiers navals d'*U-boote*, on ne tirerait aucun avantage si une nouvelle directive de bombardement accordant priorité à ces objectifs était publiée¹⁰⁴.

D'autres trouvèrent différentes raisons pour s'opposer aux bombardements de zones. Slessor, qui ne fut jamais un avocat de la cause, en sa qualité d'ACAS (politiques), occupant une position assez influente, se plaignit alors de ce que les opérations du *Bomber Command* n'étaient « pas coordonnées avec notre politique stratégique d'ensemble ». En particulier, il se plaignit du fait que « la directive en vertu de laquelle le *Bomber Command* opérait, ne faisait pas du tout référence à la force aérienne allemande, qu'elle énonçait comme objet principal le moral de la population civile et que, dans sa liste des objectifs prioritaires, elle n'incluait que trois des vingt-neuf objectifs qui sont liés directement à l'industrie

aéronautique allemande en général ». Reconnaissant la difficulté d'attaquer cette dernière, Slessor pensait néanmoins qu'il était nécessaire de réexaminer la directive du 14 février pour y inclure de tels objectifs « même s'il ne s'agit que de sélectionner des objectifs pour des bombardements de zones qui affecteront le moral et perturberont la vie des travailleurs dans les industries aéronautiques ou connexes ». Le colonel d'Aviation Bufton alla plus loin, expliquant que seuls des raids de jour contre les usines aéronautiques (comme celui d'Augsbourg effectué, de façon expérimentale, le 17 avril, qui coûta sept des douze Lancaster participants) pouvaient causer des dommages importants. Le vice-maréchal de l'Air N.H. Bottomley, ACAS (Ops), reconnut que de tels objectifs devaient être attaqués et demanda qu'ils soient inclus comme objectifs secondaires dans la campagne de bombardements de nuit¹⁰⁵.

La preuve accablante que les bombardements de zones ne gênaient pas sérieusement la production industrielle, soit directement par la destruction d'usines ou indirectement par ses conséquences sur le moral des ouvriers, était encore plus menaçante. Des études plus poussées montrèrent que les exemples cités par lord Cherwell pour justifier une « campagne contre les habitations » en Allemagne mentionnaient qu'« une série de raids ou un raid unique n'avaient causé aucune panique » dans les villes anglaises attaquées lors des bombardements aériens ennemis de nuit, tandis que les pertes de production attribuées aux raids aériens sur Hull et Birmingham, en 1940 et 1941, ne s'élevaient qu'à 5 %. À la même époque, l'officier qui analysait les effets des attaques de la *Luftwaffe* sur Bristol, et qui avait à l'origine conclu que le moral des ouvriers était plus vulnérable que les bâtiments d'usines, admit qu'il avait, lui aussi, fait fausse route. Le moral s'était relevé en fait très rapidement, expliqua-t-il, aussi « la destruction directe des usines doit être notre objectif principal »¹⁰⁶.

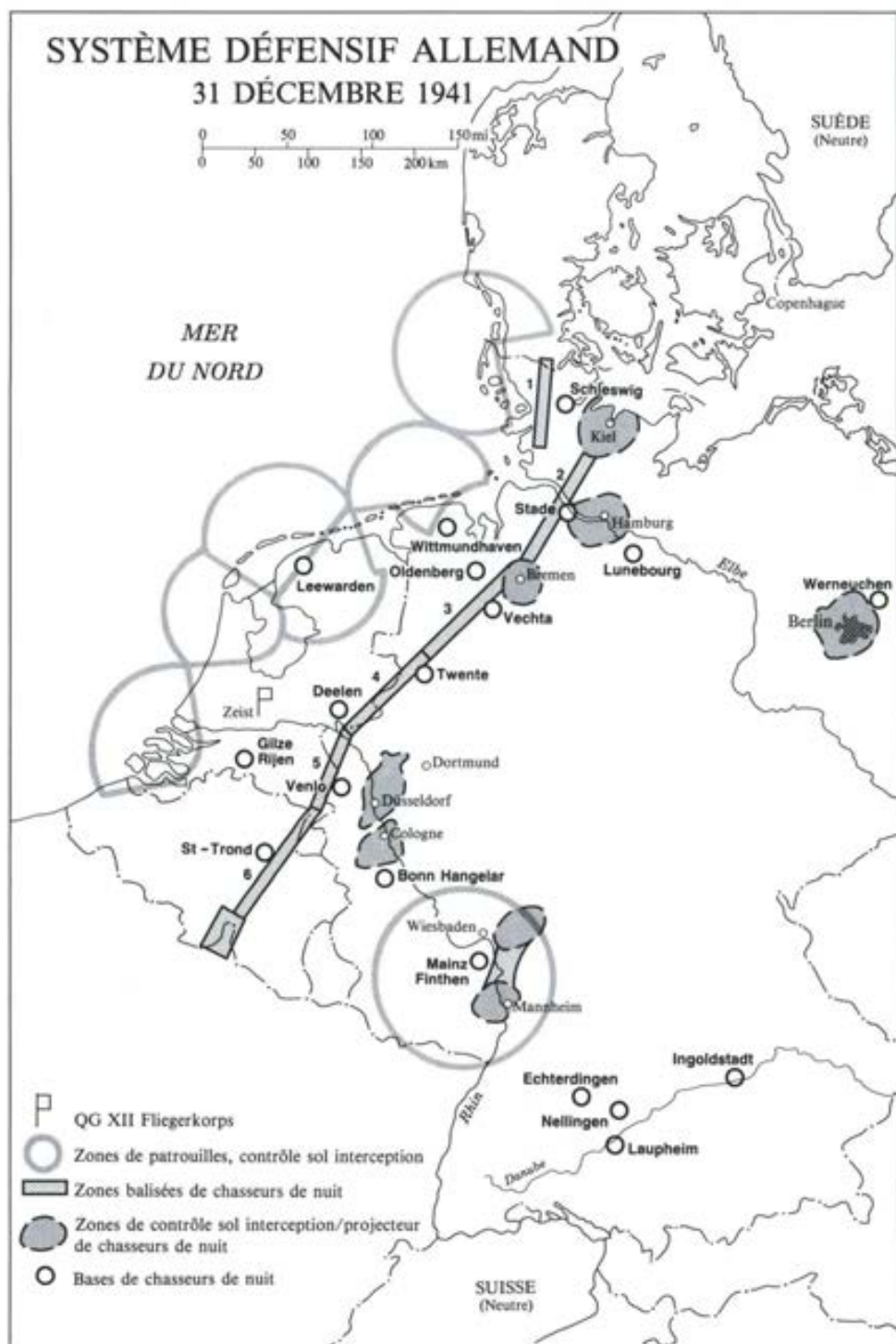
Quoi qu'il en soit, Portal et Harris ne furent pas influencés et s'appuyèrent sur des interrogatoires récents de prisonniers de guerre, sur des journaux neutres et des agents du renseignement indiquant que le moral des Allemands pouvait être sérieusement touché « en faisant voir au plus grand nombre de civils allemands les plus terribles horreurs de la guerre »¹⁰⁷. Toutefois, pour persuader d'autres personnes de ces effets et les convaincre qu'il n'y avait rien de plus judicieux qu'une offensive de zones intense et continue, il fallait que le *Bomber Command* fasse encore une autre démonstration convaincante, mettant en jeu la force la plus importante possible avec le taux de pertes le plus bas possible. Harris parvint à une solution caractéristique, spectaculaire dans sa simplicité toute nue : un millier de bombardiers au-dessus d'une seule ville en une seule nuit, c'était bien la solution wagnérienne qui convenait à la situation.

L'expansion du *Bomber Command* (été 1942)

Alors que le *Bomber Command* s'était exercé aux opérations de nuit, l'ennemi avait développé ses défenses. Au printemps 1942, High Wycombe se préoccupait surtout du système d'interception contrôlé au sol par radar, sous les ordres du *General der Nachtjagd* (de la chasse de nuit) Josef Kammhuber.

Il avait fallu plusieurs mois pour rassembler les modifications apportées à ce casse-tête que constituait la défense aérienne allemande. Depuis au moins octobre 1941, on savait que *Freyja* fournissait à l'ennemi l'alerte des raids aériens. Le radar Würzburg avait été identifié peu de temps après (et un appareil presque complet avait été capturé lors d'un raid commando sur Bruneval, le 27 février 1942), mais on n'avait pas parfaitement compris qu'il servait à contrôler les chasseurs ainsi que la Flak jusqu'à ce qu'on découvre ses installations autour des bases de chasse de nuit à Saint-Trond en Belgique, à Domberg dans l'estuaire de l'Escaut et, plus tard, au Danemark. Les officiers du renseignement furent alors capables de déduire le fonctionnement du système : les postes *Freyja* donnaient l'alerte générale d'une attaque en cours et fournissaient aux *Würzburg* les données sur le cap et l'altitude de l'ennemi dont ils avaient besoin pour commencer leurs recherches. Ces présomptions, vérifiées lors de missions de reconnaissance aériennes et de surveillance électronique de la réponse de l'ennemi à de tels essais, donnèrent une idée presque complète du tableau. En mai 1942, High Wycombe savait non seulement que les contrôleurs allemands n'assuraient qu'une seule interception à la fois, mais aussi que les chasseurs s'aventuraient rarement au-delà de la portée de leur radar de contrôle au sol – une information qui avait permis à l'état-major de déduire la taille, la forme et les limites des « boîtes » (secteurs) des chasseurs de nuit¹. Corroborée par les statistiques de pertes montrant que l'ennemi obtenait de meilleurs résultats contre des raids dispersés, cette analyse persuada sir Arthur Harris (qui avait été anobli le 11 juin) de la valeur des concentrations.

Même si Kammhuber avait perdu les projecteurs dont son système de défense dépendait tant au début – il qualifia de « coup terrible » leur transfert aux villes principales afin de satisfaire des *Gauleitern* mécontents – de nouveaux équipements et de meilleures tactiques firent plus que compenser leur absence. Presque tous les secteurs des chasseurs de nuit disposaient maintenant de deux *Würzburg* ou de la version améliorée du radar à longue portée *Würzburg-Riese*, un pour



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

retracer et suivre les bombardiers, l'autre pour diriger un intercepteur sur une position à quelques centaines de mètres derrière son objectif. L'ancienne chaîne d'alerte avancée *Freya* était également renforcée par des radars à plus longue portée, Mammot et Wasserman, capables de donner l'altitude et d'identifier l'ami ou l'ennemi (IFF)* ; quant à l'*Horchdienst* du général Wolfgang Martini, le service du renseignement radio allemand, il avait grandement étendu les possibilités de son potentiel de surveillance. Grâce à l'écoute des messages d'alerte des opérations du *Bomber Command* transmises au trafic allié dans la Manche et à la surveillance des essais de matériel électronique qui devaient avoir lieu avant un raid, Martini était souvent capable de prédire dès le début de l'après-midi non seulement qu'une attaque était planifiée pour cette nuit-là, mais aussi quels escadrons y participeraient et quelles routes ils devaient suivre. Malheureusement, du point de vue de Kammhuber, il n'y avait aucune liaison directe dans la chaîne de commandement entre son quartier général et Martini, et les accords officiels n'assuraient pas toujours l'échange de renseignements. Mais, quand le système fonctionnait, la force de chasse de nuit disposait d'un avantage considérable pour la bataille à venir².

La défense aérienne de nuit avait aussi fait l'objet de recherches scientifiques importantes. Le *Spanner*, un dispositif infrarouge de détection des gaz chauds d'échappement et des flammes, introduit déjà dès 1941, était connu des Britanniques et figurait dans leurs évaluations des capacités allemandes jusqu'au mois d'août 1942, mais il était trop souvent déjoué par les tirs provenant du sol (et parfois même par la lune) pour être d'une grande utilité. D'importance plus immédiate, l'appareil IFF développé pour le *Freya* et d'autres radars d'alerte permettait de fournir des alertes spécifiques et détaillées aux opérateurs du *Würzburg* dont l'équipement n'en comportait pas. Toutefois, la grande percée fut l'apparition du radar d'interception air Lichtenstein B/C (1A) qui fut finalement disponible en grande quantité à la fin du printemps et au début de l'été 1942³.

Kammhuber n'était pas responsable des délais. Même s'il se peut qu'il n'ait pas reconnu l'importance du radar lorsqu'il fut d'abord nommé en 1940, il eut vite fait de savoir précisément ce qu'il voulait : un appareil léger avec une antenne profilée offrant des possibilités de recherche sur 360 degrés et ayant une portée de 500 mètres à dix milles (16 km). Mais il n'avait pas bénéficié de l'appui de ses supérieurs, Göring déclarant pour sa part qu'« un chasseur ne peut avoir des antennes à l'avant ». En conséquence, lorsque la nécessité d'un radar aéroporté ne fut plus contestée, les faiblesses de l'industrie électronique allemande, surtout dans les secteurs concevant et produisant des tubes cathodiques, ainsi que la tendance de la plupart des officiers supérieurs de la *Luftwaffe* à rejeter la technique, entraînèrent des retards supplémentaires⁴.

Toutefois, avec l'aide de Martini, le Lichtenstein fut prêt pour des essais au début de l'été 1941. L'appareil n'avait pas toutes les caractéristiques que Kammhuber avait demandées, puisqu'il n'avait qu'un secteur de recherche de

* Installés dans des avions et composés d'un émetteur-récepteur, les appareils IFF britanniques et allemands répondaient aux signaux des radars de la défense aérienne ennemie en se servant de réponses distinctes et parfois codées indiquant la nationalité (et parfois le type) de l'avion.

140° en balayage horizontal et de 60° en site, et qu'une portée de 200 mètres à deux milles (3 km). Toutefois, des problèmes de conception et de production retardèrent le projet – nombre des premiers appareils produits étaient souvent en panne – et, à part six interceptions réussies en août et septembre 1941, quand l'équipement était à l'essai, la première victoire grâce à l'IA n'eut pas lieu avant juin 1942. À ce moment-là, la réputation du Lichtenstein en tant que dispositif non fiable était largement connue, ainsi que le fait qu'il réduisait la vitesse des chasseurs de vingt-cinq milles à l'heure (40 km/h), laissant ainsi certains types d'appareils avec une marge à peine supérieure à celle des bombardiers qu'ils essayaient de poursuivre. Avec le temps, les modifications et les améliorations du concept, de la production et de la calibration produisirent une pièce d'équipement fiable, mais même ainsi, Kammhuber devait vaincre les préjugés d'un groupe de pilotes de chasse qui, comme tous leurs contemporains, préféraient encore échapper à tout ce qui les liait désagréablement à la terre. Même si, théoriquement, le radar IA augmentait la liberté des pilotes en facilitant leurs opérations individuelles, ces derniers estimaient qu'en l'utilisant de la façon voulue par Kammhuber, il ne serait rien de plus qu'un lien gênant avec le contrôle au sol. Au lieu de permettre à ses chasseurs de poursuivre leur proie pendant toute la pénétration en Allemagne et le vol retour, comme les Britanniques le prévoyaient, Kammhuber avait pour objectif de renforcer son système d'interception contrôlé au sol dans une procédure appelée *Himmelbett*⁵.

Himmelbett était le successeur logique et l'extension des cogitations de Kammhuber sur la défense aérienne. Comme il le concevait, le radar aéroporté ne remplacerait que les projecteurs comme outil principal d'« illumination » des avions ennemis. Lorsque les radars d'alerte avaient accroché un avion qui s'approchait, qu'ils avaient déterminé que c'était un appareil ennemi et transmis son altitude et son cap aux stations de contrôle du sol, les opérateurs *Würzburg* entraient en action, un, le « bleu », attaché aux chasseurs de nuit orbitant sur son balise, l'autre, le « rouge », poursuivant le bombardier (s'il y en avait plus d'un) qui offrait les meilleures chances d'interception. Quand les deux *Würzburg* avaient accroché leurs cibles, les données qu'ils fournissaient étaient transmises aux traceurs qui traduisaient ces renseignements sous forme graphique en projetant des points colorés représentant le bombardier et le chasseur sur un écran translucide. C'est à ce moment-là que les contrôleurs au sol prenaient les commandes. Observant la situation étalée devant eux, ils transmettaient le cap, la vitesse et l'altitude au pilote de chasse, le dirigeaient vers une position légèrement en dessous et à environ un mille derrière le bombardier, où les chances d'acquisition de la cible par son radar IA étaient bonnes. Ensuite, le contrôleur maintenait une courte surveillance, tandis que l'opérateur radar du chasseur guidait son pilote vers le contact visuel. Si, toutefois, une attaque ne pouvait être effectuée avant que le chasseur n'arrive aux limites de son « secteur », le pilote devait retourner à son balise et attendre le prochain appel, laissant le bombardier à quelque autre destin. Si deux chasseurs étaient stationnés dans le « secteur », une deuxième attaque ponctuelle était peut-être déjà en cours contre une autre cible.

Simple, organisée, élégante même, *Himmelbett* était séduisante, bien qu'in-

flexible. Il semblait que tout ce dont on avait besoin pour battre le *Bomber Command* était d'étendre le système pour qu'aucune partie de l'Allemagne et de ses approches occidentales et nordiques ne soit laissée sans secteur. Cela obtenu, les bombardiers ennemis pourraient être engagés tout au long de leur parcours vers la cible, et de leur retour, par une série d'interceptions contrôlées au sol, et il n'y aurait jamais de raison de s'en remettre au chaos potentiel des poursuites libres*.

Au début de mai 1942, Kammhuber demanda donc des ressources suffisantes pour étendre son système dans tout le Reich. Cette extension comporterait la production de 600 *Würzburg* supplémentaires, la fourniture de 270 chasseurs et équipages de nuit (trois nouvelles escadres), un nombre égal de radars *Lichtenstein* B/C et 150 000 personnes au sol supplémentaires. Kammhuber demandait aussi qu'on entreprenne des travaux pour développer un radar panoramique donnant une couverture de 360°, et que les chasseurs de nuit, construits à cette fin, ne soient pas transférés de son commandement, même en cas d'urgence ailleurs⁶.

Si le *Bomber Command* avait causé des dommages importants en Allemagne ou si la *Luftwaffe* avait été libre de ses engagements massifs à l'est, les demandes de Kammhuber auraient pu recevoir un accueil plus sympathique. Mais, en mai 1942, pour Hitler et ses acolytes, la guerre aérienne de nuit n'était encore qu'une escarmouche mineure accidentelle, presque une attraction pendant que l'échelle et l'intensité des opérations en Union soviétique croissaient. Les demandes de Kammhuber furent donc refusées. La conception d'un chasseur de nuit spécialisé fut remise à plus tard ; la plupart des Junker 88 et Dornier 217 continuèrent à être affectés sur le front oriental comme bombardiers ; le développement du radar ne reçut pas une priorité plus élevée et, au niveau politique au moins, la Flak resta l'arme de défense aérienne de choix⁷.

Dans l'avenir immédiat, Kammhuber devait donc se contenter d'une force rassemblée à partir de ce qui était disponible : quelque 200 appareils, soit environ 60 % de l'effectif, constituée d'une collection disparate de Me 109 ne disposant pas de radars pour la défense ponctuelle au-dessus des villes attaquées ; de Do 217 équipés de freins de piqué et de paniers à bombes et considérés à juste titre comme « des monstres absolus » dans le rôle de chasseur de nuit ; et de Me 110 et Ju 88, point d'appui éventuel de la force, mais qui, avec leur antenne de radar *Lichtenstein*, étaient à peine plus rapides que les versions actuelles du Halifax et du Lancaster. Pour toutes ces raisons, le système *Himmelbett* se développa plus lentement que Kammhuber l'avait espéré. L'expansion eut lieu principalement dans la ceinture ouest originale qui allait de la pointe du Danemark jusqu'à Paris, dans la Ruhr et autour des complexes industriels de Francfort, Mannheim et Stuttgart. Des parties de l'Allemagne, en particulier au sud et à l'est, furent laissées sans protection adéquate de chasseurs et une force

* L'accent mis sur le contrôle centralisé, inflexible, contrastait énormément avec la doctrine de décentralisation et de souplesse de l'armée allemande énoncée dans les ordres axés sur les missions de l'*Auftragstaktik* que Kammhuber aurait bien connus avant son transfert à la *Luftwaffe*.

de bombardiers pouvait encore percer la croûte extérieure dans un espace aérien assez mal défendu. Tout dépendait des résultats obtenus au-dessus des Pays-Bas, la route des bombardiers alliés la plus utilisée. Ce fut là que les meilleurs pilotes, contrôleurs et unités de soutien au sol furent concentrés – et ce fut là, pour le moment, que les pertes du *Bomber Command* furent les plus élevées⁸.

Himmelbett avait été conçue pour répondre aux besoins de la défense aérienne de nuit, au fur et à mesure qu'ils s'étaient développés au cours de l'année précédente, quand les équipages du *Bomber Command* effectuaient leurs missions individuellement. Toutefois, à l'insu de la *Luftwaffe*, l'échelle et le style de l'offensive de bombardement contre l'Allemagne étaient sur le point de s'étendre et de changer de façon spectaculaire. À l'époque de son affectation de commandant en chef, Harris pouvait normalement compter sur 400 ou 500 équipages chaque nuit, mais il envisageait maintenant de lancer un millier de bombardiers, organisés en un courant compact de moins de quarante milles (64 km) de large, « contre un seul objectif en une seule nuit »⁹. Les conséquences matérielles d'un tel coup pouvaient être importantes, mais les conséquences morales le seraient sûrement encore plus, tant pour l'ennemi que pour ceux qui, en Grande-Bretagne, mettaient constamment en question la valeur de la campagne de « bombardement stratégique ». Pour obtenir l'effet souhaité, Harris savait que son « plan millier », ou l'opération *Millennium*, devait être dirigé contre un centre industriel majeur « autour duquel l'ennemi était contraint de concentrer des défenses efficaces et importantes. Jusque là, tout ce que les attaques de Lübeck et Rostock avaient prouvé, c'était que l'on pouvait saturer les défenses passives d'une ville en concentrant l'attaque ; il restait à voir si les défenses actives et passives d'une zone industrielle vitale pouvaient être surmontées de la même façon »¹⁰. C'était la nécessité de noyer les défenses ennemies et de produire « des destructions massives autour du point de visée »¹¹ qui exigeait l'utilisation d'un grand nombre d'avions, mais sans que le chiffre d'un millier n'ait rien d'autre de particulier que sa valeur en matière de relations publiques.

Pour obtenir un millier d'avions, Harris ne pouvait compter sur les ressources du seul *Bomber Command* sans utiliser tous les appareils et équipages des UEO et des unités de conversion lourdes (HCU). Toutefois, si le *Coastal* et l'*Army Co-operation Command* s'y joignaient, Harris disposerait du nombre requis, en n'utilisant que les stagiaires les plus expérimentés des UEO et leurs instructeurs¹². C'était un pari audacieux. Il y avait beaucoup à gagner en cas de réussite.

Nous étions en face d'un but défini et à portée, une mesure de ce qui pouvait être obtenu dès que notre expansion commencerait réellement. Le résultat de l'utilisation d'une force de bombardiers adéquate contre l'Allemagne serait là pour que le monde entier le voie, et je devrais être capable de demander les avions, les équipages et le matériel dont nous avions besoin avec beaucoup plus de force qu'en avançant des arguments théoriques, tout convaincants qu'ils soient, en faveur d'une frappe de l'ennemi là où il serait le plus durement touché. En fait, une telle démonstration était le seul argument qui, à mon avis, offrait toutes les chances d'éviter à nos escadrons de nous être enlevés et à nos efforts d'être dirigés vers des cibles secondaires, ou d'obtenir le matériel dont nous avions si désespérément besoin, les aides radar à la navigation et les indicateurs de

cibles, de la part de ministères léthargiques qui les retenaient depuis si longtemps¹³.

Il y avait aussi des risques. Si le raid ne réussissait pas à causer des dommages visibles, évidents, l'avenir de la campagne de bombardement stratégique pouvait être davantage mis en péril, tandis que si les pertes étaient lourdes, l'effectif de la première ligne du *Bomber Command* et sa capacité de remplacement seraient tous les deux gravement touchés.

Harris reçut rapidement l'accord de principe de Portal et Churchill, ce dernier déclarant, le 17 mai, qu'il était prêt à accepter la perte d'une centaine d'avions dans l'opération projetée. (Harris croyait qu'il pouvait en perdre seulement soixante : cette marge était donc plutôt une prime.) Ne voulant pas perdre l'initiative, il produisit en deux jours un plan d'attaque sur Hambourg ou Cologne en étant conscient que le choix final devrait être retardé jusqu'à la dernière minute en fonction du temps qu'il ferait¹⁴.

Il ne restait plus qu'à obtenir la coopération des autres commandements et services. Après avoir présenté la question au premier lord de la mer, qui exerçait le contrôle opérationnel du *Coastal Command*, le premier ministre garantit à Harris (par l'intermédiaire du CAS) qu'il n'aurait aucune difficulté de ce côté-là, et le 21 mai, son commandant en chef, le maréchal en chef de l'Air, sir Philip Joubert de la Ferté, offrit 250 appareils – le gros des 300 appareils qu'Harris devait se procurer à l'extérieur du *Bomber Command*. Le *Flying Training Command* en ajouta trente et les UEO 370 autres. Avec les Blenheim du 2^e Groupe et de l'*Army Co-operation Command* et les avions du *Fighter Command* qui effectuaient des missions de pénétration contre les terrains d'aviation de la chasse de nuit, le long de la route, plus d'un millier d'avions seraient engagés dans le raid projeté et maintenant planifié pour avoir lieu autour du 30 mai, afin de profiter du clair de lune¹⁵.

L'ordre d'opération n° 147 fut publié le 23 mai. Hambourg, un objectif favori mais hors de portée du Gee, serait l'objectif principal, et Cologne l'objectif de remplacement dans la nuit du 27 au 28 mai. Deux jours plus tard, alors que la planification était presque terminée, l'amirauté mit soudainement son veto à l'offre de Joubert et le *Flying Training Command* réduisit de moitié son engagement, ne laissant que 800 bombardiers disponibles pour l'opération Millennium. Il fallut un effort de dernière minute pour trouver des équipages et les avions nécessaires à l'opération, maintenant reportée à cause du mauvais temps, et l'on décréta que tous les équipages d'UEO et d'HCU y participeraient¹⁶.

L'ordre d'opération modifié fut publié le 26 mai, indiquant les routes exactes qu'il fallait suivre et le chronométrage qu'il fallait appliquer à l'aller et au-dessus de l'objectif. On ordonna aux équipages, par exemple, de ne pas faire demi-tour avant l'heure zéro plus quatre-vingt-dix minutes sur l'objectif, « où qu'ils se trouvent et qu'ils aient ou non largué leurs bombes », pour s'assurer que le raid ne durerait pas plus longtemps que les quatre-vingt-dix minutes du plan. L'altitude de l'attaque était laissée à la décision de chaque commandant de groupe, sauf que l'altitude minimale de bombardement fut fixée à 8 000 pieds pour éviter le pire de la Flak légère et moyenne. L'accent serait mis sur les déclenchements d'incendie, et les appareils transporterait « la charge maximale de bombes

incendiaires de 4 lb et 30 lb, charge complétée, si nécessaire, par des bombes à explosif brisant »¹⁷.

Harris ne pouvait maintenir indéfiniment en attente une force aussi considérable, mais le temps retarda Millennium jusqu'au matin du 30 mai 1942, quand les prévisions météorologiques au-dessus de la Ruhr et du Rhin furent jugées suffisamment bonnes pour attaquer Cologne cette nuit-là. Dès que le commandant en chef eut décidé de l'objectif de remplacement, « juste avant 9 h 00 », High Wycombe et les états-majors de groupe finalisèrent les procédures et tactiques du raid. Les besoins en carburant furent calculés, après quoi il fut possible de fixer le poids des bombes qui pouvaient être emportées et la proportion d'incendiaires et d'explosives. Les points de concentration et le kilométrage furent fixés pour que les équipages, décollant de partout en Angleterre, se rejoignent facilement en un grand courant de bombardiers, et chaque escadron fut affecté à l'une des trois vagues de ce grand courant. Pour ceux qui craignaient des risques de collision, étant donné le nombre d'avions au-dessus de la cible, les scientifiques de la recherche opérationnelle avaient prédit que deux équipages seulement étaient exposés à se perdre de cette façon¹⁸.

Les quatre escadrons de l'ARC participèrent avec un total de soixante et onze avions et équipages, mais seulement après beaucoup de travail. Coupé des opérations le 18 avril pour commencer sa transformation sur Halifax II, le 405^e Escadron passa les derniers jours de mai « à travailler avec acharnement » de façon à être prêt pour Millennium. Le 27 mai, seize équipages étaient qualifiés sur le nouvel avion, et quatorze appareils étaient totalement disponibles. Deux autres furent prêts le 29, et un dix-septième devint disponible le lendemain quand un Halifax de l'escadrille de conversion de l'escadron fut équipé pour les opérations. Toutefois, le chargement des bombes fut un problème étant donné que les équipes au sol « ne pouvaient sortir les bombes de leur dépôt assez vite. Chaque véhicule remorquait des chariots de bombes ... Les opérations logistiques concernant des avions transportant le double des charges précédentes nécessitaient l'emploi de certaines méthodes qui n'avaient pas encore été maîtrisées ». Le 408^e Escadron venait juste de commencer sa conversion sur un nouveau type, mais pour le Millennium, il rassemblerait dix-neuf Hampden et son seul Manchester. Les 419^e et 420^e engagèrent respectivement dix-huit Wellington et quinze Hampden¹⁹.

Au 419^e Escadron, lorsque les équipages apprirent le nom de l'objectif, ils furent inquiets – « la ville de Cologne tellement redoutée » – mais quand l'officier du renseignement mentionna aussi qu'« environ 1 150 avions seraient sur cette cible, nous fûmes tous gonflés à bloc ». Ils obtinrent un renfort supplémentaire au décollage. L'heure d'été (une avance de deux heures) signifiait qu'il y avait encore de la lumière dans le ciel occidental à 23 h 30, comme se le rappelait un participant : « Quand nous avons atteint nos appareils et sommes restés tout près pour fumer, à peu près deux bombardiers passèrent au-dessus se dirigeant vers l'est, puis encore deux autres. L'air commença à se remplir des vrombissements des moteurs d'avion, nous pouvions voir des bombardiers partout ... Peu de temps après, nous avons roulé jusqu'en bout de piste et décollé. Comme nous prenions notre place, nous avons commencé à voir des avions

partout. Le ciel en était plein. Il y avait des Stirling, des Hampden, des Lancaster, etc. ; je ne pense pas qu'il y avait un seul type de bombardier britannique en utilisation que nous n'avons pas vu cette nuit-là²¹. »

Les Wellington du 419^e équipés du Gee atteignirent Cologne avec la première vague. Le temps était beau avec une lune brillante et seuls quelques cirrus, et le point de visée au centre-ville étaient clairement visible. Le temps était également beau pour la chasse de nuit bien sûr, mais les équipages du 419^e firent des remarques sur le manque relatif d'opposition. Fulton, le commandant d'escadron, nota que « les défenses au sol semblaient très inefficaces », tandis que le commandant d'Aviation D.L. Wolfe pensait que « le grand nombre d'avions ... troublait complètement les prédictions de la Flak et des projecteurs. On n'a vu ni chasseurs ni signe de leur présence »²². Le commandant d'Aviation J.D. Pattison, un ancien pilote de chasse maintenant bien au courant des opérations de bombardement, signala la même chose : « La lune était pleine, aussi nous ne comptons pas sur beaucoup d'obscurité pour nous cacher ... [mais] les défenses ennemies étaient complètement déroutées depuis le départ. Nous ne rencontrâmes pas de Flak sérieuse à l'aller. Quand nous atteignîmes tout d'abord la zone de l'objectif, les défenses semblaient essayer d'accrocher l'avion au moyen des projecteurs, mais au moment où nous quittâmes la zone, elles y avaient renoncé comme s'il s'agissait d'un mauvais travail »²³. Seul le sergent A.H. Harris signala qu'il avait vu « plusieurs chasseurs ... à environ dix milles (16 km) au nord-ouest de Cologne », trop loin pour s'en soucier. Ce fut, comme le nota l'historien de l'escadron, « un morceau de gâteau »²⁴.

Au moment où les 405^e, 408^e et 420^e escadrons arrivèrent sur Cologne avec le reste de la dernière vague, des incendies faisaient rage et la ville fut beaucoup plus facile à trouver. Ce fut aussi la partie la plus fortement concentrée du courant de bombardement et celle qui subirait le moins de pertes. Les défenses ennemies en route avaient été submergées, tandis qu'au-dessus de l'objectif la Flak modérée avait diminué dans une mesure importante. Cependant, cette partie du raid ne fut pas totalement sans incident. John Fauquier, qui commandait alors le 405^e, fut pris dans le cône des projecteurs alors qu'il quittait la scène, deux autres équipages virent l'avion s'abattre en flammes et un troisième fut « approché de l'arrière par un avion monomoteur ennemi qui ne l'engagea pas ». Mais ce fut le sous-lieutenant d'Aviation R.S. Turnbull de l'escadrille de conversion du 405^e Escadron qui eut le contact le plus proche avec l'ennemi – peut-être était-ce un des chasseurs que le sergent Harris avait aperçus à dix milles au nord-ouest de la cible. Car à cet endroit précis, tel que signalé par l'historien de l'escadron, Turnbull (qui avait terminé un tour comme sous-officier pilote dans des escadrons de la RAF, obtenu une DFM, et serait nommé lieutenant-colonel d'Aviation en novembre 1942) « fut approché de dessous et de l'arrière par un Me 110 qui se rapprocha à 100 verges et tira une rafale de dix secondes avant de dégager à droite. Notre mitrailleur arrière répondit par deux rafales alors que l'avion ennemi dégageait. La queue de notre avion fut touchée mais sans que personne ne fut blessé »²⁵.

Le seul Manchester du 408^e Escadron fut forcé de rentrer plus tôt, comme ce fut le cas de deux Hampden, mais les dix-sept autres équipages atteignirent la

cible et la bombardèrent avec succès. Pour le 420^e Escadron, ce fut aussi facile, même si l'un de ses Hampden s'écrasa contre un Lancaster, après l'atterrissage à Waddington, et fut gravement endommagé alors que deux membres d'équipage furent blessés. En fait, les atterrissages s'avérèrent une des phases les plus risquées de l'opération Millennium. L'atterrissage n'est jamais un processus aussi ordonné que le décollage. Cela dit, il fallut plus de trois heures pour que tous les avions rentrant de Cologne soient posés sur leur propre base ou, pour une raison quelconque, quelque part ailleurs. Au total, quarante et un avions furent portés disparus, ce qui donne un taux de pertes de 3,9 % pour les 1 047 sorties, dont environ 870 avaient réellement bombardé l'objectif. Les trois cinquièmes de toutes les photographies du bombardement furent repérées dans un rayon de trois milles autour du point de visée²⁶.

Les équipages surent toute de suite qu'ils avaient été les témoins d'un succès retentissant. Pattison conclut (avec quelque exubérance et exagération) que « ce raid passerait à l'histoire comme un des plus grands événements de cette guerre. Nous avons pratiquement rayé de la carte une grande ville de 750 000 personnes en quatre-vingt-dix minutes »²⁷. Un autre participant canadien, dont le point de vue enthousiaste fut remarqué par les censeurs, était heureux d'avoir puni les Allemands de cette façon : « Les Boches vont implorer pitié dans un proche avenir et nous les bombarderons jusqu'à ce qu'ils abandonnent. Je pourrai dire que j'ai pris part au raid de bombardement le plus important de l'histoire mondiale. Ça me fait réellement plaisir d'être là-haut et de voir les villes allemandes brûler. Nous avons effectivement répondu au bombardement de Londres, en y rajoutant, dans une certaine mesure²⁸. »

Harris fut également satisfait du succès de son expérience tactique. Même si les chasseurs allemands avaient été mis en alerte en plus grand nombre que d'habitude, il avait saturé les défenses de l'ennemi avec un courant de bombardiers dont la largeur ne dépassait pas vingt milles (32 km) et qui était assez étroit pour passer à travers seulement huit secteurs de chasseurs de nuit et être accroché par très peu d'équipages ennemis montant la garde. Mieux encore : même si le taux de pertes était en fait un peu plus élevé que celui subi au cours des attaques précédentes sur Cologne, il était plus faible que la moyenne des raids menés par nuits de lune et ciel sans nuages ; et pour la dernière vague, la plus concentrée dans laquelle volèrent trois escadrons de l'ARC, les pertes furent étonnamment basses, soit 1,9 %. De plus, il y avait des preuves importantes que la Flak, et non les chasseurs, avait été la grande responsable des pertes, hypothèse qui fut confirmée après la guerre. Seulement vingt-cinq interceptions *Himmelbett* contrôlées au sol furent effectuées, tandis que des centaines de pilotes et d'opérateurs radar restèrent inactifs, dépassés par le courant de bombardiers²⁹.

Ce qui était plus significatif, c'était la certitude d'avoir causé des dommages exceptionnels – un fait confirmé par des vols de reconnaissance photo effectués une semaine plus tard. « Les dommages constatés à Cologne, par suite de ce raid, sont d'une plus grande importance que tout ce qu'on a vu jusqu'à maintenant dans les villes allemandes. Ils sont considérables et fort étendus. Non seulement des grandes zones du centre de la ville sont dévastées à la suite de la destruction

de bâtiments publics et administratifs et de magasins, mais les installations industrielles et les zones résidentielles des banlieues ont été aussi sérieusement touchées par les incendies et les explosifs brisants »³⁰. Une analyse plus serrée révéla 600 acres (240 hectares) de dévastation presque complète, dont la moitié dans le centre-ville qui reçut le plus gros de l'attaque. Quelque 250 bâtiments industriels ou ateliers de chemins de fer avaient été endommagés et l'on pensait que 100 000 personnes avaient été évacuées. De plus, selon un rapport non vérifié, il y avait eu un chaos complet chez les officiels nazis (y compris les membres des SA et des SS), parmi ceux qui fuyaient la ville. Si le moral des membres du parti craquait, on pensait que la détermination de la population civile tout entière était sûrement proche de l'effondrement³¹.

Les victimes allemandes furent vraiment impressionnées. Contrairement aux estimations britanniques fixant le nombre de civils tués à des dizaines de milliers, le total des morts était relativement petit – environ 500 – mais, avec 3 300 bâtiments détruits et plus de 2 500 incendies distincts déclenchés, il y avait un sentiment manifeste de ruine. Un habitant se rappelait que « lorsque le jour parut enfin, le dimanche matin, un épouvantable nuage de feu couvrait la ville ... Le ciel était voilé et tout ce que nous pouvions en voir était un disque pourpre derrière des volutes de fumée, un cercle qui se brisait en un arc-en-ciel, puis en noir profond. La souffrance et la mort, les incendies et les destructions faisaient rage dans les rues, dans l'horreur fantomatique d'une éclipse totale. Pendant de nombreuses heures, les lueurs des flammes brillèrent plus que la lumière du jour »³². Le communiqué officiel allemand se plaignit de la manière dont « les bombardiers britanniques avaient mené des raids terroristes sur la ville de Cologne ». « De graves dommages sont dus aux effets des explosifs et des incendiaires, en particulier dans les zones résidentielles. Plusieurs bâtiments publics ont été touchés, dont trois églises et deux hôpitaux. Dans cette attaque dirigée principalement contre la population civile, la RAF a subi des pertes sévères. Les chasseurs de nuit et l'artillerie antiaérienne ont abattu trente-six appareils. De plus, un bombardier a été descendu dans la zone côtière par l'artillerie navale³³. » La première édition du *Kölnische Zeitung* publiée après le raid déclarait : « Ceux qui ont survécu savent parfaitement qu'ils ont dit adieu à leur Cologne car les dommages sont énormes et tout le caractère et même les traditions de la ville ont disparu pour toujours. » Cependant, en deux semaines, la vie dans la ville revint plus ou moins à la normale. Le moral des citoyens tint le coup et, puisque les centres industriels principaux sur la bordure ne furent pas sérieusement endommagés, les pertes de production de guerre causées par cet assaut massif se limitèrent sans doute à un ou deux mois³⁴.

Le commandant en chef envisagea immédiatement un autre « raid du millier » sur Hambourg la nuit suivante, mais le mauvais temps le força à l'annuler. Après une pause de vingt-quatre heures, le deuxième raid fut monté contre Essen, dans la nuit du 1^{er} au 2 juin. Cette fois-ci, 956 avions y participèrent, tous du *Bomber Command* sauf deux, et vingt-deux Wellington équipés du Gee agirent comme découvreurs d'objectifs, larguant des fusées pour les autres. Les quatre escadrons canadiens engagèrent soixante-trois avions, n'en perdant que deux, mais une brume épaisse et persistante empêcha un bombardement précis, et seulement

une photographie sur dix du bombardement se trouvait à moins de trois milles du point de visée. Très peu d'équipages ayant atteint Essen prétendirent que leurs bombes étaient tombées sur leur objectif ou même tout près, signalant plutôt que les incendies qu'ils virent étaient dispersés sur toute la Ruhr. Un pilote du 419^e Escadron, qui avait « bombardé près d'un énorme incendie », n'était pas sûr d'avoir bien identifié Essen³⁵.

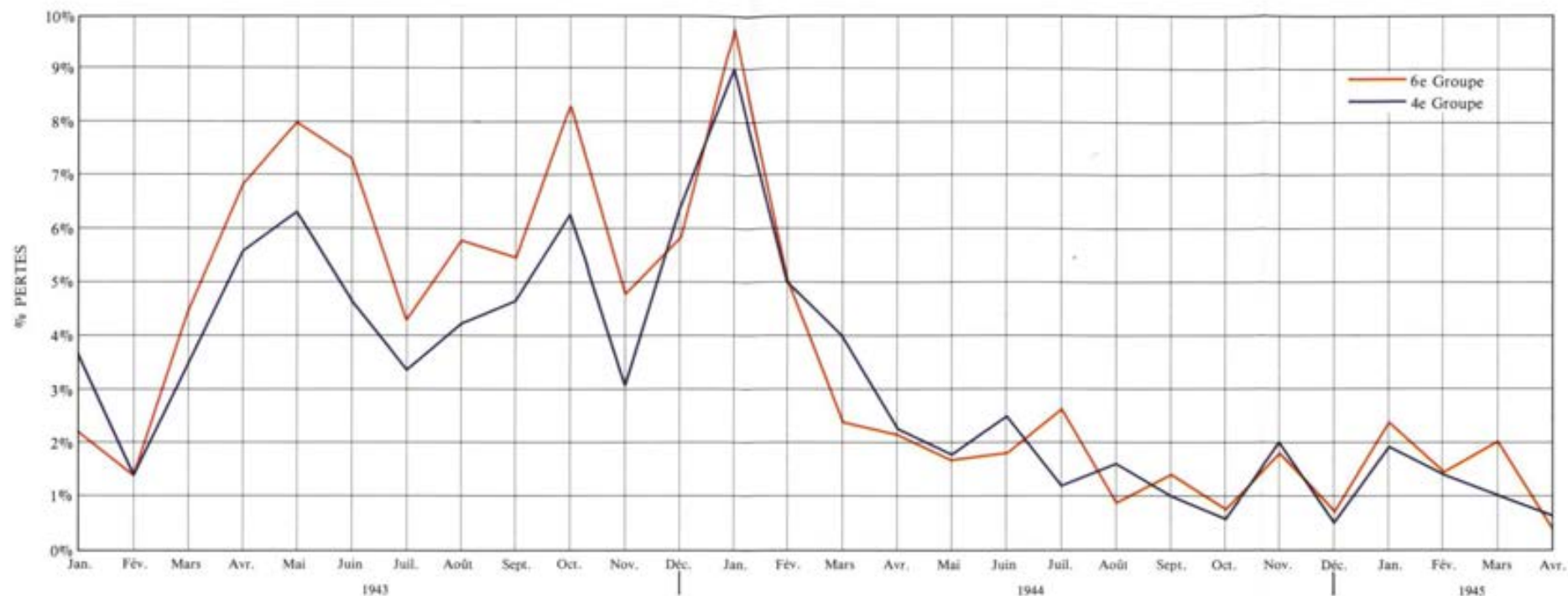
Les Allemands furent également mystifiés quant à l'objectif du *Bomber Command*. N'enregistrant que 106 pertes et onze maisons détruites dans la ville, ils ne comprirent jamais qu'Essen avait été l'objectif unique. Néanmoins, Harris resta convaincu de la valeur de son entreprise. Croyant que les deux premiers raids avaient consolidé le soutien du concept d'une offensive de zones et du programme d'expansion à 4 000 bombardiers adoptés en octobre 1941, il lança une troisième attaque très importante, comprenant 1 067 avions, dont 102 du *Coastal Command*, dans la nuit du 25 au 26 juin. En partie parce que Brême, un autre port, était normalement facile à trouver, et en partie à cause de la pression exercée par la *Royal Navy*, High Wycombe ajouta une nouvelle idée tactique à cette opération. Alors que la plupart des bombardiers effectueraient une attaque de zone standard, le 5^e Groupe (y compris le 408^e Escadron) et des équipages du *Coastal Command* furent désignés pour effectuer un bombardement de précision contre les chantiers navals *Deutsche Schiffwerke* et l'usine *Focke Wulf*, productrice de l'avion à long rayon d'action FW 200 Condor utilisé contre les convois alliés³⁶.

Malgré une mince couverture nuageuse et par contraste avec le raid d'Essen, le Gee amena les premiers bombardiers directement sur la cible, et ils allumèrent des incendies assez importants pour attirer le reste du courant. Les docks, les voies ferrées et les maisons des ouvriers des chantiers navals furent endommagés. La découverte d'un objectif précis fut plutôt plus difficile. Les équipages du 408^e Escadron volant jusqu'à 3 000 pieds ne purent localiser leurs points de visée à travers la brume et bombardèrent simplement une zone qu'ils estimèrent être Brême. Cependant, un équipage du 5^e Groupe réussit à détruire complètement un atelier d'assemblage avec une seule bombe de 4 000 livres. Les Allemands enregistrèrent 572 maisons détruites, 6 108 endommagées et quatre-vingt-cinq civils tués, mais les officiels des raids aériens estimèrent la taille du raid à quatre-vingts appareils seulement³⁷.

La « force d'un millier de bombardiers » fut alors dispersée. Mises à part les conséquences importantes initiales de l'attaque sur Cologne, ses opérations furent, rétrospectivement, une déception presque totale. Les bombardements n'avaient pas été précis et 125 équipages avaient été perdus, soit 4 % des sorties. Près d'un tiers d'entre eux venaient des UEO*, imposant ainsi un « créance » sur l'avenir du *Bomber Command* et faisant en sorte que la question de l'affectation

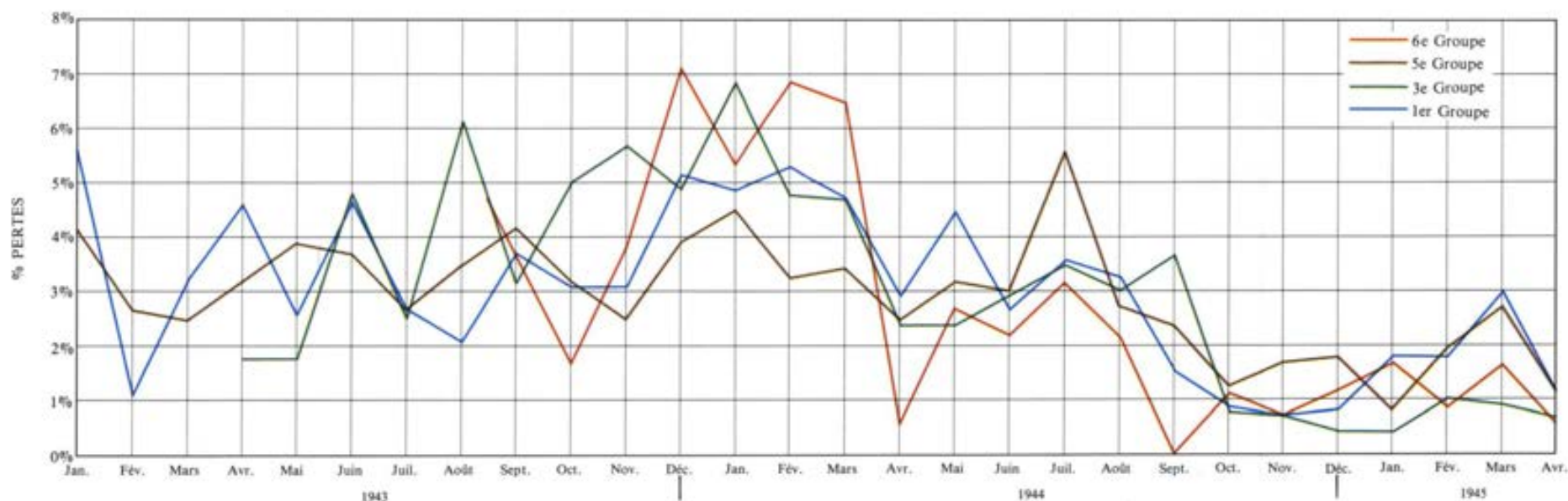
* Le fait que le taux de pertes parmi les équipages d'UEO (5,1 %) fut beaucoup plus élevé que les 3,4 % enregistrés par les groupes opérationnels renforça la position de ceux qui s'opposaient à leur utilisation et faisaient valoir que leur manque d'expérience était la cause principale des pertes.

TAUX DES PERTES PAR GROUPE, OPÉRATIONS DE NUIT DES HALIFAX, JANVIER 1943 - AVRIL 1945



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

TAUX DES PERTES PAR GROUPE, OPÉRATIONS DE NUIT DES LANCASTER, JANVIER 1943 - AVRIL 1945



aux opérations d'équipages d'entraînement ou d'instructeurs ferait l'objet d'une étude plus approfondie si elle se posait à nouveau.

Sur le plan plus large, à la fin de juin 1942, on avait des raisons de douter qu'Harris ait, en fait, résolu le casse-tête stratégique, opérationnel et tactique qui durait depuis deux ans : le *Bomber Command* pouvait-il obtenir des résultats valables contre d'importants objectifs, assez souvent et avec des pertes acceptables ? Dans le même temps, l'élément psychologique du plan Millennium s'était retourné contre ses critiques. Malgré des déclarations claires du premier ministre selon lequel un tel effort massif ne pouvait se répéter régulièrement, la réaction publique et privée aux raids plus coutumiers impliquant deux ou trois cents sorties, raids auxquels Harris était revenu entre Essen et Brême et par la suite, souleva un sentiment de frustration et d'abandon, comme si le *Bomber Command* échouait réellement dans sa tâche quand il ne pouvait trouver mille appareils. La *Royal Navy* en particulier était mécontente. Moins qu'obligeant lorsqu'il refusa de fournir des avions du *Coastal Command* pour les deux premiers raids « du millier », le premier lord de l'amirauté demandait maintenant que les escadrons de Harris jouent un rôle plus important et plus direct dans la bataille de l'Atlantique. Portal se porta rapidement à la défense du *Bomber Command* et fit remarquer que les « échos de Cologne » se répandaient déjà dans le monde entier, mais son intervention ne put empêcher le transfert d'environ un dixième de l'effectif de première ligne de High Wycombe au *Coastal* et à l'*Army Co-operation Command*³⁸.

Amèrement opposé à ce qui lui arrivait, le 17 juin, Harris se plaignit directement au Premier ministre et rejeta de façon simpliste la recherche incessante du *Coastal Command* « d'une aiguille dans une botte de foin » – les *U-boote* dans l'immensité de l'Atlantique Nord – comme « un obstacle à la victoire ». Il fut même plus virulent encore dans ses commentaires sur ce qu'il considérait, avec peut-être plus de pondération, comme une folle décision d'employer des bombardiers avec l'*Army Co-operation Command* pour transporter des parachutistes avec tout ce que cela comportait.

La participation aux campagnes terrestres, en particulier aux campagnes continentales, ne sert qu'à nous réduire au niveau de la horde. Nous ne sommes pas une horde. Nous sommes une nation hautement industrialisée, sous-peuplée, physiquement ... petite. Notre avance est dans la science, pas dans la reproduction ; dans les cerveaux, pas dans les muscles. Entrer dans une campagne terrestre continentale autrement que sur la base d'une police de nettoyage, c'est faire le jeu de l'Allemagne ; l'inviter, sans nécessité ni raison, à tirer le meilleur parti de la seule supériorité qui lui reste, une armée importante et efficace ... Lorsque nous aurons mis le pied sur le continent, notre dernière bombe aura été larguée sur l'Allemagne. Ensuite tout l'effort aérien sera nécessaire pour appuyer notre combat terrestre en France. Ce ne sera pas suffisant ... Il est impératif, si nous avons l'espoir de gagner la guerre, d'abandonner la politique catastrophique d'intervention militaire dans les campagnes terrestres en Europe et de concentrer notre puissance aérienne contre les points les plus faibles de l'ennemi. Mais, au lieu de ça, nous avons affiché une tendance croissante à revenir aux méthodes anciennes et archaïques de la

guerre. À nous réduire au niveau de la horde en engageant un combat continental de gladiateurs. L'histoire montrera qu'une telle décision aura été gravement erronée³⁹.

Toutefois, lorsque Harris demanda le retour immédiat de tous les escadrons de bombardiers servant ailleurs, Churchill répondit selon sa manière habituelle en jouant astucieusement des deux côtés en même temps. Reconnaisant que le bombardement stratégique n'était plus la seule façon de gagner la guerre alors que les États-Unis et l'Union soviétique étaient totalement engagés, il déclara, néanmoins, que ce serait une faute de ne pas augmenter l'intensité de l'offensive du bombardement. Mais tout en exprimant sa « tristesse et son inquiétude devant la réduction déplorable de nos plans pour le *Bomber Command* », il n'arrêta pas le transfert d'escadrons à d'autres commandements⁴⁰.

La réalisation des objectifs du programme d'expansion d'octobre 1941 avait toujours dépendu de la réception d'une bonne part de la production des États-Unis, mais le 21 juin 1942, l'accord Arnold-Portal-Towers sur l'attribution des avions confirmait le souhait du président Roosevelt que les appareils construits aux États-Unis devaient, en règle générale, être pilotés par des équipages américains dans des unités américaines. En conséquence, les ambitions de l'*Air Ministry* s'écroulèrent et il fut obligé d'adopter un plan modifié qui limiterait l'effectif maximal du *Bomber Command* à environ 2 500 avions et 125 escadrons au lieu des 4 000 appareils fixés quelques mois auparavant. De plus, puisque tout dépendrait désormais de la production des usines britanniques (et peut-être canadiennes) uniquement, il faudrait plus de temps pour atteindre le chiffre révisé. Au lieu de soixante-deux escadrons à la fin de l'année, il n'y en aurait que cinquante dont, en fin de compte, seuls quarante et un seraient opérationnels au sein du *Bomber Command*. Six étaient de l'ARC⁴¹.

La réduction du taux de croissance, jointe aux retards importants de la production (en particulier des Wellington, en retard de 245 appareils à la fin novembre 1942), remit immédiatement en question les promesses faites concernant la vitesse à laquelle les nouveaux escadrons de l'ARC entreraient en ligne. Dès janvier 1941, le Canada avait demandé que quinze escadrons de bombardement soient créés outre-mer dans le cadre du complément de l'article xv ; et en juillet, le ministre de l'Air C.G. Power avait été assuré que la formation d'un groupe de bombardement canadien suivrait quand il y aurait suffisamment d'escadrons ARC outre-mer et que les aérodromes seraient terminés. Cette disposition fut confirmée à nouveau puis renforcée lors de la conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien, tenue en mai et juin 1942, quand on décida que dix nouveaux escadrons de l'ARC feraient partie de l'effectif à la fin de 1942, un nombre suffisant pour créer un groupe canadien au début de 1943⁴².

Dix escadrons supplémentaires auraient donné à l'ARC 30 % du total révisé de cinquante du *Bomber Command* à la fin 1942, un tout petit peu trop étant donné le nombre de Canadiens sous les ordres d'Harris ; mais ils représentaient aussi près de 60 % du nombre total des nouveaux escadrons créés vers la fin de

l'année, une part manifestement disproportionnée. Pour des raisons politiques, toutefois, et en remerciement pour la contribution énorme de l'ARC à l'offensive du bombardement, l'*Air Ministry* décida qu'il ne pouvait que tenir ses engagements envers le Canada, et le *Bomber Command* en fut donc informé.

Ayant reçu assez de mauvaises nouvelles dans les six semaines précédentes, et jamais heureux à l'idée de former des escadrons des dominions, Harris réagit aigrement. « Les Canadiens constituent de bons équipages », déclara-t-il au VCAS, « mais, pour ma part, je devrais être fort troublé de voir que pendant le reste de l'année presque tout le programme d'expansion ira aux Canadiens ».

Ce serait tout à fait inacceptable. Nous sommes toujours accusés de manière injuste jusqu'à présent, en tant que nation, de combattre avec le personnel des colonies et des dominions de préférence aux Britanniques. Mais pourquoi donner de la vraisemblance à cette accusation?

De plus, parce que, pour des raisons politiques, les Canadiens insistent pour former leur propre groupe, la fourniture de dix escadrons canadiens, en plus des cinq qui existent à l'heure actuelle, mettra le nombre d'escadrons canadiens dans le commandement et la taille du groupe canadien hors de proportion avec le reste. Qu'en sera-t-il des Canadiens, des Polonais, des Rhodésiens, des Australiens? À ce rythme, nous en arriverons très tôt à l'étape où la plupart des escadrons opérationnels seront composés de troupes de couleur⁴³.

Sir Wilfrid Freeman fut d'accord, mais, prédisant que les politiciens « abandonneraient tout ce que nous pouvons », il ne pensait pas qu'on puisse faire grand-chose pour les arrêter. Ses sentiments étaient tout à fait valables. Le sous-secrétaire d'État à l'Air, Harold Balfour, demanda au secrétariat d'État de ne pas abroger les promesses britanniques faites au Canada, de les modifier seulement de façon que le nombre d'escadrons de l'ARC à former avant décembre soit réduit de trois afin de refléter l'ensemble des réductions. Sir Archibald Sinclair accepta l'avis de Balfour et Ottawa en fut donc informé⁴⁴.

Bien que déçu par la tournure des événements, le gouvernement canadien n'était pas en position de contester les problèmes d'approvisionnement et choisit sagement de ne pas le faire. Toutefois, sir Arthur Harris était moins complaisant et se tourna vers Sinclair. « La représentation des dominions prend des proportions exagérées. Même si je me rends compte que l'augmentation des escadrons canadiens est une question politique, elle nous fera sauter de la poêle à frire dans le feu sur le plan politique ... Je dois souligner expressément que si nous nous sommes engagés à former dix escadrons canadiens de plus d'ici la fin de cette année, il ne faudrait donc pas que plus de la moitié d'entre eux fasse partie de ce commandement⁴⁵. » En fait, le nombre (comme Harris devait le savoir) était déjà tombé à sept, soit le maximum que l'*Air Ministry* était préparé à accepter à condition que le Canada fournisse un quart de tous les équipages de bombardiers⁴⁶.

Harris avait défendu son point de vue et perdu ; pour le moment, il ne poursuivit pas le sujet plus loin. Il n'essaya pas non plus de modifier le point central de son opposition à la formation d'escadrons supplémentaires de l'ARC en

soulevant le problème de l'efficacité opérationnelle, chose qu'il avait parfaitement le droit de faire en tant que commandant en chef. Toutefois, on pouvait en dire de même de certains Canadiens, dont le point de vue parut dans un éditorial du *Globe and Mail* du 16 septembre 1942 : « La création d'un commandement du bombardement canadien indépendant va à l'encontre de la tendance générale qu'on a présentée comme parvenue à maturité : celle de l'unité de commandement. La RAF a les officiers opérationnels qui ont passés par trois années de combats très durs. Les membres et les officiers opérationnels de la RAF ont fait la preuve de leurs capacités à l'époque et encore aujourd'hui ... L'ARC n'a pas entraîné ses hommes à diriger ces raids. Les Canadiens s'élèveront sans aucun doute à leur place dans le commandement opérationnel, mais le fait d'avoir un commandement du bombardement séparé simplement pour des raisons nationalistes nuit à l'efficacité du combat dans la guerre aérienne⁴⁷. »

Le *Globe* n'avait pas compris la structure du *Bomber Command*, croyant par erreur que la formation d'un groupe canadien donnerait d'une certaine façon à la composante canadienne un degré d'indépendance semblable à celui dont jouissait la *Eighth US Air Force* à l'état embryonnaire. Apparemment, certains craignaient que la « canadianisation » mène à un divorce bureaucratique de même nature, et Power dut finalement parler avec vigueur, quand la revue *Maclean's* de novembre lui en donna l'occasion. Lorsqu'on lui a demandé si cela signifiait de « jeter par-dessus bord » toute l'aide que l'ARC avait reçue des Britanniques, il répliqua « pas le moins du monde. Nous n'avons pas du tout l'intention de créer un commandement opérationnel séparé en Grande-Bretagne. Cela pourrait arriver, peut-être, dans quelque autre partie du monde où les Canadiens pourraient se charger de la majeure partie des combats. Mais pas en Grande-Bretagne aujourd'hui. À l'heure actuelle, les États-Unis ont leur propre commandement opérationnel en Grande-Bretagne, mais pour le Canada, ce n'est ni nécessaire ni souhaitable ». Il ajouta que rien ne serait fait « aux dépens de l'efficacité opérationnelle », même si cela signifiait que des officiers de la RAF commanderaient des bases et des escadrons canadiens jusqu'à ce que des officiers de l'ARC soient qualifiés pour le faire⁴⁸.

Power n'avait pas d'arrière-pensées. Même si le groupe canadien projeté serait identifié comme une formation de l'ARC qui devait être armée et administrée par des Canadiens dans toute la mesure du possible, il n'agirait pas de manière indépendante, sélectionnant ses objectifs et planifiant ses missions en dehors du contrôle du *Bomber Command*. Au contraire, comme tous les autres groupes, il resterait subordonné à Harris et monterait des opérations conformément aux instructions reçues de High Wycombe.

Avec autant de navigants de l'ARC en route vers la Grande-Bretagne (ou déjà rendus), on pensait que la canadianisation des escadrons du groupe serait une question relativement simple. Toutefois, les problèmes apparurent quand il fallut fournir les officiers d'état-major techniques, administratifs et opérationnels compétents nécessaires aux quartiers généraux de groupe, de base et de station, dont l'influence sur les conditions de vie et de travail pouvait être importante, mais qu'on ne pouvait tout simplement pas trouver dans l'ARC outre-mer. Dès le

départ, en conséquence, on accepta qu'un nombre de ces postes de spécialistes et de techniciens devaient être aussi tenus par des non-Canadiens, mais ce coup porté à la canadianisation complète – si, en fait, c'en était un – fut considérablement amorti quand, au cours des discussions menant à la décision de former un groupe canadien, la RAF accepta d'emblée de poster des officiers de l'ARC dans d'autres quartiers généraux comme stagiaires d'état-major, afin qu'ils se préparent à assumer des postes supérieurs très tôt dans la vie de leur propre groupe⁴⁹.

L'assentiment des Canadiens à la planification et à la gestion britanniques ne signifiait pas que l'ARC devait rester indifférente et passive quand on en venait à des questions telles que les décisions concernant la forme sous laquelle le groupe devait être constitué, l'endroit où il devait être basé, le type d'avion sur lequel il devait voler et le groupe de la RAF auquel il devait être associé. Le problème, pour les autorités, tant britanniques que canadiennes, était que ces questions n'étaient pas séparées, indépendantes les unes des autres, mais inextricablement liées par la politique d'homogénéité de High Wycombe – une opinion profondément sensée – en vue de la rationalisation des services de maintenance, de réparation et de formation des équipages. Selon celle-ci, chaque fois que c'était possible, les groupes de bombardement devraient opérer sur un type d'appareil unique et les groupes volant sur les mêmes types devraient être voisins.

Il était impossible d'atteindre l'homogénéité totale aussi longtemps que le *Bomber Command* délaissait les bombardiers moyens (Wellington, Whitley et Hampden) en faveur des bombardiers lourds (Stirling, Halifax et Lancaster). Tant que le processus ne serait pas terminé, au moins deux types, l'ancien et le nouveau, seraient en service dans chaque groupe à un moment donné. De plus, il y avait des différences entre les types : les Lancaster II et Halifax III étaient équipés de moteurs Bristol Hercules radiaux, tandis que les Halifax II/V et Lancaster I/III étaient propulsés par des Merlin en ligne, quoique de marques différentes. La situation était encore plus embrouillée dans le cas des Canadiens. Le 405^e étant déjà passé sur Halifax II, trois types différents étaient utilisés par les escadrons de l'ARC – Halifax, Hampden et Wellington ; un quatrième serait bientôt ajouté si le 420^e procédait comme prévu à son rééquipement en Manchester. Cependant, comme le Canada avait entrepris la production de Lancaster X à l'usine Victory Aircraft de Toronto, il semblait raisonnable d'envisager aussi ce type pour le groupe de bombardement canadien. Et, en fait, ce fut la décision arrêtée en mai 1942. Même si les Wellington constitueraient probablement l'équipement initial des nouveaux escadrons, le « but ultime » était de créer un groupe de Lancaster volant sur le Mark X de fabrication canadienne. Dans le cadre de la planification à long terme, le fait que le 405^e volait sur Halifax ne portait pas à conséquence, tandis que la conversion du 420^e sur Manchester fut bientôt arrêtée ; il se rééquipa en Wellington III au début d'août⁵⁰.

Ce problème étant résolu, les autres choses se mirent en place. Le choix du Lancaster, considéré généralement comme le meilleur bombardier britannique, éliminait plus ou moins l'association entre le groupe canadien et le 3^e Groupe (équipé de Stirling) et le 4^e Groupe (avec ses Halifax). Le 5^e Groupe s'était déjà transformé (des Hampden aux Lancaster) et avait deux escadrons canadiens sous

ses ordres, mais à cause de son statut quelque peu spécial* depuis le début de la guerre, la possibilité de lui lier les Canadiens semble n'avoir jamais été envisagée. Cela laissait le 1^{er} Groupe, pris entre les 4^e et 5^e groupes dans le Lincolnshire et le sud du Yorkshire, pour lequel un tout dernier type de bombardier lourd n'avait pas encore été choisi, mais qui volait à l'époque sur Wellington et Halifax et pouvait donc loger tout de suite la plupart des escadrons de l'ARC. Parce qu'on pensait surtout qu'il avait des chances d'être tôt ou tard équipé de Lancaster, quelques officiers de l'ARC outre-mer avaient indiqué qu'il serait peut-être préférable pour le Canada de prendre le commandement du 1^{er} Groupe (avec toutes ses bases et son infrastructure) plutôt que de créer un nouveau groupe à partir de rien – un processus qui comporterait des constructions importantes de pistes et de bâtiments, et qui pouvait fort bien retarder l'équipement du groupe en quadrimoteurs. Convaincu que la canadianisation avancerait plus rapidement dans une nouvelle formation, Ottawa pensa autrement, mais des liens avec le 1^{er} Groupe furent néanmoins noués. Fin juin, des instructions furent rédigées pour affecter tous les escadrons de bombardement canadiens sur des bases de cette zone jusqu'à ce que le 6^e Groupe de bombardement (ARC) devienne opérationnel⁵¹.

Du point de vue des vols opérationnels, il aurait mieux valu que ce soit un peu plus au sud. Par exemple, en East Anglia, là où il y avait moins de brouillard et de fumée d'usine gênants et où les distances de vol jusqu'à la Ruhr et jusqu'à la plupart des objectifs allemands étaient moins importantes. Mais une bonne partie du sud était réservée aux *US Army Air Forces* bourgeonnantes et à la force de Pathfinder du *Bomber Command* (voir ci-après, pages 660-662 de ce texte), tandis que l'East Anglia était aussi le lieu de stationnement du 3^e Groupe, dont les Stirling, peu efficaces, avaient besoin de tous les avantages possibles⁵².

Toutefois, les choses prirent une telle tournure que le 6^e Groupe ne fut pas doté de Lancaster et que les escadrons canadiens ne furent pas déplacés dans la zone du 1^{er} Groupe. Au lieu de cela, l'Halifax fut choisi comme le bombardier lourd immédiat des Canadiens (avec des Wellington III et X comme bombardiers moyens intérimaires) et, par voie de conséquence, le territoire du 6^e Groupe fut taillé dans l'extrémité nord du 4^e Groupe dans la vallée de York. Entourées de collines souvent couvertes de brouillard et de brume, ces bases qui se chevauchaient dangereusement étaient aussi les plus éloignées de la majeure partie des objectifs allemands. En bref, comme sir Arthur Harris l'admit beaucoup plus tard, les Canadiens furent « mal placés sur le plan géographique »⁵³.

L'idée d'équiper le nouveau groupe en Halifax semble être venue à l'esprit de Harris au moins dès le 20 juin 1942, moins d'un mois après la décision initiale de lui assigner des Lancaster. Le déplacement dans la zone du 4^e Groupe fut décidé un mois plus tard et ce ne fut qu'à ce moment-là que l'ARC fut mise au courant de la modification⁵⁴. Les raisons de ces changements ne sont pas parfaitement claires et certaines preuves sont contradictoires. Mais il est indubitable que les

* Commandé successivement par Harris, Bottomley, Slessor (les deux derniers maintenant sous-chefs de l'état-major de l'Air) et Coryton (un futur ACAS) depuis le début de la guerre, et le premier à être équipé de Lancaster, le 5^e Groupe se considérait toujours (et était considéré) comme une force d'élite.

soupons de Harris à l'effet que « les Canadiens ne produisaient pas assez de Lancaster pour équiper un groupe, ou même pour fournir le soutien et l'équipement d'UEO à un escadron » étaient fondés, ainsi que son opinion à l'effet que, à cause de la décision d'Ottawa, l'ARC n'avait droit qu'à des Lancaster construits au Canada⁵⁵.

Le scepticisme de sir Arthur était bien fondé. Il avait assisté aux discussions qui s'étaient tenues en septembre 1941 sur l'organisation de la production de Lancaster au Canada et avait entendu C.D. Howe, le ministre canadien des Munitions et approvisionnements, parler d'une production d'environ 250 appareils en tout, à la cadence de quinze par mois, commençant « dès que possible en 1943 ». Ce calendrier, compte tenu du gaspillage et des besoins d'entraînement, ne permettrait d'équiper au mieux que quelques escadrons. Sans Lancaster de fabrication britannique de rechange, sauf aux dépens des escadrons de la RAF, et avec le retrait graduel de la production du Stirling jugé insatisfaisant, Harris prit ce qui était, pour lui, la décision la plus facile : celle d'équiper les Canadiens en Halifax. De plus, la mi-été 1942 était un moment propice à la formation d'un autre groupe d'Halifax. À la suite du transfert de deux escadrons de Whitley au *Coastal Command*, la transformation du 4^e Groupe sur Halifax était presque achevée. De plus, son commandant croyait que, grâce à l'expérience que ses équipages avaient acquise sur ce type d'appareil, l'entraînement qu'ils pouvaient fournir serait « de la plus haute qualité et ... permettrait aux nouveaux escadrons d'Halifax de devenir opérationnels en beaucoup moins de temps que s'ils étaient sous un autre contrôle »⁵⁶. Le fait qu'il y avait place pour une autre formation de bombardiers au nord, à côté du 4^e Groupe, et que les Canadiens poussaient à la transformation dans les plus brefs délais possibles de leur groupe sur des quadrimoteurs, ne manqua pas d'aider, bien entendu.

Les Britanniques s'attendaient à ce que l'ARC s'oppose aux Halifax et peut-être aux Wellington aussi. Ils eurent raison. Le 6 août, le lieutenant-colonel d'Aviation H.L. Campbell, directeur de l'état-major de l'Air au QGCOM, avertit le maréchal de l'Air H. Edwards, commandant en chef de l'ARC outre-mer, qu'il y avait un « sentiment ... dominant chez un certain nombre de membres d'équipages canadiens » des escadrons de la RAF, à savoir qu'ils ne voulaient pas venir dans les escadrons de l'ARC pour voler sur des avions désuets comme le Wellington. Campbell était également préoccupé du fait qu'avec quatre escadrons de Wellington et, jusqu'à ce moment-là, une seule unité d'Halifax, le groupe canadien pouvait, en fait, devenir un groupe de Wellington. En conséquence, il proposa à Edwards d'intervenir auprès de l'*Air Ministry* pour qu'il renverse sa décision. « Compte tenu du pourcentage élevé de nos escadrons qui ont opéré et opèrent, sur des avions désuets, je pense que nous sommes en droit d'être très fermes sur l'équipement des escadrons canadiens en Lancaster, d'autant plus que la production de ces appareils est bonne et qu'ils sont construits au Canada. De même, dans le cas où une pénurie de ces appareils surviendrait quand ils sont en production au Canada, il serait très facile de dire qu'ils sont de fabrication canadienne et que leur attribution aux escadrons canadiens n'est que raisonnable⁵⁷. »

Le vice-maréchal de l'Air L.N. Hollinghurst, directeur général de l'organisa-

tion à l'*Air Ministry*, fut sensible et peut-être même sympathique à la position des Canadiens. Convaincu à la fois de la logique et de l'« importance politique » de leur donner le même type d'appareil que celui que les usines du Canada produiraient, il se préoccupait de ce que le fait d'équiper les escadrons de l'ARC en Halifax dans un proche avenir, à cause d'une pénurie temporaire de Wellington, pouvait être pris « comme argument contre l'équipement du groupe en Lancaster » plus tard. De plus, Hollinghurst était certain que « nous serions en fin de compte forcés d'acquiescer » et de fournir des Lancaster, et il pressa ses collègues de l'*Air Ministry* de ne pas « perdre l'honneur et le prestige d'avoir posé un geste gracieux » quand les temps seraient meilleurs. Sans spécifier le type intérimaire sur lequel le groupe canadien pouvait voler, on dit simplement à Harris que « le groupe canadien [devait], dans un délai raisonnable, se rééquiper en Lancaster ». Il ne fut pas tenu compte de l'avis d'Hollinghurst, toutefois, puisque le 26 septembre, le VCAS, sir Wilfrid Freeman, décida que « les Canadiens n'obtiendraient pas plus de Lancaster qu'ils en produisaient dans leur propre pays », décision qui répondait aux objections d'Harris, comme le fit observer Portal^{58*}.

Assailli par des problèmes de conception au cours de la phase de développement et de ses toutes premières opérations, sous-motorisé dans ses versions plus récentes, l'Halifax ne surmonta jamais les inconvénients spécifiques d'un plafond opérationnel inadéquat et d'une certaine lenteur dans le comportement et le pilotage, ce qui était un handicap pour échapper aux chasseurs de nuit. Nullement partisan de l'Handley-Page depuis qu'il avait vu ses premiers Hampden, Harris fut dégoûté par le flot constant de problèmes que les Halifax posaient et, même s'il demandait que le 6^e Groupe les pilote, il insistait aussi pour que quelqu'un « règle le problème de la vulnérabilité du Halifax ». Mais, mieux encore, il fit valoir que le CAS devait trouver une façon de remplacer les 1 800 Halifax alors prévus par 1 300 Lancaster. Faute de quoi, il proposa de mettre tous ses mauvais œufs dans le même panier. Les moteurs en ligne Merlin XX de Rolls Royce, utilisés sur les Halifax II/V, devaient être transférés sur les lignes de fabrication pour que les usines puissent construire en plus grand nombre des Lancaster des types I et III, et abandonner le Lancaster II de type bien inférieur, propulsé par les moteurs radiaux de Bristol. Les moteurs Hercules alors disponibles pouvaient être installés sur des Halifax comme les Mark III, qui seraient alors utilisés dans des opérations plus faciles et en vue de répondre « à des demandes de la Marine pour un avion à long rayon d'action tel qu'il peut nous être infligé ».

Toutefois, cela ne put être mis en place. Les Lancaster II et les Halifax III restèrent des bombardiers de première ligne (tous deux affectés aux escadrons du 6^e Groupe), et Harris se plaignit au *Ministry of Aircraft Production* (MAP) qu'il avait sur les bras une force de Halifax qui non seulement « empestait » mais qui était aussi en train de « casser » le moral de ses équipages. Harris a pu exagérer,

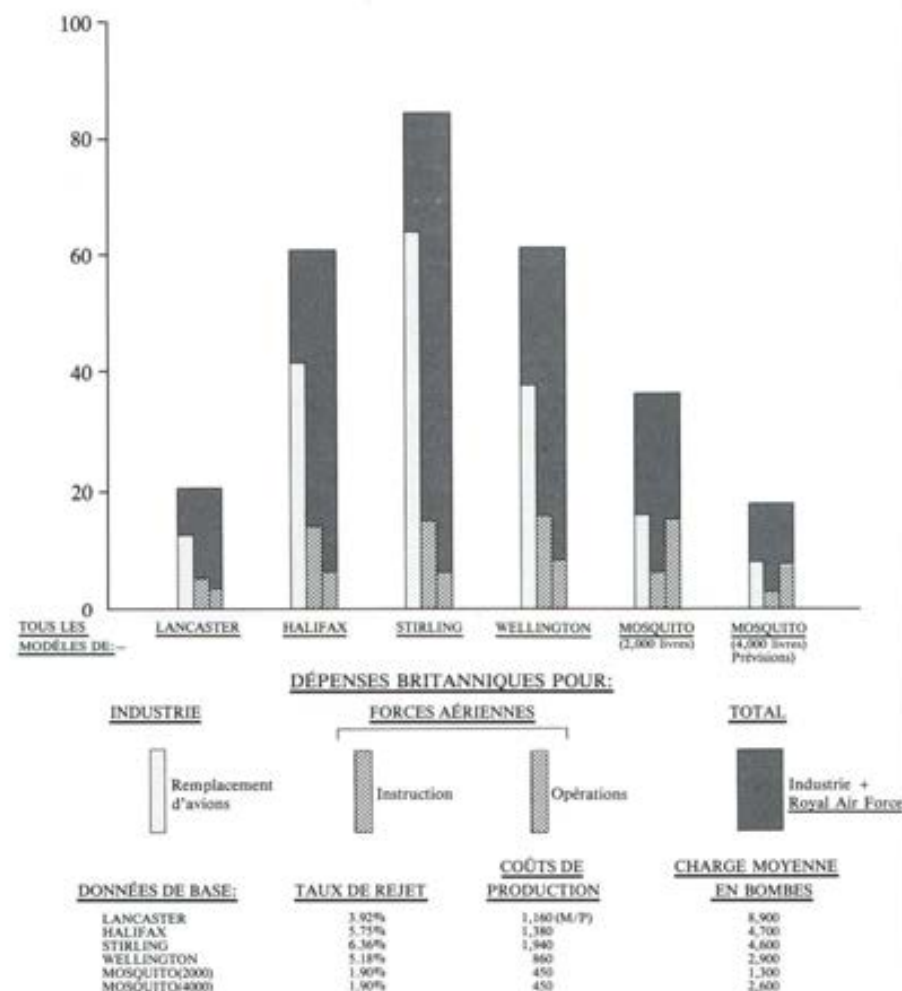
* En fait, les 408^e et 432^e escadrons furent transformés sur Lancaster II en octobre 1943, et les 424^e, 427^e, 429^e et 433^e escadrons reçurent des Lancaster I/III entre janvier et mars 1945 lorsque les Lancaster X devinrent disponibles.

EFFICACITÉ RELATIVE DES BOMBARDIERS

**EFFORT DES TRAVAILLEURS BRITANNIQUES PERMETTANT AU BOMBER COMMAND
DE LARGUER UNE TONNE DE BOMBES - TOUTES CIBLES, 1943**

**COÛT EN
MORS/PERSONNES
(M/P) PAR TONNE DE
BOMBES LARGUÉES**

(UN M/P = 195 HEURES DE TRAVAIL)



SOURCE: Pro Air 14/1875

(Reproduit par le Service
de cartographie du MDN)

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

mais on ne pouvait nier le taux élevé alarmant et inacceptable de pertes de Halifax depuis qu'ils étaient entrés en service dans les escadrons. Lors des raids sur Berlin ainsi que sur le nord et le centre de l'Allemagne (y compris la côte baltique), les pertes s'élevèrent dans la zone des 10 % et se maintinrent à 5 % lors des opérations contre les ports de la mer du Nord⁶⁰.

Cependant, à cette étape au cours de l'été 1942, la préférence d'Ottawa pour le Lancaster semble avoir très peu, sinon pas du tout, tenu compte de sa supériorité évidente par rapport au Halifax II. Au lieu de cela, la question tourna autour de l'approvisionnement. Non seulement espérait-on que la transformation en un groupe de bombardiers lourds se ferait plus tôt si le Lancaster était choisi, mais encore (ayant la meilleure des opinions au sujet du Victory Aircraft) qu'une fois que les Lancaster X commenceraient à sortir de la chaîne de montage à Toronto, l'approvisionnement pourrait être mieux assuré que si le groupe canadien devait dépendre d'une attribution d'appareils de fabrication britannique⁶¹.

Peu importe le type de bombardier lourd choisi pour le 6^e Groupe, il y aurait une période inévitable au cours de laquelle la plupart des escadrons de l'ARC (et assurément tous ceux formés récemment) voleraient sur bombardier moyen. La transformation de l'ensemble du *Bomber Command* sur quadrimoteurs était impossible d'un seul coup et, dans la mesure du possible, Harris attribua les bombardiers lourds, à l'intérieur de chaque groupe, aux escadrons plus ou moins selon l'ancienneté. En conséquence, même si les 408^e et 419^e se transformaient sur Halifax II et V au cours de l'hiver 1942-1943, les nouveaux escadrons se formeraient sur Wellington III. Cela avait un certain sens, puisque les équipages expérimentés réussissaient habituellement mieux à trouver et bombarder l'objectif, et il y aurait eu gaspillage à donner des bombardiers lourds, avec des charges plus importantes, à des unités qui, à compter d'avril 1942, avaient été formées avec au maximum cinq équipages compétents, le reste venant directement de leurs unités d'entraînement⁶².

Ayant effectué son premier vol en 1936, le Vickers Wellington était maintenant d'une conception ancienne, mais qui avait été modernisée de façon importante. Son développement est bien illustré par l'amélioration des performances entre le Mark I, qui avait une vitesse de croisière de 165 milles à l'heure (264 km/h) et un plafond opérationnel de 15 000 pieds (5 000 m), le Mark III, avec une vitesse de croisière de 180 milles à l'heure (288 km/h) et un plafond de 19 500 pieds (6 500 m) et le Mark X qui pouvait opérer à 20 000 pieds (6 800 m) d'altitude ou plus. Celui-ci volait aussi à 180 milles à l'heure, mais pouvait atteindre 240 milles (384 km) pendant de courtes périodes, ce qui représentait un atout extraordinaire pour essayer d'échapper à un chasseur de nuit⁶³. Toutefois, comme le Halifax, les Wellington n'étaient pas toujours confortables. « Les III et X étaient de grands avions à piloter », se rappelait le capitaine d'Aviation C. Hughes, un navigateur du 427^e Escadron, « avec un plafond opérationnel supérieur à celui du Halifax ».

Je pense que j'ai raison lorsque je dis qu'un « Wimpy »* X pouvait atteindre 21 000 pieds

*L'appellation courante du Wellington.

alors que le Halifax y avait tendance à « coller » à 19 000 pieds. L'ennui (selon moi) tenait au fait que le Wellington était froid et plein de courants d'air. Je devais normalement fixer la conduite de chauffage dans mes souliers pour me réchauffer les pieds, et les microphones se recouvraient de glace en altitude et ne fonctionnaient qu'après un arrêt de travail pour casser la glace. Les courants d'air étaient toujours un problème, en particulier quand nos Wellington furent transformés pour transporter une bombe de 4 000 livres [1 600 kg] « Cookie ». Dans notre unité, pour y parvenir, on enleva les portes de la soute pour laisser la bombe partiellement à l'extérieur et réussit à faire passer un courant d'air glacé dans la cabine⁶⁴.

De plus, comme nous l'avons vu, le taux de perte des Wellington de tout type au-dessus du nord et du centre de l'Allemagne et de la vallée du Rhin était assez élevé pour causer des soucis. (Environ 6,6 % de l'ensemble, mais beaucoup plus élevé à l'occasion.) Dans la nuit du 28 au 29 août, une attaque sur Nuremberg, qui eut lieu par clair de lune brillant, coûta 14,5 % de toutes les sorties, mais un étonnant 34 % des Wellington qui y participèrent. À l'évidence, la *Luftwaffe* avait retrouvé son équilibre après Cologne et, en extrapolant un taux de pertes moyen en constante augmentation (4,1 % en juin, 4,4 % en juillet, 6,6 % en août), les scientifiques de la recherche opérationnelle prévinrent que le chiffre pourrait bientôt atteindre 7 %. C'était une nouvelle alarmante, pour ne pas dire plus, mais Harris avait toutes les raisons de croire que la concentration et le choix minutieux des routes étaient encore les clés du succès. En fait, alors qu'on localisait de plus en plus l'emplacement des radars ennemis, des secteurs de défense aérienne et des radiophares et bases de chasseurs de nuit, grâce aux renseignements électroniques et aux espions (en particulier un groupe de Belges, qui réussit à voler une carte de l'organisation de la défense aérienne de ce pays), la capacité à réduire au minimum la proximité du courant de bombardiers et des points forts connus augmenta, et High Wycombe assumait avec sagesse la responsabilité du choix des routes menant les bombardiers à l'objectif et celles du retour⁶⁵.

Cependant, les pertes continuèrent à augmenter malgré la plus grande attention donnée à la concentration et au choix des routes et, à l'automne, les scientifiques de la recherche opérationnelle au *Bomber Command* et à l'*Air Ministry* recherchaient de nouvelles options à ajouter au répertoire tactique de Harris. Le vol à basse altitude, pour éviter la détection radar, serait, bien sûr, « une gêne à toute forme connue de contrôle de la chasse », mais il était difficilement utilisable quand on devait faire face à la Flak. Quoique des changements de cap continus et aléatoires rendraient plus difficile la poursuite des bombardiers par les contrôleurs allemands, on estimait que le risque de collisions au sein du courant de bombardiers augmenterait et qu'un fardeau encore plus lourd serait placé sur les pilotes et navigateurs qui avaient suffisamment de mal à trouver leur objectif sans le travail supplémentaire que représentait le suivi d'une route changeant constamment⁶⁶.

Les Allemands aussi reconnurent les succès croissants de leurs opérations de chasse de nuit, ce qui fit disparaître une grande partie du mécontentement vis-à-vis de l'*Himmelbett*, qui avait suivi immédiatement le raid de Cologne. Le

système de Kammhuber n'était pas submergé chaque nuit, et la combinaison du contrôle au sol et du radar 1A produisait suffisamment « de victoires » pour faire taire même les individualistes qui étaient en faveur du combat de nuit libre. Kammhuber, lui-même, se vantait que l'*Himmelbett* était « un succès sans fin » grâce « à des officiers contrôleurs particulièrement bons »⁶⁷, affirmation bien illustrée par le compte rendu suivant d'un raid sur Krefeld, le 22 juin 1943 (mais qui s'appliquait également à l'été précédent), quand le lieutenant Heinz-Wolfgang Schauer reçut l'ordre d'être dans le secteur de Meise à environ quinze milles (24 km) au nord-est de Bruxelles, à 1 h 00. Schauer décrivait des cercles au-dessus de son radiophare depuis environ vingt minutes lorsqu'il reçut l'ordre d'intercepter un bombardier, bien loin de sa route, semble-t-il, qui s'approchait en venant de l'ouest.

Au sol, les hommes de la compagnie de transmissions 13/211 ... pistaient déjà le Messerschmitt de Schauer avec un radar géant WÜRZBURG : maintenant, l'autre tournait ; il commença à balayer le ciel, cherchant l'intrus. Le transfert du système d'alerte FREYA se passa sans problèmes et à 1 h 26, la route suivie par l'équipage britannique qui ne se doutait de rien, apparaissait déjà sous la forme d'une série de coordonnées sur la grille du contrôleur du chasseur et sous la forme d'un point lumineux rouge au travers de l'écran des tables SEEBURG de MEISE ... L'officier contrôleur du chasseur ... amena Schauer par phonie en position pour une interception « de face en parallèle ». Cette forme d'attaque, destinée à amener le chasseur au contact de sa proie à la distance la plus grande possible du radar au sol, laissait le maximum de place à l'erreur ... Les ordres de Schauer étaient de voler droit sur le bombardier puis, juste avant que les deux avions ne se croisent, d'effectuer une demi-orbite ; le chasseur de nuit glissa autour sans problème pour se placer dans la queue du bombardier – une interception parfaite. À l'arrière du Messerschmitt, le sous-lieutenant Baro, l'opérateur radar, observa une petite saute de tension de lumière de la ligne de base clignotante de son écran : un avion ennemi, distance 2 700 mètres. Aucun besoin d'instructions supplémentaires du sol à moins que les choses tournent mal. Baro transmit à Schauer un commentaire continu sur la position du bombardier jusqu'à 1 h 30 du matin quand, selon les mots de Schauer : « je reconnus à 500 mètres au-dessus et à droite un Short Stirling et réussis à mener une attaque sur l'avion ennemi qui effectuait de violentes manœuvres évasives. Il prit feu à la hauteur du fuselage et des ailes et continua encore à brûler. Ensuite, il se mit en piqué et s'écrasa à 3 km au nord-est d'Aerschot. » Aux premières lueurs du jour, le contrôleur du chasseur se rendit en voiture sur les lieux pour inspecter l'épave du bombardier et vérifier la revendication de Schauer. « Il y avait un équipage de sept », signala-t-il, « tous gisaient morts dans l'épave »⁶⁸.

Étant donné les opérations *Himmelbett* comme celle-là, qui s'étendaient du Danemark à la Suisse, et à l'intérieur de l'Allemagne, la seule chose qui empêcha d'obtenir des succès décisifs, déclara Kammhuber après la guerre, fut « le manque de chasseurs de nuit et d'équipages entraînés »⁶⁹.

En fait, le nombre moyen de chasseurs de nuit disponibles passa de 154 en janvier 1942 à 362 en décembre, et celui des équipages doubla presque, passant de 386 à 741, mais il y avait encore des imperfections dans le système *Himmelbett*

qui allaient au-delà de la disponibilité en hommes et en matériel. Même avec l'aide du Lichtenstein B/C, les interceptions pouvaient durer jusqu'à trente minutes à partir du moment où un chasseur quittait son radiophare jusqu'à son retour, suffisamment de temps pour que de nombreux autres avions ennemis passent à travers le secteur. Bien qu'il fût techniquement possible d'ajouter de l'ampleur au système en plaçant des chasseurs supplémentaires dans chaque secteur, les avantages auraient été contrebalancés dans une certaine mesure par l'absence d'IFF de *Würzburg*, ce qui ne permettait pas aux contrôleurs de reconnaître qui était qui. De plus, comme High Wycombe le découvrit bientôt, les *Würzburg* pouvaient être trompés si les avions qu'ils poursuivaient effectuaient des modifications de cap rapides, même jusqu'au point de les forcer à changer de cible pour que l'opérateur affecté à la poursuite du chasseur de nuit ne commence réellement à repérer les progrès de sa proie⁷⁰.

Convaincu qu'il était essentiel de perfectionner les moyens grâce auxquels un chasseur unique contrôlé du sol pouvait abattre un bombardier ennemi, Kammhuber, surnommé par ses détracteurs le « pape de la chasse de nuit » parce qu'il prêchait l'infailibilité de son système, mit de côté ces problèmes. Il voulait aussi ne demander que le minimum à ses équipages. La chasse de nuit était suffisamment risquée et exigeait assez de concentration mentale – les patrouilles duraient souvent jusqu'à trois heures – pour qu'il ne veuille pas que ses équipages se fassent du souci à propos de la navigation à longue distance et de l'atterrissage sur une base inconnue dans des conditions difficiles. Cela n'eut lieu que rarement avec *Himmelbett*, bien sûr, puisque les équipages volaient habituellement au-dessus d'un territoire connu et atterrissaient presque toujours sur leur propre base⁷¹.

Le général de la chasse, Adolf Galland, avait néanmoins raison de se plaindre que les résultats encourageants obtenus par *Himmelbett* au cours de l'été 1942, donnèrent à la *Luftwaffe* dans son ensemble, et à Kammhuber en particulier, un faux sentiment de sécurité. Il s'expliqua ainsi : « Notre commandement permet à l'ennemi de nous dicter les mesures défensives nécessaires au lieu de riposter activement par des mesures originales planifiées avec perspicacité ». En novembre 1942, par exemple, quand il sut qu'il était à court d'avions et que cette pénurie pouvait s'aggraver à l'avenir, Kammhuber rejeta l'offre d'un chasseur de nuit en bois, construit à cette fin, en se fondant sur le de Havilland Mosquito, parce qu'il craignait en effet qu'il n'apparaisse pas assez bien sur les écrans des radars *Würzburg* et qu'il gêne le contrôle au sol d'*Himmelbett*⁷².

Toutefois, il y eut quelque innovation lorsque les leaders des équipages de chasse de nuit commencèrent à enseigner à leurs collègues une nouvelle technique hautement destructive, observée pour la première fois par des équipages du *Bomber Command*, à la fin du printemps 1942. Au lieu d'attaquer normalement de l'arrière, quand le feu s'ouvrait entre 200 et 400 verges (mètres), les équipages s'approchaient du bombardier par derrière et en dessous, montaient lentement jusqu'au point de décrocher et arrosaient alors le ventre du bombardier alors qu'il passait dans leur viseur. Puisque les mitrailleurs regardaient vers l'arrière, non vers le bas – où leur vue était, dans tous les cas, obstruée par les canons et le plancher de la tourelle – ils se trouvaient rarement en position pour

donner l'alerte, et beaucoup d'appareils, sans aucun doute, furent perdus sans laisser de trace⁷³.

Lorsque le *Bomber Command* découvrit que les deux tiers des appareils rentrant en Angleterre avec des dégâts de chasseurs avaient été attaqués par dessous, on envisagea d'installer des tourelles ventrales ou des affûts ventraux à canon unique tournant librement, mais comme cela engagerait des modifications considérables et forcerait aussi à faire des sacrifices sur la charge de bombes, la décision ne fut pas prise précipitamment. Entre-temps, comme les mitrailleurs arrière devaient travailler étroitement avec leurs pilotes, on attendait d'eux qu'ils se penchent en avant de leur canon, à moitié debout, et scrutent le ciel en dessous pendant que le pilote effectuait une série de virages serrés. Mais l'effort physique du mitrailleur était tel qu'il ne pouvait tenir longtemps. Les pertes continuèrent à augmenter pendant l'automne, et de nombreuses attaques surprises venant « de l'arrière et du dessous furent signalées ». Constatant que « quelque chose n'allait pas », le 5^e Groupe demanda « qu'est-ce que c'est ? Est-ce la méthode de recherche qui n'est pas bonne ? » Ce n'était évidemment pas cela. Toutefois, aucune nouvelle manœuvre tactique ne fut adoptée, même si la tactique de manœuvres évasives normales préférée du *Bomber Command* à cette époque – un simple virage en piqué, par opposition à la vrille en piqué qui devait devenir la norme en 1943 – faisait le jeu d'un chasseur approchant de l'arrière et de dessous⁷⁴.

Une autre solution, défendue depuis longtemps par le *Bomber Command*, que l'*Air Ministry* avait refusée jusque-là par crainte de compromettre la sécurité même de la Grande-Bretagne, consistait à lancer une campagne de contre-mesures électroniques contre les radars et les communications radio de l'ennemi. L'idée, avancée un an plus tôt, nom de code Window (fenêtre), du largage de paillettes métalliques d'une certaine longueur qui aveugleraient les écrans des radars *Würzburg*, était encore la solution la plus facile, mais à cause de sa simplicité – elle pouvait se retourner contre les radars britanniques – elle fut repoussée sur-le-champ. Toutefois, comme les pertes augmentaient, l'*Air Ministry* fut convaincu qu'il fallait utiliser des contre-mesures et, en octobre 1942, il donna son accord à deux méthodes particulières de brouillage : Shiver, qui nécessitait la modification de l'IFF (que certains croyaient capable de gêner les projecteurs) afin de brouiller les émissions des *Würzburg* ; et Mandrel, un brouilleur aéroporté et terrestre contre le *Freya*⁷⁵.

Shiver fut mis en service presque tout de suite et sembla connaître un grand succès pendant le premier mois d'utilisation, alors que les pertes en avions équipés de cet appareil, qui furent causées par la Flak sous contrôle radar, chutèrent sensiblement. Toutefois, quand on se rendit compte que cette corrélation était en fait un accident statistique – sur une plus longue période, la différence des taux de pertes n'était pas énorme – et qu'on réalisa que l'appareil nuisait aux radars britanniques, il fut abandonné en 1943. Mandrel ne fut utilisé qu'à partir de décembre 1942, lorsqu'une troisième technique, Tinsel (le brouillage de la fréquence radio de contrôle du chasseur par un émetteur aéroporté), fut également mise en service. Ces dispositifs obtinrent immédiatement des succès alors que les Allemands furent forcés de pratiquer le changement de fréquence

radio pour éviter d'être brouillés. Toutefois, il s'est avéré qu'il était plus facile à l'ennemi de changer de fréquence que d'étendre la portée de la puissance du Mandrel. Le Mandrel aéroporté fut à son tour abandonné temporairement, mais pas avant qu'un certain nombre d'escadrons de l'ARC ne l'aient utilisé en opération⁷⁶. La technique Tinsel resta en service et allait jouer un rôle crucial dans les manœuvres tactiques complexes essayées par la suite au cours de la guerre.

Retournons à l'été et à l'efficacité des bombardements : les opérations de moindre envergure, montées après le 30 mai, appliquèrent les mêmes procédures générales que les raids « du millier » et mirent en évidence les mêmes modèles et contradictions imprévisibles dans l'efficacité du Gee, à la fois comme aide à la navigation et comme dispositif de bombardement à l'aveuglette. Par exemple, entre le 6 et le 23 juin, quatre raids sur Emden montrèrent que les équipes utilisant le Gee pouvaient être trompées, même si l'objectif sur la côte était facilement identifiable. Dans la nuit du 19 au 20 juin, Osnabrück, à soixante milles (96 km) de là, fut marqué et bombardé par un quart de la force principale, tandis que trois nuits plus tard, des incendies leurres (nettement identifiés comme tels par le 405^e) éloignèrent de nombreux équipages de leurs objectifs. Seul le raid de la nuit du 6 au 7 juin, effectué par beau temps et caractérisé par une très bonne illumination au moyen de fusées, provoqua des dégâts appréciables : trente acres (12 hectares) de zones d'habitation et d'affaires furent sérieusement brûlées, les installations de traitement du poisson détruites, et les voies de chemins de fer coupées. Un équipage du 408^e signala qu'il avait vu les incendies à soixante milles (96 km)⁷⁷.

Quatre raids de moindre importance sur Essen furent des échecs alors que les équipages manquèrent tous la zone de l'objectif et larguèrent leurs bombes un peu partout dans la région de la Ruhr. Dans la nuit du 2 au 3 juin, le 405^e Escadron ne reçut « aucune aide des fusées ... sauf, peut-être, sous forme d'indications générales de la zone de l'objectif », et un équipage remarqua, en particulier, qu'elles tombaient bien loin de l'objectif. Trois nuits plus tard, les équipages du 408^e admirèrent avoir simplement bombardé « dans la région de la Ruhr », mais ils ne firent pas pire que le reste du *Bomber Command*. L'attaque fut très dispersée et les immeubles subirent très peu de dommage. Dans la nuit du 8 au 9 juin, ils manquèrent la cible encore une fois mais, cette nuit-là, les défenses allemandes jouèrent un grand rôle dans l'échec du *Bomber Command*. Dix-neuf des 170 avions envoyés furent perdus (soit 11,2 %) et la Flak découragea plusieurs équipages d'effectuer une passe de bombardement en ordre. Six équipages du 405^e Escadron signalèrent que, bien qu'ils aient réussi à atteindre l'objectif, « l'opposition terrible, l'éclat intense des projecteurs et la brume au sol empêchèrent toute identification des caractéristiques du terrain » si bien qu'il y avait « peu de preuves ... de la force de l'attaque »⁷⁸.

Le pire de tous ces raids fut sans doute le dernier, quand le temps ne fut pas de la partie. Seuls seize des 106 équipages trouvèrent et bombardèrent l'objectif, dans la nuit du 16 au 17 juin, alors que quarante-cinq choisirent d'attaquer Bonn, l'objectif secondaire. Un d'eux était commandé par J.D. Pattison du 419^e Escadron. Volant à 6 000 pieds (2 000 m) dans une couche nuageuse

épaisse, et rencontrant des conditions givrantes importantes au cours de la traversée de la mer du Nord, il ne fut pas capable de monter à plus de 12 000 pieds avant le franchissement de la côte hollandaise. La couche de glace sur les ailes ayant durci ses commandes, il fit demi-tour, arriva à vingt milles de l'Angleterre et trouva du beau temps. À ce moment-là, la pellicule qui recouvrait les ailes commença à se détacher, l'avion monta et Pattison choisit de faire une nouvelle tentative. Cette fois-là, il franchit la côte néerlandaise à 14 000 pieds, s'étant maintenu juste au-dessus des nuages, mais, se rendant compte qu'il arriverait trop tard sur Essen, il alla sur Bonn⁷⁹.

Les pertes, lors de cette tentative avortée, furent lourdes – un peu moins de 8 % des avions envoyés – et le 419^e Escadron passa des moments particulièrement mauvais. Il perdit deux avions sur treize, un autre rentra sans avoir été jusqu'au bout, un équipage effectua un bombardement court « à cause de l'intensité des défenses et des manœuvres évasives qu'il dut effectuer en conséquence », et trois furent légèrement endommagés par la Flak. Un autre, piloté par le sergent de section M.L. Swanson, était déjà en flammes après avoir été touché quatre fois par l'artillerie antiaérienne quand il fut attaqué par un chasseur allemand. Il se retrouva bientôt avec ses circuits hydrauliques hors d'usage, le fuselage percé et son train et les portes de soute à bombes verrouillés en position basse. Malgré cela, avec l'aide de son opérateur radio, le sergent de section K.E. Crosby, Swanson réussit à garder le contrôle de l'avion tandis que le sergent de section P.S.O. Brichta, son navigateur, « tenta tout de suite d'éteindre le feu à bord ... bien qu'il ait risqué de passer à travers le plancher du fuselage gravement brûlé ». Lorsqu'il eut éteint le feu, Brichta retourna à ses cartes et, avec sang-froid, ramena Swanson en Angleterre où ce dernier posa son avion sur le ventre dans un champ de blé. Les trois reçurent la médaille du service distingué dans l'Aviation⁸⁰.

Dans tout cela, ce qui était particulièrement frustrant était l'incapacité du *Bomber Command*, malgré le Gee, à pouvoir détruire des objectifs dans la Ruhr, but principal de l'offensive de zones à ce jour. Quand Harris demanda au commandant du 3^e Groupe s'il avait des propositions à faire pour faciliter les opérations, Baldwin admit qu'il n'en avait pas. Il avait le sentiment que les défenses ennemies entraîneraient toujours les « frères plus faibles » à larguer leurs bombes sur le périmètre extérieur de la zone de l'objectif et, en conséquence, à conforter le point de vue, déjà dominant parmi ses équipages, qu'ils ne pouvaient obtenir de résultats utiles dans cette partie de l'Allemagne. Par conséquent, il était bien préférable, pensait-il, d'étendre l'effort du *Bomber Command* dans l'espoir que les Allemands seraient forcés de disperser davantage leurs défenses et « ouvriraient donc des zones qui, à l'heure actuelle, sont si fortement défendues qu'elles coûtent cher aux attaquants ». Faute de quoi, il ne pouvait que transmettre la proposition d'un de ses commandants de base de créer une force d'avions éclaireurs spécialisés – idée qu'il avait rejetée six mois auparavant⁸¹.

Ce ne furent pas les réponses que cherchait Harris. La première allait contre tout ce que l'on connaissait des forces et des faiblesses du système de défense de Kammhuber, tandis que l'autre rendait crédible une idée que le commandant en chef avait constamment rejetée parce qu'il craignait les effets d'un « écrémage »

des meilleurs équipages des escadrons existants pour former une telle force d'élite. Sous la pression de Portal qui l'invitait à revoir sa position afin que le Gee puisse être utilisé totalement avant qu'il ne soit brouillé – ce qui était encore jugé comme inévitable – Harris concocta deux nouveaux arguments contre le concept d'avions éclaireurs. Il déclara que le principal problème n'était pas que les équipages étaient incapables de localiser l'objectif, mais le fait qu'ils ne pouvaient voir assez bien à travers la fumée et les nuages pour être sûrs de l'endroit où ils se trouvaient et larguer leurs bombes avec précision. À cet égard, une force d'avions éclaireurs ne serait pas plus avantageuse et il se demandait quelle différence elle ferait. En outre, la formation d'une telle force était susceptible de créer des problèmes politiques quand on en viendrait à la façon d'intégrer des équipages des dominions. Aucun des deux arguments n'eut d'effet. Portal et Sinclair notèrent que leur intégration dans une telle force pouvait bien déséquilibrer « notre politique actuelle de ségrégation du personnel des dominions et du personnel étranger dans leurs unités homogènes »⁸².

Ce ne fut pas le cas. Quand la question de la participation des dominions fut soulevée auprès des autorités canadiennes, la proposition d'intégrer des équipages complets dans des escadrons de la RAF fut rejetée et l'on accepta le principe qu'il faudrait faire de la place pour des escadrilles de l'ARC distinctes. Les problèmes administratifs qui pouvaient survenir étaient de peu de conséquence aux yeux de Portal et Sinclair, toutefois. Tous les deux avaient été persuadés que la création d'une force d'avions éclaireurs était nécessaire pour que le *Bomber Command* réalise son potentiel et, bien que Portal ne voulût pas imposer l'idée à son subordonné, sir Arthur finit par céder. Une force d'avions éclaireurs Pathfinder, ainsi appelée à la demande d'Harris serait formée et l'on trouverait le moyen de tenir compte des intérêts canadiens.

Dotée d'équipages volontaires qui avaient déjà fait la preuve de leur capacité à trouver et à frapper leurs objectifs, mais qui suivraient un entraînement plus poussé afin de devenir encore plus experts dans les domaines de la navigation et de la visée*, la force d'avions éclaireurs (PFF) fut au départ créée au sein du 3^e Groupe. Elle était néanmoins constituée d'escadrons des quatre formations de bombardement de nuit, et elle eut son propre commandant, le colonel d'Aviation D.C.T. Bennett, un impitoyable perfectionniste. Finalement, en janvier 1943, le 8^e Groupe (*Pathfinder*) fut créé comme commandement indépendant, séparé, et en avril, le 405^e Escadron y fut transféré comme l'élément affilié du 6^e Groupe⁸³.

Il s'écoula près de deux mois entre la décision de créer la force d'avions éclaireurs et sa première opération. Les raids organisés pendant cette période n'avaient que confirmé l'impossibilité du *Bomber Command* à localiser régulièrement ses objectifs ou à obtenir des résultats valables même contre ceux qui étaient situés dans la même zone géographique. Un raid efficace sur Brême (dans

* Le commandant des avions éclaireurs alla jusqu'à engager des spécialistes des yeux pour développer des gouttes destinées à améliorer la vision nocturne des bombardiers et pour fabriquer des lunettes contre l'éblouissement pour parer aux effets des projecteurs.

la nuit du 2 au 3 juillet) fut, par exemple, suivi une semaine plus tard d'un raid sur Wilhelmshaven au cours duquel la plupart des bombes tombèrent dans des champs⁸⁴. De plus, ces opérations n'étaient pas économiques. Tous les escadrons canadiens fournirent une importante participation au raid du 26 au 27 juillet, se frayant un chemin jusqu'à Hambourg, au milieu des nuages et dans des conditions givrantes, alors que le taux de pertes était de 7,2 %. Le 420^e perdit deux de ses quinze Hampden (et quatre rentrèrent plus tôt), tandis que quatre équipages du 408^e se trouvèrent pris dans les cônes des projecteurs ou furent interceptés par les chasseurs de nuit, mais eurent assez de chance pour s'en tirer. Le sous-lieutenant d'Aviation David Williams fut pris par un grand nombre de projecteurs peu de temps après avoir effectué sa passe de bombardement à 8 000 pieds (2 600 m) et, dans la pénombre, il vit qu'il se trouvait au milieu d'un barrage de ballons.

Immédiatement, les obus de la Flak commencèrent à éclater autour de l'avion, l'un d'eux, explosant sous l'aile gauche, entraîna le retournement de l'appareil et le priva momentanément d'un de ses moteurs. Après quelques manœuvres évasives, l'avion se redressa et sortit du barrage de ballons. Prenant un cap au nord pour rentrer, l'opérateur radio / mitrailleur avertit le pilote qu'un avion monomoteur monodérive (sans doute un Me 109) se découpait sur la lune à l'arrière à gauche. Le pilote fit immédiatement des manœuvres évasives pour échapper aux cônes de tir de l'ennemi, effectua un virage à droite et plongea dans les nuages qui se trouvaient à 500 pieds en dessous⁸⁵.

Sans *Lichtenstein*, le Messerschmitt ne put suivre le bombardier dans les nuages et Williams s'échappa.

Le sous-lieutenant d'Aviation R.N. Rayne du 420^e Escadron eut moins de chance, il fut abattu par un chasseur au-dessus de la côte.

Alors que le navigateur annonçait qu'il pouvait voir la côte, le radio, le sergent Axford me demanda de virer rapidement à droite tandis qu'un chasseur montait. J'effectuai immédiatement un virage sur l'aile. Nous étions en plein dedans lorsqu'une giclée de traçantes passa juste au-dessus de moi atteignant le centre de l'avion, si bien que notre virage nous amena dedans et hors de la trajectoire en quelques secondes ; je poursuivis le virage pendant un moment. Lorsque je redressai l'avion, je le sentis frémir et partir en vrille à droite. J'effectuai une correction immédiate en réduisant le moteur extérieur. Je faillis partir en vrille à gauche, mais je corrigeai cela de la même façon.

Après avoir vérifié que son équipage était intact, Rayne découvrit que son appareil était en feu et ordonna à tout le monde de sauter en parachute.

Je n'ai jamais pu me souvenir de ce qui a suivi ; ce que je réalisai ensuite, c'est que l'avion piquait vers le sol et que les flammes m'entouraient, me brûlant au visage. J'ai essayé de me libérer de mon harnais mais sans trouver la goupille ni voir quoi que ce soit. J'essayai de me libérer encore en cherchant la goupille. Après plusieurs tentatives infructueuses, je me retrouvai libre ; je me dressai et fut aspiré hors de l'avion en piqué.

Ensuite, à mesure que je tombais, je ne pus trouver la corde de déclenchement du parachute jusqu'à ce que je regarde vers le bas et voila plaque chromée brillant sous la lumière de la lune à environ six pouces de ma poitrine ... Je tirai dessus et le parachute s'ouvrit ... Je descendis pendant quelques secondes et entendis alors le bruit de la mer en dessous ; j'étais en train de me demander si je devais me poser en mer quand je touchai brutalement le sol sur le dos ... Les Allemands qui me capturèrent me déclarèrent que le chasseur qui m'avait abattu avait effectué deux attaques ; je n'étais conscient que d'une seulement⁸⁶.

Rayne apprit aussi que les autres membres de son équipage étaient morts.

Les pertes de la nuit du 28 au 29 juillet s'élevèrent à trente avions, dont vingt-cinq du 3^e Groupe, soit 15,2 % de sa participation. L'un des disparus était John Fulton, le commandant inspiré du 419^e dont la perte jeta une ombre sur l'escadron pendant un bon moment. De fait, un sergent mitrailleur, abattu l'année suivante lors d'un raid sur Saarbrück, raconta plus tard que la perte du commandant et le fait que l'escadron avait participé à cinq des huit opérations de nuit avaient pour conséquence qu'ils n'étaient « vraiment pas enthousiastes » d'avoir à en effectuer une autre. Pire encore : le successeur de Fulton, le lieutenant-colonel d'Aviation A.P. Walsh, un Canadien de la RAF, fut tué au combat un mois après avoir pris son commandement⁸⁷.

Quatre raids sur Duisburg furent tout aussi inefficaces, et aucun ne fut plus inutile que celui qui fut organisé par nuit sans lune (pour compliquer la tâche des chasseurs ennemis) du 21 au 22 juillet. Le marquage, réalisé entièrement avec le Gee, fut follement irrégulier malgré une visibilité assez bonne. Des avions du 405^e signalèrent quelques brumes industrielles, tandis que les équipages du 419^e mentionnèrent qu'ils bénéficièrent d'une « excellente visibilité » et purent repérer les docks, la gare de triage ainsi que la ville elle-même. Malgré cela, de nombreuses bombes tombèrent dans la nature, de l'autre côté du Rhin. Il se passa la même chose dans la nuit du 6 au 7 août, quand le bombardement eut lieu principalement à l'ouest de la ville. Les photographies prises après le raid, mais destinées à faire le bilan des quatre raids, ne montrèrent aucune dévastation de grandes zones malgré l'échelle de l'attaque. Les aciéries Thyssen, c'était certain, montraient quelques marques de dégâts, mais dans l'ensemble, il n'y avait pas grand-chose à montrer pour plus d'un millier de sorties, et les analystes durent chercher pour trouver quelque chose de positif à dire : « La proportion des dommages causés par les explosifs brisants dans les faubourgs est telle que les maisons rendues inhabitables par le souffle des explosions sont probablement beaucoup plus nombreuses en fait que les maisons détruites ou endommagées qu'on voit présentement sur les photos⁸⁸. »

Le taux de pertes sur Duisburg, plus de 3,4 %, était acceptable⁸⁹, mais il aurait pu être beaucoup plus important si l'on n'avait pas eu des pilotes compétents et des appareils capables d'encaisser des coups et de continuer à voler. Parmi eux, on compte le Hampden piloté par le sergent R.G. Bell du 408^e Escadron. Alors qu'il faisait route vers l'objectif, dans la nuit du 5 au 6 août, un chasseur de nuit « fondit soudainement sur notre Hampden en sortant des nuages ».

L'attaque fut si subite qu'avant que les radio mitrailleurs ne puissent noter la présence de l'avion ennemi et prendre les mesures nécessaires, il avait tiré de toutes ses armes de bord d'environ cinquante à 100 verges [mètres] ... Les premiers indices de l'attaque furent des balles traçantes tirées de l'arrière sur l'avion ... Le pilote effectua immédiatement un virage en piqué à droite, redressant à 6 000 pieds [2 000 m] et l'on perdit de vue l'avion ennemi. On ne le revit plus ... L'attaque fut si brutale que le pilote eut l'impression que tous les obus et les balles semblaient avoir fait mouche partout⁹⁰.

Il y avait trois grands trous dans les gouvernes de profondeur et un dans l'empennage, une déchirure à l'intersection de la poutre de queue et du fuselage et des trous dans l'aileron et la nacelle du moteur gauche. De plus, les réservoirs de l'aile gauche furent criblés (par chance sans prendre feu), la tourelle supérieure éclatée et ses canons hors d'usage, les circuits hydrauliques détruits et tout le fuselage criblé de trous d'obus. Un obus avait frappé le longeron principal juste derrière l'épaule du pilote. Malgré tous ces dégâts, Bell amena l'avion sur l'objectif, le bombarda et prit le chemin du retour. Dix minutes plus tard, le moteur gauche cessa et l'avion tomba à 4 000 pieds. Se débattant pour conserver le contrôle de son appareil, il réussit un atterrissage sur le ventre dans les dunes près de la base RAF de Lakenheath. À ce titre, il reçut la médaille pour service distingué dans l'Aviation. Le seul blessé fut le sergent J.S. Murray, le mitrailleur de la tourelle dorsale, qui reçut des éclats d'obus et de perspex dans le crâne ; on les lui retira, et il reprit ses tâches opérationnelles en janvier 1943^{91*}.

Dans la nuit du 9 au 10 août, à Osnabrück, les conditions ressemblaient à celles qu'ils avaient connues au-dessus de Duisburg dans la nuit du 21 au 22 juillet. La visibilité fut bonne « au-dessus de ce carrefour vital de voies ferrées » des lignes Berlin-Hollande et Ruhr-Hambourg, site de fonderies et de lamineries d'acier et port intérieur sur le Rhin avec des liaisons vers Brême et Berlin par le canal Mittelland. Bien qu'une fois encore le marquage fût dispersé – probablement à cause du brouillage efficace, pour la première fois, du Gee par les Allemands – le bombardement fut assez précis et les dégâts furent sérieux : 206 maisons détruites, 4 000 bâtiments endommagés, les docks durement touchés et soixante-deux personnes tuées⁹².

Le ciel clair qui facilitait le travail du navigateur et la visée de bombardement n'apportait toutefois rien d'utile car il servait aussi les Allemands. L'attaque sur Düsseldorf dans la nuit du 31 juillet au 1^{er} août, qui endommagea 15 000 bâtiments et tua 279 personnes, coûta vingt-neuf appareils, soit 4,6 % de la force attaquante. De même, il y eut 6,2 % de pertes dans la nuit du 28 au 29 août, lors du raid sur Saarbrück, jugé comme un objectif facile, où les défenses antiaériennes n'avaient pas été renforcées. Ce fut un désastre, en particulier pour le 408^e Escadron. Sur dix-sept avions participant à la mission, quatre ne rentrèrent pas (soit 23,5 %). De plus, le lieutenant-colonel d'Aviation J.D. Twigg, son

* Murray fut abattu au-dessus de la France et capturé lors de sa vingtième mission, le 14 avril 1943. Le sergent Bell et le reste de l'équipage se tuèrent accidentellement au cours d'un exercice d'affiliation à la chasse le 9 novembre 1942.

commandant, faisait partie d'un des équipages manquants, ainsi que le chef bombardier, l'officier des transmissions et le chef mitrailleur de l'escadron. Le leadership par l'exemple avait des aspects positifs, mais risquer la vie de tant d'officiers importants au sein d'un même équipage était insensé⁹⁴.

Malgré les pertes récentes, le commandant en chef demeurait confiant dans le principe de la concentration en tant que mesure défensive, et parce qu'il croyait qu'un raid d'un millier de bombardiers donnerait plus de résultats que dix raids d'une centaine d'avions. Il était également d'accord avec le commandant du 4^e Groupe sur le fait que trop de raids de faible et moyenne importance par mauvais temps useraient les équipages pour des résultats négligeables. En conséquence, en attendant que le *Bomber Command* soit de beaucoup renforcé, il décida, le 24 juillet, de limiter ses efforts à de très grands raids mensuels de 700 sorties ou plus au cours des trois à sept nuits par mois où le temps serait beau, et aux opérations Gardening ou de moindre envergure par mauvais temps. Il prévoyait et acceptait des pertes moyennes de 5 % pour les raids plus importants. Tombant fort à propos, le jour précédant l'annonce de cette politique, le MAP reçut enfin la priorité absolue en attributions de main-d'œuvre industrielle dont il avait besoin pour achever le programme de bombardiers lourds approuvé en octobre 1941 et modifié en juin⁹⁵.

Un taux global de pertes de 5 % serait proche de la limite théorique admissible établie plus tard par l'*Air Ministry*, mais déjà imaginée à l'époque. « Une force de bombardiers stratégiques deviendrait relativement inefficace si la moyenne de ses pertes opérationnelles tournait autour de 7 % pendant plus de trois mois d'opérations intensives », avait-on calculé, « et son efficacité opérationnelle pouvait atteindre un point bas inacceptable si des pertes de 5 % se maintenaient pendant cette période ». Par exemple, avec un taux de 7 %, seul un équipage sur dix pouvait espérer survivre à un tour d'opérations de trente missions, alors qu'à 5 %, cette proportion passait à un sur cinq. Il ne s'agissait pas de prendre en compte uniquement les problèmes de remplacement de tant de morts, de blessés ou de prisonniers de guerre. Les équipages de bombardiers s'amélioraient avec l'expérience, en général, mais un taux de pertes élevé signifiait que peu d'entre eux tiendraient le coup assez longtemps pour qu'on en profite. Avec 7 % de pertes, les équipages avaient 50 % de chance de survivre à neuf missions, tandis qu'avec 5 %, ils pouvaient aller jusqu'à treize. Dans ce dernier cas, pour n'importe quel jour, la moyenne des équipages expérimentés de Harris était de treize à seize missions. Si les opérations Gardening et de moindre envergure que le commandant en chef avait l'intention de monter restaient des affaires à faible risque et que, quand on les prenait en compte, le taux de pertes total s'élevait à 3 %, les équipages conservaient 40 % de chances de survivre à leur tour d'opérations, et le niveau moyen d'expérience monterait jusqu'à vingt missions⁹⁶.

Pour trouver 700 équipages ne serait-ce que pour trois raids mensuels, il fallait l'apport des UEO et, en conséquence, Harris courut encore le risque d'hypothéquer l'avenir du *Bomber Command*. Toutefois, sur la base d'affirmations fournies par le *Flying Training Command*, il fut convaincu que toutes les pertes subies seraient compensées par d'autres avantages, plus concrets peut-être. Des stagiaires et des instructeurs, sachant qu'ils effectueraient des vols opération-

nels, avaient des chances d'être plus enthousiastes, pensait-il, tandis que l'expérience acquise lors de raids importants serait bien supérieure à celle obtenue lors des opérations Gardening et les prépareraient à leurs tours d'opérations. En fait, les pertes totales dépassèrent les prévisions : dans les escadrons d'Halifax du 4^e Groupe, la moyenne était d'un peu plus de 6 %, taux qui obligea le commandant en chef à les retirer pendant trois à quatre semaines afin qu'ils récupèrent et s'entraînent un peu plus*, et à la fin de l'été, la politique d'utilisation des UEO en opérations fut à nouveau examinée⁹⁷.

Malgré les convictions de Harris que la nouvelle politique des quelques raids massifs par beau temps verraient plus de bombes atteindre l'objectif, il ne convainquit pas ses commandants des 3^e et 5^e Groupes. Même s'il était vrai qu'il était plus facile d'identifier les détails du terrain, y compris les points de visée, par nuit claire, il ne s'ensuivait pas que les navigateurs, déjà soupçonnés d'indifférence et se fiant trop au Gee (et trop peu à leurs sextants), s'efforceraient nécessairement d'être plus consciencieux. On n'attendait pas non plus grand-chose des nombreux pilotes qui « avaient perdu le sens des responsabilités à l'égard des tâches de navigation »⁹⁸. Toutefois, pour le moment, Harris était porté à faire confiance à la technologie et il attendait beaucoup de l'apparition de trois nouvelles aides à la navigation, encore à l'étape finale des essais, mais dont la production était prévue pour la fin de l'année. Relié à la boussole et à l'indicateur de vitesse du bombardier, l'indicateur de position (API) affichait le cap vrai, la latitude et la longitude de l'avion à tout instant, à condition qu'il n'y ait pas de vent ou que celui-ci et ses conséquences soient mesurés et calculés correctement. Avec des navigateurs raisonnablement compétents, on estimait l'erreur de position de l'API à quelque 4 % de la distance parcourue depuis le dernier point, soit douze milles (20 km) pour 300 milles (480 km) parcourus, par exemple, ce qui était insuffisant pour un bombardement de précision, peut-être, mais assez bon pour empêcher les équipages de se perdre complètement⁹⁹.

C'était le gros avantage d'Oboe, théoriquement si précis qu'il offrait de grandes perspectives comme dispositif de bombardement à l'aveuglette et comme aide à la navigation. Essentiellement rien de plus qu'un système émetteur-récepteur dans lequel une station au sol indiquait, par la transmission de traits et de points, de quelle distance (et de quel côté) un avion s'était écarté de sa route, et communiquait alors le moment exact du largage des bombes, Oboe semblait à toute épreuve puisqu'il n'avait jamais été brouillé, et que le navigateur, pour le dire simplement, faisait ce qu'on lui demandait. Toutefois, comme pour le Gee, la transmission et la réponse se faisaient par « ligne de visée », si bien que la portée de l'Oboe était limitée par la courbure de la terre et l'altitude à laquelle l'avion pouvait voler. De plus, avec tout juste quelques stations au sol construites, Oboe ne pouvait être utilisé que par un nombre restreint d'avions à un moment donné et, par conséquent, Harris décida vite qu'il n'équiperait que les

* Si l'on se reporte à plus tard, on constate que le 6^e Groupe subirait des pertes de 7 % en mai et juin 1943, et de près de 6 % ou plus en octobre et décembre 1943 et en janvier et février 1944. Toutefois, les escadrons canadiens ne furent pas retirés des opérations.

avions éclaireurs, en particulier les Mosquito (avec leur plafond élevé) lorsqu'ils seraient disponibles. Au lieu de guider chaque équipage de la force principale, la contribution principale de l'Oboe fut alors d'améliorer le marquage¹⁰⁰.

À l'opposé, le H2S était un radar regardant vers le bas, sans aucun lien de transmission avec des stations au sol, qui pouvaient être utilisées par tous les équipages transportant cet équipement. Présentant à l'opérateur les contours vagues mais fondamentalement précis des caractéristiques du terrain, telles que les rivières, les lacs, les côtes et les zones bâties, que survolait l'avion, le H2S semblait susceptible de permettre aux navigateurs d'identifier des centres de population isolés à des distances allant de douze à dix-huit milles (20 à 30 km), tandis qu'on pouvait distinguer des villes comme Essen, qui faisait partie de l'urbanisation de la Ruhr, à six milles (10,6 km), et ce, assez fidèlement pour fournir au moins les données nécessaires au maintien d'une course API précise. De plus, on estimait que 42 % des bombes larguées sur une grande ville à l'aide seulement de l'image fournie par le H2S devaient tomber à un mille (1,6 km) du point de visée par tous les temps. En bref, le H2S pouvait servir de dispositif de bombardement à l'aveuglette suffisamment valable pour des raids de zones. Bien qu'il exigeât de la part des navigateurs et des bombardiers un entraînement important (les deux pouvant être amenés à l'utiliser), le potentiel du H2S était si grand que la décision d'en équiper tous les équipages de la force principale fut facile à prendre. Comme pour l'Oboe, on attendait sa mise en service en décembre 1942¹⁰¹. D'ici là toutefois, l'amélioration du bombardement reposait totalement sur la force d'avions éclaireurs (*Pathfinder*).

Le premier raid conduit par des avions éclaireurs contre les chantiers d'*U-boote* et d'autres installations à Flensburg, sur la côte baltique du Schleswig-Holstein, eut lieu dans la nuit du 18 au 19 août, à peine quelques heures avant qu'une grande partie de la 2^e Division canadienne ne débarque sur les côtes françaises, près de Dieppe. Comme à Dieppe, ce ne fut pas un événement de bon augure. Bien que Flensburg fût habituellement facile à trouver, les équipages de tête rencontrèrent des vents particulièrement forts qui les poussèrent, eux et la force principale, loin de Flensburg, sur le Danemark occupé par les Allemands, où eurent lieu la plupart des bombardements. Malgré une lune brillante, les avions éclaireurs ne réussirent pas encore à trouver Francfort, dans la nuit du 24 au 25 août, à cause de la brume et de nuages en dessous, et tout ce qui put être revendiqué fut qu'« au moins un avion a bombardé l'objectif ». Toutefois, seize équipes ne rentrèrent pas, soit 7 % du total envoyé. Dans la nuit du 27 au 28 août, le temps étant meilleur au-dessus de Kassel, certains avions éclaireurs réussirent à larguer leurs fusées au-dessus de la ville, mais la force principale ne trouva pas le marquage suffisamment distinct – les Allemands avaient allumé des feux dans les environs – et la plus grande partie de la concentration du bombardement eut lieu à un mille et demi (2,4 km) du point de visée. Cette fois, 10 % des attaquants furent abattus. Des résultats quelque peu meilleurs furent obtenus au cours de la semaine suivante, mais il y eut aussi un échec pitoyable quand, dans la nuit du 1^{er} au 2 septembre, les avions éclaireurs manquèrent totalement Saarbrück, marquant à la place Saarlautern (et peut-être Saarlouis aussi), de dix à treize milles (16 à 21 km) au-delà. La force principale suivit docilement, ne se

doutant pas qu'il s'agissait d'un coup manqué, et le 419^e Escadron signalant qu'il y avait une quantité de bons incendies à bombarder, tandis que des équipages du 405^e notèrent que « personne ne trouva de difficulté à localiser l'objectif avec l'aide des marqueurs et des incendiaires des PFF ... vu sur le point de visée et à proximité de lui »¹⁰².

Cette performance peu reluisante des avions éclaireurs pouvait être attribuée à leur manque particulier d'expérience dans le marquage des objectifs, mais il est également vrai que les modifications récentes apportées au Gee n'avaient pas contré de façon satisfaisante le brouillage de l'ennemi. En fait, le brouillage gênait la découverte d'objectifs à l'aide du Gee pendant tout l'automne, en particulier lors des attaques sur les villes du nord, et en janvier 1943, on ne pouvait plus compter dessus sauf comme dispositif de radio guidage pour les équipages revenant en Angleterre après un raid¹⁰³. Cependant, si les avions éclaireurs avaient momentanément perdu l'aide à la navigation sûre, laquelle était nécessaire pour compléter leurs capacités généralement supérieures en navigation, ils élaboraient de nouvelles techniques de marquage d'objectifs (et d'équipement) pour fournir la meilleure présentation visuelle possible aux équipages de la force principale qui les suivaient.

Le « *Red Blob Fire* », une bombe marqueur d'objectifs (TI) improvisée à partir de la bombe incendiaire de 250 lb (112,5 kg) et destinée à brûler intensément avec une brillance distincte, fut introduite au début septembre¹⁰⁴. Mais réalisant qu'il ne pouvait s'en remettre à un seul marqueur ou à une seule couleur (de peur que l'ennemi ne les copie et déclenche des leurres), Bennett, le commandant de la force d'avions éclaireurs, mena une dure campagne pour le développement d'une gamme de fusées de couleurs et de marqueurs d'objectifs. Alors que ceux-ci commençaient à sortir des laboratoires et des usines pyrotechniques, il fut capable d'imaginer un schéma de marquage plus sophistiqué qui, avec quelques variantes, resterait la procédure standard jusqu'à la fin de la guerre. Les avions éclaireurs furent divisés en un certain nombre de vagues, chacune avec des fonctions et responsabilités spécifiques. « Les avions éclaireurs » larguaient des fusées en bandes parallèles de six à huit milles (10 à 13 km) de long menant à la zone de l'objectif ; « les avions illuminateurs » larguaient des fusées blanches très rapprochées pour éclairer la zone au-dessus de l'objectif ; « les marqueurs principaux » larguaient des fusées de couleur sur le point de visée après l'avoir identifié visuellement ; et « les déclencheurs de feux et remplaçants » larguaient leurs TI « blob » sur les marqueurs principaux pour attirer la force principale¹⁰⁵.

Cette procédure promettait d'être beaucoup plus valable que la technique Shaker introduite à Rostock plus tôt au cours de l'année, même si, de toute façon, on ne pouvait la considérer comme à toute épreuve. Il y avait encore un élément important de jugement exigé de la part des équipages de la force principale.

Les bombardiers avaient leur point de visée défini pour eux par un schéma de marqueurs de couleurs ... [qui] ... brûlaient pendant plusieurs minutes ... À moins de recevoir un ordre différent, on demandait aux bombardiers de la force principale de diriger leurs bombes sur ce qu'ils jugeaient être la moyenne du point d'impact de ces larges taches de lumière, ne tenant aucun compte de tout marqueur qui était grossièrement mal placé.

Cette évaluation du point moyen d'impact, connu sous le nom de « centrage visuel », était souvent extrêmement difficile à cause du temps et des dangers opérationnels au-dessus d'objectifs lourdement défendus, de même que de l'effet de distraction visuelle des incendies en cours, des feux, des projecteurs et des fusées. De plus, le schéma indicateur changeait continuellement puisque pour conserver le marquage, des indicateurs d'objectifs supplémentaires étaient largués à intervalles ... dirigés visuellement vers le centre estimé du schéma existant¹⁰⁶.

Malgré tout, les résultats des bombardements continuèrent à être inégaux. Lors des raids principaux contre des objectifs allemands entre le 16 septembre et le 10 novembre, par exemple, les avions éclaireurs ne réussirent pas à marquer l'objectif trois fois, marquèrent le mauvais une fois, et réussirent deux fois sans ambiguïté – à Osnabrück dans la nuit du 6 au 7 octobre, quand le 405^e Escadron reconnut « l'excellent soutien des fusées PFF », et à Kiel une semaine plus tard¹⁰⁷. Ils obtinrent également deux succès partiels dont l'un, le raid sur Essen dans la nuit du 16 au 17 septembre, donna l'une des attaques les plus dévastatrices sur cette ville au cours de toute la guerre. Toutefois, les bons résultats obtenus grâce à un raid à très basse altitude – les équipages bombardèrent entre 1 000 et 2 000 pieds (300 et 700 m) – effectué contre Flensburg dans la nuit du 1^{er} au 2 octobre furent atténués par la perte de douze des vingt-sept Halifax, soit 44 % des participants. Le 405^e Escadron perdit trois des huit équipages cette nuit-là, tous expérimentés¹⁰⁸.

Ce n'était une surprise pour personne si le temps restait encore une variable critique. Par nuit claire, les avions éclaireurs n'avaient habituellement aucune difficulté à trouver leur objectif, mais ils se trompaient souvent quand le temps était mauvais ou quand les vents étaient très différents de ceux prédits. En général, les objectifs corrects furent trouvés et marqués, au moins « avec un succès partiel », la moitié du temps. Cependant, même ce degré de succès ne signifiait pas grand-chose si la force principale ne larguait pas ses bombes là où on le lui indiquait. À partir des photographies de bombardement, on estimait que 60 % de la force principale ne bombardait pas dans les trois milles (5 km) du point de visée, bien que la concentration du bombardement fût améliorée. Lorsque le mauvais objectif était marqué, une mission complète pouvait s'égarer sans que la force principale ne se rende compte que tout allait de travers. Quand, par exemple, le 405^e Escadron félicita les avions éclaireurs pour les fusées et les feux qui donnaient une bonne vue des rues et des bâtiments en dessous d'eux, dans la nuit du 8 au 9 septembre, ils étaient en fait au-dessus de Rüsselsheim et non de Francfort (25 km à court), tandis que dans la nuit du 5 au 6 octobre, ils bombardèrent Malines (Mechelen) et non Aix-la-Chapelle (120 km à court). À cette occasion, toutefois, des navigateurs se plaignirent, via le *Bomber Command*, que des orages électriques importants avaient détruit leur Gee¹⁰⁹.

À la fin de 1942, High Wycombe, lui-même, admettait que pas plus d'un quart de toutes les sorties de bombardement n'effectuaient « un travail réellement utile ». Des problèmes normaux de navigation et de « pilotage » étaient principalement responsables, dus en partie à l'entraînement inadéquat en UEO, mais il était également « apparent, en conclusion, qu'un grand nombre d'équipages

ayant passé par tous les risques pour atteindre le voisinage de l'objectif n'ont pas fait montre de suffisamment de dévouement pour poursuivre leurs attaques avec détermination ». Cela eut pour résultat qu'on reconnut – dans l'étrange calcul statistique en faveur à l'époque – que de toutes les surfaces que le commandement avait essayé d'attaquer depuis décembre 1941, moins de 3 % avait été détruit.¹¹⁰

Il y avait donc des raisons de remettre en question l'offensive de bombardement, en particulier au vu des besoins désespérés des Alliés d'un plus grand nombre de chars, de bâtiments de débarquement ainsi que de ressources accrues pour la campagne de lutte anti-sous-marins. Maintenant que l'offensive du bombardement était devenue une condition *sine qua non* du débat allié sur la conduite générale de la guerre, le besoin créait parfois des alliances inattendues entre les chefs des services britanniques et entre les aviateurs américains et britanniques qui discutaient déjà sur la façon dont on devait mener la guerre aérienne¹¹¹.

Ces alliances avaient commencé à se former au cours de l'été 1942, quand les chefs d'état-major britanniques écartèrent la proposition de l'amiral américain Ernest King, suivant laquelle les bombardiers lourds devaient être utilisés principalement dans les opérations anti-sous-marins, et, par la même occasion, persuadèrent les commandants supérieurs américains que le rôle exact du *Bomber Command* était d'attaquer « les centres de population » afin de causer des « dommages au moral » des Allemands. Pendant ce temps, un officier d'état-major à l'*Air Ministry* expliqua à son directeur des plans que « les centres industriels » devaient être insérés dans les documents officiels à la place des « centres de population », car, dans ce dernier cas, « on allait à l'encontre des principes du droit international, tels qu'ils sont rédigés, et aussi des déclarations faites quelque temps auparavant par le premier ministre selon lesquelles nous ne devons pas diriger nos bombardements en vue de terroriser la population civile ». En conséquence, il était « inutile et indésirable » d'attirer l'attention sur le fait que c'était précisément ce qui arrivait¹¹². Bien que peu d'aviateurs qui risquaient leur vie nuit après nuit y pensaient de cette façon, la destruction et les blessures des civils, autant que la destruction des zones bâties, devenaient l'objectif principal du *Bomber Command*.

Les questions concernant les priorités attribuées aux forces de bombardement furent soulevées à nouveau à l'automne, quand les chefs d'état-major britanniques essayèrent de convaincre leurs collègues américains non seulement qu'il ne devait pas y avoir d'invasion à travers la Manche en 1943, mais aussi qu'on devait tirer profit de cette annulation en intensifiant l'offensive de bombardement jusqu'au point où, peut-être, on n'aurait pas besoin d'un tel assaut. Leurs arguments étaient fondés principalement sur les estimations de sir Charles Portal qu'une force de bombardiers combinée anglo-américaine de 4 000 à 6 000 appareils devrait larguer 50 000 tonnes de bombes par mois à la fin de 1943 et 90 000 une année plus tard – un effort, prédisait-il, qui détruirait six millions de maisons, rendrait vingt-cinq millions d'Allemands sans logis, en tuerait près d'un million et en blesserait un million supplémentaire. Il détruirait aussi un tiers de l'industrie ennemie et parce que l'économie allemande était déjà étiée à la

limite, il le forcerait à choisir entre l'effondrement du potentiel de guerre ou celui de l'économie interne¹¹³.

En fait, l'évaluation de Portal sur la fragilité de l'économie allemande était exagérément fautive. Il y avait encore une place considérable pour l'expansion et, en fait, à la fin de 1942, la production d'armements avait réellement augmenté de 80 % par rapport à l'année précédente. De plus, il s'avéra que le CAS n'avait pas tout le soutien qu'il imaginait des autres chefs de service. Le 24 novembre, il dut publier un mémoire modifié dans lequel il parlait du bombardement comme d'un exercice d'affaiblissement avant l'invasion de l'Europe, et dans lequel la taille définitive des forces de bombardement combinées était laissée ouverte à des négociations ultérieures entre les chefs de services britanniques et américains et entre Churchill et Roosevelt¹¹⁴.

Bien avant que ces discussions n'aient lieu, l'offensive de bombardement avait commencé à changer d'aspect. L'approche de l'hiver signifiait toujours le retour du mauvais temps et une réduction des activités du *Bomber Command*. En outre, pour fournir un appui à l'avance de la 8^e Armée britannique dans le désert occidental à partir d'El Alamein, ainsi qu'à l'opération Torch – le débarquement allié au Maroc et en Tunisie – sir Arthur Harris était très occupé à attaquer les villes italiennes de Turin, Milan et Gênes, ses objectifs principaux entre le 22 octobre et le 12 décembre. En fait, seuls trois raids principaux furent lancés contre les villes allemandes au cours de ces six semaines, et tous les trois furent ratés à cause des nuages, du vent et de conditions givrantes¹¹⁵. Enfin, le raid sur Essen, dans la nuit du 16 au 17 septembre, fut la dernière opération pour un certain temps au cours de laquelle des équipages d'UEO furent employés contre l'Allemagne. Leurs pertes, depuis le 30 mai, avaient été de 6,4 % des sorties et le moral commençait à en souffrir. « Depuis des semaines, il y a un mouvement d'insatisfaction parmi le personnel et les stagiaires », nota un Canadien en cours d'entraînement, « parce qu'aucun d'entre nous n'est d'accord sur la politique d'envoyer ces équipages d'UEO au-dessus de l'Allemagne dans des avions désuets ».

Nous savions que notre commandant appuyait nos vues et qu'il avait protesté, sans résultat apparent. Nos pertes étaient hors de toute proportion par rapport à notre nombre et notre contribution à l'effort de guerre. Un cours d'UEO avait perdu dix des quatorze équipages. La plupart des instructeurs ont été tués. Le lundi 14 septembre, notre UEO reçut l'ordre encore une fois de contribuer à la force de bombardement. La tension était au point d'éclater à Atherstone, où les équipages étaient unis dans leur opposition, et leur porte-parole conseilla au commandant : « *Monsieur, nous ne sommes pas des trouillards, mais nous refusons toute participation à des opérations dans ces vieux appareils.* »

Bien que compréhensif, le commandant [les] avertit des conséquences terribles d'une mutinerie et essaya de les convaincre qu'ils contribuaient à l'effort de guerre ; et, dans tous les cas, ils n'avaient pas le choix. Les équipages tinrent bon, si bien que le commandant en chef (AOC) fut averti et se rendit immédiatement par avion à Atherstone. Heureusement, le temps devint mauvais et le *Bomber Command* annula l'activité prévue ... Mardi, nous reçûmes encore l'ordre de contribuer et les équipages d'Atherstone acceptèrent d'y aller à condition que leurs plaintes soient discutées directement au

quartier général du *Bomber Command* ... La cible était Essen ... La nuit suivante, on ne demanda aucun équipage aux UEO. Il semblait que la « mutinerie » avait obtenu les résultats désirés¹¹⁶ !

Il est fort possible que, réagissant à de tels incidents, mais acceptant aussi le fait qu'il ne pouvait maintenir le rythme, particulièrement si cela signifiait la perte d'instructeurs expérimentés, Harris donna l'ordre que les équipages d'UEO soient retirés des missions de bombardement jusqu'à ce que l'effectif normal du *BomberCommand* soit suffisamment important pour saturer à nouveau les défenses ennemies¹¹⁷.

Le jour qui suivit le raid d'Essen, mais avant l'annonce de la nouvelle politique, le lieutenant-colonel d'Aviation H.L. Campbell s'était plaint au maréchal de l'Air Edwards au sujet des taux de pertes élevés subis par des équipages encore à l'entraînement. Le taux de disparus des UEO s'était élevé à 10 % au cours des trois derniers raids, remarqua-t-il, et il était « raisonnable de penser qu'un certain nombre de Canadiens faisait partie des équipages ». Le QGCOM exerçait continuellement un tel souci du bien-être des pilotes, navigateurs, mitrailleurs et bombardiers canadiens. Edward revint à cette tâche quelques semaines plus tard, quand l'idée d'utiliser des équipages d'UEO en opérations fit à nouveau l'objet de discussions, et après qu'on lui eut signalé que trois sergents canadiens avaient déserté plutôt que d'effectuer des opérations à bord d'avions d'entraînement « à bout de souffle »¹⁰⁸. À la mi-septembre 1942, toutefois, le QGCOM avait d'autres raisons de se soucier des pertes opérationnelles et canadiennes en UEO. Au cours des six semaines suivantes, six nouveaux escadrons de bombardement de l'ARC devaient être créés si le 6^e Groupe devait devenir opérationnel le 1^{er} janvier 1943, selon les plans. S'il devait être canadianisé au maximum, dès le départ un taux de perte de 10 % chez les stagiaires ne pouvait être admis, en particulier les lourdes pertes chez les stagiaires destinés au 425^e Escadron (canadien-français).

La formation du 6^e Groupe (ARC) (automne 1942 – printemps 1943)

L'ARC d'avant-guerre était une institution unilingue. Assurant le fonctionnement d'avions principalement de conception britannique ou américaine, ses manuels étaient tous en anglais et, comme dans la plupart des services techniques de l'armée, seuls les Canadiens français bilingues pourraient s'adapter à l'instruction et au travail en anglais. Le déclenchement de la guerre et l'expansion de l'ARC qui s'ensuivit ne firent rien pour modifier le fait que l'anglais était inévitablement la langue de travail. De plus, des engagements pris en vertu du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) pour former les aviateurs de toute origine du Commonwealth, et le fait que les navigants canadiens devaient servir outre-mer dans des commandements de la RAF (et dans la plupart des cas dans des escadrons britanniques) renforcèrent, sans aucun doute, cette situation.

Le QG (Av), à Ottawa, avait toutefois reconnu que le problème de la langue constituait un obstacle principal au recrutement de Québécois et, très tôt, il avait créé une école de langue pour enseigner l'anglais élémentaire aux aviateurs francophones, ouvert un dépôt des effectifs dans la ville de Québec qui offrait des cours de sciences et de mathématiques et, sous l'égide du commodore de l'Air H. Edwards, alors membre du comité du personnel (Aviation), et du colonel d'Aviation J.L.E.A. de Niverville, directeur-effectifs de l'Aviation, créé une section spéciale pour diffuser les accomplissements des Canadiens français dans l'ARC, avec l'espoir que cela en encouragerait d'autres à s'engager. De plus, des officiers d'administration francophones furent affectés dans toutes les écoles où des stagiaires canadiens-français suivaient des cours, et les limites d'âge qui pouvaient gêner les engagements furent ignorées chaque fois que c'était possible. Malgré cela, l'enrôlement de Canadiens français n'atteignit pas les résultats escomptés¹.

Pour certains, dont le capitaine d'Aviation J.P. Desloges, officier de carrière d'avant-guerre qui avait été blessé pendant la bataille d'Angleterre et envoyé par la suite effectuer une tournée de recrutement au Québec, la seule solution consistait à trouver des instructeurs francophones pour doter des écoles d'entraînement aérien canadiennes-françaises et, enfin, à former un certain nombre d'escadrons de Canadiens français ; une recommandation dans ce sens fut transmise à de Niverville, en avril 1941². Comme moyen de stimuler des engagements, le plan de Desloges aurait très bien pu marcher, mais il rencontra des difficultés

pratiques à court terme. Les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins de l'instruction en français, au sein du PEACB, ne pouvaient être fournies rapidement et il faudrait encore plus de temps pour former un escadron opérationnel adéquatement soutenu par des remplaçants. De plus, le plan ne tenait pas compte du fait que l'anglais resterait la langue principale de travail, de commandement et de contrôle pour toutes les unités de l'ARC.

C'est sans doute pour cette raison que le ministre de l'Air C.G. Power, Québécois lui-même, sensible au point de vue de Desloges, choisit de ne pas mettre immédiatement le plan en œuvre. Fin septembre 1941, avec deux élections partielles au Québec, toutefois, Power invita les jeunes Canadiens français à se joindre à l'ARC avec la promesse suivante : « Depuis longtemps, je caresse l'espoir de voir se former outre-mer une escadrille* essentiellement canadienne-française et commandée par un chef canadien-français. Dès que nous comptons un nombre suffisant de pilotes, de radio-télégraphistes-mitrailleurs, d'observateurs, de mécaniciens et d'auxiliaires de langue française, nous constituerons une telle escadrille ... Dans le ciel agité de la vieille Europe, l'escadrille canadienne-française continuera les traditions de vaillance, de force héroïque et de fierté nationale qui caractérisent votre race³. » Six semaines plus tard, le QGCOM reçut l'ordre de lancer le processus de création du nouvel escadron. Dans toute la mesure du possible, les 183 navigants francophones qui avaient rejoint l'Angleterre à ce jour devaient être affectés à l'unité, et l'attribution de commissions d'officier à des Canadiens français devait être accélérée⁴.

À quelques jours de la fin de son tour comme officier commandant, le vice-maréchal de l'Air L.F. Stevenson reconnut que « la formation d'escadrons ayant une connotation raciale ou autre » afin d'obtenir leur soutien à l'effort de guerre pouvait avoir ses avantages. Mais il n'était pas convaincu qu'on pouvait en tirer des bénéfices importants dans ce cas et, en fait, il se plaignit que « cette chance extraordinaire de souder encore plus le Canada anglais et le Canada français était gaspillée ». Il craignait aussi que « si l'escadron de Canadiens français faisait preuve de déveine, les conséquences pourraient être catastrophiques ». En tant qu'officier supérieur de l'ARC outre-mer, Stevenson avait le droit de faire part de son avis au gouvernement sur des problèmes politiques, et si l'*Air Ministry* était susceptible de s'opposer pour des raisons opérationnelles à la formation d'unités « raciales ou autres », il était de son devoir d'en aviser Ottawa. Mais, depuis plus d'un an, la RAF avait accepté des escadrons polonais, tchèques, néerlandais, norvégiens et français libres, et il y avait peu de raisons de penser qu'elle s'opposerait à la création d'un escadron francophone (bilingue) dont le gouvernement canadien voulait à tout prix⁵.

Il revint aussi à Stevenson de transmettre le message à l'*Air Ministry* et de superviser la formation de la nouvelle unité. En fait, il ne tint pas compte des instructions qu'il avait reçues, cherchant, semble-t-il, à retarder le processus et, en agissant ainsi, il dépassa sûrement ses prérogatives. Il demanda au *Fighter Command* de « mener une étude sur ses ressources en Canadiens français pour

* C'est-à-dire « un escadron » – terme qui fut modifié et standardisé par l'OTAN (voir le renvoi, p.ix, au tome II). NDLR

voir si la formation d'un tel escadron était réalisable ou souhaitable ». De façon plus précise, lorsque Stevenson demanda à l'*Air Ministry* d'« évaluer la catastrophe » si le projet échouait et de lui faire savoir « s'il présente des possibilités d'échec », il sollicitait presque une réponse négative⁶. Toutefois, il ne fut pas là pour la recevoir. Il partit pour le Canada le 23 novembre, remplacé comme officier supérieur de l'ARC outre-mer à cause de son hostilité apparente à la canadienisation.

Son successeur, le maréchal de l'Air H. Edwards, était, tout au contraire, non seulement un solide défenseur de la canadienisation, mais il avait aussi soutenu l'idée de former un escadron canadien-français dès le départ et était prêt à mener le projet à terme rapidement, comme le voulaient le CAS, L.S. Breadner, et Power⁷. Edwards, semble-t-il, ne savait de la correspondance de son prédécesseur que le seul fait que celui-ci avait transmis l'idée aux Britanniques ; il ignorait sa correspondance négative, semi-officielle, adressée à *Bentley Priory* et au directeur général-organisation de l'*Air Ministry*. Aussi, fut-il surpris par la réponse que lui adressa ce dernier, le 13 décembre. « Stevenson nous a demandé de commenter simplement la proposition, signalait le vice-maréchal de l'Air L.N. Hollinghurst, et franchement, nous ne sommes pas tellement favorables. »

Mis à part le fait que, plus il y a de petits groupes, plus les affectations sont compliquées, etc., la procédure devient telle qu'il y a plus d'objections convaincantes du point de vue opérationnel, en particulier si l'escadron doit être un escadron de chasse. Nous comprenons que les Canadiens français sont des francophones et que leur anglais n'est pas toujours bon. Quand ils sont ensemble, ils ne parlent que français et ont tendance à oublier l'anglais. Si l'escadron proposé doit être de la chasse, on risque d'avoir des problèmes de langue liés au contrôle.

Par ailleurs, Stevenson n'était pas un chaud partisan de la proposition voulant que l'unité soit un escadron de bombardement. Il était d'avis qu'il y avait à cela des objections psychologiques et aussi que, étant donné que la majorité des Canadiens qui se trouvaient alors en Angleterre faisait partie des escadrons de chasse il serait sans doute plus facile de trouver des pilotes de chasse canadiens-français que des équipages de bombardier canadiens-français.

Nous comprenons très bien que du point de vue politique canadien, il y a des avantages à avoir un escadron de Canadiens français. Le problème est de peser le pour et le contre. Peut-être pouvez-vous me faire savoir si l'opinion du Canada est pour la formation de cette unité, malgré les objections, ou si vous n'êtes pas opposé à ce que ce soit un escadron de bombardement.

À propos, il serait bon que vous nous donniez la définition d'un Canadien français vu que nous comprenons que ce terme n'est pas nécessairement limité aux résidents de la province de Québec^{8*}.

* S'agit-il de préjugés, de cancons ou d'invention ? Il est douteux qu'Hollinghurst ait fréquenté les mess des divers escadrons, ce qui lui aurait permis d'exprimer une telle opinion. Pour ce qui est de l'anglais parlé des Canadiens français qui « n'est pas toujours bon », il aurait pu ajouter que l'anglais parlé de certains anglophones ne l'était pas toujours non plus, s'il avait tenu compte des accents divers des Cockneys, des gens du Lancashire, des Australiens et même de certains Américains. NDLR

Edwards se trouva embarrassé. Si l'escadron canadien-français devait être formé à partir de navigants déjà outre-mer, l'aide de l'organisme du personnel de la RAF serait cruciale, mais d'après la lettre de Hollinghurst, il semblait que cette aide serait fournie avec réticence. En outre, même si Ottawa avait toujours supposé que l'escadron servirait dans le *Fighter Command*, qui paraissait assez capable de s'occuper d'équipages polyglottes, le point de vue de l'*Air Ministry* qui préférait que ce soit une unité de bombardement soulevait de nombreuses questions nouvelles. Puisqu'il s'avérait assez difficile de former des équipages de bombardiers canadiens outre-mer étant donné les procédures et les ressources à la disposition du service du personnel de la RAF, la formation d'équipages canadiens-français était-elle seulement faisable ? Ne connaissant pas sa marge de manœuvre, Edwards fit part de ses soucis à Power et de ses commentaires, y compris un coup de patte subtil à l'anglais britannique et une évaluation désobligeante de l'époque passée par Desloges au *Fighter Command*.

Si l'escadron canadien-français se formait et avait la malchance de subir des pertes importantes au cours d'une attaque, il faudrait s'attendre à de graves répercussions, car les Canadiens français au Canada croient que leurs hommes sont chargés de tous les sales boulots. Les difficultés éprouvées par les pilotes anglophones de l'ARC pour comprendre les instructions R/T sont très grandes. Les pilotes francophones en ont encore davantage. Le commandant d'Aviation Desloges se perdit un certain nombre de fois parce qu'il avait mal compris les instructions transmises par radio et il parle l'anglais couramment. Il existe de nombreux cas similaires. Les escadrons non anglophones ont subi des pertes élevées à cause de leur incompréhension des instructions radio. Le *Fighter Command* a été jusqu'à mettre des contrôleurs parlant polonais dans les salles d'opération de secteur pour résoudre le problème, mais ça s'est avéré peu commode. [Il existe un] manque de pilotes de chasse suffisamment bien entraînés d'origine canadienne-française pour former un escadron. Compte tenu de ces expériences, l'*Air Ministry* n'est pas très favorable à sa création et demande maintenant si nous nous opposerions à la formation d'un escadron de bombardement⁹.

Il y avait un problème supplémentaire. Alors que la canadianisation avait rencontré (et rencontrait) quelque opposition de la part des navigants de l'ARC qui étaient assez satisfaits de rester dans leur escadron de la RAF, un certain nombre de pilotes canadiens-français s'opposèrent aussi à l'idée de former « un escadron séparé », car ils pensaient qu'ils feraient l'objet d'une mesure de « ségrégation et seraient placés dans une situation difficile ». Toutefois, Edwards ne tint pas compte de leur avis et recommanda de poursuivre le projet¹⁰.

Power ne fut pas totalement satisfait du contenu du message d'Edwards. Il avait tendance non seulement à lier l'attitude négative britannique au progrès lent et frustrant de la canadianisation en général, mais il n'acceptait pas non plus les excuses, quelque peu fausses, avancées sur les procédures radio, en particulier à la lumière des affectations qui avaient eu lieu récemment. « Je souhaiterais des renseignements sur la raison des affectations de presque tous les pilotes canadiens-français dans des escadrons de la RAF au lieu de l'ARC puisqu'on pense qu'ils ont plus de difficulté à comprendre l'anglais cockney qu'à comprendre

l'anglais canadien. » Le ministre de l'Air ne fit aucune objection à la formation d'un escadron de bombardement canadien-français « si cela [pouvait] être fait dans un délai raisonnable » et si l'on pouvait en démontrer clairement les avantages. Quelle que soit la décision, la formation d'un escadron devrait avoir lieu « dès que possible »¹¹.

Edwards eut alors une meilleure idée de ce qu'il devait supporter pour parvenir à déterminer où se trouvait réellement la plus forte opposition au plan. Les autorités britanniques demandèrent de nouveau, la veille de Noël, si l'ARC souhaitait encore former un escadron canadien-français et le type d'escadron qu'elle préférait. L'*Air Ministry*, poussé par Hollinghurst, avait déjà effectué une enquête dans les commandements opérationnels en Grande-Bretagne et produit une liste de 224 individus « qui prétendaient être des Canadiens français ». Parmi eux, trente-six pilotes, un encadrement potentiel ; toutefois, la représentation des autres métiers et spécialistes ne donnait « guère de quoi former un escadron ». En fait, cette liste était incomplète – Ottawa vit tout de suite qu'on avait oublié soixante-dix opérateurs radio/mitrailleurs – mais au moins c'était un début et, un début positif effectué, chose surprenante, avec l'aide de l'*Air Ministry*¹².

On ne pouvait pas en dire autant des membres du personnel du QGCOM, de certains d'entre eux qu'Edwards décrit comme « des dépouilles du Canada » ; en tant qu'ancien membre du comité du personnel (Aviation), Edwards acceptait volontiers d'assumer la responsabilité de leur affectation à Londres. Plus que quiconque, ils semblaient être à l'origine de l'obstruction. Bien que « nous fassions tout ce que nous pouvons pour la formation d'un escadron canadien-français », déclara Edwards au ministre adjoint S.L. de Carteret, le 6 janvier 1942, « je rencontre des obstacles partout. Il s'avère que, jusqu'à mon arrivée ici, personne n'aimait l'idée et chacun trouvait mille raisons pour qu'il ne soit pas formé. Je dois vaincre toutes ces opinions avant de me mettre réellement au travail. Même si la directive qui a été envoyée était nette et claire, je pense qu'on s'en est moqué. Dans tous les cas, elle fut transmise à l'*Air Ministry* avec ironie et beaucoup de commérages négatifs à tous les niveaux »¹³. Après avoir réuni son personnel et fixé la règle, il avait confiance que désormais « son personnel pourrait « voir la lumière » comme *lui*, Edwards, souhaitait qu'il la voie ». Entre autres, cela signifiait aller de l'avant avec le nouvel escadron et décider aussi qu'il devait être formé dans le *Bomber Command* afin « d'absorber plus de navigants et de non-navigants, et parce qu'il pourrait être plus facilement contrôlé d'un point de vue opérationnel, les liaisons radio n'étant pas permanentes au cours des opérations ». Il faudrait quelque temps avant d'obtenir du personnel expérimenté, mais douze pilotes, dix navigateurs et treize opérateurs radio/mitrailleurs étaient presque immédiatement disponibles et, à partir de là, Edwards demanda l'autorisation de passer à l'action¹⁴.

Près de trois semaines s'écoulèrent avant que le commandant en chef ne reçoive une réponse du ministre et quand elle arriva, ce n'en n'était pas une. Il semblait que Power ne se souciait pas du type d'escadron mais qu'il voulait que ça se fasse vite¹⁵. Et le 20 janvier 1942, Breadner envoya un message indiquant non seulement que la rapidité était le principal facteur, mais que le contenu canadien-français de la nouvelle unité pouvait aussi être dilué, tout au moins au début.

Le ministère est arrivé à la conclusion que l'escadron de bombardement serait probablement ce qui conviendrait le mieux. Seul inconvénient : les délais de formation. Proposez que cela soit dans une certaine mesure traité par la formation immédiate du, disons, 425^e. Faites savoir que celui-ci deviendra tôt ou tard un escadron canadien-français. Organisez-le tout de suite avec un commandant anglophone de la RAF ou de l'ARC ayant de l'expérience. Affectez-y immédiatement les navigants expérimentés mentionnés dans votre message. Passez au peigne fin les UEO et les unités détentrices pour trouver les Canadiens français et les entraîner comme pilotes de bombardier. Amenez-le à l'effectif approprié avec des pilotes, observateurs et mitrailleurs de l'ARC expérimentés. Il n'est pas nécessaire de l'appeler escadron canadien-français immédiatement ou tant que la majorité des navigants n'est pas de cette origine ... Invitez l'*Air Ministry* à donner des commissions d'officiers aux pilotes de bombardier précités. Il ne devrait pas y avoir de difficulté à trouver des non-navigants canadiens-français outre-mer, [mais] si c'est le cas, on peut en envoyer quelques-uns du Canada¹⁶.

La réaction de l'*Air Ministry* au télégramme de Breadner fut une fois de plus utile. La nouvelle unité pouvait s'appeler immédiatement « 425^e Escadron de bombardement (canadien français) de l'ARC », déclara Hollinghurst à Edwards, « afin qu'il puisse bâtir sa réputation d'escadron canadien-français ». Pendant ce temps, on était à la recherche dans les unités de la RAF et de l'ARC de membres éventuels, ceux qui s'identifiaient volontairement comme Canadiens français, et les procédures pour les retirer de leur affectation actuelle ou les réorienter, au besoin, dans le système d'entraînement de façon à ce qu'ils finissent dans l'escadron, furent mises au point. De même, les Canadiens français arrivant au centre de réception de l'ARC de Bournemouth étaient désignés pour le 425^e. Il se peut que quelques-uns aient été constitués en équipage à ce moment-là et envoyés dans l'UEO Wellington appropriée¹⁷.

Tout cela prit du temps, en particulier maintenant que la RAF avait adopté la politique d'un seul pilote par avion au sein du *Bomber Command*, ce qui créa un excédent momentané qui fut absorbé en réduisant le rythme de l'entraînement, et ce ne fut pas avant le 25 juin 1942 que le nouvel escadron fut créé à Dishforth comme unité du 4^e Groupe. Son premier commandant fut le lieutenant-colonel d'Aviation J.M.W. St-Pierre, qui avait commandé la 11^e École élémentaire de pilotage avant son arrivée en Grande-Bretagne, en février, alors que les dernières dispositions pour la formation de l'escadron étaient prises. À cause de son expérience dans les forces auxiliaires d'avant-guerre et dans le PEACB, on donna la liberté d'action à St-Pierre pour trouver des recrues pour l'escadron, tâche qu'il ne trouva pas facile de prime abord. Comme on en eut la preuve à plusieurs reprises, les équipages développaient vite un sentiment de loyauté envers leur escadron et repoussaient toute idée de quitter un foyer établi pour quelque chose de nouveau. Un certain nombre de membres affectés au 425^e refusèrent¹⁸. Mais avec le temps, les censeurs notèrent que le travail de promotion de l'unité devenait plus facile.

Quoique nullement délivrée des douleurs de l'accouchement, la formation du 425^e Escadron a créé ce qui semble une joie sans limite parmi les Canadiens français.

Les hommes à qui on a promis une affectation au 425^e trouvent la perspective attrayante, et les lettres de ceux qui en font déjà partie révèlent un excellent moral et beaucoup d'enthousiasme. Le fait que les Canadiens français forment un groupe racial particulier ne permet pas de supposer sans quelque prudence que leur expérience est un reflet valable de la situation d'ensemble. Il y a quelques commentaires négatifs, l'un d'eux regrettant que dans un escadron francophone il oubliera son anglais. Beaucoup s'opposent à leur affectation au 425^e simplement parce qu'ils ont un nom français, et certains soupçonnent que la formation de l'escadron répond à des besoins de pure propagande¹⁹.

Toutefois, pour les observateurs étrangers, il n'y avait aucun motif de douter de l'ardeur des navigants sélectionnés par St-Pierre : Power, lors de sa visite au Royaume-Uni en août 1942, conclut que c'était « l'escadron le plus gai et le plus zélé que nous ayons rencontré à ce jour » – y compris les deux commandants d'escadrille, les commandants d'Aviation G.A. Roy et J.L. Savard, fils de juristes et d'hommes politiques célèbres du Québec. Ils avaient tous les deux été des instructeurs du PEACB et avaient acquis une expérience opérationnelle au sein du 419^e Escadron ; les deux devaient recevoir la DFC à l'été 1943 ; et les deux commanderaient un escadron par la suite²⁰.

Les vols débutèrent en août 1942 et l'escadron fut déclaré opérationnel en octobre. Il effectua son premier raid sur Aix-la-Chapelle dans la nuit du 5 au 6 octobre, quand des conditions givrantes et des orages électriques rendirent la navigation aléatoire ; ses équipages souffrirent comme les autres du *Bomber Command*. Deux rentrèrent plus tôt et un s'écrasa à Debden (Angleterre) tuant tout le monde à bord. Les cinq qui atteignirent la zone de objectif jugèrent qu'ils en avaient fait assez et ne firent aucune revendication importante quant à la précision de leur bombardement. La nuit suivante, l'objectif était Osnabrück, et à la fin du mois, l'escadron avait participé à six opérations – deux d'entre elles, Krefeld, le 23 octobre et Emden, le 31 octobre, de jour – et ses pertes furent très légères, une pour quarante sorties, tandis que le taux de missions avortées, que l'on pensait élevé dans les nouvelles unités, était d'un louable 12 %²¹.

Le nombre des opérations doubla en novembre mais beaucoup furent de faible envergure avec la participation d'au plus trois appareils, et le total des sorties du mois s'éleva à quarante-six seulement. Les pertes restèrent limitées – deux équipages perdus – lors du raid sur Hambourg, dans la nuit du 9 au 10 novembre, mais le taux de sorties avortées monta à quinze, soit 33 %. Il y eut deux opérations de jour, dont la première quand deux appareils furent envoyés pour bombarder Wilhelmshaven à 2 000 pieds, le 6 novembre, fut la plus difficile. Un équipage ne fut pas du tout gêné par les défenses ennemies, mais l'autre, commandé par le sous-lieutenant d'Aviation A.T. Doucette, fut subitement attaqué par trois chasseurs alors qu'il approchait de l'objectif. Malgré les dégâts importants subis par l'avion et les blessures graves de l'opérateur radio, le sergent G.J.R. Bruyère, Doucette effectua son attaque avant de prendre le chemin du retour. Félicités pour leur « courage invincible et leur dévouement inébranlable dans des conditions très difficiles », Doucette reçut la DFC et Bruyère la DFM. Du 10 novembre 1942 au 14 janvier 1943, les opérations Gardening comptèrent pour soixante-treize des 118 sorties de l'escadron. Les pertes furent

encore faibles, mais le taux de missions avortées s'éleva à 38 %. Le temps fut toujours un facteur important dans l'abandon des missions Gardening puisqu'on avait dit aux équipages de revenir s'ils ne pouvaient repérer la zone de l'objectif ; mais les avortements de mission de bombardement furent presque aussi élevés²².

Dans d'autres circonstances, les résultats du 425^e Escadron auraient pu faire l'objet d'un examen détaillé pour voir ce qui ne marchait pas, mais au cours de l'hiver de 1942-1943, les autorités supérieures pensaient à autre chose, notamment à l'organisation et à la formation d'un groupe de bombardement canadien qui devait s'appeler le 6^e Groupe (ARC). Les discussions pendant et après la conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien, de mai et juin 1942, avaient fixé le nombre d'escadrons de l'ARC qui devaient être formés avant la fin de l'année, le type d'avion sur lequel ils devraient sans doute voler et à quel endroit ils seraient stationnés en règle générale. On convint aussi que, même si la canadianisation serait une priorité, l'*Air Ministry* essayant d'envoyer le bon mélange de catégories de navigants dans les unités d'entraînement opérationnel pour faciliter la constitution d'équipages de l'ARC là-bas, elle ne serait pas nécessairement la priorité la plus importante, sauf dans le cas particulier du 425^e Escadron. Alors que les 405^e, 408^e, 420^e, 424^e et 425^e étaient tous commandés par des officiers de l'ARC à l'automne 1942, on ne disposait pas encore d'un nombre suffisant de Canadiens expérimentés pour commander toutes les unités. À coup sûr, il n'y en avait pas assez pour occuper les postes de commandant de base et d'officiers d'état-major au QG du 6^e Groupe lorsqu'il se forma. Il aurait fallu permettre et encourager le passage dans l'ARC de Canadiens servant dans la RAF pour augmenter la part de l'ARC dans ces cantonnements, rendre l'ARC moins dépendante des officiers britanniques et ajouter à son expérience l'administration des institutions, mais cela n'eut pas lieu, en partie semble-t-il, parce que le QG (Av) ne voulait pas offrir à ces Canadiens de la RAF une commission permanente d'officier de l'ARC²³.

Toute incompréhension chronique de ces questions d'ordre général aurait pu être traitée quand Power arriva au Royaume-Uni pour des discussions avec les représentants de l'*Air Ministry* en août 1942. Mais Power, plus soucieux de la politique d'attribution des commissions d'officier, en général, et sur les moyens de tenir le QGCOM informé de la situation des Canadiens dans les forces, ne traita que brièvement du problème épineux de la canadianisation. Sauf pour soulever encore l'objectif à long terme d'équiper de Lancaster le groupe de bombardement, il ne fit qu'effleurer la question de la canadianisation. Quand il se rendit à High Wycombe pour rencontrer sir Arthur Harris qui, avait-on prévenu, pouvait se montrer « difficile » sur le sujet de la formation d'un groupe de l'ARC, les résultats furent une surprise agréable. Promettant une totale coopération, le commandant en chef laissa à Power l'impression qu'il « accueillait favorablement la formation du 6^e Groupe et que, sous réserve de nécessités opérationnelles, il apporterait tout son soutien à la canadianisation des escadrons de l'ARC », allant jusqu'à proposer qu'il puisse retirer des équipages ARC complets d'escadrons de la RAF pour fournir un noyau autour duquel on construirait de nouvelles unités.

Pour leur part, les Canadiens n'insistèrent pas sur une définition précise de ce qui pouvait se cacher derrière de telles exigences dans la pensée d'Harris. Ils ne demandèrent pas non plus le transfert, dans des unités de l'ARC, de Canadiens isolés servant dans les escadrons de la RAF, lorsque celles-ci seraient formées, un point sur lequel il aurait sans doute montré son opposition. La croyance que les équipages existants ne devaient pas être dissociés était un sujet tabou à High Wycombe. Enfin, Power ne broncha pas quand on lui dit pour la première fois que seuls sept escadrons de l'ARC pouvaient être créés d'ici la fin de l'année, au lieu des dix sur lesquels on s'était mis d'accord²⁴.

En résumé, la mise sur pied du 6^e Groupe était à ce moment-là une tâche surtout administrative, mettant en jeu le service du personnel et les directions approvisionnement, organisation et mouvements de la RAF, alors que le QGCOM agissait comme superviseur des intérêts nationaux. Cependant, la tâche à entreprendre – regrouper les personnes adéquates et le matériel approprié au bon endroit – n'était pas chose aisée et ne fonctionna pas toujours comme prévu. Même si l'on s'occupait, dans une certaine mesure, de trouver dans les UEO et les autres escadrons des équipages de l'ARC pour les nouvelles unités – le 427^e reçut un certain nombre d'équipages de Wellington du 419^e quand ce dernier se transforma sur Halifax – les taux de canadianisation initiaux n'étaient pas satisfaisants. En janvier 1943, par exemple, celui du 429^e ne s'élevait qu'à 34 % de navigants, tandis que celui du 431^e n'était que de 17 %, surtout parce qu'il avait reçu des navigants de la 24^e UEO (affectée récemment au 6^e Groupe) avant qu'elle ne puisse se départir de ses stagiaires anglais, néo-zélandais et australiens²⁵.

Non seulement le nombre de navigants de l'ARC importait, mais encore celui des personnes qui se trouvaient dans ce qu'on appelait officiellement un équipage « canadien ». Par exemple, dans les bombardiers lourds, il y avait rarement des équipages entièrement canadiens à cause de l'ouverture tardive d'installations d'entraînement de mécaniciens de bord au Canada, alors que le premier groupe n'obtint pas son diplôme avant l'été 1944. Même parmi ces catégories de navigants produites par le PEACB, il semble qu'il y ait eu des difficultés continues à gérer les sorties et les affectations pour que, compte tenu des échecs à l'entraînement, des pertes et d'autres facteurs semblables, le nombre adéquat de pilotes, navigateurs, bombardiers, mitrailleurs et radio soit atteint dans les UEO soutenant les escadrons de l'ARC, suivant la proportion voulue et le moment désiré. En octobre 1942, on estimait que, même si les sorties mensuelles du PEACB pouvaient être organisées pour former des équipages entièrement canadiens, il y aurait encore, respectivement, un surplus de quelque deux cents navigateurs et bombardiers qui, sans doute, devraient être affectés ailleurs qu'au 6^e Groupe²⁶. De plus, l'affectation d'équipages particuliers dans les escadrons, peu importe leur composition, dépendait en partie des résultats obtenus à l'UEO. « La répartition des équipages dans les escadrons est encore plus compliquée du fait qu'ils ne sont pas tous nécessairement recommandés pour servir dans les bombardiers lourds et que, par conséquent, tout équipage qui ne répond pas aux normes des UEO qui soutiennent des escadrons de bombardement lourd doit être transféré dans des unités de Wellington. Comme la majorité de celles-ci est

canadienne, elles doivent forcément recevoir la majorité des équipages qui ne sont pas recommandés pour les avions lourds sans tenir compte de leur origine, qu'ils soient Canadiens, Australiens, Britanniques ou d'une autre nationalité²⁷. » Non seulement le nombre d'équipages étrangers du 6^e Groupe serait gonflé, mais le niveau général des compétences en vol du groupe, établi sur les résultats à l'UEO, serait alors quelque peu inférieur à celui de tout le *Bomber Command*.

Au départ, il était prévu que le 6^e Groupe occuperait et contrôlerait quinze bases, mais à cause d'un manque de matériaux de construction et de main-d'œuvre, du ralentissement de l'expansion du *Bomber Command* et d'un certain niveau d'encombrement du Yorkshire, quatre des bases prévues ne furent jamais construites ; en janvier 1943, quand le groupe devint opérationnel, sept bases seulement étaient prêtes : Croft, Dalton, Dishforth, East Moor, Leeming, Middleton St George et Topcliffe²⁸.

La question de savoir où, quand et pendant combien de temps un escadron allait servir est d'un médiocre intérêt. Il y avait de grandes différences entre les bases d'avant-guerre avec leurs logements, leurs mess et leurs installations de loisirs bien construits et confortables et les bases qui furent ouvertes au cours des trois dernières années. Ces dernières se caractérisaient par des baraques Nissen en tôle ondulée, avec des parois de brique ou de bois aux deux extrémités, et souvent, comme à Dalton, elles étaient caractérisées par « le manque de chauffage dans les locaux habités » ... ainsi que par l'absence d'eau courante et de systèmes d'égouts satisfaisants. Il est impossible de savoir précisément comment l'environnement d'une base donnée a influé sur les officiers et les membres qui y étaient affectés, mais un observateur attentif l'a sûrement remarqué. Le lieutenant d'Aviation F.H.C. Reinke, un journaliste qui avait reçu une commission d'officier dans l'ARC et avait été envoyé outre-mer pour faire part de ses impressions sur la vie dans les forces aériennes, ne doutait pas que le moral d'un escadron dépendait, en partie au moins, de l'endroit où il se trouvait. Linton-on-Ouse, une base d'avant-guerre qui hébergea à certaines époques les 408^e et 426^e Escadrons, était esthétiquement agréable malgré ses bâtiments « utilitaires ... presque tristes » et camouflés du quartier général. Partout où c'était possible, il y avait « de l'herbe luxuriante, des buissons et un grand nombre de jeunes arbres » et des parterres de rosiers avaient été aménagés « pour adoucir l'aspect général ». Les mess, les bars et les salles à manger avaient été bien aménagés avec des couleurs chaudes et il y avait de nombreuses installations de loisirs : deux terrains de baseball ainsi qu'un terrain pour lacrosse et des aires de lancement de fers à cheval. En outre, on récoltait des légumes dans le jardin potager pour améliorer l'ordinaire. Pour ceux qui désiraient sortir de la base, il y avait environ une douzaine de pubs (bars), à courte distance à bicyclette, tandis qu'on pouvait se rendre en bus à York²⁹.

On ne pouvait pas en dire autant de Skipton-on-Swale, une base satellite qui hébergea (à diverses périodes) les 420^e, 432^e, 433^e et 424^e escadrons. Elle était « sans attrait et peu pratique », « clôturée seulement par des haies et avec quelques arbres dispersés » afin de dissimuler l'aridité des rangées de baraques Nissen « noires ou d'un brun défraîchi ». À l'époque où Reinke s'y trouvait, les douches des aviateurs étaient situées à un mille de leur logement, le mess des

officiers était triste et la Canada House du YMCA, destinée à être un refuge, exigeait que les aviateurs mettent de vieilles chaussettes sur leurs bottes pour protéger les parquets super-polis, un règlement qui en dissuadait plusieurs d'y aller. Les cuisines ne disposaient pas de tables chauffantes si bien que les cuisiniers devaient préparer plusieurs services ou servir de la nourriture tiède ou froide : de plus, aucune installation de loisirs n'existait jusqu'à l'affectation d'un officier des sports, en mai 1944. Un certain nombre de pubs se trouvaient à distance raisonnable, mais les brasseries ne livraient pas aux mess de la base à cause de leur total isolement. Chose plus importante : il n'y avait pas de bus assurant la liaison avec Skipton, et les membres revenant de permission ou d'une nuit à York devaient marcher depuis la gare de Topcliffe, à un mille et demi (2 km) de là, ou depuis celle de Thirsk qui, elle, se trouvait à trois milles (5 km)³⁰.

Toutefois, comme Reinke le découvrit quand il visita Tholthorpe, les nouvelles bases n'étaient pas forcément mornes. À Skipton, personne ne semblait s'être soucié des agréments de la base depuis son ouverture à l'automne 1942. Le mess des officiers avait refusé, par exemple, l'offre d'un piano, mais à Tholthorpe, qui ouvrit en août 1940, des pelouses avaient été semées autour des baraques Nissen, les mess étaient bien décorés (celui des officiers « à peu de frais mais avec un œil compétent pour les effets ») et ils étaient devenus le centre de la vie de la base malgré la présence de pubs à proximité. Reinke fut d'avis que les différences étaient probablement attribuables à la personnalité des commandants de la base, de la station, et de l'escadron³¹.

Déjà physiquement attrayante, Linton-on-Ouse bénéficia aussi de la personnalité d'au moins un de ses commandants, un ancien des opérations de lutte anti-sous-marins sur les côtes atlantiques du Canada, le colonel d'Aviation C.L. Annis. Son caractère sociable et la facilité avec laquelle celui-ci se mêlait aux autres militaires, indépendamment de leur grade, le mirent à part de certains autres commandants de base de l'ARC – assez pour qu'on en parle à l'époque, faut-il ajouter – et assurèrent la loyauté et la coopération de tous à Linton. Il était charmeur et encourageait les gens, faisant preuve de tolérance, d'humour et de compréhension. Son enthousiasme et son piquant étaient contagieux ; sa sympathie pour ses hommes était particulièrement appréciée des non-navigants³². À une occasion, par exemple, il mit en garde contre les absences non autorisées en s'y prenant d'une façon totalement étrangère à l'application habituelle du règlement. « Il y en a beaucoup trop », annonça-t-il sur le circuit de diffusion de la base.

Il allait donc sévir, nous lancer le règlement par la tête, c'est-à-dire, à moins que nous ayons un bon alibi, par exemple, la femme de cet aviateur vit à Londres et il a une permission de quarante-huit heures. Elle doit le retrouver à la gare de King's Cross. Il va prendre le bus pour York, mais la queue est si longue que le bus est bondé et qu'il doit attendre une heure de plus. Quand il arrive à York, il doit prendre un train plus tard pour Londres. Sa femme, lasse d'attendre, est rentrée à la maison. Quand il est arrivé, elle prenait un bain et il fallut des heures et des heures pour sécher ses vêtements. Vous devez en tenir compte, s'il y a une bonne excuse. Eh bien, presque tous dans la salle ont commencé à rire et il m'a fallu du temps pour comprendre ce qu'il y avait d'amusant³³.

On fit appel à des officiers de l'effectif de guerre du Canada pour deux des nouveaux escadrons de l'ARC formés à l'automne 1942. Le lieutenant-colonel d'Aviation H.M. Carscallen, un de la force régulière d'avant-guerre, diplômé du Royal Military College of Canada, alla au 424^e. Il avait commandé les 5^e et 10^e escadrons (B) entre novembre 1940 et juillet 1942, tandis que le lieutenant-colonel d'Aviation S.S. Blanchard, qui avait rejoint l'ARC en 1931 et avait dirigé le 8^e et le 116^e escadrons (B), prit le commandement du 426^e. Carscallen resta au 424^e jusqu'en avril 1943 quand un autre Canadien lui succéda, et il commanda par la suite les bases de Leeming et East Moor³⁴. Toutefois, quand Blanchard fut tué au combat le 14 février 1943, il fut remplacé par le lieutenant-colonel d'Aviation L. Crooks, un officier britannique qui avait déjà gagné une DSO et une DFC³⁵. Les officiers britanniques commandèrent aussi, au départ, les nouveaux escadrons formés en novembre 1942 mais, reflet de l'expérience croissante du 6^e Groupe, ils furent, par la suite, remplacés par des officiers de l'ARC. Doucement mais inexorablement, les Canadiens obtenaient l'expérience et l'expertise opérationnelles et administratives qui les rendaient aptes à commander leurs propres escadrons, stations et bases.

Tout de même, l'affectation de Carscallen et de Blanchard directement de l'effectif de guerre, encore plus que celle de St-Pierre au 425^e Escadron, après son bref apprentissage au 419^e, souleva une intéressante question. Est-ce que l'ARC de temps de guerre était une entité au plein sens du terme, dans laquelle les officiers et les militaires du rang (mais surtout les officiers supérieurs) qui n'avaient servi qu'au Canada étaient compétents pour occuper des postes opérationnels outre-mer, malgré leur manque d'expérience là-bas ? Ou les conditions en Europe étaient-elles si différentes que le service en Amérique du Nord était grandement hors de propos ? Quand vint le temps de combler cinquante postes vacants d'officiers et 175 de sous-officiers et hommes du rang au QG du 6^e Groupe, assez curieusement, ce fut le CAS d'Ottawa qui voulut que tous les postes, à quelques exceptions près, soient tenus par du personnel déjà en Grande-Bretagne. Et, ce fut le commandant en chef outre-mer qui demanda des renforts du Canada parce que le groupe d'officiers d'état-major et de techniciens canadiens expérimentés en Angleterre n'était pas assez important pour combler tous les postes. En fait, quand Breadner insista, de façon peu obligeante, pour qu'Edwards se débrouille, celui-ci avertit ses supérieurs d'un ton indigné qu'« il n'y [avait] aucune raison de poursuivre l'organisation [d'un] groupe canadien puisque le personnel nécessaire n'[était] pas disponible dans ce pays »³⁶.

En tant qu'ancien membre du conseil du personnel (Aviation), Edwards connaissait bien la plupart des officiers supérieurs disponibles au Canada et il dut réaliser que si l'expérience opérationnelle outre-mer devenait le critère principal, ses amis et collègues encore au pays ne viendraient peut-être jamais en Angleterre. En conséquence, il est possible d'interpréter sa position comme une manifestation du désir de favoriser la carrière de ses amis, mais comme seulement trois officiers de l'ARC avaient commandé des escadrons de bombardement à ce jour, il n'aurait pas pu constituer un quartier général de groupe totalement canadien sans nuire aux unités opérationnelles. Compte tenu de l'enthousiasme avec lequel il poursuivit son mandat pour placer l'ARC « sur la carte », il est plus

vraisemblable qu'il perçut le manque essentiel de logique et l'hypocrisie qu'il y avait à former un QG de groupe de bombardement canadien si, faute d'aide de la part du Canada, il devait se tourner vers la RAF pour trouver l'expertise voulue.

Encore convaincu qu'on disposait outre-mer de ceux qui avaient les connaissances techniques, administratives et opérationnelles appropriées, Breadner ne se laissa pas influencer et déclara à nouveau à Edwards qu'il devait prélever sur ses propres ressources outre-mer le personnel du QG du groupe. Le problème en resta là jusqu'à ce que le CAS aille en Angleterre à la mi-août ; il rencontra Edwards, lui rappela son point de vue qu'il fallait d'abord affecter du personnel d'outre-mer, après quoi il admit qu'il ne s'opposait pas à ce que quelques affectations viennent du Canada. Cela se termina sur deux des affectations les plus élevées du 6^e Groupe attribuées à des officiers venant du Canada, une à un officier de l'ARC outre-mer, une autre à un officier canadien de la RAF et une autre encore à un spécialiste britannique. Le colonel d'Aviation C.R. Slemon, affecté d'Ottawa où il avait été directeur-opérations aériennes, connut un franc succès comme officier supérieur d'état-major (OSEM)*. L'officier supérieur d'état-major (administration) (OSEM-Admin), le lieutenant-colonel d'Aviation C.G. Durham, était un ancien combattant du *Royal Flying Corps* de la Première Guerre mondiale qui avait été officier principal d'administration de la base RAF Digby. Le chef de l'entraînement, le lieutenant-colonel d'Aviation T.C. Weir, était un Canadien de la RAF, tandis que le chef des transmissions, le lieutenant-colonel d'Aviation T.W. Hodgson, était un Britannique. Le bras droit de Slemon, en qualité d'officier supérieur d'état-major (opérations) (OSEM-Ops), fut le lieutenant-colonel d'Aviation J.E. Fauquier, qui venait de quitter le commandement du 405^e Escadron. Toutefois, selon l'avertissement d'Edwards, il n'y avait pas assez d'officiers de l'ARC disponibles outre-mer pour occuper tous les postes, et le 1^{er} janvier 1943, vingt des quarante-sept officiers mâles et cinquante-cinq des 177 sous-officiers et militaires du rang de sexe masculin venaient de la RAF³⁷.

Il y avait aussi une femme officier venant du Service féminin de l'ARC. Elle fut la première de plusieurs centaines. Le 8 mai, 1945, il y avait pas moins de 567 femmes officiers et 372 aviatrices du rang, à Allerton Park seulement. Elles servirent sur toutes les bases du 6^e Groupe, au début comme commis, cuisinières, chauffeurs, opératrices téléphonistes et aides infirmières. En avril 1943, les règlements avaient été modifiés pour permettre aux femmes de servir comme radio (au sol), plieuses de parachutes, météorologues et mécaniciennes d'instruments, ainsi que pour interpréter les photos de reconnaissance et de bombardement. Dans ces fonctions, elles jouèrent, en fin de compte, un rôle important et direct dans la vie opérationnelle des bases de l'ARC³⁸.

Une affectation, celle du commandant supérieur du groupe (AOC), devait aller à un Canadien et à un officier servant alors au pays, puisque personne outre-mer n'avait la bonne combinaison d'expériences administratives et opérationnelles. De plus, selon Edwards, « il ne fallait pas envoyer quelqu'un qui était soupçonné

* Slemon devint par la suite commandant en chef adjoint de l'ARC outre-mer, CAS d'après-guerre, et finalement commandant adjoint du Commandement de la Défense aérienne de l'Amérique du Nord pendant la guerre froide.

d'avoir des opinions contraires à la canadienisation ou qui s'y opposait autrement – une tentative, peut-être, pour s'assurer qu'on ne ferait pas venir du commandement de la région aérienne de l'Ouest le vice-maréchal de l'Air L.F. Stevenson. En fait, Edwards avait trois personnes à l'esprit : le vice-maréchal de l'Air G.E. Brookes, commandant de la Région aérienne n° 1 (PEACB), son préféré ; le commodore de l'Air C.M. McEwen, combattant actuellement la menace des *U-boote* avec le premier groupe de la Région aérienne de l'Est qu'il commandait ; et le vice-maréchal de l'Air J.A. Sully, le membre du comité du personnel (Aviation), du QG (Av). Ce fut Brookes, né en Grande-Bretagne, mais qui était arrivé au Canada avec sa famille en 1910, qui fut choisi³⁹.

Alors âgé de quarante-sept ans, Brookes avait servi outre-mer dans le Royal Flying Corps au cours de la Première Guerre mondiale. Il avait rejoint l'ARC à sa création le 1^{er} avril 1924 et était considéré comme un spécialiste de l'entraînement aérien, un talent utile au moment où le groupe canadien travaillait à devenir opérationnel. Il avait aussi l'expérience d'un QG opérationnel important, comme OSEM-Air de la Région aérienne de l'Est pendant son extension en 1939 – 1940. De type paternaliste qui, on s'en rendit compte, pouvait prendre soin de sa formation et l'enrichir, et qui s'entendait bien avec les officiers supérieurs britanniques pendant la mise sur pied du groupe, Brookes paraissait idéal pour cette tâche⁴⁰. La seule question qui se posait : avait-il le talent et l'intérêt voulus pour assumer les responsabilités opérationnelles qu'exigeaient Harris de ses commandants de groupe ? « À cause des conditions météo et d'autres facteurs, pour organiser une opération normale, le préavis était rarement supérieur à une journée et il était pratiquement impossible au commandant en chef de donner tous les ordres détaillés nécessaires directement à ses bases. Il diffusait les ordres, fixant l'objectif et le plan général de la coordination de toute attaque, aux quartiers généraux de groupe, lesquels devaient diffuser à leur tour les ordres détaillés aux unités ... Les commandants de groupe reçurent toute latitude dans les limites établies par la nécessité de coordonner une attaque⁴¹. »

Après son arrivée en Angleterre, le 26 juillet 1942, la première tâche de Brookes fut de trouver un site pour son quartier général, le choix initial de North-allerton ayant été rejeté parce qu'il ne convenait pas aux systèmes de communications nécessaires pour diriger un groupe opérationnel. Le 1^{er} septembre, on parvint à un accord avec l'*Air Ministry* sur la réquisition du château d'Allerton Park, un immense manoir de soixante-quinze pièces, situé près de Knaresborough, à quatorze milles (22,4 km) du QG du 4^e Groupe qui se trouvait à York. Le propriétaire, plein de ressentiment – « le pire pessimiste que j'aie jamais rencontré chez un homme de quarante-sept ans, sans patriotisme et imbu de lui-même et de ses ennuis », selon Brookes – souleva tant de questions et formula tellement de plaintes concernant les inévitables modifications (et l'endroit où il allait vivre pendant ce temps) que le QG n'était pas tout à fait prêt quand le groupe devint opérationnel le 1^{er} janvier 1943. Il fallut trouver des logements temporaires pour le personnel du quartier général, dans les environs ainsi qu'à Dishforth et Linton, et certains habitaient et mangeaient encore dans ces deux villes en mai 1943. Le QG du 6^e Groupe fut officiellement créé le 25 octobre 1942, mais jusqu'à ce que les travaux de modification soient terminés à Allerton Park, l'état-

major travaillait aussi à partir de Linton, à un peu moins de sept milles (11 km) de là⁴².

Pendant ce temps, Brookes assistait aux conférences quotidiennes du 4^e Groupe pour se faire une idée du travail, et surveillait les progrès des nouveaux escadrons à l'entraînement. Finalement, il put disposer d'espace pour les tâches administratives élémentaires à Allerton Park, en novembre, mais des ouvriers bourdonnaient encore au-dessus des bureaux tandis que l'approvisionnement en eau insuffisant – le service incendie d'Harrogate dut remplir des réservoirs à même le sol – signifiait que le système de chauffage et la plomberie n'étaient pas fiables⁴³. Brookes emménagea dans son bureau le 4 décembre, mais comme il n'y avait pas de lampes, il ne put travailler le soir. Une semaine plus tard, il constata quelques améliorations, mais il restait encore beaucoup à faire. « Le hall commence à paraître enfin plus propre et il n'y a plus autant de bruit et de coups de marteau à côté de mon bureau. Le plombier a fini d'installer une salle de bain, et la plupart des bureaux au premier étage [sont] maintenant utilisés, mais les lignes [téléphoniques] ne sont installées qu'à 70 %. J'ai fait une tournée d'inspection du site de construction des bâtiments et des égouts, chaussé de bottes de caoutchouc, et suis rentré à nouveau avant la nuit. Les bâtiments avancent bien, travaux d'égouts très lents⁴⁴. »

Comme nous l'avons vu, des pénuries de matériaux de construction et de main-d'œuvre menaçaient tout le programme de construction de terrains d'aviation cette année-là, mais ce ne fut qu'en décembre 1942 que Brookes apprit qu'il perdait définitivement les bases proposées de Piercebridge, West Tanfield, Easingwold et Strensall. Cela entraîna quelques réaménagements nécessaires dans les affectations, et des dispositions durent être prises plus tôt que prévu, pour équiper quelques terrains-satellites de pistes en dur, ce qui nécessita encore le déplacement des escadrons d'une base à l'autre quand les travaux commençaient et se terminaient⁴⁵.

Pendant ce temps, le commandant continuait à donner un sens à sa nouvelle affectation et à apprendre la conduite et la gestion des opérations de bombardement à partir d'observations faites lors de ses visites à High Wycombe et aux 4^e et 5^e Groupes. Malheureusement, le journal personnel de Brookes sur son séjour outre-mer fut strictement personnel. Il ne contient que peu d'information sur ses soucis opérationnels, ce qui rend impossible de décrire son évolution, depuis l'espèce de stagiaire néophyte en gestion du personnel qu'il était, en août 1942, jusqu'au commandant de groupe qualifié qu'il devint cinq mois plus tard. De plus, ce qui s'y trouve consigné manifeste un singulier détachement des dures réalités de la guerre du bombardement. Il admet avoir « aidé quelque peu à établir les détails » d'un raid sur Nuremberg dans la nuit du 28 au 29 août 1942, par exemple, mais ne fait qu'une référence sur les 34 % de pertes subies par les équipages de Wellington qui y avaient participé. « Nos gars leur ont assené un bon coup la nuit dernière, note-t-il, et ont aussi reçu un bon coup ». Il maintient la même approche distante sur les pertes opérationnelles de son groupe au moment où elles se produisent, du moins dans son journal intime. Ce que Harris a pensé du commandant canadien quand il est arrivé à High Wycombe, nous l'ignorons ; mais, au début décembre, il était « inquiet de l'avenir » du 6^e Groupe sous les ordres de Brookes⁴⁶.

Lorsque le 6^e Groupe fut finalement déclaré opérationnel, Brookes reçut, malgré tout, un télégramme de félicitations de Harris. « Joyeux anniversaire et une année fructueuse au 6^e Groupe. À titre individuel et comme escadrons de l'ARC, vous avez déjà fait du bon travail. En tant que groupe de l'ARC, je souhaite que vous mainteniez et même surpassiez vos propres normes élevées. Nous sommes fiers de vous compter parmi nous. Vive le Canada, Heil Hitler avec des bombes⁴⁷. » Rétrospectivement, dans l'intimité de sa chambre, le commandant canadien nota simplement :

Travail habituel, tout est prêt pour la nuit. Ai soulevé beaucoup de vagues à notre conférence admin., re : lenteur à installer le matériel pour les Ops. Registre et envoyé au diable (mon officier d'état-major personnel) sur quelques sujets. Salle des opérations prend forme, propre avec des cartes à jour et tout est prêt pour y aller sauf que les techniciens-téléphone du bureau de poste passent encore des fils çà et là. La matinée est vite passée avec de nombreuses discussions, des coups de fil, etc., et j'ai pu lire un peu ... jusqu'à 18 h 45, et alors j'ai réuni l'équipe pour dîner. À 21 h, les nouvelles et puis retour au bureau ... tour du bâtiment et alors une petite soirée dans mon bureau pour passer le Jour de l'an ; environ douze d'entre nous⁴⁸.

Le 6^e Groupe prit le contrôle de Middleton-St-George et Croft une minute après minuit le 1^{er} janvier 1943, Leeming et Skipton-on-Swale la nuit suivante, et Topcliffe, Dishforth et Dalton une nuit plus tard. Ses débuts opérationnels furent presque aussi calmes que la soirée du jour de l'An de son commandant. Quatorze équipages furent désignés pour une opération Gardening dans la nuit du 1^{er} au 2 janvier, mais le mauvais temps fut de la partie, et la nuit suivante six avions seulement furent envoyés mouiller des mines (avec trente-six autres avions du *Bomber Command*) au large des côtes du golfe de Gascogne. Toutefois, le temps fut encore une gêne et trois équipages de l'ARC rentrèrent à leur base avec leurs munitions⁴⁹. Ces six appareils faisaient partie du 425^e Escadron.

La prochaine nuit c'était le tour du 427^e Escadron qui, n'ayant été formé que le 7 novembre, avait rapidement fait des progrès remarquables en devenant opérationnel. Il faut accorder un certain mérite à son commandant britannique, le lieutenant-colonel d'Aviation D.H. Burnside, DFC, qui occupa le poste jusqu'à la fin de son tour en septembre 1943. Son développement fut aussi matériellement aidé par l'afflux de personnel chevronné venant du 419^e Escadron. En fait, si le 427^e n'avait pas fait de tels progrès, Brookes n'aurait pu compter que sur deux escadrons le 1^{er} janvier 1943 : les 420^e et 425^e. L'escadron le plus ancien du groupe, le 405^e, était détaché au *Coastal Command* où il effectuait des escortes de convoi et des patrouilles anti-sous-marins, tandis que les autres se transformaient sur bombardiers lourds ou n'avaient pas atteint les normes opérationnelles. Ils n'étaient pas responsables de la lenteur de leur progrès. Le 431^e, faisant toujours partie du 4^e Groupe, n'effectua sa première mission qu'en mars, principalement à cause de problèmes de disponibilité technique avec la nouvelle génération de Wellington x. Tous les appareils durent subir une réparation ou un changement d'hélice, et quand le problème fut réglé, le personnel de maintenance découvrit des défauts dans la peau de l'avion et le montage des tourelles

ARC D'OUTRE-MER

ORDRE DE BATAILLE

Rôle général	Unités	39	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	
Bombardiers	405 ^e Esc				CB We 2 Hx 2		CB La 3		TF	
	408 ^e Esc					CB Hm 1 Hx 5 La 2 Hx 7 La 10		TF Hx 3		
	415 ^e Esc						CB Hx 3 Hx 7			
	419 ^e Esc					CB We 1 Hx 2 La 10		TF We 3		
	420 ^e Esc					CB Hm 1 We 10 Hx 3 La 10		TF We 3		
	424 ^e Esc					CB We 3 Hx 3 La 1				
	425 ^e Esc					CB We 3 We 10 Hx 3 La 10				
	426 ^e Esc					CB We 3 La 2 Hx 3 Hx 7				
	427 ^e Esc					CB We 3 Hx 3 La 1 La 3				
	428 ^e Esc					CB We 3 Hx 2 La 10		TF We 10 Hx 5		
	429 ^e Esc					CB We 3 Hx 2 Hx 5 Hx 3				
	431 ^e Esc					CB We 10 Hx 5 Hx 3 La 10		TF		
	432 ^e Esc					CB We 10 Hx 3 La 2 Hx 7				
	433 ^e Esc					CB Hx 3 La 1 La 3				
	434 ^e Esc					CB Hx 5 Hx 3 La 10		TF		
		10 sep 39 Déclaration de guerre		07 déc 41 Pearl Harbor			08 mai 45 Jour V-E	14 août 45 Cessation d'hostilités		
Types d'avions	Hm 1	- Handley Page Hampden Mk I				La 3	- Avro Lancaster Mk III			
	Hx 2	- Handley Page Halifax Mk II				La 10	- Avro Lancaster Mk X			
	Hx 3	- Handley Page Halifax Mk III				We 1	- Vickers Wellington Mk I			
	Hx 5	- Handley Page Halifax Mk V				We 2	- Vickers Wellington Mk II			
	Hx 7	- Handley Page Halifax Mk VII				We 3	- Vickers Wellington Mk III			
	La 1	- Avro Lancaster Mk I				We 10	- Vickers Wellington Mk X			
	La 2	- Avro Lancaster Mk II								
		CB	Commandement du bombardement		MED	Méditerranée		TF	Tiger Force	

qui causèrent encore l'arrêt des vols d'entraînement. Malgré tout, à la fin janvier, tous les escadrons furent déclarés prêts pour les opérations⁵⁰.

Les mauvaises conditions de vol habituellement subies au cours de l'hiver signifiaient que l'effort général du *Bomber Command* contre les objectifs allemands était limité même si le groupe de Brookes s'ajouta à l'ordre de bataille. Lorient, le port français dans le golfe de Gascogne, qui servait de base principale aux *U-boote* de la *Kriegsmarine*, fut toutefois bombardé cinq fois entre le 14 et le 31 janvier. Sir Arthur Harris n'avait jamais été un chaud partisan de l'attaque contre Lorient, la traitant de « tâche enfantine de rebonds de bombes sur des abris impénétrables de sous-marins ». Mais le succès ennemi dans la bataille de l'Atlantique – les *U-boote* avaient coulé près de cinq millions de tonnes fortes de navires de commerce dans l'Atlantique Nord en 1942, trois millions de plus que l'année précédente – causait suffisamment de souci à Londres pour que le *Bomber Command* abandonne ses objectifs à long terme afin d'aider l'amirauté (et de négliger le risque de blesser des civils français, ce qui avait été jusqu'alors une contrainte majeure dans les opérations sur la France). En conséquence, à partir du 14 janvier, Harris reçut l'ordre d'entreprendre des « bombardements de zone contre la base d'*U-boote* opérationnels sur les côtes occidentales françaises » – Lorient, Saint-Nazaire, Brest et La Pallice – avec comme but de « dévaster efficacement toutes les zones dans lesquelles se trouvent les sous-marins, leurs installations d'entretien et les services ... et d'autres ressources dont dépend leur mise en œuvre ». En d'autres mots, ces villes pouvaient être réduites en poussière. Toutefois, d'accord avec la conviction de l'*Air Ministry* que l'offensive contre le territoire ennemi devait se poursuivre, Harris fut aussi autorisé à attaquer Berlin et d'autres objectifs importants en Allemagne et en Italie, chaque fois que le temps le permettrait⁵¹.

L'importance des *U-boote* allemands, en tant que système d'objectifs, fut accentuée par la directive du bombardement stratégique publiée par les chefs des états-majors américain et britannique, à la suite de leur réunion à Casablanca, en janvier 1943. Harris et le général Carl Spaatz, commandant la *Eighth US Air Force*, furent informés : « Votre objectif principal sera la destruction progressive et la dislocation du système militaire, industriel et économique allemand et l'ébranlement du moral du peuple allemand jusqu'au point où sa capacité de résistance armée sera fatalement affaiblie. »

Dans les limites de ce concept général, vos objectifs principaux, en fonction des conditions météorologiques et de la faisabilité technique seront, à partir de maintenant, dans l'ordre de priorité suivant :

- (a) chantiers de construction sous-marins ;
- (b) industrie aéronautique ;
- (c) moyens de transport ;
- (d) raffineries ;
- (e) autres objectifs de l'industrie de guerre ennemie.

L'ordre de priorité ci-dessus peut évoluer de temps en temps en fonction des développements de la situation stratégique. De plus, d'autres objectifs de grande importance, du

point de vue politique ou militaire, doivent être attaqués. Par exemple :

- (i) les bases d'opération des sous-marins le long des côtes du golfe de Gascogne ... ;
- (ii) Berlin, qui doit être attaquée quand les conditions se prêtent à l'obtention de résultats particulièrement valables, défavorables au moral de l'ennemi ou favorables au moral de la Russie ... ⁵².

Dès le début, le 6^e Groupe se trouva en plein dans la nouvelle campagne anti-sous-marins. Des 316 sorties ordonnées en janvier, 195 eurent lieu contre Lorient et quatre-vingt-huit furent des opérations Gardening dans le golfe de Gascogne et en mer du Nord. Les vingt-trois autres furent des opérations Moling de jour, sur la Ruhr, qui ne devaient être montées que lorsqu'il y avait une couverture nuageuse. Ces dernières coûtèrent deux équipages qui, à ce qu'on pensa, « avaient désobéi aux ordres » et s'étaient rendus sur l'objectif alors qu'il n'y avait pas de nuages. Même si le mouillage de mines était, en général, moins risqué – quatre équipages, soit 3,7 %, ne rentrèrent pas – comme le 6^e Groupe en fit l'expérience dans la nuit du 21 au 22 janvier, les opérations individuelles pouvaient coûter cher. Quarante-deux appareils furent envoyés dans le secteur Nectarine, au large des îles de la Frise. Le beau temps facilitait le repérage de la zone d'objectifs, mais facilitait aussi la tâche des artilleurs ennemis qui abattirent trois Wellington⁵³.

Bien défendu par la Flak et les chasseurs, Lorient était un objectif de plus en plus dangereux et, avant la fin du mois, huit avions, soit 4,1 % de ceux envoyés au cours de six raids, furent abattus. Le dernier de ces raids, monté dans la nuit du 29 au 30 janvier et comprenant soixante-neuf appareils du groupe canadien, fut de loin le pire. Le temps était effroyable, avec de sérieuses conditions givrantes, de fortes pluies et des orages électriques qui rendirent les conditions de vol difficiles ; sans avions éclaireurs pour marquer l'objectif, les bombardements furent dispersés. Vingt-trois équipages décidèrent de rentrer tôt à la base, tandis que les quarante-deux qui bombardèrent le port signalèrent une Flak importante. Quatre furent perdus, constituant toutes les pertes du bombardement de cette nuit-là⁵⁴.

Pour le *Bomber Command* ainsi que pour le 6^e Groupe il y eut, en février 1943, beaucoup plus d'activités. Le dernier effectua 1 005 sorties, dont 312 en quatre raids sur Lorient, 193 autres sur Wilhelmshaven et 88 lors d'un raid sur Saint-Nazaire. Les pertes totales s'élevèrent à neuf équipages (1,6 %). Il y eut neuf opérations Gardening de nuit qui coûtèrent sept équipages sur les 203 sorties (3,4 %). Il y en eut également trois contre des villes allemandes – deux contre Cologne et une contre Hambourg – au cours desquelles les pertes s'élevèrent à 3,5 % des quelque deux cents sorties effectuées. L'attaque sur Hambourg fut particulièrement difficile. Sur les quarante-six équipages canadiens envoyés, seuls dix-neuf atteignirent en fait la zone de l'objectif, les autres firent demi-tour à cause du givre et des nuages ; mais, alors que le QG reconnaissait que l'on n'avait pas obtenu de bons résultats au vu de l'effort fourni, on espérait néanmoins que « si la force d'avions éclaireurs larguait bien ses fusées, les avions attaquants bombarderaient l'objectif avec une bonne concentration ». En fait, le marquage ne fut ni concentré ni entretenu et le bombardement fut assez dispersé.

Toutefois, peut-être à cause du retour anticipé de tant d'équipages, le taux de perte du 6^e Groupe fut bien inférieur au 6,1 % que subit le *Bomber Command*. Pour une fois, les chasseurs ennemis furent efficaces malgré le mauvais temps⁵⁵.

On vit aussi de plus en plus de chasseurs au cours des opérations *Gardening*, et on pensa qu'ils étaient responsables de la perte de quelques-uns des sept équipages. Dans la nuit du 18 et 19 février, alors qu'un ciel sans nuages et un brillant clair de lune étaient idéaux pour des interceptions, plusieurs chasseurs furent rencontrés, mais seul un Halifax du 419^e fut porté disparu tandis que trois chasseurs ennemis furent signalés endommagés ou détruits. La revendication la plus plausible fut celle de l'équipage du sergent T.V. Sylvester, du 428^e Escadron, qui fut attaqué deux fois, une fois à l'aller et une fois au retour de l'objectif. Ce fut au cours de ce dernier engagement qu'il signala qu'un Ju 88 s'était écrasé en mer, en feu, après avoir été touché plusieurs fois⁵⁶.

Mais à nouveau, Lorient fut la principale préoccupation du *Bomber Command*. Le 6^e Groupe fut très heureux de ses performances dans la nuit du 16 au 17 février, signalant d'excellents résultats avec de nombreux incendies dans la zone de l'objectif et « tous les équipages rentrant de fort bonne humeur », lorsqu'une analyse des photographies de reconnaissance montra que ce fut le raid le plus minable à ce jour, avec 37 % seulement des équipages bombardant à moins de trois milles (5 km) du point de visée. (La meilleure opération avait eu lieu deux semaines plus tôt, dans la nuit du 4 au 5, quand la proportion avait été de 80 %.) Néanmoins, vers la fin du mois, les effets cumulés de six semaines de bombardement indiquaient que la campagne contre Lorient avait été, en fait, très efficace. Les docks et la ville étaient pratiquement détruits, et la moitié de la banlieue avait été rasée. On vit aussi des cratères de bombes autour des abris de sous-marins⁵⁷.

Ce ne fut pas la dernière fois que les apparences furent trompeuses. Après la série d'attaques de 1941, les Allemands avaient mis tous leurs approvisionnements et leurs installations de maintenance et de réparation dans des abris extrêmement solides qu'ils avaient construits, sans être gênés, faut-il dire, par les raids supplémentaires du *Bomber Command*. Et, ils avaient déplacé tous les services non indispensables dans les villages des environs, si bien que même si Lorient fut rasée et un certain nombre de Français furent tués, les installations de sous-marins ne subirent pour ainsi dire aucun dommage. La ville ne fut pas attaquée en mars. Il y eut deux raids sur Saint-Nazaire, et, à la mi-avril, l'effort des opérations de nuit contre la Bretagne fut stoppé. On devait encore poursuivre les raids de harcèlement surtout avec « de jeunes équipages ... pour qu'ils acquièrent l'expérience des opérations », mais les plus gros bombardements devaient être réalisés de jour par les Américains⁵⁸.

L'insistance têtue de Harris pour que les villes allemandes constituent la base de l'offensive de nuit et son mépris pour de telles questions accessoires (selon lui) comme la campagne anti-*U-boote*, orientèrent le *Bomber Command* dans une campagne de cinq mois contre la Ruhr. Fin juillet, alors qu'on changerait d'objectif encore une fois, il avait lancé 14 177 sorties contre les villes industrielles de la Ruhr et de la Rhénanie et perdu 673 équipages, c'est-à-dire 4,7 %. Le 6^e Groupe y avait contribué avec 2 095 sorties, mais avec la perte de 161 équi-

pages, ce qui représentait 7,6 %. En outre, le taux de pertes du groupe, qui figurait régulièrement parmi les plus élevés du *Bomber Command*, augmenta presque continuellement : il fut de 2,8 % en mars, de 5,1 % en avril, de 6,8 % en mai, de 7,1 % en juin et de 4,3 % en juillet⁵⁹.

Même si on a tôt ou tard avancé un certain nombre de raisons pour expliquer la situation, il était clair dès le départ que la relative inexpérience des escadrons de l'ARC fut parmi les facteurs les plus importants qui sous-tendaient ces chiffres. L'origine du problème fut facile à discerner. La formation de sept nouveaux escadrons à la fin 1942 avait exigé un large apport de jeunes diplômés des UEO dans le groupe ainsi que de non-navigants qui venaient de terminer leur entraînement au Canada, et cela exerçait simplement trop de pression sur le système du personnel. En janvier, par exemple, on avait relevé quarante-cinq erreurs mineures causées par les armuriers du 6^e Groupe, dont vingt-huit furent jugées « évitables ». Dans un cas, un escadron ne fut pas capable d'armer tous les avions désignés pour une mission de nuit parce que l'officier armement de l'unité n'avait pas pu trouver les bombes ; dans un autre cas, un armurier retira les canons d'une tourelle alors qu'ils étaient chargés, et dans un troisième, des bombes incendiaires furent chargées alors que les barres d'éjection étaient armées si bien que, dès la fermeture des circuits électriques, les bombes tombèrent sur la piste⁶⁰.

Les résultats de février ne furent pas meilleurs. Ces gaffes techniques et administratives étaient facilement vérifiables : celles qui avaient des conséquences sur les résultats opérationnels au-dessus du territoire ennemi étaient moins faciles à constater puisque leurs auteurs en étaient souvent les victimes. Et ce n'est pas en affectant à ces nouvelles unités quantité d'anciens venant d'escadrons bien établis qu'on pouvait compenser l'effet de dilution causé par l'expansion sur le niveau général d'expérience du groupe. Pour compliquer le problème, le 6^e Groupe n'avait disposé que d'une courte période pour s'installer avant qu'un certain nombre d'escadrons ne commencent à se recycler sur bombardiers lourds, avec de l'avance sur le calendrier, pour les simples raisons qu'on avait prévu que les Canadiens recevraient la première unité de conversion sur bombardiers lourds (HCU) qui devrait être formée, et qu'ils avaient besoin d'un groupe d'escadrons d'Halifax pour fournir des équipages entraînés aux unités d'avions éclaireurs⁶¹.

Quand le 405^e Escadron quitta le groupe en avril 1943 pour devenir l'élément canadien du 8^e Groupe (*Pathfinder*), il fut remplacé à Leeming par le 427^e qui échangea ses Wellington contre des Halifax v, en mai, permettant ainsi la formation du 432^e avec les bombardiers moyens que le 427^e avait abandonnés. Après un long programme de transformation, le 419^e était devenu opérationnel sur Halifax le mois précédent et devait être bientôt rejoint à Middleton St George par le 428^e qui était passé du Wellington III au X en février, puis au Halifax v en juin. Le 429^e devait se transformer sur Halifax II en août, alors que le 431^e, opérationnel sur Wellington X depuis janvier, se transforma sur Halifax v en juillet. Pendant ce temps, le 426^e abandonna ses Wellington en juin et fut le premier escadron de l'ARC à recevoir des Lancaster (des II propulsés par des moteurs Hercules, inférieurs, de l'aveu de tous, aux versions I et III équipées de