# LA REVUE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE

AUTOMNE 2012 VOL.1 Nº 4

## DANS CE NUMÉRO :

POURQUOI LA PUISSANCE AÉRIENNE ARGENTINE A PERDU LA GUERRE DES MALOUINES

SYMBOLISME, HISTOIRE ET IMPORTANCE DU CHANGEMENT DE NOM DE L'ARC

LA DOCTRINE DE L'AVIATION AMÉRICAINE ET LA PREMIÈRE GUERRE DU GOLFE : LIVRER BATAILLE AVEC UNE DOCTRINE DATANT DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

ET ENCORE PLUS!

PUBLIÉ PAR LE
CENTRE DE GUERRE AÉROSPATIALE
DES FORCES CANADIENNES

Défense nationale National Defence

Canada

***LA REVUE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE*** est une publication officielle du Commandant de l'Aviation royale canadienne (ARC) publiée sur une base trimestrielle. Il s'agit d'une tribune permettant d'échanger sur les concepts, les questions et les idées centrales et cruciales en lien avec la puissance aérospatiale. La *Revue* a pour vocation de disséminer les idées et les points de vue, non seulement des membres de l'ARC, mais aussi des civils qui s'intéressent aux questions relatives à la puissance aérospatiale. Les articles peuvent traiter de la portée de la doctrine de la force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations passées, présentes ou futures de la force aérienne. On accepte également des articles sur des sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'historique de la force aérienne. Cette *Revue* est donc destinée à permettre l'expression d'une pensée professionnelle mature sur l'art et la science de la guerre aérienne et joue un rôle clé au sein de la vie intellectuelle de l'ARC. Elle sert de véhicule de formation continue et de perfectionnement professionnel pour le personnel militaire de tous les grades, ainsi que pour les membres d'autres forces et les employés d'organismes gouvernementaux et d'universités qui s'intéressent aux questions liées à la force aérienne.


## MEMBRES DE LA RÉDACTION

Rédacteur en chef : Colonel Martin Cournoyer, CD

Rédacteur principal : Major William March, CD, M.A.

## COMITÉ DE RÉDACTION

Colonel William Lewis, O.M.M., CD, M. Ing., M. Éd., M.B.A., MED, Ph.D., (retraité)

Lieutenant-colonel Paul Johnston, CD, M.A. – Collège des Forces canadiennes

Major Raymond Stouffer, CD, Ph.D. – Collège militaire royal

Monsieur Allan English, CD, Ph.D. – Queen's University

Monsieur James Fergusson, Ph.D. – Université du Manitoba

Monsieur Stephen Harris, CD, Ph.D. – Direction – Histoire et patrimoine

Monsieur Randy Wakelam, CD, Ph.D. - Collège militaire royal



Publiée par le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, Trenton, Ontario
ISSN 1927-7601



## RÉDACTEURS ADJOINTS

Adri Boodoosingh, Lisa Moulton et Françoise Romard

## CONCEPTION GRAPHIQUE

Denis Langlois et Luc Leroy

## ANIMATION DANS LA VERSION ÉLECTRONIQUE

Hope Smith



http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/Journal/Current_Issue_f.asp
http://trenton.mil.ca/lodger/cfawc/eLibrary/Journal/Current_Issue_f.asp



## DIRECTRICE DE LA PRODUCTION

Anne Pennington



Pour des copies de cette publication ou être inclus dans une liste de distribution contactez CFAWCProd@forces.gc.ca


## NOTE AUX LECTEURS ET LECTRICES

*La Revue de l'Aviation royale canadienne* est entièrement bilingue; lorsqu'une citation originale a été traduite, le terme [Traduction] indique que le lecteur trouvera le texte orignal de la citation dans la version de la *Revue* rédigée dans l'autre langue officielle du Canada. Afin de faciliter la lecture, le masculin sert de genre neutre pour désigner aussi bien les femmes que les hommes. Sauf indication contraire, les photographies reproduites dans la *Revue* de l'ARC appartiennent au domaine public.

# LA REVUE DE L'AVIATION
## ROYALE CANADIENNE

# DIRECTIVES SUR LA SOUMISSION DE MANUSCRITS

L'équipe de rédaction de ***LA REVUE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE*** est intéressée à recevoir des articles, des comptes rendus de livres et de courts textes portant sur des sujets d'intérêt ou traitant de la portée de la doctrine de la force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations passées, présentes ou futures. Les textes paraîtront sous les rubriques Lettres à la rédaction, Sujets d'intérêt et À l'avant-garde. On accepte également les textes traitant de sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'historique de la force aérienne.

## RUBRIQUES DE LA REVUE

| RUBRIQUE | LIMITE DE MOTS* | DÉTAILS |
|---|---|---|
| LETTRES À LA RÉDACTION | 50-250 | Observations traitant de matériel déjà publié dans *La Revue* |
| ARTICLES | 3000-5000 | Rédigés selon un style académique. |
| CRITIQUES DE LIVRES | 500-1000 | Rédigées selon un style académique et doivent contenir:<br>• titre complet du livre (y compris le sous-titre);<br>• nom complet de tous les auteurs tel qu'ils figurent sur la page de titre;<br>• éditeur du livre ainsi que lieu et date de publication;<br>• numéro ISBN et nombre de pages;<br>• une photo de la couverture du livre en image à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .jpg et mesurant au moins 12 x 18 cm (5 x 7 po). |
| SUJETS D'INTÉRÊT | 250-1000 | Observations traitant de sujets variés (opérations, exercices et anniversaires) pouvant captiver le lectorat s'intéressant aux questions aérospatiales. |
| À L'AVANT-GARDE | 250-2000 | Tribune de commentaires, opinions ou réactions portant sur le matériel déjà paru dans *La Revue* ou sur des sujets pouvant captiver le lectorat intéressé aux questions aérospatiales. |

* excluant les notes en fin de texte

## LES AUTEURS SONT PRIÉS DE RESPECTER LES DIRECTIVES SUIVANTES :

- Les articles peuvent être rédigés dans l'une ou l'autre des langues officielles.
- Les auteurs doivent inclure une courte notice biographique (un paragraphe) dans laquelle ils indiquent leur fonction actuelle ou poste et leur numéro de téléphone ainsi que leur adresse électronique. Tous les titres professionnels et académiques ainsi que les décorations militaires doivent être indiqués.
- Les articles sélectionnés qui ont été examinés par des pairs afficheront un à la gauche de leur titre respectif ou au début du texte de l'article.
- Le rédacteur principal avisera les auteurs de l'état de leur article. Tous les manuscrits soumis ne seront pas nécessairement publiés.
- Tous les textes doivent être en format numérique (Microsoft Word ou format RTF). Les fichiers ne doivent pas être protégés par un mot de passe ni contenir de macros. Les textes peuvent être soumis par courrier postal, ou envoyés à l'adresse courriel mentionnée plus bas.
- Tout tableau, image et figure auxiliaires qui accompagne le texte doit être envoyé dans un fichier distinct et dans son format original, c.-à-d. qu'ils ne sont pas incorporés dans le texte. La préférence est accordée aux fichiers vectoriels originaux, les fichiers à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .psd ou .jpg peuvent aussi être soumis.
- Les auteurs doivent maintenant fournir un « texte optionnel » contenant une description détaillée de tous les diagrammes et illustrations contenus dans leur texte. Ceci ne remplace pas la légende accompagnant l'illustration qui doit être indiquée. Cliquez droite sur l'illustration et sélectionnez <format picture> <select "Web" tab> insert "Alternative text:" and click "OK".
- Les autorisations en matière de droit d'auteur d'utiliser du matériel n'étant pas la propriété du ministère de la Défense nationale ou de l'auteur même doivent être fournies. Il incombe à l'auteur d'obtenir et de joindre les autorisations écrites en incluant le nom de l'auteur ou de l'artiste, ainsi que le nom et l'endroit d'édition. Tout matériel qui ne satisfait pas à ces exigences peut être omis de *La Revue*.
- Le rédacteur principal peut fournir des images ou faire créer des graphiques, au besoin, pour accompagner des articles.
- Les auteurs devraient utiliser l'orthographe indiquée dans le *Petit Robert* ou l'*Oxford English*. Au besoin, les notes doivent se trouver à la fin du texte plutôt qu'en bas de page et suivre la norme de présentation du *Guide du rédacteur*. Pour toute question liée à la rédaction, veuillez vous référer au *Guide du rédacteur*, au *Little, Brown Handbook* ou vous adresser aux Services de production du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes à l'adresse suivante : Francoise.Romard@forces.gc.ca
- Les acronymes et les abréviations doivent être utilisés de façon parcimonieuse:
  - Si leur usage est requis par le texte, le terme complet devra être inscrit lors de la première occurrence, suivi de la forme abrégée entre parenthèses.
  - Si l'on s'en sert dans les tableaux et les figures, le tableau ou la figure devra contenir une liste des abréviations utilisées.
  - Un tableau de toutes les abréviations (accompagnées de leurs termes correspondants) utilisées dans un texte devra être inclus à la fin du texte.
- Le rédacteur principal se réserve le droit de réviser les manuscrits pour des raisons de style, de grammaire et de concision, mais n'apportera aucun changement de nature éditoriale susceptible d'avoir un effet sur l'intégrité des propos sans avoir préalablement consulté l'auteur.

## INVITATION À PROPOSER DES ARTICLES

pour l'édition du **printemps 2013** : **30 janvier 2013**
pour l'édition d'**été 2013** : **30 avril 2013**
pour l'édition d'**automne 2013** : **30 juillet 2013**
pour l'édition d'**hiver 2014** : **30 octobre 2013**

## POUR OBTENIR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS OU POUR SOUMETTRE UN MANUSCRIT, VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC LE RÉDACTEUR PRINCIPAL AUX COORDONNÉES SUIVANTES:

Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes
8e Escadre Trenton
C. P. 1000, succ. Forces
Astra (Ontario) K0K 3W0
À l'attention de : Major William March • William.March@forces.gc.ca

## AVERTISSEMENT

Les opinions exprimées dans *La Revue* n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent aucunement les politiques du Ministère ou des Forces canadiennes. Les textes traitant des derniers développements en matière de doctrine et d'instruction ou dans un domaine quelconque ne confèrent à personne l'autorité d'agir à cet égard. Tous les documents publiés demeurent la propriété du ministère de la Défense nationale et ne peuvent être reproduits sans autorisation écrite.

VOL. 1 | Nº 4
AUTOMNE 2012

4 MESSAGE DU RÉDACTEUR EN CHEF

6 LETTRES À LA RÉDACTION

Photo FC : Sgt Matthew McGregor

Photo FC : Sgt Frank Hudec

Photo FC : Sgt Robert Bottrill

## ARTICLES

8 **POURQUOI LA PUISSANCE AÉRIENNE ARGENTINE A PERDU LA GUERRE DES MALOUINES**
Par l'élève-officier Colin Clansey, CD

24 **QUESTIONS DE ROYAUTÉ : SYMBOLISME, HISTOIRE ET IMPORTANCE DU CHANGEMENT DE NOM DE L'ARC, 1909–2011**
Par Richard Oliver Mayne, CD, Ph. D.

43 **CES CANADIENS DONT ON A NÉGLIGÉ LE RÔLE DANS LA BATAILLE D'ANGLETERRE**
Par le major Mathias Joost, CD

54 **LA DOCTRINE DE L'AVIATION AMÉRICAINE ET LA PREMIÈRE GUERRE DU GOLFE : LIVRER BATAILLE AVEC UNE DOCTRINE DATANT DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE** Par Radu Venter

## CRITIQUES DE LIVRES

69 **AFRICA @ WAR SERIES VOLUME 1 OPERATION DINGO: RHODESIAN RAID ON CHIMOIO AND TEMBUÉ, 1977**

**AFRICA @ WAR SERIES VOLUME 2 FRANCE IN CENTREAFRIQUE: FROM BOKASSA AND OPERATION BARRACUDA TO THE DAYS OF EUFOR**

**AFRICA @ WAR SERIES VOLUME 3 BATTLE FOR CASSINGA: SOUTH AFRICA'S CONTROVERSIAL CROSS-BORDER RAID, ANGOLA 1978**

**AFRICA @ WAR SERIES VOLUME 4 SELOUS SCOUTS: RHODESIAN COUNTER-INSURGENCY SPECIALISTS**

**PATHFINDER COMPANY: 44 PARACHUTE BRIGADE – 'THE PHILISTINES'**
Compte rendu du major Chris Buckham CD, M.A.

72 **COUNTER-STRIKE FROM THE SKY: THE RHODESIAN ALL-ARMS FIREFORCE IN THE WAR IN THE BUSH 1974–1980**
Compte rendu du colonel Bernd Horn, OMM, MSM, CD, Ph.D.

74 **GILLES LAMONTAGNE: SUR TOUS LES FRONTS**
Compte rendu du lieutenant Jean-François Landre

75 **JOHN WARDEN AND THE RENAISSANCE OF AMERICAN AIR POWER**
Compte rendu du lieutenant-colonel Doug Moulton, CD, M.B.A.

# MESSAGE DU RÉDACTEUR EN CHEF

Je m'apprête à signer mon premier éditorial à titre de rédacteur en chef de *La Revue de l'Aviation royale canadienne*, et je dois admettre qu'au moment où j'ai assumé les multiples responsabilités associées au poste de commandant du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, la *Revue* n'était pas au centre de mes préoccupations. Cependant, au cours des dernières semaines, j'ai eu l'occasion de penser à cette publication et à son rôle au sein de l'Aviation royale en général. Plus j'y songeais, plus il m'apparaissait qu'une publication telle que la *Revue* était indispensable.

Nous, les membres de l'Aviation royale canadienne (ARC), sommes des praticiens professionnels de la puissance aérienne. Nous ne sommes pas les seuls. La puissance aérienne, au sens large, peut comprendre un secteur manufacturier solide, une industrie aérienne viable, de même que les contributions d'autres ministères et organismes gouvernementaux. Dans cette perspective, l'ARC n'est qu'un volet de la trame aérospatiale en laquelle le Canada met sa confiance. Mais l'Aviation royale assume une responsabilité unique, puisqu'elle seule est chargée de maîtriser les éléments de la puissance aérienne qui concernent les opérations de combat. Tout membre d'une force aérienne professionnel doit donc comprendre à fond une dimension de la puissance aérienne dont nos homologues des organismes civils ou gouvernementaux n'ont pas à se préoccuper.

À notre époque, marquée par les interdépendances aérospatiales, le terrorisme mondial, la hausse du prix des équipements, la fluctuation des budgets et le facteur CNN [couverture de l'actualité en continue à la chaîne américaine Cable News Network], une force aérienne doit, pour être efficace, posséder bien plus que des plates-formes haut de gamme, à la pointe de la technologie. Et il ne suffit pas que nous maîtrisions à fond les aspects tactiques de la profession que nous avons choisie. Chacun d'entre nous doit satisfaire à cette exigence, bien sûr, mais notre compétence sur le terrain doit être doublée d'une part aussi grande de compréhension intellectuelle de la puissance aérienne et de son application. Tous les membres de l'ARC devraient se donner comme priorité

un engagement intellectuel, celui d'étudier la puissance aérienne afin de favoriser une atmosphère de perfectionnement continuel.

Un tel engagement, étant donné toutes les exigences de notre époque, n'est pas facile à respecter, mais il est nécessaire. L'ARC doit absolument disposer d'un personnel hautement qualifié et professionnel, ainsi que de systèmes d'armes avancés et d'approches novatrices des opérations, pour continuer d'être un élément pertinent et équilibré d'une force nationale canadienne. Si nous songeons à nos engagements récents en Afghanistan et en Libye, il ne fait aucun doute que la puissance aérienne continuera d'être un facteur clé dans la réponse aux exigences du Canada en matière de sécurité, maintenant et dans l'avenir.

Le personnel de l'ARC doit donc s'efforcer de maîtriser toujours de mieux en mieux sa profession par l'étude de la puissance aérienne, surtout en rapport avec les problèmes de sécurité de l'époque actuelle. La *Revue* a un rôle à jouer à cet égard. Elle sert de tribune pour la communication des connaissances et la discussion des idées, pour notre bénéfice mutuel et une meilleure compréhension de notre domaine. À cette fin, je continuerai d'encourager la présentation d'articles factuels bien écrits, de diverses sources : tant des officiers que des membres du rang, des recrues que des vétérans, des Canadiens que des étrangers, des civils que des militaires. La source des articles, en fait, a peu d'importance, dans la mesure où les textes nous permettent de mieux comprendre la puissance aérienne et aident l'ARC à mener ses opérations de manière plus efficiente et efficace. Nous devons toujours nous souvenir que l'avenir de l'ARC dépend autant du capital intellectuel investi que de nos engagements financiers.

Per Ardua Ad Astra

Colonel Martin Cournoyer, CD
Rédacteur en chef

# LETTRES À LA RÉDACTION

Monsieur,

Même si je ne suis pas vraiment un grand lecteur, je réussis tout de même à lire la plupart des numéros de votre revue durant mes quarts de nuit. C'est au cours d'un de ces quarts de nuit que j'ai lu l'article du capitaine Dumas des Forces aériennes des États-Unis intitulé : « Les frappes de drones américains au Pakistan : Faut-il les condamner ou les tolérer? » paru dans le numéro du printemps 2011 [volume 4, numéro 2]. Dans le dernier paragraphe, il soutient que : « L'extrémisme islamique est aujourd'hui perçu comme la plus grande menace qui pèse sur les intérêts américains [États-Unis] depuis la guerre froide ». En lisant cette phrase, j'ai immédiatement fait un lien avec un rapport déclassifié du renseignement daté du 14 février 1946 que j'ai déjà lu.

Plus précisément, dans un article intitulé « L'Islam : une menace à la stabilité mondiale » [traduction], l'auteur semble suggérer que l'islamisme radical était une menace à la stabilité mondiale aussi importante que celle posée par l'Union soviétique, en grande partie parce que l'Islam n'est pas un phénomène très unifié et stable. À la dernière page de l'article, l'auteur affirme même ce qui suit : « Il ne peut y avoir une stabilité dans le monde, quand un septième de la population de la terre vit selon les conditions économiques et politiques imposées aux musulmans » [traduction].

Quelle que soit l'opinion qu'on puisse avoir à ce sujet, je ne peux m'empêcher de me demander dans quelle mesure le monde serait différent si cet avertissement avait été pris au sérieux à cette époque, il y a une soixantaine d'années.

Capitaine Kevin G. McLaren
Officier de l'instruction/responsable de l'armement de l'escadrille D
21e Escadron de contrôle et d'alerte aérospatiale

Bonjour William,

J'aimerais souligner une erreur relevée dans l'article « Opération *Unified Protector* : Comprendre le Centre multinational d'opérations aériennes (CMOA) » publié dans *La Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 1, nº 2, printemps 2012, p. 33. Il est écrit que les « avions-citernes CC130J » ont fait partie de la force opérationnelle de coalition. Même s'il est vrai que le CC130J a bien soutenu la mission, je crois qu'il aurait plutôt fallu lire les « avions-citernes CC130H(T) ». À titre de seul escadron de ravitaillement air-air tactique de l'Aviation royale canadienne, nous, du 435e Escadron de transport et de sauvetage, sommes très fiers de nos missions de soutien.

J'aime beaucoup lire les articles de *La Revue* et je vous remercie des efforts que vous faites pour assurer une publication de grande qualité. Je vous remercie également de votre appui afin de corriger cette erreur.

Salutations cordiales,

CK
Major Clayton Kotzer, ing.
Officier des techniques de maintenance des aéronefs de l'escadron
435e Escadron de transport et de sauvetage

## RÉPONSE DU RÉDACTEUR PRINCIPAL

CK : Bravo pour votre excellent sens de l'observation et du détail. En effet, l'avion CC130H(T) est le seul avion-citerne qui fait actuellement partie de l'inventaire des Forces canadiennes. Le CC130J n'a pas la capacité nécessaire pour offrir le ravitaillement en vol.

## NOTES DU RÉDACTEUR :

En raison d'une erreur de rédaction, l'article « Rôle de la puissance aérienne dans la coercition », qui a paru dans l'édition du printemps 2012 de *La Revue de l'Aviation royale canadienne* (Vol 1, no. 2) comprenait un titre incorrect dans les remerciements de l'auteur. Voici le texte corrigé : « L'auteur tient à remercier le colonel d'aviation Rick Keir, directeur du Air Power Development Centre de l'Australian Air Force (RAAF APDC), et M. Sanu Kainikara, directeur adjoint chargé de la stratégie au sein du même organisme, qui ont relu le présent article et y ont considérablement contribué. »

En raison d'une erreur de rédaction, l'article « Commandement aérien des Forces canadiennes : de l'évolution à la fondation », qui a paru dans l'édition d'hiver 2012 de *La Revue de l'Aviation royale canadienne* (Vol 1, no. 1) comprenait un titre incorrect à la page 16. Voici le texte corrigé : « Les chefs des éléments, aujourd'hui des postes à deux étoiles, le Chef – Opérations terrestres (COT), le Chef – Opérations maritimes (COM) et le Chef des opérations de la doctrine aérienne (CODA), faisaient rapport par l'intermédiaire du SCEMD, et chacun disposait de son propre état-major de la Force aérienne. »

Les photographies illustrant le Sujet d'intérêt intitulé « Le Centre de l'environnement synthétique aérien du Canada : Dynamiser la transformation de la force » publié dans *La Revue de l'Aviation royale canadienne*, vol. 1, no 3, été 2012, étaient des contributions du capitaine Ray Dean.

# POURQUOI LA PUISSANCE AÉRIENNE ARGENTINE A PERDU LA GUERRE DES MALOUINES

PAR L'ÉLÈVE-OFFICIER COLIN CLANSEY, CD

Le Nº 45 Royal Marine Commandos en formation de colonne s'achemine vers Port Stanley. Le Royal Marine Peter Robinson, fermant la marche, porte le drapeau du Union Jack sur son sac à dos comme identification. © Crown copyright. Imperial War Museum (IWM) www.iwm.org.uk/sites/default/files/public-document/IWM_NonCommercial_Licence_1.pdf

L'écrasante supériorité de la Royal Navy (RN)[1] explique en partie la défaite de l'Argentine durant la guerre des îles Malouines. Toutefois, les forces aériennes de la Royal Air Force (RAF), de l'aéronavale de la RN, de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) [Force aérienne de l'Argentine] et du Commando de Aviación Naval Argentina (CANA) [Commandement aéronaval de l'Argentine] ont participé à la plupart des opérations[2]. Le présent article vise à analyser la stratégie et les tactiques associées à l'arme la plus efficace de la junte militaire argentine, soit les forces aériennes argentines. Il en ressortira que les aviateurs argentins ont fait preuve d'une grande compétence, de courage et de ténacité durant leurs missions, mais qu'ils ont été finalement vaincus à cause d'un manque de direction rationnelle au sein de la junte, de la présence du Chili, qui a servi de diversion stratégique, du renseignement aérien secret fourni aux Britanniques par d'autres pays et du retard technologique des forces argentines.

La grande stratégie argentine conçue par le lieutenant-général Galtieri, président et commandant en chef des Forces armées argentines, consistait à unir son peuple et à faire oublier à son pays les révolutions qui ont suivi l'ère de Perón et qui ont littéralement mis en pièces la structure économique et sociale du pays[3]. L'invasion des Malouines devait offrir à son peuple un motif de ralliement et renforcer le sentiment de fierté nationale[4]; il s'agissait d'abord d'un instrument politique ayant pour but de déclencher des négociations, en vue d'obtenir la souveraineté des îles[5]. Le président n'avait alors nullement l'intention de provoquer une confrontation militaire à grande échelle avec les Britanniques. En effet, les soldats argentins devaient à l'origine retourner sur le continent après l'invasion, en ne laissant derrière eux qu'une petite garnison[6].

D'une certaine façon, le succès initial de Galtieri a provoqué sa chute. Le 2 avril 1982, il ordonne l'invasion des Malouines. Cinq cents soldats argentins réussissent à enlever Port Stanley aux soixante-neuf Royal Marines qui le gardent et, durant les dix semaines qui suivent, le port est rebaptisé Puerto Argentino[7]. Constatant l'euphorie qui en résulte sur le continent, en Argentine, Galtieri se convainc aussitôt qu'il n'y aura pas de retour en arrière. Il modifie donc sa stratégie militaire fondée sur la prise de contrôle, le départ de ses troupes et la négociation, et il décide de défendre les îles à tout prix. Les Britanniques, qui sont furieux, procèdent rapidement à une importante mobilisation militaire en vue de reprendre les Malouines. Obligé dès lors d'adopter une position défensive, Galtieri ordonne unilatéralement le transport par voie aérienne de la totalité de la 10e Brigade mécanisée et de la 3e Brigade (soit bien au-delà de 10 000 soldats) vers les Malouines pour en assurer la défense, une augmentation radicale par rapport aux 500 soldats ayant participé à l'invasion[8]. Cette décision prise sans consulter les officiers supérieurs de son propre état-major montre un excès de confiance dissimulant une inaptitude sur le plan stratégique[9]. Non seulement la planification d'une défense terrestre constituait-elle une erreur (les militaires argentins ne possédaient ni l'entraînement ni l'expérience des Royal Marines et des membres de la British Army), mais l'affectation des ressources requises pour appuyer le transport par voie aérienne des soldats a limité les options stratégiques de l'Argentine.

Étant donné la formidable force opérationnelle 317[10] mise sur pied par les Britanniques, qui devait entrer en jeu à seulement quelques semaines de là, Galtieri aurait mieux fait de consacrer le temps et les ressources aériennes dont il disposait au transport de l'équipement dans les Malouines en vue de construire une piste plus longue. La seule piste en dur des Malouines se trouvait à Port Stanley et, bien que des avions à turbopropulseurs et de transport militaires auraient pu s'y poser, elle était trop courte pour les avions à réaction civils ou militaires ou pour les chasseurs plus imposants[11]. Les analystes stratégiques, aux États-Unis et en

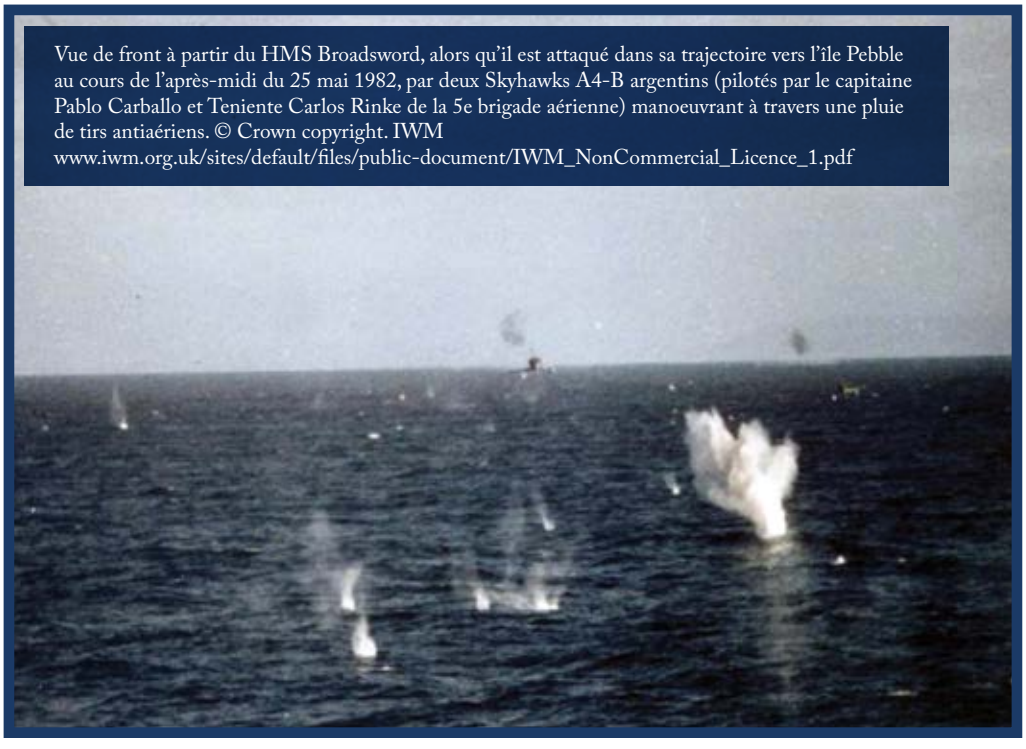
Grande-Bretagne, estimaient que le prolongement de la piste était la première mesure à prendre, car cela aurait permis à Galtieri de déployer ses chasseurs les plus perfectionnés, comme les Skyhawk et les Dagger[12]. Néanmoins, sa capacité de transport par voie aérienne était limitée : il ne disposait que de sept C-130 Hercules et de quelques avions de transport Fokker F-27, en plus de certains appareils de compagnies aériennes nationales réquisitionnés, capables d'atterrir sur une courte piste[13]. En utilisant toutes ses ressources de transport par voie aérienne pour amener les soldats sur les îles, il s'est non seulement privé de toute possibilité d'améliorer la piste, mais il a aussi réduit ses moyens de transport pour l'artillerie ou les véhicules destinés au soutien des militaires déployés[14]. En raison de la mauvaise gestion des capacités limitées de transport par voie aérienne stratégique, la défense des îles a souffert d'un manque de mobilité, de puissance de feu tactique et, à l'exception d'un petit aérodrome improvisé sur l'île de Pebble[15], d'appui aérien rapproché.

La stratégie de Galtieri comportait une autre erreur. En effet, ce dernier supposait que les États-Unis allaient soutenir la cause de l'Argentine[16]. L'Argentine s'est offensée de ce que les États-Unis lui refusent le soutien sans réserve du renseignement[17] dans cette guerre qui l'opposait à la Grande-Bretagne, ce qui montrait bien la naïveté de Galtieri et de la junte à l'égard des affaires et des politiques internationales et de la « relation particulière » qu'entretenaient la Grande-Bretagne et les États-Unis. En matière de renseignement, les États-Unis n'ont fourni à l'Argentine que des images du satellite Landsat, et parce qu'ils n'avaient d'autre choix en vertu d'une entente contractuelle conclue par la National Aeronautics and Space Administration (NASA)[18]. L'Argentine a donc pris les moyens nécessaires pour obtenir des images satellite de la Géorgie du Sud, des eaux libres de l'Atlantique Sud et des Malouines, vraisemblablement pour faciliter les attaques contre les bombardiers de la force opérationnelle britannique. Toutefois, les Américains procuraient les mêmes images aux Britanniques et apaisaient Londres en lui démontrant que le satellite était un système civil d'acquisition d'images, capable uniquement de fournir des images à faible résolution de peu de valeur pour le renseignement. Bien que les États-Unis soient demeurés neutres quant à la question de la souveraineté des Malouines et qu'ils aient décidé au début de demeurer impartiaux[19], ils n'ont jamais été neutres concernant l'utilisation de la force par l'Argentine, et il n'y a jamais eu de réelles possibilités que l'Argentine tire avantage du renseignement militaire américain. Le soutien public et officiel accordé à la Grande-Bretagne est demeuré solide, tant aux États-Unis qu'en Europe.

Galtieri n'a pas peut-être pas réussi à exploiter pleinement l'avance que lui conférait la distance que devait parcourir la force opérationnelle 317 pour se rendre aux Malouines, mais ses forces aériennes étaient mieux dirigées et donc mieux préparées. Trois services se partageaient les ressources aériennes argentines : le Commando de Aviación del Ejército (Commandement aérien de l'Armée de terre), qui disposait des hélicoptères tactiques et de transport des troupes stationnés dans les îles; le CANA, qui se servait des aérodromes situés sur le continent et sur les îles[20]; et la Fuerza Aérea Sur (FAS) [Force aérienne du Sud], un élément de la FAA dont le rôle consistait à diriger la guerre aérienne dans l'Atlantique Sud[21]. La FAS a été mise sur pied le 5 avril sous le commandement d'un pilote et commandant chevronné de la force aérienne, le brigadier-général (Bgén) Crespo[22]. Sa principale mission consistait simplement à attaquer la flotte britannique. Il s'agissait d'une force aérienne moderne, compétente et bien entraînée, qui comptait parmi les meilleures d'Amérique du Sud aux côtés de celle du Chili[23]. Crespo a immédiatement entrepris la préparation de ses pilotes en vue d'un assaut imminent, leur donnant l'occasion de s'entraîner les uns contre les autres et contre des navires de la Marine argentine représentant des navires de guerre britanniques[24].

Même si toutes les unités de l'armée de terre, de la marine et de la force aérienne physiquement déployées sur les îles se trouvaient sous le commandement du Bgén Menendez, qui relevait lui-même du vice-amiral Lombardo (commandant du théâtre d'opérations de l'Atlantique Sud), Crespo rendait compte directement à la junte au pouvoir. Il était censé coordonner ses opérations avec Menendez, mais le système de commandement et de contrôle pêchait par son manque de clarté[25], surtout parce que Menendez était responsable des ressources aériennes situées sur les îles. La situation était aggravée par l'inefficacité du système de contrôle de la circulation aérienne qui nécessitait l'intervention de multiples intervenants, prétendument en raison d'un besoin de coordination interne des ressources aériennes de la FAA, du Commandement aérien de l'Armée de terre et du CANA[26]. Dans les faits, il n'y a eu aucune collaboration entre la FAS et le CANA avant l'attaque menée le 30 mai contre le Navire de sa Majesté (HMS) *Invincible*[27].

Crespo avait peu de marge de manœuvre pour l'installation des 122 appareils dont il disposait[28]. La plupart des bases situées dans le Sud du continent n'étaient pas assez utilisées pour permettre une mobilisation aérienne d'envergure; par exemple, la base de Rio Gallegos n'était pas suffisamment moderne et l'emploi des bases du Commandement naval de Trelew et de Rio Grande était limité, soit en raison de leur distance du théâtre, soit parce que les installations y étaient inadéquates[29]. Crespo a eu recours à trois aérodromes civils situés dans la province de Santa Cruz pour compléter ceux dont il disposait, le principal étant celui de San Julian. Le tableau 1 illustre la disposition des principales ressources aériennes argentines durant la guerre des Malouines.



Vue de front à partir du HMS Broadsword, alors qu'il est attaqué dans sa trajectoire vers l'île Pebble au cours de l'après-midi du 25 mai 1982, par deux Skyhawks A4-B argentins (pilotés par le capitaine Pablo Carballo et Teniente Carlos Rinke de la 5e brigade aérienne) manoeuvrant à travers une pluie de tirs antiaériens. © Crown copyright. IWM www.iwm.org.uk/sites/default/files/public-document/IWM_NonCommercial_Licence_1.pdf

| BASE AÉRIENNE<br>Force aérienne/Marine/aviation civile | COMMANDEMENT | AÉRONEFS |
|---|---|---|
| Rio Grande (principale base militaire de l'Argentine durant la guerre) | FAS | 10 Dagger (chasseurs Mirage V) |
| | CANA | 8 A4-Q Skyhawk (chasseurs)<br>4 Super Etendard (chasseurs)<br>6 S-2E Tracker (anti-sous-marin)<br>2 Neptune (anti-sous-marin /reconnaissance) |
| Rio Gallegos | FAS | 24 A-4B Skyhawk (chasseurs)<br>*10 Mirage III* (chasseurs)<br>*Canberra* (bombardier)<br>*KC-130H* (ravitailleur) |
| Santa Cruz | Aérodrome civil (FAS) | Établissement d'appui sur le continent des Pucara déployés dans les îles. |
| San Julian | Aérodrome civil (FAS) | 10 Dagger (chasseurs)<br>15 A-4C Skyhawk (chasseurs) |
| Puerto Deseado | Aérodrome civil (FAS) | Aérodrome de déroutement et installation de recherche et de sauvetage |
| Comodoro Rivadavia | FAS | 20 Pucara (contre-insurrection)<br>3 Boeing 707 (transport)<br>7 C-130 (transport)<br>2 KC-130H (ravitailleurs)<br>Learjet (appareil civil réquisitionné/reconnaissance)<br>6 Twin Otter (transport)<br>F-27, F-28 (transport)<br>*Mirage III* (chasseur) |
| Trelew | FAS | 8 Canberra (bombardiers) |
| Port Stanley | CANA (commandé par le Bgén Menendez) | 6 MB-339A (appareils légers de frappe)<br>1 Puma (HEL SAR)<br>2 Skyvan (transport) |
| | FAS | *Pucara* (contre insurrection) |
| | Commandement aérien de l'Armée de terre | 5 SA.330L Puma (HEL tactiques)<br>2 CH-47C Chinook (HEL tactiques)<br>9 UH-1H Iroquois (HEL tactiques)<br>3 A-109A Hirundo (HEL tactiques) |
| Goose Green | FAS | 24 Pucara |
| Île Pebble | CANA (commandé par le Bgén Menendez) | 4 T-34C Mentor (appareils légers de frappe) |
| | FAS | Pucara (contre insurrection) |

**TABLEAU 1. DISPOSITION DES PRINCIPALES RESSOURCES AÉRIENNES ARGENTINES DURANT LA GUERRE DES MALOUINES. LES AÉRONEFS EN ITALIQUE QUITTAIENT FRÉQUEMMENT LA BASE INDIQUÉE, MAIS N'ÉTAIENT PAS OFFICIELLEMENT RATTACHÉS À UNE AUTRE[30].**

Crespo devait non seulement se préoccuper du risque de guerre planant sur les Malouines, mais aussi d'une ancienne menace posée par le Chili. Avant l'invasion, les revendications de plus en plus fortes de l'Argentine touchant les îles du canal de Beagle contrôlées par le Chili avaient exacerbé les tensions entre Buenos Aires et Santiago. La plupart des aérodromes de la FAA, axés sur d'éventuelles intrusions chiliennes, avaient donc été construits dans le Nord de l'Argentine, et les pilotes argentins s'entraînaient intensivement en vue de combats aériens rapprochés contre le Chili[31]. Les Argentins connaissaient les relations cordiales entre Santiago et Londres et craignaient une collusion entre le Chili et la Grande-Bretagne. Ils n'étaient donc pas prêts à modifier leur stratégie, si bien que la défense contre le Chili est demeurée une priorité tout au long de la guerre[32].

Même si elle s'autoperpétuait, cette peur était légitime. Le Chile craignait que l'Argentine, en cas de victoire dans les Malouines, devienne suffisamment hardie pour envahir ensuite son territoire[33]. Santiago avait également des motifs de croire que les visées expansionnistes de l'Argentine ne se limiteraient pas au canal Beagle. Les soldats et les aviateurs argentins massés près de la frontière chilienne constituaient peut-être une défense nécessaire compte tenu des craintes des Argentins, mais leur position était idéale s'ils voulaient franchir la frontière du Chili après avoir réglé la question des Malouines[34]. La mobilisation des forces le long de la frontière a distrait, directement ou indirectement, l'Argentine, ce qui l'a empêchée de concentrer ses forces dans les îles et a favorisé l'épanouissement d'une relation fondée sur une cause commune entre le Chili et la Grande-Bretagne.

Du côté des Britanniques, une alliance avec le Chili représentait la meilleure des perspectives. Les Britanniques ne possédaient aucun renseignement important sur les bases aériennes argentines[35] et ils ont envoyé un représentant militaire officiel au Chili auprès du général Matthei, membre de la junte d'Augusto Pinochet alors au pouvoir, afin d'examiner les possibilités de coopération pour la collecte de l'information et du renseignement[36]. On peut dire que l'attitude menaçante et agressive adoptée par l'Argentine envers le Chili a notamment incité les Britanniques à doter les militaires chiliens d'un aéronef, d'un radar à longue portée, de missiles de défense aérienne et d'une unité de reconnaissance photographique (URP) dotée de caméras fournissant des images obliques pour surveiller l'Argentine à partir de l'espace aérien du Chili[37]. Durant la guerre, ce sont surtout le radar à longue portée et l'URP qui ont servi à procurer des renseignements aériens aux Britanniques. Matthei a installé le radar dans le Sud du Chili pour recueillir de l'information sur les activités de la base argentine Comodoro Rivadavia, quartier général de la FAS. Il a également établi un centre de commandement souterrain protégé à Punta Arenas afin de synthétiser le renseignement radar. Les agents britanniques travaillaient à cet endroit et transmettaient l'information sur les mouvements des aéronefs argentins à Londres[38]; cette information était essentielle aux Britanniques qui ne possédaient pas de système aéroporté de détection lointaine (AEW)[39].

La relation anglo-chilienne ne fut pas le seul lien entretenu secrètement pendant la guerre. Les États-Unis dirigés par Reagan ont d'abord caché l'aide fournie à la Grande-Bretagne afin de préserver les liens favorables qu'ils avaient établis en Amérique latine; de plus, ils estimaient qu'ils devaient paraître impartiaux[40]. Cependant, l'aide militaire américaine était bel et bien acheminée par l'entremise de la base Wideawake de la United States Air Force (USAF) installée sur l'île de l'Ascension appartenant à la Grande-Bretagne, laquelle est située à mi-chemin entre le Royaume-Uni et les Malouines. Du matériel américain totalisant quelque 120 millions de dollars a rapidement été mis à la disposition des Britanniques,

souvent au détriment des opérations courantes des Américains. Le matériel était ensuite envoyé au Royaume-Uni ou à l'île de l'Ascension où il était utilisé[41]. L'équipement consacré à la puissance aérienne comprenait des missiles Sidewinder, des systèmes canons antimissiles Vulcan/Phalanx, 4 700 tonnes de grilles d'atterrissage pour reconstruire l'aéroport de Stanley pris à l'ennemi, des missiles Shrike destinés aux Vulcans, des moteurs d'hélicoptère, des dispositifs de détection de sous-marins pour les hélicoptères Sea King de la RN ainsi que des missiles sol-air Stinger[42]. Les Argentins ont espéré en vain que la Grande-Bretagne épuiserait toutes ses ressources financières en mettant sur pied son offensive.

L'Argentine, vexée par le refus des États-Unis de lui venir en aide, a commencé à les soupçonner de soutenir en fait la Grande-Bretagne. L'idée d'une aide américaine accordée aux Britanniques nuisait à l'image des États-Unis en Amérique latine. Quant à cette aide, il ne s'agissait pas réellement des renseignements stratégiques obtenus par satellite comme on le croyait généralement, mais plutôt d'interception de signaux tactiques provenant d'Argentine[43]. Officiellement, les seuls renseignements militaires obtenus par satellite fournis aux Britanniques par les Américains durant toute la campagne ne concernaient que la Géorgie du Sud, et ils auraient été collectés après l'invasion des îles de la Géorgie du Sud par l'Argentine afin de mieux connaître la disposition des troupes à cet endroit[44]. Toutefois, certains soupçonnent que les Britanniques ont obtenu, au moyen d'images satellite américaines, des renseignements relatifs à une évaluation des dommages de combat (EDC) sur les ressources aériennes de l'Argentine situées sur le continent[45]. Répétons-le, Galtieri a commis une erreur stratégique majeure en ayant la naïveté de croire que les États-Unis lui viendraient en aide ou, qu'à tout le moins, ils resteraient neutres.

Dans une autre situation où l'Argentine a été incapable d'obtenir un soutien international, la France a joué un rôle d'appui essentiel à la Grande-Bretagne. L'Argentine fondait une grande partie de ses espoirs sur les avions Super Etendard, récemment achetés à la France en même temps que les redoutables missiles modernes Exocet[46]. Alors que la plus grande partie de l'armement argentin était équipé d'une technologie vieillissante, l'Exocet était muni d'une ogive à guidage radar d'une portée de plus de 40 kilomètres (km) [25 milles][47]. Cependant, l'Argentine n'avait pris livraison que de cinq des avions et des missiles commandés lorsque le 15 avril la France a suspendu tout commerce avec elle, conformément à l'embargo sur les armes décrété par la Communauté européenne[48]. Le président de la France, François Mitterrand, a présenté à l'administration de Londres des listes exhaustives des exportations françaises livrées précédemment en Argentine, qui comportaient notamment « […] les modifications et les limites des systèmes, les capacités précises des principaux aéronefs ainsi que les taux de navigabilité, l'utilisation des pièces de rechange et les pénuries connues ainsi que les compétences des pilotes argentins formés par des Français »[49] [traduction]. L'information technique concernant l'Exocet lui-même était plus importante encore puisqu'elle permettait aux Britanniques de connaître pleinement la menace posée par ce missile.

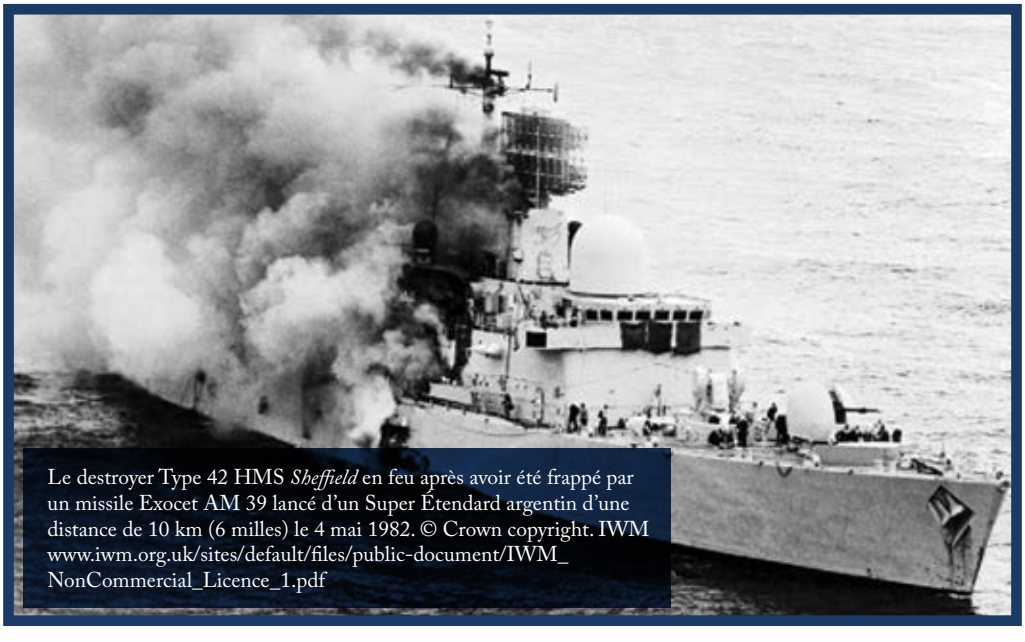
Toutefois, le simple fait que les Britanniques avaient de l'information sur l'Exocet n'a pas réduit sa pertinence sur le plan tactique. Les Argentins le savaient, et ils ont pu le confirmer lorsque deux de leurs missiles ont réussi à toucher le destroyer britannique HMS *Sheffield* (le 4 mai)[50] et le navire ravitailleur *Atlantic Conveyor* (le 25 mai)[51]. Ils ont donc cherché à se procurer d'autres missiles de n'importe quel coin du monde. Le Pérou représentait l'une des voies possibles. Le Pérou a commandé quatre missiles Exocet en France, mais cette dernière a retardé la livraison, soupçonnant que l'Argentine serait la destination finale des engins[52]. Presque tous les autres pays développés observaient

l'embargo sur les armes, et la plupart des pays « en développement » qui possédaient des Exocet ne voulaient pas s'en départir. Les efforts des pays qui tentaient activement de contribuer au programme de missiles de l'Argentine (comme le Pérou, le Venezuela, Israël, l'Afrique du Sud, l'Iran et la Libye) ont été entravés par une importante opération secrète des Britanniques visant à bloquer les transferts d'armes[53]. Le ministre de la Défense de la Grande-Bretagne, sir John Nott, a déclaré par la suite qu'il avait

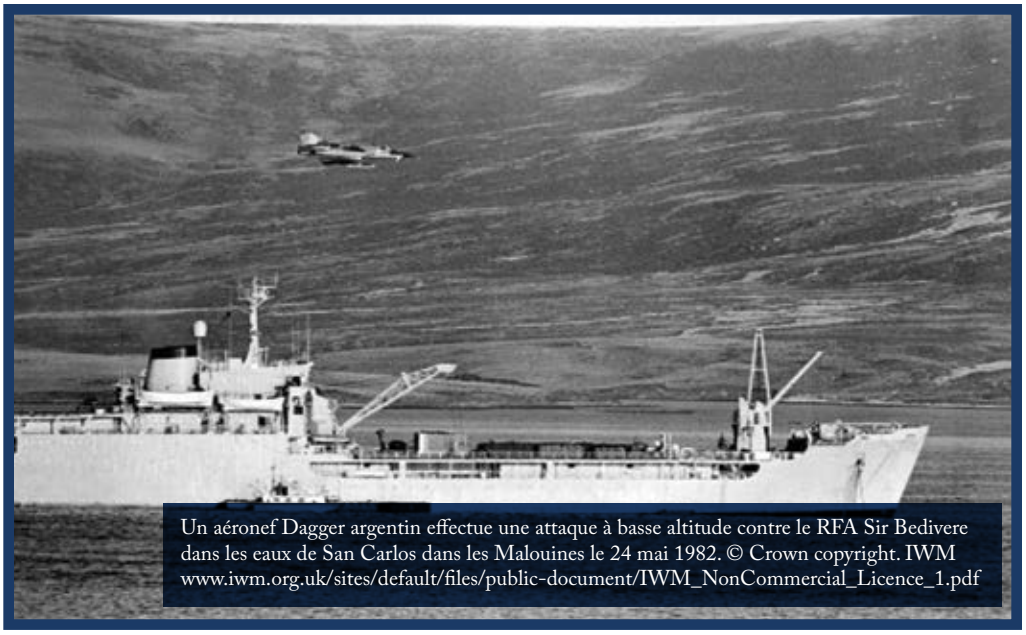
> **AUTORISÉ LES AGENTS [BRITANNIQUES] À SE FAIRE PASSER, SUR LE MARCHÉ INTERNATIONAL, POUR DES ACHETEURS D'ÉQUIPEMENT DE BONNE FOI QUI S'ASSURAIENT DE L'EMPORTER SUR LES ARGENTINS, ALORS QUE D'AUTRES AGENTS ÉTAIENT CHARGÉS DE DÉCOUVRIR LES MISSILES EXOCET DANS DIFFÉRENTS MARCHÉS ET DE LES RENDRE SECRÈTEMENT INOPÉRABLES AU MOYEN DE RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LES FRANÇAIS. L'OPÉRATION A CONNU UN SUCCÈS REMARQUABLE. MALGRÉ LES ÉNORMES EFFORTS DE PLUSIEURS PAYS POUR SOUTENIR L'ARGENTINE, SURTOUT ISRAËL ET L'AFRIQUE DU SUD, NOUS AVONS RÉUSSI À INTERCEPTER ET À EMPÊCHER TOUTE NOUVELLE LIVRAISON D'ÉQUIPEMENT AUX ARGENTINS QUI CHERCHAIENT DÉSESPÉRÉMENT À SE RÉAPPROVISIONNER[54]. [TRADUCTION]**

De toute évidence, il a fallu mettre en œuvre des activités de renseignement et d'espionnage internationales considérables pour imposer l'embargo. Comme les Britanniques devaient déjà composer avec l'Armée républicaine irlandaise (IRA) en Irlande du Nord et avec la guerre froide en Europe, l'Argentine estimait que le meilleur moyen pour assurer le succès de tous ses efforts stratégiques en vue de se procurer plus de missiles Exocet consistait à grever davantage les ressources britanniques.

Tout avantage tactique ou stratégique acquis par Crespo grâce aux cinq Exocet de son arsenal a été compromis par des problèmes techniques et par la distance à parcourir pour lancer les missiles. Les Britanniques craignaient que le CANA, s'il pouvait déployer ses appareils Super Etendard à partir du porte-avions argentin *25 de Mayo*, augmenterait considérablement sa mobilité et qu'ainsi les missiles Exocet eux-mêmes représenteraient une menace beaucoup plus



Le destroyer Type 42 HMS *Sheffield* en feu après avoir été frappé par un missile Exocet AM 39 lancé d'un Super Étendard argentin d'une distance de 10 km (6 milles) le 4 mai 1982. © Crown copyright. IWM www.iwm.org.uk/sites/default/files/public-document/IWM_NonCommercial_Licence_1.pdf



Un aéronef Dagger argentin effectue une attaque à basse altitude contre le RFA Sir Bedivere dans les eaux de San Carlos dans les Malouines le 24 mai 1982. © Crown copyright. IWM www.iwm.org.uk/sites/default/files/public-document/IWM_NonCommercial_Licence_1.pdf

grande[55]. Cependant, à cause d'une catapulte défectueuse à bord du *25 de Mayo*, les Super Etendard n'ont pas pu décoller du porte-avions[56]. Malgré tout, la RN a jugé nécessaire de stationner le groupe aéronaval britannique à plus de 160 km (100 milles) à l'est des Malouines afin de pousser la puissance aérienne de la FAS jusqu'aux limites de sa portée[57].

La proximité des îles offrait à l'Argentine un avantage stratégique considérable, mais la distance à franchir pour atteindre la RN était longue, particulièrement avec l'utilisation de la base Wideawake de l'USAF, installée sur l'île de l'Ascension, et des deux porte-avions *Hermes* et *Invincible* de la RN[58]. Comme les Britanniques ne possédaient pas d'AEW, ils devaient réduire l'heure sur l'objectif prévue par les pilotes argentins; tout dommage important infligé à l'un ou l'autre des porte-avions aurait vraisemblablement coûté la guerre à la Grande-Bretagne[59]. Par conséquent (et heureusement pour les Britanniques), les pilotes argentins ne pouvaient pas exploiter l'avantage tactique que possédaient leurs chasseurs Mirage supersoniques sur les Harrier britanniques, car en utilisant la postcombustion, ils auraient manqué de carburant à leur retour[60]. Par contre, dans cette situation, la FAS gagnait un avantage tactique sous l'angle du temps en attaquant les frégates d'escorte de la RN plus près des îles, car les Harrier devaient parcourir toute la distance entre les îles et la flotte avant de pouvoir riposter[61].

La FAS a tiré parti d'un autre avantage tactique que lui procurait l'habileté de ses opérateurs à manier le radar à longue portée d'avant-garde de Westinghouse ainsi que le radar de surveillance tactique Cardion complémentaire installés à Port Stanley[62]. Le personnel de la FAS, qui se servait d'algorithmes de tracé perfectionnés pour analyser les trajectoires de vol répétitives, était parfois en mesure de découvrir l'emplacement approximatif de la flotte britannique. Ces données ont facilité la réalisation du plan d'attaque de la FAS menée contre le HMS *Invincible* le 30 mai[63].

Malheureusement pour Crespo, des lacunes importantes sur les plans stratégiques et tactiques associées à la RAF et à la RN ont eu des effets désastreux sur la FAS. Parmi les contraintes, mentionnons le mauvais temps fréquent et la nécessité pour les pilotes de la plupart des aéronefs de la FAS

de voler selon les règles de vol à vue; ils ne pouvaient se déployer que pour des attaques très brèves[64]. En outre, faute d'une capacité de ravitaillement air-air d'envergure, les pilotes étaient obligés de parcourir les longues distances entre le continent et les îles et la FAS était forcée de fixer l'heure sur l'objectif en fonction du carburant[65]. Malgré cela, la FAS a su employer très efficacement ses deux avions ravitailleurs KC-130 en planifiant et en coordonnant très soigneusement ses missions pour réussir à atteindre le plus grand nombre de points de ravitaillement possible. Ajoutons au chapitre des lacunes stratégiques l'absence d'avion de reconnaissance à long rayon d'action, ce qui a empêché la collecte de données d'EDC et de renseignement précises (la FAS ne possédait que deux P-2 Neptune vieillissant capables de faire la reconnaissance de la région). Fait intéressant, Buenos Aires a pu collecter certaines données d'EDC en écoutant la couverture de la British Broadcasting Corporation (BBC) sur la guerre. C'est en raison d'une politique moderne de communication ouverte entre le gouvernement de la Grande-Bretagne et les médias britanniques que la FAS a pu apprendre, certes par inadvertance, que son missile Exocet avait atteint sa cible, soit le HMS *Sheffield*[66]. Il se peut que l'annonce de ce succès ait incité la FAS à lancer d'autres Exocet et qu'elle ait précipité l'attaque qui a permis de couler le navire ravitailleur britannique *Atlantic Conveyor*.

Par ailleurs, aucune mesure de défense radar tactique n'était employée à bord des aéronefs de la FAS, seuls les Super Etendard et les Dagger étant dotés de récepteurs d'alerte radar[67]. En outre, faute de contre-mesures électroniques efficaces dans tous ses appareils, telles que les paillettes et les fusées éclairantes, la FAS faisait en vain des efforts pour éviter les missiles guidés par infrarouge Sidewinder lancés à partir des Harrier[68]. Toutefois, l'ingéniosité et la souplesse des pilotes de la FAS leur ont partiellement permis de vaincre ce désavantage, et comme les Britanniques ne possédaient pas d'AEW et qu'ils comptaient sur les systèmes de défense radar embarqués, les pilotes de la FAS réussissaient à s'approcher en effectuant des manœuvres tactiques dangereuses à basse altitude[69]. Il s'agissait de voler à une altitude normale à partir du continent jusqu'à quelque 185 km (100 milles marins) de la cible, puis de plonger à environ 46 mètres (150 pieds) au-dessus du niveau de la mer pour l'approche, l'attaque et le repli initial. C'est ainsi que la FAS est parvenue à toucher le *Sheffield* avec un Exocet.

Il est possible que le fait de voler si bas pour éviter la détection radar ait entraîné le mauvais fonctionnement à répétition des bombes lâchées des chasseurs. De nombreuses bombes ont atteint les cibles de la RN sans toutefois exploser. À cette altitude, le temps entre le lancement de la bombe et le moment où elle touchait sa cible était peut-être trop court pour permettre le fonctionnement du détonateur[70]. De plus, l'Argentine ne possédait pas de bombe à guidage de précision, et les pilotes devaient habilement marquer leurs cibles en espérant que les projectiles iraient droit au but[71]. Par ailleurs, le principal missile d'interception aérienne de la FAS (un missile français Matra 530 de la première génération) avait une faible portée de 10 km (6 milles) et un champ de vision de 30 à 40 degrés seulement, et il ne pouvait s'accrocher au Harrier qu'en ayant le nez pointé vers celui-ci[72]. Comparativement aux missiles Sidewinder dont était muni le Harrier, le Matra 530 avait de sérieuses limites[73]. Grâce à ces limites sur le plan tactique, les Britanniques ont profité d'une certaine chance (étant attaqués par des bombes gravitationnelles) et ils ont acquis une nette supériorité dans les combats air-air. Les pilotes de la FAS ont donc eu l'occasion de faire la preuve de leur courage et de leur ténacité puisqu'ils ont été capables, malgré leurs déficiences, de couler 7 navires, d'en mettre 5 de plus hors service et d'en endommager 12 autres[74]. Ils ont ainsi gagné le respect du commandant de la Marine britannique, le contre-amiral James Woodward, qui a souligné « leurs efforts constants et leur bravoure »[75] [traduction].

Des prisonniers argentins attendent en file afin de rendre leurs armes et équipements à la suite de la capitulation. Plusieurs membres des troupes argentines étaient des soldats de conscription possédant très peu d'entrainement. © Crown copyright. IWM www.iwm.org.uk/sites/default/files/public-document/IWM_NonCommercial_Licence_1.pdf

Les pilotes de la FAS ont joué admirablement leur rôle tactique. Les méthodes qu'ils ont adoptées le montrent bien. Par exemple, ils ont effectué la plupart de leurs attaques en fin d'après-midi, lorsque le soleil couchant, se trouvant derrière eux, aveuglait leur ennemi[76]. Un autre fait illustrant leurs prouesses tactiques s'est produit après l'atterrissage des Britanniques à San Carlos[77]. Les pilotes de la FAS ont utilisé les hautes collines présentes à cet endroit comme écran pour éviter les systèmes sophistiqués de défense aérienne des Britanniques. Ils volaient à basse altitude et surgissaient soudainement au-dessus des collines, laissant aux Britanniques à peine 25 secondes pour marquer leurs objectifs et tirer; ils profitaient donc de l'avantage tactique que les Britanniques avaient prétendument obtenu en cachant leur flotte[78]. C'est ainsi que le HMS *Ardent* a été coulé et que quatre autres navires ont subi des dommages variant de modérés à importants durant le débarquement; neuf aéronefs de la FAS et quatre autres basés sur les îles ont été abattus, mais les pilotes de la FAS ont continué de voler[79].

Finalement, Crespo a fait preuve d'initiative et d'audace en mettant sur pied un escadron improvisé formé de Learjet civils réquisitionnés et désarmés pour servir de leurres[80]. Connue sous le nom d'*Escuadron Fenix* (Escadron Phoenix), l'unité était stationnée à Trelew et ses pilotes devaient simuler des attaques de bombes Canberra en volant assez près des radars britanniques pour être repérés. Avant qu'on ait donné aux pilotes des Harrier britanniques l'ordre de décoller et de les poursuivre, les Learjet avaient le temps de prendre le chemin du retour, en toute sécurité. En plus de détourner de leurs tâches les Harrier chargés d'effectuer des patrouilles aériennes de combat prioritaires, l'escadron était cause de frustration et de gaspillage de ressources chez les Britanniques. Mais en fin de compte, l'ingéniosité et le sens de l'innovation déployés par les aviateurs argentins durant la guerre n'ont pas suffi.

Les faiblesses dans les capacités stratégiques, telles que la piètre aptitude de la junte militaire à prendre des décisions et l'absence d'avions de ravitaillement air-air et de reconnaissance à long rayon d'action d'avion, ont eu raison des compétences, du courage et de la ténacité du personnel de la FAS. Celle-ci n'a pas réussi à empêcher une défaite rapide de l'Argentine, même si ses membres étaient bien entraînés et raisonnablement bien équipés. On peut aisément concevoir que les Britanniques auraient remporté la guerre, peu importe la stratégie adoptée par l'Argentine, surtout grâce aux renseignements fournis par la France, le Chili et les États-Unis. Néanmoins, la qualité des combats menés par les forces aériennes argentines laisse croire que la durée de la guerre aurait pu être passablement plus longue et que les Britanniques auraient pu accuser des pertes beaucoup plus grandes si l'Argentine avait remédié à ses défaillances stratégiques.

L'élève officier Colin Clansey a servi 15 ans dans les Forces canadiennes. Après une mission de 10 mois en Afghanistan, il a été accepté dans le Programme de formation universitaire – Militaires du rang. Il termine actuellement des études en économie, puis il suivra une formation pour devenir officier de systèmes de combat aérien.

## ABRÉVIATIONS

| | |
|---|---|
| **AEW** | système aéroporté de détection lointaine |
| **Bgén** | brigadier-général |
| **CANA** | Commando Aviacion Naval Argentina (Commandement aéronaval de l'Argentine) |
| **EDC** | évaluation des dommages de combat |
| **FAA** | Fuerza Aérea Argentina (Force aérienne de l'Argentine) |
| **FAS** | Fuerza Aérea Sur (Force aérienne du Sud) |
| **HMS** | Navire de sa Majesté |
| **km** | kilomètre |
| **RAF** | Royal Air Force |
| **RN** | Royal Navy |
| **URP** | unité de reconnaissance photographique |
| **USAF** | United States Air Force |

## NOTES

1. James S. Corum, « Argentine Airpower in the Falklands War: An Operational View », *Air & Space Power Journal*, vol. 16, nº 3, 2002, p. 63; Rodolfo Pereyra, « Clausewitz and the Falkland Islands Air War », *Air & Space Power Journal*, vol. 20, nº 3, 2006, p. 114. L'article du major Pereyra (Force aérienne de l'Uruguay), qui traite des idées du philosophe militaire Clausewitz appliquées à la guerre aérienne dans les Malouines, offre aussi une perspective sud-américaine intéressante sur le conflit.

2. Corum, « Argentine Airpower », p. 59-60, 63, 69. Pereyra explique que le sort des îles a évolué en fonction des combats aériens. Voir Pereyra, « Clausewitz », p. 111 et 118.

3. Jozef Goldblat et Victor Millán, *The Falklands/Malvinas Conflict – A Spur to Arms Build-ups*, Solna (Suède), Stockholm International Peace Research Institute, 1983, p. 6-7; Pereyra, « Clausewitz », p. 112; Joseph A. Page, *Peron: A Biography*, New York, Random House, 1983, p. 501.

4. Lawrence Freedman, *The Official History of the Falklands Campaign, vol. II : War and Diplomacy*, 3e éd., Londres, Routledge, 2007, p. 74. L'histoire du conflit est largement documentée ailleurs, mais il convient de souligner que les Argentins avaient et continuent d'avoir à cœur la question de la souveraineté des Malouines.

5. Pereyra, « Clausewitz », p. 113.

6. *Ibid.*

7. Freedman, *Official History*, p. 4, 7-11; Corum, « Argentine Airpower », p. 60; Pereyra, « Clausewitz », p. 113.

8. Corum, « Argentine Airpower », p. 63; Pereyra, « Clausewitz », p. 114-116.

9. Corum, « Argentine Airpower », p. 63.

10. *Ibid.*, p. 62-63. La force opérationnelle 317 était composée de 25 000 membres et de plus de 100 navires militaires, dont les 2 porte-avions HMS *Hermes* et HMS *Invincible*, et possédait la puissance aérienne et les systèmes de défense connexes. Voir aussi Pereyra, « Clausewitz », p. 114.

11. Corum, « Argentine Airpower », p. 63; Pereyra, « Clausewitz », p. 116.

12. Corum, « Argentine Airpower », p. 73. Les Skyhawk servaient aux opérations du Commando Aviación Naval Argentina; les Dagger, version israélienne des chasseurs Mirage V, appartenaient à la FAA. Pour plus de détails, voir : Rodney A. Burden et autres, *Falklands: The Air War*, Dorset (Grande-Bretagne), Arms and Armour Press, 1987, p. 39 et 129.

13. Corum, « Argentine Airpower », p. 63; Burden et autres, *Falklands*, p. 82.

14. Corum, « Argentine Airpower », p. 63.

15. Les Argentins attachaient une grande importance à l'île Pebble, située à proximité de l'extrémité nord de la Grande Malouine, parce que des installations radars s'y trouvaient et qu'il fallait y installer l'appui aérien rapproché ainsi que les appareils légers de frappe afin d'empêcher toute approche du détroit des Falkland tentée par les Britanniques à partir du nord. Toutefois, les Argentins n'ont pas pu tirer pleinement parti de leur stratégie puisqu'ils ne disposaient que d'une poignée de T-34C Mentor et d'un escadron d'avions Pucara peu adaptés à la situation. L'île Pebble est devenue encore plus inutile après le raid du British Special Air Service qui a mené à la destruction de la totalité des aéronefs, du carburant et des munitions basés à l'aérodrome. Freedman, *Official History*, p. 435; Corum, « Argentine airpower », p. 74. Voir aussi le tableau 1 qui présente la répartition des ressources aériennes argentines durant la guerre.

16. Corum, « Argentine Airpower », p. 73.

17. *Ibid.*

18. Freedman, *Official History*, p. 388-390.

19. *Ibid.*, p. 130-131.

20. En raison de problèmes techniques, le CANA n'est pas parvenu à faire décoller ses appareils Super Etendard à partir de son seul porte-avions, le *25 de Mayo*; de plus, à cause de leurs capacités opérationnelles générales, tous les appareils étaient forcés de décoller le jour et dans de bonnes conditions climatiques. En outre, après que les Britanniques ont coulé le navire de guerre argentin *Belgrano*, le porte-avions est rentré à son port où il est resté jusqu'à la fin de la guerre. Freedman, *Official History,* p. 264-265; Corum, « Argentine Airpower », p. 69.

21. Corum, « Argentine Airpower », p. 60-61.

22. *Ibid.*; Burden et autres, *Falklands*, p. 18-19.

23. Corum, « Argentine Airpower », p. 61-62.

24. *Ibid.*

25. *Ibid.*, p. 61 et 74; Burden et autres, *Falklands*, p. 19 et 162; Pereyra, « Clausewitz », p. 115.

26. Burden et autres, *Falklands*, p. 162.

27. Freedman, *Official History*, p. 545. Ce fut la dernière attaque au moyen d'un missile Exocet lancée par les Argentins, et bien qu'habilement menée, elle a été neutralisée par les tirs antiaériens de la RN. Les pilotes des Skyhawk ont par la suite confondu la carcasse du *Atlantic Conveyor*, coulé le 25 mai, avec le HMS *Invincible*, et ils l'ont par la suite attaquée, la croyant la cible de la plus récente attaque. Voir aussi : Corum, « Argentine Airpower », p. 72.

28. Voir le tableau 1 qui présente la répartition des aéronefs argentins. La FAA disposait d'un total de 122 aéronefs. Voir : Corum, « Argentine Airpower », p. 63.

29. Burden et autres, *Falklands*, p. 19.

30. Corum, « Argentine Airpower », p. 61-63; Burden et autres, *Falklands*, p. 14-182.

31. Freedman, *Official History*, p. 77; Corum, « Argentine Airpower », p. 62.

32. Paolo Tripodi, « General Matthei's Revelation and Chile's Role During the Falklands War: A New Perspective on the Conflict in the South Atlantic », *Journal of Strategic Studies*, vol. 26, nº 4, 2003, p. 113-114, 118, 120-21.

33. *Ibid.*, p. 113 et 118; Freedman, *Official History*, p. 396.

34. Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 118-119.

35. Les Britanniques avaient en fait produit une liste de souhaits au cas où les États-Unis leur offriraient leur aide qui comprenait « un ensemble de renseignements stratégiques, tactiques et techniques sur les forces, les dispositions, les intentions et les lacunes de l'Argentine… » [traduction] Freedman, *Official History*, p. 384.

36. *Ibid.*, p. 397; Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 115-116. Les Britanniques ont également envisagé d'installer des bases d'opérations avancées au Chili pour leurs aéronefs, comme le patrouilleur maritime Nimrod. Le Nimrod était basé à San Felix (Chili) et il a effectué des missions de surveillance et de reconnaissance durant un certain temps; toutefois, lorsque les dangers politiques de la collusion anglo-chilienne ont été révélés, l'opération a tourné court. Une autre idée consistait à lancer des frappes aériennes sur les champs de pétrole de l'Argentine situés sur la Terre de Feu; cette stratégie était aussi politiquement problématique, et toute garnison protégeant la région aurait été l'objet d'attaque partant d'aérodromes situés sur le continent argentin. On a donc privilégié la coopération en vue d'obtenir des renseignements. Voir : Freedman, *Official History*, p. 394-395, 401.

37. Freedman, *Official History*, p. 398; Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 116.

38. Freedman, *Official History*, p. 401; Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 114-116, 120. Margaret Thatcher, alors premier ministre britannique, s'est elle-même prononcée sur l'aide apportée à son pays par les militaires chiliens durant la guerre et sur la preuve de l'utilité de cette aide. Le 8 juin, les forces argentines ont détruit deux bâtiments de la Royal Fleet Auxiliary (Flotte royale auxiliaire), le *Sir Galahad* et le *Sir Tristram*, soit le jour même où le radar à longue portée chilien était déconnecté en raison de travaux de maintenance (le *Sir Tristram* de la RFA a par la suite été réparé). Voir le discours de Margaret Thatcher dans « Pinochet was this country's staunch, true friend », *The Guardian*, 6 octobre 1999, http://www.guardian.co.uk/world/1999/oct/06/pinochet.chile?INTCMP=SRCH, cité dans Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 117-118 (consulté le 10 septembre 2012).

39. Freedman, *Official History*, p. 732; Corum, « Argentine Airpower », p. 68; Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 117.

40. Freedman, *Official History*, p. 130-131.

41. *Ibid.*, p. 387-388. Les Britanniques ont conclu une entente par laquelle ils ne paieraient que le matériel employé et retourneraient les armes et les fournitures non utilisées.

42. *Ibid.* Les Vulcan étaient des bombardiers à long rayon d'action dont s'est servie la RAF pour bombarder la piste de Port Stanley (opération *Black Buck*) dans l'espoir de perturber les voies de ravitaillement par air et d'empêcher les aéronefs ennemis d'utiliser la piste. Par la suite, comme les Argentins craignaient que la RAF procède à de nouveaux bombardements sur le continent, la FAA a choisi de ne pas déployer tous ses chasseurs Mirage III dans le théâtre d'opérations des Malouines. Une autre raison qui explique ce choix est possiblement la vulnérabilité du Mirage face au Harrier; en effet, les Argentins ont pu la constater durant l'assaut aérien du 1er mai livré contre la force opérationnelle britannique par la FAA en riposte à l'Op *Black Buck*. Voir Burden et autres, *Falklands*, p. 144; Corum, « Argentine Airpower », p. 65; John R. Harvey, « Regional Ballistic Missiles and Advanced Strike Aircraft: Comparing

Military Effectiveness », *International Security*, vol. 17, nº 2, 1992, p. 57; Freedman, *Official History*, p. 263, 279-86, 425.

43. Lawrence Freedman, *Britain and the Falklands War*, Oxford, Basil Blackwood Ltd, 1988, p. 71; Freedman, *Official History*, p. 73.

44. Freedman, *Official History*, p. 73 et 241. L'invasion de la Géorgie du Sud a eu lieu le lendemain de celle des Malouines. Étant donné l'ampleur du sujet, je m'en suis tenu dans le présent article au théâtre des Malouines. On peut trouver des renseignements sur la Géorgie du Sud dans : Freedman, *Official History,* p. 11-14, 226-260.

45. Corum, « Argentine Airpower », p. 67. Il est également possible que ces renseignements aient été fournis par le Chili. Voir Freedman, *Official History*, p. 398; Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 116.

46. Corum, « Argentine Airpower », p. 61; Pereyra, « Clausewitz », p. 115; Patrick Chisan Hew, « National Effects-Based Operations: The Example of Fleet Air Defence », *Security Challenges* vol. 4, nº 1, 2008, p. 94.

47. Corum, « Argentine Airpower », p. 62; Pereyra, « Clausewitz », p. 115; Freedman, *Official History*, p. 233.

48. La Communauté européenne s'est entendue pour imposer un embargo à l'Argentine le 9 avril. Freedman, *Official History*, p. 264; Freedman, *Britain and the Falklands War*, p. 41; Hew, « National Effects-Based Operations », p. 94; Corum, « Argentine Airpower », p. 68. Certaines preuves indiquent que la Société Nationale Industrielle Aérospatiale de France (SNIAS, devenue Aérospatiale) continuait d'aider les techniciens argentins à armer les chasseurs au moyen des missiles (apparemment, l'alignement des systèmes de navigation inertielle posait problème). Toutefois, étant donné la nature de l'appui du président de la France à la Grande-Bretagne, il est fort peu probable qu'une telle aide ait été approuvée. Les relations entre les Britanniques et le gouvernement français de Mitterrand étaient cordiales et productives, si bien que ce dernier a fourni aux premiers des renseignements détaillés sur les armes et les aéronefs acquis en France. Voir : Freedman, *Official History*, p. 73, 264-65, 302.

49. Freedman, *Official History*, p. 73.

50. *Ibid.*, p. 304; Harvey, « Regional Ballistic Missiles », p. 56.

51. Freedman, *Official History*, p. 487; Harvey, « Regional Ballistic Missiles », p. 56.

52. Freedman, *Official History*, p. 390.

53. Hew, « National Effects-Based Operations », p. 94-96; Freedman, *Official History*, p. 390-393, 496. Israël a nié catégoriquement toute implication, même si on a trouvé du matériel israélien dans les Malouines après la guerre. Un compte rendu intéressant et détaillé des liens entre la Libye de Mouammar Kadhafi et l'Argentine, à partir des dernières années de l'ère Perón et tout au long de la guerre, se trouve dans : Jimmy Burns, *The Land that Lost its Heroes: The Falklands, the Post-war and Alfonsín*, Londres, Bloomsbury Publishing Ltd, 1987, p. 59-64.

54. Sir John Nott, *Here Today, Gone Tomorrow: Recollections of an Errant Politician*, Londres, Politico's, 2002, p. 305, cité dans Freedman, *Official History*, p. 391. Sir John Nott était ministre de la Défense de la Grande-Bretagne pendant la guerre.

55. Freedman, *Official History*, p. 264-265.

56. *Ibid.*

57. Corum, « Argentine Airpower », p. 66; Hew, « National Effects-Based Operations », p. 96.

58. Freedman, *Official History*, p. 383; Freedman, *Britain and the Falklands War*, p. 72.

59. Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 117. Selon Tripodi, les Britanniques auraient ainsi agi en réaction, *poussés* vers l'est des Malouines faute d'AEW,

et ils n'auraient pas choisi de s'installer à l'est afin de limiter la portée des chasseurs de la FAS. Les deux raisons étaient sans doute liées. Toutefois, une autre contrainte pesait sur les Britanniques : les Sea Harriers perdus n'étant pas remplacés, une stratégie défensive s'imposait afin de protéger les porte-avions.

60. Corum, « Argentine Airpower », p. 66; Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 117. La portée des Skyhawk (925 km [575 milles]) leur permettait tout juste d'atteindre la flotte; le Mirage (1 005 km [625 miles]) disposait de quelques minutes avant d'être obligé de prendre le chemin du retour. Voir : Chambre des communes, *The Falklands Campaign: The Lessons*, Londres, HMSO, 1986, p. 4.

61. Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 117-118.

62. Corum, « Argentine Airpower », p. 67; Pereyra, « Clausewitz », p. 117.

63. Freedman, *Official History*, p. 545; Pereyra, « Clausewitz », p. 117; Jeffrey Ethell et Alfred Price, *Air War South Atlantic*, Londres, Sidgwick and Jackson, 1986, p. 221-222.

64. Corum, « Argentine Airpower », p. 67.

65. Freedman, *Official History*, p. 79; Corum, « Argentine Airpower », p. 62, 66-67; Pereyra, « Clausewitz », p. 116; Tripodi, « General Matthei's Revelation », p. 117.

66. Freedman, *Official History*, p. 36 et 413; Corum, « Argentine Airpower », p. 69; Chambre des communes, *The Falklands Campaign*, p. 29-9.

67. Pereyra, « Clausewitz », p. 117; Harvey, « Regional Ballistic Missiles », p. 56-57.

68. Harvey, « Regional Ballistic Missiles », p. 57.

69. Corum, « Argentine Airpower », p. 68; Pereyra, « Clausewitz », p. 116; Harvey, « Regional Ballistic Missiles », p. 56.

70. Freedman, *Official History*, p. 473; Corum, « Argentine Airpower », p. 79; Pereyra, « Clausewitz », p. 118; Harvey, « Regional Ballistic Missiles », p. 57, note de bas de page 24.

71. Corum, « Argentine Airpower », p. 62; Pereyra, « Clausewitz », p. 117.

72. Corum, « Argentine Airpower », p. 62.

73. Le missile guidé par infrarouge AIM-9L Sidewinder avait un champ de vision de 90 à 120 degrés et il pouvait accrocher un avion ennemi de face. Voir : Corum, « Argentine Airpower », p. 62.

74. Pereyra, « Clausewitz », p. 117.

75. Freedman, *Official History*, p. 484.

76. Corum, « Argentine Airpower », p. 69.

77. *Ibid.*, p. 70.

78. *Ibid.*

79. *Ibid.* Liste des aéronefs perdus par l'Argentine à l'annexe 1 de la référence.

80. Burden et autres, *Falklands*, p. 151-152; Corum, « Argentine Airpower », p. 70.

# QUESTIONS DE ROYAUTÉ :

## symbolisme, histoire et importance du changement de nom de l'ARC, 1909–2011

Par Richard Oliver Mayne, CD, Ph. D.

Le ministre de la Défense Peter MacKay (au centre) et le Lgén André Deschamps, commandant de l'ARC (à gauche), remettent au Sgt s (retraité) Michael Nash Kelly l'ancien porte-étendard de l'Aviation royale du Canada pendant l'annonce du rétablissement des appellations MRC, AC et ARC. Photo : Cpl Dan Bard

Le matin du 16 août 2011, le ministre de la Défense nationale Peter MacKay a annoncé que les armées aérienne, navale et terrestre des Forces canadiennes (FC) reprendraient les noms d'Aviation royale canadienne (ARC), de Marine royale canadienne (MRC) et d'Armée canadienne (AC). Ce changement a provoqué des réactions positives au sein de la nouvelle ARC, mais certains membres s'interrogent sans doute sur l'importance du terme « royal », retranché du nom de leur armée depuis plus de 44 ans.

Leurs interrogations sont bien légitimes, car de nombreuses générations se sont succédé entre la dissolution de l'ARC en 1968 et l'ARC d'aujourd'hui. Les membres actuels de ce que l'on appelle avec humour (et justesse) « l'ARC 2.0 »[1] seraient donc surpris d'apprendre qu'ils ont plus de points en commun qu'ils ne le croient avec les aviateurs qui ont réclamé les premiers, il y a près de 90 ans, l'ajout du terme « royal » à l'appellation de l'Aviation canadienne. Le présent article vise à expliquer pourquoi l'Aviation canadienne embryonnaire des années 1920 tenait au qualificatif « royal », et en quoi cette histoire importe pour l'ARC moderne et son identité.

L'Aviation canadienne, qui a existé entre 1920 et le 1er avril 1924, était une

entité très différente de celle qui l'a suivie. Contrairement à l'ARC, l'Aviation canadienne était une petite force, non permanente et non professionnalisée, dont le fonctionnement s'apparentait davantage à une milice aérienne qu'à une véritable force aérienne. Relevant de la Commission de l'Air civile, établie en 1919 pour « réglementer et superviser toutes les questions relatives à l'aéronautique », l'Aviation canadienne, fondée en février 1920, était composée en majorité d'anciens pilotes de guerre qui suivaient un cours de recyclage de 28 jours tous les 2 ans[2]. Comme on peut le lire dans l'histoire officielle de l'ARC, cette organisation constituait une « solution ingénieuse et pragmatique à un dilemme difficile »[3] résultant de problèmes typiquement canadiens :

> **À cette époque, l'aviation militaire canadienne devait satisfaire les nombreuses attentes de bien des gens : économique mais efficiente, discrète mais efficace, militaire mais non militariste [...] Une organisation de milice non permanente, bien dans la tradition du Canada, permettrait au gouvernement de contourner les difficiles obstacles politiques, stratégiques et techniques qui entravaient la création immédiate d'une puissance aérienne militaire.**[4]

Une politique axée sur la réalité des besoins nationaux a certainement contribué à donner à cette force aérienne son essence canadienne, tout comme d'autres aspects plus concrets tels que sa devise très caractéristique *Sic Itur Ad Astra* (c'est ainsi qu'on s'élève jusqu'aux étoiles), son uniforme distinctif et ses insignes ornés de feuilles d'érable[5]. Alors, pourquoi cet organisme national devait-il abandonner les symboles qui accentuaient son identité canadienne au profit d'éléments qui, pour certains, transformaient notre force aérienne en une « fidèle réplique coloniale » de la Royal Air Force (RAF)[6]? Afin de répondre à cette question, il faut d'abord comprendre la signification de la tradition et des coutumes, et l'importance qu'elles revêtent pour les organisations militaires comme l'ARC et pour leur sentiment d'identité.

De nombreuses définitions s'appliquent à ces termes, mais selon un spécialiste reconnu du patrimoine militaire canadien, E. C. Russell, les coutumes sont : « une pratique ou observance depuis longtemps établie, considérée comme une règle non écrite et dont la réalité et l'usage persistant dépendent du consentement séculaire d'une collectivité ». D'autre part, la tradition est « un processus de transmission d'une génération à une autre de connaissances, croyances, sentiments, façons de penser, mœurs ou codes de conduite, bref une philosophie de la vie ou même une foi, sans instructions écrites. »[7] Une autre source, la Direction – Histoire et patrimoine, lie ces deux concepts importants en soulignant que les coutumes et les traditions combinées avec les connaissances historiques constituent le patrimoine[8]. Tous ces éléments sont des facteurs essentiels de l'efficacité opérationnelle de toute organisation militaire, d'autant plus que le développement d'un esprit de corps, d'un esprit d'équipe et du sens de la discipline repose grandement sur la compréhension de l'histoire et du patrimoine. Chaque élément a son propre rôle à jouer. Par exemple, la tradition recourt souvent à des symboles particuliers (tels que les insignes, les uniformes, les drapeaux, les devises et la musique) pour permettre aux militaires de s'identifier à leur propre service et renforcer leur sentiment de fierté et de cohésion; ce sont des aspects fondamentaux sans lesquels les unités militaires ne peuvent survivre[9]. De même, l'histoire se fonde sur le pouvoir du récit collectif et des expériences communes pour cimenter les liens qui unissent les militaires. L'histoire, en enseignant aux militaires actuels les réalisations et même les échecs de leurs prédécesseurs, peut leur servir d'outil et

les aider à orienter la politique d'aujourd'hui et de demain. Elle peut aussi favoriser l'amélioration de l'efficacité opérationnelle et le maintien du professionnalisme chez les militaires, puisque les expériences passées comptent parmi les meilleurs moyens « pour établir des normes à partir desquelles la conduite future sera évaluée »[10]. Toutefois, l'histoire constitue plus précisément le fondement de l'identité et de la culture institutionnelle; c'est pourquoi il s'agit d'un bon point de départ pour expliquer comment les problèmes de professionnalisme, de stabilité, de cohérence et d'efficacité ont poussé l'ARC à adopter le terme « royal » ainsi que d'autres symboles britanniques au début des années 1920.

Pour retracer les origines de l'aviation militaire canadienne, on remonte généralement jusqu'au premier vol de J. A. D. McCurdy qui a eu lieu le 23 février 1909 à Baddeck (Nouvelle-Écosse) et, surtout, à une démonstration qui a suivi cinq mois plus tard au camp d'été de la milice de Petawawa (Ontario). Cet essai visait précisément à montrer le potentiel militaire des aéronefs. Malheureusement, les observateurs de la milice ont conclu qu'il s'agissait d'un luxe que les militaires canadiens à court de fonds ne pouvaient s'offrir. Cet argument devait revenir sans cesse tout au long de l'histoire de l'ARC[11]. Même si ce point de vue a changé au cours de la Première Guerre mondiale, la deuxième tentative pour créer un service aérien canadien s'est d'abord traduite par un échec. Le problème, cette fois, c'est que le fondateur, E. L. Janney, passait pour un escroc. Mettant ses « compétences » à profit, Janney a réussi à convaincre le très original ministre de la Milice et de la Défense, sir Sam Hughes, de la nécessité de créer le Corps d'aviation canadien (CAC) en 1914. L'objectif de Janney était sans aucun doute admirable, mais sa méthode pour l'atteindre était discutable. Des demandes de fonds compliquées, des visites douteuses des stations du Royal Flying Corps (RFC) et des absences fréquentes sans permission ont précipité la fin du CAC qui comportait trois membres et un seul appareil[12].

Malgré la création avortée de la première force aérienne nationale, les Canadiens ont réussi à se distinguer dans les airs pendant la Première Guerre mondiale. Servant au sein du RFC et du Royal Naval Air Service (RNAS), tous deux intégrés à la RAF en 1918, les aviateurs canadiens ont participé à nombre de combats, de la Manche à l'océan Indien, dans les cieux d'Europe de l'Ouest et du Moyen-Orient, et même jusqu'en Afrique. Ils ont volé à bord de chasseurs, de bombardiers et d'hydravions, et ils avaient la réputation d'être parmi les meilleurs aviateurs durant la guerre. En fait, les statistiques le prouvent bien. Représentant par moment 35 p. 100 de l'effectif total de la RFC, 22 812 Canadiens ont servi dans le RFC, le RNAS, puis dans la RAF. Plus de 800 décorations, dont 3 Croix de Victoria (la plus haute distinction récompensant la bravoure), ont été décernées à des aviateurs canadiens; quelque 1 500 ont fait l'ultime sacrifice[13].

Même si le CAC s'est avéré un cauchemar, le rêve d'une force aérienne purement canadienne a resurgi vers la fin de la Première Guerre mondiale. La presse de Toronto revenait constamment sur les thèmes de la fierté nationale inspirée par les réalisations des aviateurs canadiens et sur le désir d'acquérir une identité propre; dans un des reportages, on affirmait même que le temps était venu de former un service autonome, d'autant plus que, selon l'auteur, les Canadiens membres du RFC et du RNAS étaient supérieurs à leurs homologues britanniques[14]. Les journaux de Toronto n'étaient pas les seuls à espérer impatiemment la création d'une force aérienne canadienne ou, au moins, d'escadrons canadiens au sein du RFC. Après un voyage au Royaume-Uni au printemps de 1917, le premier ministre Robert Borden a constaté que les Britanniques ne reconnaissaient pas à sa juste valeur la participation du Canada aux combats aériens. Il s'en est d'ailleurs ainsi plaint :

> Les Canadiens faisant partie des services aériens ne sont ni traités avec équité ni reconnus à leur juste valeur. Il semble que l'on ait manœuvré dès le début pour les placer dans des postes subalternes et voiler leur identité. On leur a interdit de porter tout insigne pouvant révéler leur nationalité canadienne [...] L'établissement d'un Corps d'aviation canadien exige une étude immédiate [...] Je suis porté à croire que le temps est venu de mettre sur pied un Service aérien canadien autonome [...][15]

Il s'agissait d'un revirement considérable par rapport à la politique gouvernementale précédente. En 1915, le War Office avait invité les dominions à mettre sur pied leurs propres escadrons pour servir dans le RFC; une offre qu'avait rejetée le gouvernement du Canada, au motif que la question des unités aériennes relevait de l'Empire ou, plus précisément, de la Grande-Bretagne. De toute évidence, la situation avait changé en 1918, et la contribution exceptionnelle des aviateurs canadiens s'est traduite par le désir accru de faire reconnaître le rôle du Canada dans les combats aériens. Les premiers changements, bien que modestes, ont favorisé le développement d'une identité canadienne au sein de l'aviation. Certains Canadiens servant dans ce qui était devenu l'ARC ont été autorisés à coudre des insignes d'épaule « Canada » à leur uniforme, alors que d'autres ajoutaient un « C » entre crochets après leur nom dans certains types de correspondance[16]. De plus grands changements ont suivi, comme la formation proprement dite d'une escadre entièrement canadienne.

L'escadre elle-même, nommée parfois « Canadian Royal Air Force » ou « Royal Air Force, Canadian »[17] dans la correspondance officielle, est entrée en fonction neuf jours après la Première Guerre mondiale. Alors commandée par le colonel R. Leckie, cette force aérienne du Canada, encore balbutiante, a poursuivi son entraînement jusqu'à la fin de 1918 et au début de 1919 dans le but de devenir une force en temps de paix au retour de ses effectifs au Canada. Elle disposait certainement d'une solide assise sur laquelle elle aurait pu se développer : elle a reçu 100 avions britanniques (tous les dominions ont bénéficié d'un don semblable pour la mise sur pied de leurs propres forces aériennes) et, en outre, elle pouvait compter sur des pilotes, des observateurs et des mécaniciens entraînés au combat ainsi que sur des bases déjà établies au Canada. Toutefois, cela ne devait pas se produire. Dès qu'elle a été approuvée, le gouvernement a pris bien soin d'insister sur le fait que l'escadre ne constituait pas une aviation permanente, et qu'elle n'était censée exister que le temps de la présente guerre[18]. La permanence de la force aérienne du Canada, souhaitée par tant de gens, leur a une fois de plus échappé de justesse, d'autant plus que l'escadre a été dissoute au début de 1920, à la suite de la décision du gouvernement de privilégier l'aviation civile. Le coût d'une aviation militaire était jugé trop élevé, tout comme on l'avait conclu lors des premières tentatives de mise sur pied de l'Aviation canadienne.

L'autre force aérienne, soit la force aéronavale canadienne formée en 1918 à la suite des incursions de sous-marins allemands dans les eaux canadiennes pendant les dernières années de la guerre, a subi le même sort. Plus de 600 personnes ont manifesté leur souhait de s'enrôler dans le tout nouveau Service aéronaval de la Marine royale du Canada (RCNAS), mais le gouvernement du Canada n'était malheureusement pas prêt à financer ce service naissant après la disparition de l'urgence opérationnelle associée à la Première Guerre mondiale. La naissance du RCNAS, qui a eu lieu le 5 septembre 1918, a rapidement été suivie par sa dissolution un peu plus de deux mois plus tard[19].

La suppression du RCNAS et de l'escadre outre-mer sonnait le glas des troisième

et quatrième tentatives entreprises depuis les premiers vols de McCurdy, neuf ans plus tôt, dans le but d'établir une forme quelconque de service aérien national. On ne se surprendra donc pas que beaucoup de membres de la Force aérienne créée en février 1920 aient eu peu d'espoir pour son avenir. En fait, comme il s'agissait de l'élément non permanent et non professionnel de la Commission de l'Air civile, un historien a judicieusement fait remarquer que cette nouvelle Aviation canadienne en était une « en théorie, mais non en pratique »[20]. Un autre critique au moins a même poussé ce point de vue plus loin en qualifiant l'Aviation canadienne de « parodie de force »[21]. Même si cette dernière remarque est peut-être un peu exagérée, l'Aviation canadienne a en effet connu son lot de difficultés pour parvenir à s'établir à « l'ère des arcs et des flèches » [traduction], comme le disait de manière imagée R. A. Logan, officier responsable du Camp Borden[22]. Par exemple, le salaire versé dans l'Aviation canadienne était moins élevé que celui de la direction des opérations civiles, ce qui, selon une source, en a amené beaucoup à se demander :

> [...] pourquoi s'enrôler dans l'Aviation canadienne alors que le salaire est plus élevé dans la Direction des opérations civiles. D'excellents mécaniciens auraient été prêts à servir s'ils avaient un poste permanent [...] J'ai l'impression que tout l'argent qu'on me verse pour le recrutement de l'Aviation canadienne est gaspillé. Il serait plus économique au bout du compte d'engager quelques hommes bien formés plutôt qu'un grand nombre de personnes dépourvues, qui souhaitent seulement obtenir un emploi et profiter de congés.[23] [Traduction]

Pire encore, les recrues et les mécaniciens étaient de piètre qualité puisque la plupart des hommes qui s'enrôlaient pour suivre l'instruction se servaient ensuite de cet acquis pour obtenir un emploi à temps plein ailleurs. Comme le soulignait un officier de la Force aérienne en juin 1921 :

> Il s'avère particulièrement difficile de recruter ici le type d'hommes approprié parce que rien ne les attire [...] Nous ne pouvons pas nous attendre à recruter de meilleurs officiers, et tant que nous ne ferons rien pour que les hommes jugent avantageux de joindre nos rangs, nous n'obtiendrons jamais de meilleurs résultats [...] Lorsqu'un homme quitte son propre emploi pour venir ici, quelqu'un d'autre prend très souvent sa place. Jusqu'à ce que nous soyons en mesure de lui offrir une meilleure situation, il va y réfléchir à deux fois avant de s'enrôler. Deux types d'hommes le font. Ceux qui n'ont pas d'emploi et qui vont tout accepter. Et ceux qui viennent pour apprendre et qui ne se préoccupent pas de la solde. Ils songent à la formation et ils se présentent pour l'ensemble de l'instruction qu'ils espèrent recevoir. Dès qu'ils s'estiment assez compétents, ils acceptent un poste civil, parce qu'il n'y a rien actuellement dans l'Aviation canadienne pour les retenir [...] La majorité des hommes ne sont pas ici par patriotisme, mais bien pour ce qu'ils peuvent apprendre. En attendant, c'est à eux que nous devons confier nos vies.[24] [Traduction]

Comme peu d'officiers de l'Aviation canadienne comprenaient ce qui aurait motivé la plupart des gens à servir dans une organisation quasi inexistante[25] et offrant des salaires si bas, la nécessité d'une permanence semblait donc très évidente.

La discipline constituait un autre problème, comme le soulignait un officier de l'Aviation canadienne : « la présente réglementation entraîne un grand relâchement de la discipline. Elle se traduit par une politique qui ressemble à "mangeons, buvons et amusons-nous, car demain nous serons sans emploi". La réglementation a un effet néfaste sur la discipline, tant chez les mécaniciens que chez les officiers. Ils savent qu'ils sont ici pour une brève période et tout leur est égal. »[26] [Traduction] Il est difficile de connaître la gravité réelle des problèmes de discipline dans l'Aviation canadienne. Selon les témoignages de certains membres, datant de cette époque, le moral était assez bon puisque l'Aviation canadienne était formée d'anciens militaires qui profitaient de toutes les occasions de piloter. Pourtant, d'autres comptes rendus dépeignent une réalité bien différente. La désertion, par exemple, constituait un véritable problème. En effet, la grande majorité des tribunaux d'enquête entendaient à cette époque des affaires de congés non autorisés. Il est également attesté qu'au moins deux mutineries se sont déclarées en janvier 1919 dans l'organisme le plus semblable à l'Aviation canadienne, soit l'escadre canadienne outre-mer qui a existé de 1918 à 1920[27].

L'Aviation canadienne différait certainement des entités qui l'avaient immédiatement précédée, mais il y a peu de doute qu'elle a souffert aussi d'un manque de cohésion militaire. Même si elle disposait de son propre uniforme de serge bleu foncé (inspiré d'un modèle de l'Armée de terre), décoré de boutons et d'insignes argentés, le port de cet uniforme était assez inconsistant. Un officier se rappelle :

> [...] durant de nombreux mois après la constitution de l'Aviation canadienne, nous étions autorisés à porter n'importe quel uniforme de l'Armée de terre, de la Marine ou de l'Aviation canadienne, ou une combinaison de ces uniformes, durant les heures de travail; toutefois, pour le souper, nous étions censés porter l'uniforme bleu à col cassé de l'Aviation canadienne. À Borden, cette pratique s'est apparemment maintenue durant les deux premières années de l'existence de l'Aviation canadienne afin de nous permettre d'user nos vieux uniformes du RFC, du RNAS ou de la RAF. Au mess des officiers, nous pouvions porter à peu près n'importe quoi [...][28] [Traduction]

D'autres se plaignaient de l'uniforme de l'Aviation canadienne qui n'était pas pratique et qui perdait rapidement son « apparence soignée » lorsqu'il était soumis aux rigueurs de l'entraînement. Même si le commodore de l'air A. K. Tylee, commandant de l'Aviation canadienne, estimait « qu'il s'agissait d'un uniforme "démocratique et économique" qui

rehaussait l'identité du service »[29], d'autres officiers supérieurs prêtaient l'oreille aux plaintes et constataient que le personnel de l'Aviation canadienne voulait un nouvel uniforme immédiatement. Ce qui importait davantage, toutefois, c'est qu'en l'absence d'une politique concrète sur l'uniforme, il était difficile pour les membres de l'Aviation canadienne de se percevoir comme une force militaire, et un militaire a même conclu que : « quoiqu'on ait pu dire sur l'uniforme de la RAF, il avait au moins le mérite d'être pratique »[30] [traduction].

L'usage des titres de grades posait également problème, car les anciens aviateurs du RFC ne tenaient souvent pas compte des règlements de l'Aviation canadienne et utilisaient leur grade de l'Armée de terre plutôt que celui de la Force aérienne. Même si les grades de l'Armée de terre étaient presque toujours employés dans les échanges verbaux, les documents étaient nettement plus confus. Une analyse de la correspondance officielle révèle que des officiers pouvaient utiliser parfois leur grade de l'Aviation dans une situation donnée et leur grade de l'Armée de terre dans une autre[31]. D'autres incohérences minaient l'Aviation canadienne. Étant donné le vieillissement de l'ancien personnel du RFC, elle avait un besoin aigu de nouveaux pilotes, mais aucune solution à ce problème ne pointait à l'horizon. En désespoir de cause, certains ont suggéré de reporter l'âge de la retraite des aviateurs, ne faisant que retarder l'inévitable[32]. L'équipement permettant aux pilotes de voler commençait également à accuser de l'âge. Les Britanniques auraient déclaré que de tous les dominions auxquels ils avaient donné des aéronefs, c'est le Canada qui en avait fait le meilleur usage. Néanmoins, les appareils étaient devenus obsolètes et se détérioraient rapidement après trois années de service[33].

Les installations d'entraînement du Camp Borden connaissaient également des ratés. L'entraînement était souvent improvisé et ne visait qu'à maintenir les connaissances du personnel navigant acquises durant la guerre. Plus tard, les pilotes ont eu l'occasion de se familiariser avec les améliorations apportées aux aéronefs, mais même ce type de recyclage a été abandonné au printemps de 1922. En conséquence, les opérations de vol ont alors pratiquement cessé à Borden, et l'officier responsable à la base est finalement parti dégoûté[34]. De plus, le personnel de Borden était souvent forcé de se débrouiller pour maintenir la capacité de vol des aéronefs, comme l'illustre le récit suivant concernant la base :

> Bien sûr, nous ne disposions au départ d'aucun d'équipement de vol à l'école d'instruction au sol. Toutefois, en argumentant, en quêtant et en fouillant parmi les débris de douzaines d'épaves de Curtiss « Jenny » abandonnées dans un hangar situé tout près, parce qu'on jugeait qu'ils ne valaient pas la peine d'être déplacés, nous avons finalement eu, non pas un, mais quatre Jenny en état de voler dont nous nous sommes servis [...] Ne disposant pas des pouvoirs nécessaires, nous avons eu de la difficulté à conserver notre flotte d'avions piratée et, avec le temps, nous l'avons perdue [...][35] [Traduction]

Pour le vice-maréchal de l'air sir Willoughby Gwatkin, nommé inspecteur général de l'Aviation canadienne le 23 avril 1920, la solution à tous ces problèmes a toujours été la même. Afin d'assurer la survie de l'Aviation canadienne et d'améliorer le moral de son personnel, il fallait en faire une force permanente et professionnelle; l'adoption des symboles de la Royal Air Force semblait un moyen d'atteindre cet objectif[36].

Le drapeau de la RAF a été le premier symbole utilisé par l'Aviation canadienne.

Ayant appris en février 1921 que la RAF avait conçu son propre drapeau, Gwatkin voulait que l'Aviation canadienne en fasse autant. C'était une bonne idée. Signe d'identité nationale, le drapeau donnerait aux membres de l'Aviation canadienne un puissant objet de ralliement. Tout comme pendant la Première Guerre mondiale, le premier réflexe de la Force aérienne fut de canadianiser un concept britannique et d'utiliser le drapeau de la RAF en y ajoutant une feuille d'érable dans le cercle intérieur. Le Chef d'état-major de la RAF, le maréchal de l'air Hugh Trenchard, convenait que l'Aviation canadienne devait adopter le drapeau de son service, mais soutenait que pour conserver le sentiment d'unité entre les services aériens de l'Empire, il était préférable de n'apporter aucun changement au drapeau original. La RAF avait ses propres raisons de s'opposer à tout changement. Comme l'Aviation canadienne, la RAF luttait pour sa survie, et ses risques d'être supplantée par la British Army et la Royal Navy s'atténueraient si un plus grand nombre de dominions arboraient son drapeau. Il s'agissait d'un argument commode que l'Aviation canadienne comprenait trop bien. Gwatkin était donc prêt à accepter la condition des Britanniques, soit adopter le drapeau tel quel, sans modification. Ce qui comptait avant tout, c'était que l'Aviation canadienne ait un symbole qui représentait, comme l'a dit Trenchard :

> **[…] l'excellent travail qu'ont accompli les pilotes et les observateurs canadiens sous mon commandement en France, et je suis très heureux à la pensée qu'eux et leurs successeurs arborent le drapeau de la Royal Air Force, dont l'élément essentiel est la cible servant à identifier tous les appareils britanniques en France, et sous le signe duquel tant d'aviateurs héroïques ont livré leur dernier combat.**

Gwatkin était d'accord. Il estimait que l'emploi du drapeau de la RAF constituait en fait un honneur et un privilège, mais il voulait aussi profiter pleinement de la situation pour attirer l'attention sur l'Aviation canadienne. Il a donc ordonné qu'on déploie le plus de pompe possible durant la cérémonie de lever du drapeau, prévue le 30 novembre 1921 au Camp Borden. Malheureusement, en raison de l'imminence des élections, les principaux dignitaires n'ont pas pu y assister. L'Aviation canadienne avait tout de même fait un grand pas. Elle possédait maintenant un symbole associé à la mère patrie, et on espérait qu'avec ce lien, il serait beaucoup plus difficile pour le gouvernement de l'abolir tout simplement[37].

La même raison justifiait les demandes visant à adopter l'adjectif « royal » dans l'Aviation canadienne. Lors d'une conférence d'officiers supérieurs d'aviation, tenue en juin 1921, l'un d'eux a déclaré : « il y a peut-être quelque chose dans le nom de l'Aviation canadienne, puis il a ajouté : on a demandé au roi d'autoriser l'utilisation du nom "Aviation royale du Canada" et de nommer le prince Albert colonel honoraire » [traduction]. Son argument, sans être énoncé explicitement, était évident. Le titre « royal » et les liens avec la famille royale conféreraient à l'Aviation canadienne un sentiment de permanence puisqu'aucun gouvernement (on le supposait) n'oserait supprimer une organisation associée à la monarchie. Gwatkin n'était pas convaincu et il a plutôt profité de l'occasion pour colmater les fissures au sein de l'Aviation canadienne en soulignant que :

> **Le roi n'accordera le privilège qu'en considération de ce que les Canadiens ont accompli au sein de la RAF durant la**

> guerre. Nous n'aimons pas que le roi soit associé à une entreprise vouée à l'échec [...] À moins que nous soyons certains, à moins que nous soyons assez convaincus de la survie de l'Aviation canadienne, nous hésitons à inviter les membres de la famille royale à accepter des dignités quand certains des membres de l'Aviation menacent de démissionner. Ça augure mal pour l'avenir.[38] [Traduction]

Gwatkin avait de bonnes raisons de s'inquiéter. À cause de l'avenir incertain de l'Aviation canadienne, beaucoup de ses membres étaient nerveux, à tel point qu'il a été mentionné « qu'il faudrait interroger les employés actuels pour savoir s'ils seraient prêts à s'enrôler dans une force aérienne permanente »[39] [traduction].

L'élection de William Lyon Mackenzie King, en décembre 1921, et la promesse de rigueur budgétaire et de réduction des dépenses de son gouvernement libéral minoritaire n'ont fait qu'accroître ces inquiétudes. Une fois de plus, l'Aviation canadienne était aux prises avec le même problème qui avait hanté tous ses prédécesseurs : son existence était menacée par les compressions budgétaires proposées et l'absence de soutien politique. En fait, un député libéral a parfaitement rendu le climat politique qui régnait après la guerre lorsqu'il a observé que les efforts consacrés à l'Aviation canadienne représentaient :

> ... une bien grosse dépense pour un service aérien en temps de paix. Si la guerre venait à éclater, il faudrait, cela va de soi, avoir un service d'aviation et compter sur des accidents; mais c'est un crime que d'exposer la fleur de nos jeunes hommes [...] à se faire tuer ou gravement blesser pour le seul plaisir de maintenir au Canada un service absolument dépourvu d'utilité.[40]

Peu de politiciens comprenaient la nécessité de disposer d'une force aérienne et, par conséquent, la majorité estimait que « le coût prohibitif d'une force aérienne ferait qu'elle serait peu nombreuse en temps de paix et donc d'une utilité négligeable en temps de guerre »[41] [traduction].

C'était une période de grande précarité pour l'Aviation canadienne. Tentant de réaliser des économies et de réduire le budget, le gouvernement de King a non seulement diminué les dépenses de l'ensemble des forces militaires, mais il a aussi entrepris une réorganisation visant à regrouper l'Aviation canadienne, la RCN et la milice au sein d'un seul ministère, soit la Défense nationale. Gwatkin a lutté pour faire reconnaître l'Aviation canadienne en tant que service autonome et d'importance égale; la preuve est qu'elle avait obtenu un siège au Conseil de la Défense formé en 1920. Pourtant, au moment de la réorganisation, la RCN et la milice percevaient encore la puissance aérienne comme un élément n'existant que pour les servir et appuyer leurs besoins sur terre et sur mer[42]. Personne n'a exprimé ce point de vue de façon plus évocatrice que le Chef d'état-major général, le major-général J. H. MacBrien, quand il a écrit que l'effectif de défense canadien « ne sera pas assez important pour justifier la création d'une arme distincte, comme la RAF, et notre Corps d'aviation devrait faire partie de l'armée, avec les rattachements nécessaires à la Marine »[43]. MacBrien a par la suite changé d'idée au sujet de la nécessité d'un service distinct, mais à l'époque, les autres services remettaient manifestement en question l'autonomie et l'identité de l'Aviation canadienne et la percevaient souvent « comme un ennemi amical... »[44] [Traduction] En fait, la Force aérienne était largement traitée comme un partenaire subalterne, d'autant plus qu'elle était administrée telle une direction de l'état-major général

pour permettre à « la Force aérienne de tirer profit de l'expérience des officiers supérieurs des services plus anciens »[45] [traduction].

Même si de nombreuses personnes craignaient avec raison les compressions imposées aux forces militaires par les libéraux, l'Aviation a en fait bénéficié de la création d'un seul ministère de la Défense nationale dans un domaine en particulier. En effet, la réorganisation, qui a reçu la sanction royale le 28 juin 1922 et qui a pris effet six mois plus tard, a conclu le divorce entre l'Aviation canadienne et la Commission de l'Air civile. Ce processus a fait de l'Aviation canadienne le seul service aérien au Canada. Toutefois, il faut surtout retenir qu'elle est alors devenue une force permanente, noyau à partir duquel le service entier pourrait s'accroître en temps de crise. En fait, le personnel de la force aérienne a profité de cette distinction pour établir des plans en vue de recruter et d'instruire de plus jeunes pilotes dont le sang nouveau revitaliserait finalement l'Aviation canadienne vieillissante[46].

Ayant surmonté ses réserves précédemment exprimées quant à l'application du qualificatif « royal » à une force dont l'avenir était incertain, Gwatkin était désormais convaincu que les changements apportés à l'Aviation canadienne assureraient sa survie. Par conséquent, quand le directeur des services techniques lui a fait remarquer, au printemps 1922, que l'Australie avait obtenu l'autorisation d'utiliser le qualificatif « royal », Gwatkin s'est dit prêt à faire la demande lorsque la réorganisation de l'Aviation canadienne serait achevée[47]. Il s'agissait d'un geste symbolique puissant prouvant que Gwatkin croyait désormais à la permanence de la nouvelle Force aérienne. On comprendra que son dernier geste avant de prendre sa retraite fut de demander au Chef d'état-major général :

> **... dès que la situation sera réglée concernant le droit d'employer le qualificatif « royal ». Le roi a déjà accordé cette distinction honorifique à la Force aérienne de l'Australie. Mais c'est nous qui avons montré la voie en obtenant le droit d'arborer le drapeau bleu pâle, et l'Aviation canadienne, qui est maintenant solidement établie, aimerait partager le privilège dont jouit la Marine canadienne ainsi que les unités permanentes et les corps de la milice du Canada.**[48] [Traduction]

MacBrien était d'accord, et il souligna que l'Aviation canadienne avait en effet « mérité le privilège de porter le qualificatif "royal" et [je suis] convaincu que ses membres vont grandement l'apprécier »[49] [traduction]. L'Aviation canadienne a ensuite établi d'autres liens avec la RAF pour renforcer sa position et son professionnalisme grandissant.

Croyant qu'on « jugeait plus sage pour le statut de la Force aérienne du Canada de demeurer aussi près que possible de la Royal Air Force » [traduction], MacBrien a également convenu qu'il fallait modifier l'Air Force Act pour répondre aux besoins des Canadiens, puis l'appliquer à l'Aviation canadienne de la même façon que l'Army Act à la Force permanente[50]. Il a soutenu que l'Aviation canadienne disposerait ainsi immédiatement d'une réglementation plus fiable et qu'elle profiterait de l'expérience de la RAF[51]. L'adoption du manuel de l'exercice et du cérémonial britannique a eu le même résultat. Toutefois, l'exemple le plus évident de l'utilisation symbolique de la mère patrie par l'Aviation canadienne pour faire reconnaître son professionnalisme et protéger davantage sa permanence a été sa décision d'adopter l'uniforme (en fait une copie, à l'exception des boutons sur lesquels figuraient les lettres ARC) ainsi que la structure de grades de la RAF[52].

La RAF, qui se préoccupait peut-être des réductions dans ses propres dépenses de

défense, a accordé une très grande « importance au port d'un même uniforme au sein des forces aériennes de l'Empire » [traduction], et elle a donc incité les autres pays du Commonwealth à suivre l'exemple du Canada[53]. L'adoption de la devise de la RAF a eu le même effet, mais il est intéressant de mentionner que des documents récemment découverts prouvent que le Canada n'a pas demandé officiellement d'utiliser « per ardua ad astra » avant l'été de 1928[54]. On a également souligné que le Canada avait pris les devants en adoptant le drapeau de la RAF, et puisque les Britanniques avaient déjà autorisé l'Australie, en 1921, à employer l'adjectif « royal », c'est avec plaisir qu'ils ont donné leur accord à l'Aviation canadienne[55]. Ces liens symboliques avec l'Empire ont porté leurs fruits. Il était maintenant possible de réfuter les arguments politiques douteux concernant la valeur stratégique de la Force aérienne. En effet, la capacité d'intégration de l'ARC à la RAF lui donnait une raison d'être globale, ce dont une force aérienne purement nationale n'aurait jamais pu se réclamer. Bref, la politique délibérée visant à se conformer le plus possible à la RAF pour l'équipement, la procédure et les règlements a permis de simplifier le processus d'accroissement éventuel de la modeste ARC en cas d'urgence dans l'Empire[56]. Les suggestions de l'Angleterre au Canada concernant une aide mutuelle, l'accroissement des forces aériennes de chacun des pays et la coopération en situation de guerre n'ont fait qu'accentuer le rôle que jouerait l'ARC au sein du Commonwealth en cas de conflit armé[57]. De plus, l'ARC a ainsi acquis le sentiment de permanence tant recherché.

L'ajout de l'adjectif « royal » avait une réelle importance sur le plan symbolique, et ses effets se sont fait sentir presque immédiatement. Même si le roi a accordé la permission à l'Aviation canadienne d'utiliser le titre Aviation royale du Canada dès le 12 février 1923, une ordonnance hebdomadaire parue un mois plus tard mentionnait que le qualificatif « royal » s'appliquerait à la nouvelle « force permanente et non à l'Aviation canadienne temporaire » [traduction]. La date de naissance de cette organisation avait été fixée au 1er avril 1924, mais nombreux étaient ceux qui avaient de la difficulté à contenir leur enthousiasme. Des militaires actifs ont donné raison à des commentaires de représentants officiels selon lesquels le qualificatif « royal » accolé à l'Aviation canadienne « renforcerait grandement l'esprit de corps ambiant » [traduction]. Le plus éloquent, peut-être, a été tenu par un ancien officier de l'Aviation canadienne qui se rappellera plus tard « qu'il y a eu une sorte de renaissance de "l'esprit militaire" reposant sur la croyance qu'en devenant l'ARC, l'Aviation canadienne se transformerait en une espèce d'enfant par alliance de la RAF »[58] [traduction]. D'autres que les militaires avaient aussi cette impression : une recrue potentielle expliquait que sa décision d'offrir ses services à la nouvelle ARC était fondée sur le désir de faire partie d'un organisme assuré d'un avenir[59]. Le long parcours qu'a suivi l'Aviation canadienne pour être reconnue comme force permanente et professionnelle tirait à sa fin.

L'ARC est rapidement parvenue à maturité pendant l'entre-deux-guerres et les premières années de la Seconde Guerre mondiale. Elle a pris peu de temps à canadianiser nombre des symboles empruntés à l'Angleterre. Par exemple, en juillet 1940, l'ARC adoptait son propre drapeau sur lequel la feuille d'érable figurait finalement au centre de la cocarde en raison, comme on l'a expliqué à l'époque, de l'avantage de distinguer l'Aviation royale du Canada de la Royal Air Force[60]. L'autorisation de remplacer le centre de la cocarde des avions par une feuille d'érable a aussi été accordée au début de la guerre. Toutefois, il a fallu six années de difficiles combats avant que l'ARC franchisse une nouvelle étape pour se définir elle-même en tant qu'institution canadienne et qu'elle utilise finalement la nouvelle cocarde à partir du 19 janvier 1946[61]. Le tartan et le poème High Flight du sous-lieutenant d'aviation

John Gillespie Magee adoptés par l'ARC ont accru la distinction entre l'ARC et la RAF, tout comme la politique de « canadianisation » qui constituait un effort délibéré et nationaliste afin que le plus grand nombre possible d'aviateurs et d'équipes au sol canadiens servent sous l'autorité d'officiers et de commandements canadiens et soient assujettis aux règlements du Canada. La création du drapeau royal et du drapeau de l'ARC en janvier 1949 ( tous deux consacrés à Ottawa le 5 juin 1950) a joué le même rôle. L'ARC a été la première des forces aériennes royales à se voir conférer, en tant qu'arme, le privilège de porter le drapeau du roi. Les drapeaux antérieurement présentés l'avaient été à des éléments particuliers de la Royale Air Force[62]. On rendait ainsi dignement hommage au service qui avait tant fait pour la défense de l'Empire et du monde démocratique.

L'ARC a continué d'occuper une place prépondérante durant l'après-guerre. Mais un événement qui s'est produit à la fin des années 1960, c'est-à-dire l'unification des trois services au sein des Forces armées canadiennes, a une fois de plus remis en cause son identité. Comme au début des années 1920, alors que la Marine royale du Canada (MRC) et la milice menaçaient d'éclipser l'Aviation canadienne, il ne restait de la Force aérienne à la fin des années 1960 que des vestiges, sans autorité centrale ni structure de commandement, et ses ressources étaient éparpillées parmi les commandements fonctionnels des Forces canadiennes. En outre, la crainte de ne pas être reconnue en tant que force autonome et permanente, éprouvée au début des années 1920, resurgissait chez les aviateurs des nouvelles Forces armées canadiennes, d'autant plus que l'ARC avait disparu le 1er février 1968. Les autres changements découlant de l'unification n'ont fait qu'aggraver cette crise d'identité. L'uniforme bleu porté par les membres de l'ARC depuis 1924 a fait place à un uniforme vert commun à tous, et une structure de grade unique, dans laquelle les lieutenants-colonels d'aviation devenaient des lieutenants-colonels, a été instituée. Beaucoup de membres de la Force aérienne, témoins de la disparition des symboles et des traditions qui avaient donné un sens à leur expérience, ont décidé de quitter ce qui allait devenir l'élément aérien des Forces armées canadiennes.

L'unification allait trop loin, et la Force aérienne, par contrecoup, a commencé lentement à réclamer son identité. C'est le lieutenant-général William Carr, qu'il faut considérer comme le père de la Force aérienne du Canada moderne, qui a posé les premiers jalons. En créant d'abord le Commandement aérien (C Air) basé à Winnipeg le 2 septembre 1975, Carr, premier commandant du C Air, a réussi à rétablir l'autorité centrale et la structure de commandement afin de contrôler toutes les ressources et les activités aériennes des Forces canadiennes. La Force aérienne ayant pratiquement cessé d'exister, Carr a pris bien soin d'en ressusciter le commandement en lui attribuant différents symboles qui lui était propres. L'insigne du C Air véhiculait un message particulièrement puissant puisque l'aigle qui s'envole d'une couronne astrale canadienne visait à représenter l'élément aérien prenant son envol et devenant une entité incarnée dans un commandement. Le drapeau, qui avait un objectif semblable, a servi à affirmer l'existence du commandement. C'est la devise

originale de l'Aviation canadienne du début des années 1920 (sic itur ad astra) qui a été retenue, « parce qu'elle était d'origine canadienne, et non empruntée à la RAF, et qu'on ne voulait pas que ce choix soit perçu comme une évocation de l'ARC » [traduction]. Le commandement a aussi reçu un ensemble de nouveaux drapeaux de ralliement qui ont été consacrés en juillet 1982[63]. Après ce moment crucial, d'autres mesures ont suivi (comme le retour aux uniformes de la Force aérienne en 1985 et la résurrection du poste de Chef d'état-major de la Force aérienne 12 ans plus tard), mesures qui ont encore accru le sentiment de permanence au sein de la Force aérienne et d'autonomie par rapport aux deux autres éléments des Forces canadiennes.

De toute évidence, les efforts de Carr ont été récompensés, puisqu'une Force aérienne facilement reconnaissable est réapparue malgré la confusion initiale engendrée par l'unification. C'est grâce à la constitution du C Air que l'ARC contemporaine est une force assurée, expérimentée, résiliente, agile, intégrée et cohérente. C'est justement ce qui pourrait amener certains membres actuels de l'ARC à s'interroger sur la nécessité de rétablir la désignation royale, alors que d'autres auront peut-être l'impression qu'il s'agit en fait d'un recul. La réponse à ces questions clés se trouve en partie dans le livre d'E. C. Russell sur le patrimoine des Forces canadiennes, dans lequel il souligne que :

> les coutumes et traditions ne sont pas sacro-saintes pour toujours. Comme les mots d'une langue, ce sont des choses vivantes : elles naissent et meurent. Car elles reflètent des conditions sociales et des valeurs morales. Elles illustrent des innovations politiques et des progrès technologiques. Elles changent. Comme le disait le philosophe Alfred Whitehead, les sociétés qui ne peuvent associer une révérence pour leur symbolisme à la liberté de le réviser peuvent en définitive tomber en décadence. Il est essentiel de renoncer discrètement à un sentiment usé, et il en sera ainsi, car, essentiellement les coutumes et traditions vivent par consentement unanime.[64]

Lieutenant-général William Carr

C'est pour cette raison que le rétablissement de l'ancienne appellation est particulièrement important pour les membres actuels de la Force aérienne. Par exemple, le terme « royal » rappelle non seulement aux membres de « l'ARC 2.0 » le difficile chemin parcouru par leurs prédécesseurs pour faire reconnaître la permanence de leur institution, mais il représente aussi un lien entre les actes héroïques de l'ancienne ARC et le professionnalisme de ceux qui ont servi depuis cette époque. Ce qui importe plus encore, c'est que le changement de nom reconnaît symboliquement que l'élément aérien des Forces canadiennes est réellement une « Force aérienne ». C'est une distinction essentielle. À différentes périodes de son histoire, l'ARC a dû protéger son autonomie et sa permanence en tant que service distinct. La menace découlait généralement de compressions budgétaires du gouvernement, de réorganisations ou de

problèmes de commandement et de contrôle avec l'Armée de terre et la Marine. Comme ces situations pourraient facilement se répéter, il est sage que l'ARC épouse les symboles qui l'ont aidée à se définir en tant qu'institution.

Même si le changement de désignation n'a entraîné aucune modification organisationnelle (le rétablissement des anciens noms des armées n'a nullement effrité l'unification), il a permis de terminer l'important exercice d'auto-identification entrepris par Carr en 1975. Son entreprise en valait la peine. La Force aérienne d'aujourd'hui possède une solide identité, fondée sur une histoire dont elle peut être fière. Depuis que les premiers Canadiens ont pris le ciel, il y a plus de 100 ans, les membres de la Force aérienne du Canada ont contribué à la victoire dans deux guerres mondiales, assuré une paix fragile durant la guerre froide, apporté aide et réconfort à des gens en détresse partout dans le monde, participé à des combats en Iraq, au Kosovo ainsi qu'en Libye et mené une campagne mondiale contre le terrorisme. L'ARC 2.0 peut s'enorgueillir de cet héritage, et le nouveau nom ne sert qu'à renforcer son sentiment d'identité en tant que force aérienne.

Richard Oliver Mayne, CD, Ph. D., a fait partie pendant 17 ans de la Réserve navale du Canada. Il a fait œuvre d'historien à la Direction – Histoire et patrimoine et il a occupé le poste de chef adjoint de section au sein de l'Équipe d'analyse de la sécurité future sous la direction du Chef – Développement des forces. Il a obtenu son doctorat de l'Université Queen's au printemps 2008 et il est l'auteur de nombreuses publications sur les affaires militaires canadiennes. Il exerce maintenant la fonction de Directeur – Histoire et patrimoine au sein de l'ARC.

## Abréviations

| | |
|---|---|
| **C Air** | Commandement aérien |
| **CAC** | Corps d'aviation canadien |
| **CAF** | Aviation canadienne |
| **FC** | Forces canadiennes |
| **RAF** | Royal Air Force |
| **ARC** | Aviation royale du Canada / Aviation royale canadienne |
| **MRC** | Marine royale du Canada |
| **RCNAS** | Service aéronaval de la Marine royale du Canada |
| **RFC** | Royal Flying Corps |
| **RNAS** | Royal Naval Air Service |

## Notes

1. Nous ne connaissons pas actuellement l'auteur de l'expression « ARC 2.0 ».

2. Conférence de W. S. Breadner, « The Royal Canadian Air Force », s.d., Direction – Histoire et patrimoine (ci-après DHP), 181.009 (D2); R. A. Logan à F. H. Hitchins, 6 août 1955, DHP, Fonds Logan, 75/117, dossier 26.

3. W. A. B. Douglas, *La création d'une aviation militaire nationale, Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada, tome II*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1987, p. 48.

4. *Ibid.*, p. 48.

5. Fred Hitchins, *Air Board, CAF and RCAF, 1919–1939*, vol 1, Direction – Histoire et patrimoine, Griffin Collection, p. 12.

6. Desmond Morton, « Une Force aérienne non opérationnelle : l'ARC de 1924 à 1931 », *Sic Itur Ad Astra : Études sur la puissance aérospatiale canadienne, Volume 3 Le combat si nécessaire, mais pas nécessairement le combat*, sous la dir. de Bill March, gouvernement du Canada, 2011, p. 3.

7. E. C. Russell, *Coutumes et traditions des Forces armées canadiennes,* Ottawa, Éditions du Pélican, 1980, p. 19.

8. Défense nationale, Direction – Histoire et patrimoine, www.cmp- http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/her-pat/index-fra.asp (consulté le 8 août 2012).

9. Ministère de la Défense nationale, A-DH-267-004/AF-004, *Les insignes et lignées des Forces canadiennes, tome 4 – Escadrons aériens opérationnels*, 2000; Russell, *Coutumes et traditions des Forces armées canadiennes*, p. 19.

10. Défense nationale, Direction – Histoire et patrimoine

11. *Royal Canadian Air Force Historical Review, 1909–1951*, DHP, 74/507; Brereton Greenhous et Hugh Halliday, *L'Aviation militaire canadienne*, Montréal, Art Global, 1999, p. 13; *Canadian Air Policy 1909–1939*, DHP, Fonds Hitchins, 74/27; Hugh Halliday, *Chronology of Canadian Military Aviation*, Musée canadien de la guerre, publication nº 6, Musée national de l'Homme, Collection Mercure.

12. Greenhous et Halliday, p. 15; *Royal Canadian Air Force Historical Review, 1909-1951*, DHP, 74/507.

13. S. F. Wise, *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale*, *Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada, tome I*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1982, p. 659.

14. Collishaw à Curtis, 29 avril 1970, Bibliothèque et Archives Canada (ci-après BAC), MG 31 G9, dossier 8, documents de Curtis. Faisant preuve d'une modestie typiquement canadienne, Raymond Collishaw, lui-même un as des airs comptant 60 victoires à son actif, a plus tard remis en question cette idée. « C'est la presse canadienne qui a répandu la croyance [que les Canadiens s'étaient illustrés davantage dans les airs que les pilotes britanniques], car elle avait tendance à mettre l'accent sur les événements canadiens », écrivait-il au maréchal de l'air Curtis en 1965. Il ajoutait : « néanmoins, tout cela est fictif » [traduction]. Collishaw avait raison, mais ses calculs ont montré que les jeunes aviateurs du dominion étaient à peu près égaux à leurs homologues britanniques.

15. Tiré de Greenhous et Halliday, p. 19.

16. *Canadian Air Policy 1909–1939*, DHP, Fonds Hitchins, 74/27.

17. *Active Service Canadian Force serving in the Royal Air Force, Canadian*, novembre 1918, BAC, RG 9, II-1-9, vol. 179.

18. Greenhous et Halliday, p. 23-24.

19. « Wings over water: Canada's Naval Aviators, 1915–1975 », *La Revue Légion = Legion Magazine*, novembre – décembre 2010, p. 28–32; Morton, p. 1.

20. Hitchins, *Air Board,* p. 106.

21. Aucun nom d'auteur, « The Second Oldest Air Force », *Pathfinder*, nº 114, juin 2009, p. 2.

22. Logan à Hitchins, 18 octobre 1959, DHP, Fonds Logan, 75/117, dossier 26.

23. Compte rendu de la Canadian Air Force Association (CAFA) Conference, 22 juin 1921, DHP, 181.003 (D2716).

24. Logan, Compte rendu de la CAFA Conference, 22 juin 1921, DHP, 181.003 (D2716).

25. *Ibid*.

26. Compte rendu de la CAFA Conference, 22 juin 1921, DHP, 181.003 (D2716).

27. Rachel Lea Heide, « Après l'état d'urgence : grèves de la démobilisation, déclarations politiques et économie morale dans les Forces aériennes du Canada, 1919-1946 », *Les insubordonnés et les insurgés : des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1920 à nos jours*, sous la dir. d'Howard Coombs, Toronto, Dundurn, 2007, p. 176-181, 199-200. Dans les deux cas, l'insurrection, qui consistait en un refus des aviateurs de

participer aux rassemblements ou d'exécuter les ordres, était associée au souhait d'obtenir une amélioration de leur traitement, de leurs conditions de service et de leur solde et de mieux comprendre les politiques de démobilisation. On estimait également qu'un mauvais leadership et l'attitude irrespectueuse envers les aviateurs avaient aggravé les troubles, alors que le comportement négligé au sein de la Force aérienne aurait occasionné la démotivation générale.

28. Logan à Hitchins, 6 août 1955 et Logan à Manning, 29 juin 1960, DHP, Fonds Logan, 75/117, dossier 26.

29. Douglas, p. 53.

30. Logan, Compte rendu de la CAFA Conference, 22 juin 1921, DHP, 181.003 (D2716).

31. Logan à Hitchins, 12 juillet 1955 et Hitchins à Logan, 21 juillet 1955, DHP, Fonds Logan, 75/117, dossier 26; Logan à Manning, 29 juin 1960, DHP, Fonds Logan, 75/117, dossier 26.

32. Hitchins, *Air Board*, p. 26-28, 82.

33. Procès-verbal de la Commission de l'Air, 7 février 1922, BAC, RG 24, vol. 3517, dossier 866-17-1; Extrait d'une note de service du Chef d'état-major général (CEMG), Fondement législatif, 8 août 1923, DHP 76/37; Hitchins, *Air Board*, p. 106.

34. Douglas, 53-55; Logan à Manning, 30 mars 1960, DHP, Fonds Logan, 75/117, dossier 26.

35. Logan à Manning, 30 mars 1960, DHP, Fonds Logan, 75/117, dossier 26.

36. Compte rendu de la CAFA Conference, 22 juin 1921, DHP, 181.003 (D2716).

37. Voir diverses lettres conservées dans les dossiers du BAC, RG 25, G-1, vol. 1300, dossier 1061; BAC, RG 24, vol. 5221, dossier 19-7-26. Les passages cités dans les paragraphes qui suivent la note précédente sont tirés de ces sources.

38. Compte rendu de la CAFA Conference, 22 juin 1921, DHP, 181.003 (D2716). Chaque citation qui suit la note précédente provient de cette source.

39. Différents procès-verbaux, 1922, BAC, RG 24, vol. 3517, dossier 866-17-1.

40. Compte rendu officiel des débats de la Chambre des communes, 5e session de la 13e législature, vol. IV, 23 mai 1921, p. 3843.

41. Hitchins, *Air Board*, p. 11.

42. Logan à Hitchins, 6 août 1955, DHP, Fonds Logan, 75/117, dossier 26; Morton, p. 11.

43. Tiré de l'ouvrage de Douglas, p. 61.

44. Déclaration de MacBrien, Compte rendu de la CAFA Conference, 22 juin 1921, DHP, 181.003 (D2716).

45. Note de service du CEMG, Fondement législatif, 14 septembre 1923, DHP 76/37.

46. Hitchins, *Air Board*, p. 106.

47. Procès-verbal de la Commission de l'Air, 10 mai 1922, BAC, RG 24, vol. 17664, dossier 045-3.

48. Gwatkin à MacBrien, 10 mai 1922, BAC, RG 24, vol. 17664, dossier 045-3.

49. MacBrien à Gwatkin, 11 mai 1922, BAC, RG 24, vol. 17664, dossier 045-3.

50. MacBrien au JAG, 12 décembre 1922, BAC, RG 24, vol. 6523, HQ 462-23-1.

51. Inclusion du règlement de la Force aérienne, 10 janvier 1923, BAC, RG 24, vol. 6523, HQ 462-23-1; Le CEMG à l'avocat général, 23 janvier 1923, BAC, RG 24, vol. 6523, HQ 462-23-1; Chef d'état-major général adjoint au DS and T, 27 février 1923, BAC, RG 24, vol. 6523, HQ 462-23-1.

52. Hitchins, *Air Board*, p. 124. Note de service aux pays du Commonwealth, 11 avril 1923, Public Records Office (ci-après PRO), CO 532, 240/3988; Pocaud au secrétaire du ministère de l'Air, 6 février 1923, PRO, CO 532, 240/3988.

53. Lettre du sous-secrétaire d'État aux Colonies, 26 mars 1923, PRO, CO 532, 240/3988.

54. Notes de procès-verbal, 18 août 1928, PRO, AIR 2, 337/857405/28; Slater au secrétaire, 28 août 1928, PRO, AIR 2, 337/857405/28; O. D. Skelton (pour le secrétaire d'État aux Affaires extérieures), 18 juin 1928, PRO, AIR 2, 337/857405/28; Amery au secrétaire d'État du Canada, 27 septembre 1928, PRO, AIR 2, 337/857405/28; O. D. Skelton au secrétaire d'État aux Affaires des Dominions, 12 octobre 1928, PRO, AIR 2, 337/857405/28.

55. Notes de procès-verbal, 2 février 1923, PRO, AIR 2, 236/407693/23; Lettre à E. Marsh, 12 février 1923, PRO, CO 532, 240/3988.

56. Pocaud au secrétaire du ministère de l'Air, 6 février 1923, PRO, CO 532, 240/3988. Le CEMG parlant de la Force aérienne, Fondement législatif, s.d., DHP 76/37.

57. Secrétaire d'État au Gouverneur général, 16 janvier 1924, PRO, CO 886/10 et PRO, CO 532, 240/3988; Comité de défense de l'Empire, Air Requirements of the Dominions, Canada, autour du 16 octobre 1923, PRO, AIR, 19/116. On trouve un excellent compte rendu de cet incident lié à l'engagement humanitaire de l'ARC en Pologne dans : Hugh Halliday, « Penicillin for Poland: A Tale of Two Plaques », *La Revue Légion = Legion Magazine*, novembre – décembre 2011, p. 50-53.

58. Le Gouverneur général du Canada Lord Byng de Vimy au duc du Devonshire, 15 janvier 1923, PRO, AIR 2, 236/407693/23; Logan à Manning, 29 juin 1960, DHP, Fonds Logan, 75/117, dossier 26.

59. Lettre d'Arthur Bell, 8 août 1923, DHP, 75/373, Fonds Granger, chemise A-15.

60. K. S. Maclachlan au SM, 27 janvier 1940, BAC, Fonds G. V. Walsh, MG 30 E 308, E-311.

61. Walsh au CEMFA, 14 décembre 1945, BAC, Fonds G. V. Walsh, MG 30 E 308, E-311. Il vaut la peine de parler de l'élément déclencheur de la mise en œuvre de ce changement puisqu'il illustre la frustration souvent ressentie au sein de l'ARC lorsque d'autres, incapables de distinguer les Canadiens des Britanniques, passaient sous silence leurs réussites. Comme l'a expliqué le vice-maréchal de l'air au Chef d'état-major de la Défense le 14 décembre 1945 : « Hier, je discutais avec le commodore de l'air Plant et au cours de la conversation il a mentionné qu'à l'occasion de son dernier vol à Varsovie, il a eu l'impression que les Polonais n'étaient vraiment pas conscients que des aéronefs canadiens transportaient la pénicilline en Pologne […] Depuis un certain temps, je crois qu'il serait très avantageux de remplacer le cercle rouge sur les marques des aéronefs par la feuille d'érable rouge […] ainsi, il n'y aurait plus aucun doute quant à la nationalité de l'appareil. » [Traduction] On trouve un excellent compte rendu de cet incident lié à l'engagement humanitaire de l'ARC en Pologne dans : Hugh Halliday, « Penicillin for Poland: A Tale of Two Plaques », p. 50–53.

62. Russell, *Coutumes et traditions*, p. 244; Publication de l'ARC, Publication aérienne du Canada 90, chapitre 20.

63. Catherine Eyre, « The organization of Air Command, 1973-1976 », DHP, Catherine Allan Collection, 77/529. Dossier 2, p. 134; Déroulement de la cérémonie de remise des drapeaux du Commandement aérien, 31 juillet 1982, DHP, 83/13.

64. Russell, *Coutumes et traditions*, p. 20.

*Lieutenant d'aviation P. W. Lochnan*

# Ces Canadiens dont on a négligé le rôle dans la bataille d'Angleterre

Par le major Mathias Joost, CD

Chaque année en septembre, nous célébrons et soulignons la contribution des pilotes et des membres d'équipage au sol dont les efforts ont permis de repousser les tentatives de la Luftwaffe pour détruire les forces aériennes postées en Grande-Bretagne et paver ainsi la voie à une invasion. On estime à 115 le nombre d'aviateurs canadiens qui ont participé à la bataille d'Angleterre, principalement dans le 1 Fighter Squadron de l'Aviation royale canadienne (ARC), rebaptisé plus tard le « 401 Squadron », et dans le No. 242 Squadron de la Royal Air Force (RAF). Cependant, deux autres escadrons canadiens se trouvaient en territoire britannique pendant la bataille d'Angleterre (du 10 juillet au 31 octobre 1940), dont on a à peine cité les activités et le soutien dans le cadre de cette bataille.

En 1932, l'ARC créait les 10, 11 et 12 Squadrons, ses toutes premières unités de force auxiliaire, chacun tenant lieu d'escadron de coopération. Ces unités furent formées sur l'ordre du major-général A. G. L. McNaughton, qui souhaitait qu'un escadron d'avions appuie chaque division de l'Armée canadienne pouvant être expédiée en Europe au cas où un autre conflit éclaterait[1]. En 1940, le gouvernement de W. L. Mackenzie King envoyait les 10 et 12 Squadrons (renumérotés 110 et 112, puis, plus tard, 400 et 402) en Grande-Bretagne pour qu'ils fournissent cet appui respectivement à la 1re Division du Canada et à la RAF.

Ces deux escadrons de coopération furent envoyés en Angleterre, préparés pour une invasion allemande et convertis plus tard en escadrons de chasse. Pendant la bataille d'Angleterre, ils jouèrent un rôle important dans la préparation à une éventuelle invasion, mais ils apportèrent également leur appui au Fighter Command de la RAF et au No. 1 Fighter Squadron du Canada. Cet appui n'a pas été reconnu par le passé,

*Simulacres d'attaques au gaz*

et pourtant, compte tenu de sa nature, il a constitué un facteur déterminant du succès du No. 1 Squadron, ce qui démontre que deux unités de l'ARC ont pu contribuer à la bataille d'Angleterre même si elles n'ont pas effectué de sorties contre la Luftwaffe.

Le 20 décembre 1939, le ministre de la Défense Norman Rogers annonçait que le Canada enverrait la 1re Division du Canada en Angleterre. En plus du soutien logistique à la Division, on expédierait de Toronto le No. 110 Army Co-Operation Squadron[2]. À ce dernier s'ajoutèrent des membres du No. 2 Army Co-operation Squadron de la Force régulière, qui avait été dissous, ainsi que des membres du No. 112 Squadron. Celui-ci fut déployé lorsque le gouvernement canadien offrit à la Grande-Bretagne un deuxième escadron de coopération, une offre volontiers acceptée, le 11 mai 1940, jour où l'Allemagne envahissait la Belgique, la France et les Pays-Bas[3].

Avant d'être entièrement opérationnels, les deux escadrons subirent d'abord quelques revers. Le manque de pièces pour le Westland Lysander, de matériel d'entretien courant et d'équipement essentiel tel que des parachutes retarda le début de l'entraînement[4]. L'entraînement était axé sur les fonctions de coopération avec l'armée et se déroula conjointement avec celui de la 1re Division du Canada et des unités qui y étaient adjointes. Tandis que la bataille d'Angleterre faisait rage au-dessus de leurs têtes, les pilotes et les membres d'équipage au sol des deux escadrons ne pouvaient qu'espérer y prendre part. Toutefois, la RAF et le major-général McNaughton, commandant de la 1re Division du Canada, avaient d'autres plans.

Après que la British Expeditionary Force eut été évacuée de Dunkirk, la 1re Division du Canada devint l'épine dorsale du VII Corps, qui constituait la réserve opérationnelle de l'armée britannique dans le sud de l'Angleterre et pratiquement la seule formation mobile en Grande-Bretagne. La 1re Division se mit donc à l'entraînement en vue de défendre le pays contre une invasion, tandis que le 110 Squadron s'entraînait en parallèle. Le major-général McNaughton ne souhaitait

aucunement perdre sa composante aérienne, qu'il avait acquise de longue lutte au début des années 1930. L'arrivée d'un deuxième escadron de coopération, le 112, s'accordait avec son sentiment que chaque corps d'armée devait être appuyé par deux escadrons, et augmenta la capacité des corps placés sous son commandement[5].

Parallèlement, la RAF avait créé l'Army Co-operation Command, qui figurait toutefois au dernier rang de ses priorités. La RAF n'avait assurément pas de ressources à consacrer à la création d'escadrons de coopération supplémentaires, surtout pas pendant la bataille d'Angleterre[6]. Par conséquent, en cas d'invasion, les deux escadrons de coopération de l'ARC constituaient des pièces importantes dans la défense de la Grande-Bretagne.

Pour se préparer à une telle éventualité, les deux escadrons accomplirent une grande variété de missions d'entraînement. Les soldats canadiens furent soumis à des simulacres d'attaques au gaz de même qu'à des bombardements afin de se préparer à pareilles situations[7]. Le 26 août, tous les membres du 110 Squadron suivirent un entraînement au cocktail Molotov. Le major-général McNaughton montait parfois à bord d'un avion du 110 Squadron pour constater le genre de problèmes éprouvés par ceux qui étaient ses yeux dans le ciel et pour observer la disposition des soldats canadiens pendant les exercices[8]. Le 110 Squadron testa même des canons Hispano-Suiza de 20 mm montés dans les carénages de roue d'un Lysander, de sorte que l'avion puisse servir contre les chars d'assaut[9].

Tandis que le 110 Squadron s'entraînait avec la 1re Division du Canada, il eut également l'occasion de devenir le premier escadron de l'ARC à « entrer en action », pour citer le vice-maréchal de l'Air (v/m/air) G. V. Walsh. Alors que la bataille de France tirait à sa fin, les escadrons de coopération de la RAF durent évacuer d'urgence le territoire français en laissant leurs équipes de maintenance derrière eux. Le British Air Ministry lança

un appel à l'aide au vice-maréchal de l'Air afin que les escadrons puissent poursuivre leurs opérations. Par conséquent, le 110 Squadron envoya 26 membres de son personnel de maintenance à Croydon et à Wellsbourne pour assurer l'entretien des avions[10]. Quoique le No. 1 Squadron demeure la première unité de l'ARC à avoir engagé le combat avec l'ennemi, c'est le 110 Squadron qui a le premier appuyé une action directe contre l'ennemi lors de la Seconde Guerre mondiale.

Ces missions d'entraînement et ces tests n'étaient pas sans risque. Des chasseurs Hurricane et Spitfire du Fighter Command pouvaient apparaître à tout moment, auxquels il fallait répondre sans tarder par le bon signal d'identification. Lors des raids aériens, le 110 Squadron avait pour consigne de rester au sol pour cette raison précise[11]. De fait, le Fighter Command a abattu quelques-uns des avions des unités de coopération et d'autres unités de la RAF pendant la bataille d'Angleterre, mais les 110 et 112 Squadrons ont eu la chance d'échapper à ce sort. Les équipes de mise en œuvre des canons antiaériens n'hésitaient pas non plus une seule seconde à ouvrir le feu si un avion ne fournissait pas rapidement le signal d'identification convenu.

La Luftwaffe constituait aussi une menace. Un avion-école ayant été abattu tout près[12], les Lysander commencèrent à transporter des munitions lors des exercices d'entraînement. Pendant la période de la bataille d'Angleterre où la Luftwaffe pilonnait les terrains d'aviation de la RAF, d'autres terrains d'aviation situés non loin furent attaqués, et quelques villages de la région furent bombardés. Quoique ni l'un ni l'autre des escadrons ne subirent de pertes pendant les attaques de la Luftwaffe, le terrain du 112 Squadron fut dévasté par le mitrailleur de queue d'un Heinkel 111[13].

Pendant que cette grande bataille aérienne se jouait autour d'eux, les deux escadrons de coopération représentaient plus que de simples cibles fortuites. C'est pendant cette phase de la bataille d'Angleterre que les deux escadrons fournirent un appui direct au Fighter Command. Ce dernier eut parfois recours aux Lysander pour tenir des séances d'entraînement au combat aérien différentes. Trois Lysander rencontreraient trois Hurricane à un endroit prédéterminé et engageraient un combat aérien rapproché[14]. Quoique les Hurricane eussent l'avantage de la rapidité dans ces batailles simulées, la lenteur des Lysander et leur qualité de giration donnèrent néanmoins du fil à retordre aux pilotes des Hurricane. Dans un sens, ces simulations reproduisaient le genre de situations auxquelles ils seraient confrontés s'ils étaient interceptés par les bombardiers de la Luftwaffe, mais ces confrontations avec un opposant possédant une meilleure manoeuvrabilité leur permettaient également d'acquérir des compétences qui leur seraient utiles contre les autres avions de la Luftwaffe. Pour les pilotes des 110 et 112 Squadrons, les bienfaits de cet entraînement n'étaient pas seulement immédiats – apprendre à manœuvrer leur aéronef face à un adversaire supérieur, une situation inévitable si l'Angleterre venait à être envahie –, mais se feraient également sentir à long terme, lorsque le 112 Squadron serait transformé en escadron de chasse, en décembre 1940, et que des pilotes des deux escadrons seraient transférés dans le No. 1 Fighter Squadron.

Une autre forme de soutien apporté au Fighter Command fut le régimage des batteries d'artillerie antiaérienne. Un Lysander du 110 Squadron devait faire des allées et venues à une vitesse et à une altitude constantes au-dessus de l'arc de tir de la batterie antiaérienne locale, et les équipes de pièce déterminaient l'altitude, la trajectoire et la vitesse de l'avion, puis validaient ces paramètres auprès de l'équipage du Lysander. Ces opérations n'étaient pas sans risques. Si un appareil de la Luftwaffe faisait son apparition, le Lysander serait laissé à lui-même. Il lui était impossible de quitter la zone d'entraînement

sous peine d'être confondu avec un bombardier de la Luftwaffe. Par ailleurs, il lui fallait éviter le tir des canons antiaériens qu'il venait tout juste d'aider à régimer. Les appareils de la Luftwaffe représentaient également une menace, que le pilote du Lysander pouvait braver en « jouant à cache-cache » parmi les ballons de protection. Le capitaine d'aviation « Jack » Bundy du 112 Squadron eut bien de la chance au cours d'une de ces missions de régimage des canons antiaériens. Il semble que trois avions de chasse italiens qui volaient à quelque 150 mètres sous lui à une distance d'environ 800 mètres ne remarquèrent pas sa présence[15].

Peut-être la plus importante contribution des deux escadrons de coopération dans la bataille d'Angleterre fut-elle de fournir des pilotes. Le colonel d'aviation (col avn) G. V. Walsh, officier supérieur de l'ARC en Grande-Bretagne, s'inquiétait du remplacement des pertes subies par le No. 1 Squadron. Le gouvernement canadien et l'ARC n'ayant pris aucun arrangement pour remplacer ces pilotes, la RAF ne pouvait puiser que dans son propre personnel. Cette pénurie de pilotes canadiens aurait pour effet de graduellement transformer l'escadron, qui perdrait son identité distinctement canadienne pour se fondre avec les autres escadrons de la RAF. Le col avn Walsh, que des pilotes du 110 Squadron avaient déjà abordé officieusement, savait que les pilotes des deux escadrons de coopération étaient prêts à passer à l'action. Il savait aussi qu'il serait exaspérant pour eux de voir des remplaçants du Canada débarquer pour engager le combat contre l'ennemi tandis qu'ils resteraient rivés au sol. Par conséquent, il demanda l'autorisation d'entraîner un

certain nombre de pilotes des unités de coopération en prévision de leur transfert dans le No. 1 Squadron et s'assura que, même si la réponse du quartier général de l'ARC était négative – comme elle le fut –, les pilotes recevraient quand même un entraînement[16]. Walsh dut probablement aussi recourir à un subterfuge, étant donné que McNaughton répugnait à voir « ses » deux escadrons diminués.

Le 19 août, six pilotes furent sélectionnés pour l'entraînement avec les Hurricane. Le journal du 112 Squadron signale simplement que les lieutenants d'aviation D. P. Brown, P. W. Lochnan et R. W. G. Norris se joignirent à la No. 5 Operation Training Unit (OTU) pour un service temporaire à Aston Down. Ils furent rayés de l'effectif le 2 septembre, date de leur transfert dans le No. 1 Canadian Squadron. L'entrée du journal du 110 Squadron est encore plus simple : trois officiers ont été sélectionnés pour remplacer les pilotes de chasseurs et ont été transférés dans la No. 5 OTU le 19 août. Les noms de ces pilotes ne figurent pas dans le registre de l'escadron, mais il s'agissait des lieutenants d'aviation W. B. N. Millar, J. D. Pattison and C. W. Trevena.

Les six pilotes formaient un groupe hétéroclite. DePeyter Brown était Américain et s'était joint à l'ARC le 9 septembre 1939. Il se joignit plus tard aux Forces aériennes de l'Armée américaine (USAAF), en mai 1942. Peter Lochnan, enrôlé au début de 1939, était pilote dans la Force régulière et, des six, c'est lui qui connut le plus grand succès pendant la bataille d'Angleterre; on lui attribue la destruction de trois avions ennemis et des dommages considérables à trois autres. Trevena, qui était pilote dans la force auxiliaire, s'était d'abord joint au 120 Squadron en 1936[17]. Ces pilotes avaient été sélectionnés non pas parce qu'ils étaient les meilleurs de leur escadron – Walsh n'aurait pas admis que ses escadrons soient dépouillés de leurs meilleurs éléments –, mais parce qu'ils étaient de bons pilotes.

La réelle importance de ces six pilotes réside dans ce qu'ils firent pour les effectifs du No. 1 Squadron. Étant donné la cadence soutenue des opérations, l'escadron était, au 30 septembre, plutôt épuisé. Ce jour-là, le capitaine R. J. Nodwell, médecin militaire de l'escadron, avait observé que les pilotes souffraient de surmenage et de fatigue générale, que leurs réactions étaient plus lentes et que leurs affections bénignes se transformaient en maux chroniques. Il recommandait entre autres qu'ils prennent plus de repos, ce qui signifiait qu'il faudrait regarnir les effectifs de l'escadron pour maintenir l'état de préparation opérationnelle et que l'escadron devrait être retiré du front[18]. Une semaine plus tard, l'escadron était redéployé à Prestwick.

Les pertes subies par l'escadron se faisaient aussi sentir dans le nombre de pilotes disponibles. Le 2 septembre, quatre pilotes étaient postés au 112 Squadron pour prendre du repos, et le 19 septembre, cinq pilotes se remettaient de leurs blessures[19]. D'autres pilotes étaient indisponibles à cause d'un rhume, de divers maux ou de blessures infligées au combat. Les lieutenants d'aviation R. L. Edwards, R. Smither et O. J. Peterson étant déjà tombés au combat, l'effectif des pilotes de l'escadron représentait, à la mi-septembre, moins de cinquante pour cent de ce qu'il était lorsqu'il s'était joint à la bataille d'Angleterre, en août[20]. La présence des six pilotes des 110 et 112 Squadron constituait donc une importante adjonction.

On recensa le nombre de victimes parmi les pilotes au début de l'affectation du No. 1 Squadron. Le 14 septembre, six autres officiers du 110 Squadron passèrent à la No. 5 OTU en vue de leur transfert dans le No. 1 Squadron. Quoique leur nom ne figure pas dans les registres, les recherches ont permis de révéler l'identité de quatre de ces hommes, à savoir les lieutenants d'aviation N. R. Johnstone, J. D. Morrison et J. B. Reynolds, ainsi que le sous-lieutenant d'aviation J. A. J. Chevrier[21].

Sur ces quatre hommes, seul Chevrier, qui avait servi dans le No. 1 Squadron de la RAF avant d'être muté au No. 1 Squadron de l'ARC, fut décoré de l'agrafe de la bataille d'Angleterre[22].

Le 112 Squadron envoya également au moins trois pilotes au No. 1 Squadron par l'entremise de l'OTU, au début de septembre, tandis qu'au Canada, le lieutenant d'aviation R. C. « Moose » Fumerton était affecté au 112 Squadron. Il débarqua en sol britannique le 1er septembre, fut envoyé dans la No. 6 OTU à Sutton Bridge le 15 septembre et suivit sa formation en cours d'emploi avec le No. 32 Squadron de la RAF. C'est à cette époque qu'il gagna son agrafe de la bataille d'Angleterre dans le cadre d'un vol opérationnel. Le 29 novembre, il se joignit au No. 1 Squadron après avoir transité brièvement par le centre militaire du 112 Squadron[23]. De façon semblable, le lieutenant d'aviation W. C. Connell participa à la bataille d'Angleterre avec le No. 32 Squadron, tandis que le sous-lieutenant d'aviation F. S. Watson se joignait au 112 Squadron le 8 septembre, pour être ensuite muté dans la No. 6 OTU le 21 septembre. Il gagna son agrafe de la bataille d'Angleterre avec le No. 3 Squadron de la RAF, auquel il se joignit le 5 octobre. Il passa au No. 1 Squadron de l'ARC le 21 octobre. Sept autres pilotes furent également transférés du 112 Squadron le 26 octobre, mais leur nom n'apparaît pas dans les registres de l'escadron.

Le fait que les six remplaçants initiaux provenant des 110 et 112 Squadrons furent transférés au No. 1 Squadron une fois leur entraînement opérationnel terminé démontre plusieurs éléments importants. Ces six premiers pilotes étaient requis d'urgence et furent immédiatement envoyés au combat. Avant même que les neuf pilotes fussent mis à l'entraînement sur les Hurricane, en septembre, la RAF avait admis que l'envoi de pilotes inexpérimentés au combat risquait de causer des pertes plus élevées que la normale parmi les pilotes inaccoutumés à un type d'aéronef ou aux opérations de combat. En conséquence, les pilotes furent brièvement affectés aux unités de la RAF. De plus, le dépôt d'équipage de la RAF s'adjoint des membres de l'ARC, qui pouvaient être envoyés dans n'importe quel escadron, selon les besoins. C'est pourquoi les lt avn Johnstone et Morrison (qui s'étaient joints au No. 85 Squadron après avoir quitté la No. 5 OTU) et Reynolds ne furent pas affectés à l'un des escadrons qui ont participé à la bataille d'Angleterre[24].

La ponction sur les ressources du Fighter Command se solda par une autre tentative pour que les escadrons de coopération participent à la bataille d'Angleterre, ou du moins, pour qu'ils fournissent un appui direct. Le 18 novembre, le ministre canadien de la Défense nationale pour l'air, C. G. Power, annonçait à la Chambre des communes que le 112 Squadron entamerait sa transformation en escadron de chasse de sorte qu'il puisse prendre part à la bataille d'Angleterre[25]. Cependant, avant même que la transformation de l'escadron soit complétée, la bataille d'Angleterre était terminée.

Il est reconnu que les 110 et 112 Squadrons n'ont pas participé à la bataille d'Angleterre. Toutefois, les faits entourant leur appui sont généralement méconnus. Ces deux escadrons de coopération n'ont pas seulement joué un rôle important dans la préparation de la défense de la Grande-Bretagne à une invasion et dans l'appui du VII Corps, ils ont également rendu un service inestimable au Fighter Command et au No. 1 Squadron.

Surtout, l'adjonction des six pilotes de coopération fut un facteur déterminant de la participation continue du No. 1 Squadron à la bataille d'Angleterre. Sans l'injection de pilotes frais, cet escadron aurait probablement été retiré du combat beaucoup plus tôt. Leur présence a également permis à l'escadron de maintenir son identité canadienne, mais surtout, elle a permis à l'escadron de continuer à mener son combat aérien jusqu'au 10 octobre. Il se peut que l'on reconnaisse que les pilotes

des 110 et 112 Squadrons qui ont été transférés aux OTU 5 et 6 aient participé à la bataille d'Angleterre au sein du No. 1 Squadron de l'ARC ou des escadrons de la RAF, mais on a oublié ou négligé leur appartenance première aux deux escadrons de coopération.

La prévoyance et l'effort du v/m/air Walsh méritent également d'être applaudis. Ce dernier avait compris que l'identité canadienne du No. 1 Squadron pourrait rapidement s'effriter compte tenu des remplacements si on affectait des pilotes de la RAF à l'escadron, et il avait reconnu que les 110 et 112 Squadrons constituaient eux-mêmes une source de renforts. Sa sagacité a permis aux six remplaçants initiaux de participer à la bataille d'Angleterre avec le No. 1 Squadron et, par conséquent, a permis à ce dernier de poursuivre le combat jusqu'au 10 octobre. Sans l'appui des six premiers remplaçants en provenance des 110 et 112 Squadrons, le No. 1 Squadron aurait probablement été rappelé du front ou regarni par des pilotes remplaçants de la RAF avant que les renforts arrivent du Canada et soient formés sur les Hurricane.

Les deux escadrons de coopération déployés en Grande-Bretagne ont reçu peu de reconnaissance pour le soutien qu'ils ont fourni dans la bataille d'Angleterre. Tout comme le personnel au sol du No. 1 Squadron, ils ne se sont pas joints aux combats aériens de la bataille d'Angleterre, mais on avait besoin de leurs services. Néanmoins, le soutien des deux escadrons de coopération était indispensable à la poursuite des opérations du No. 1 Squadron et au maintien de son identité canadienne. Sans eux, le No. 1 Squadron n'aurait pu devenir la fierté de l'ARC grâce au rôle qu'il a joué dans cette bataille décisive.

---

Major Mathias (Mat) Joost est historien à la Direction – Histoire et patrimoine (DHP). Il s'est enrôlé dans les Forces canadiennes en 1986, d'abord au service de la Marine et ensuite comme policier. Faisant partie du Programme de réduction des Forces (PRF) en 1995, il part enseigner l'anglais en Corée du Sud où il y rencontre sa future épouse. Il revient au Canada en 1998 et s'enrôle dans la réserve aérienne, travaillant à Winnipeg jusqu'à son entrée à la DHP en 2003. Mat travaille présentement sur un ouvrage portant sur l'histoire de la réserve aérienne et sur les Canadiens Noirs dans l'ARC.

## Abréviations

| | |
|---|---|
| **ARC** | Aviation royale du Canada |
| **RAF** | Royal Air Force |
| **UEO** | unité d'entraînement opérationnel |

## Notes

1. Divers articles et publications portant sur la force auxiliaire et la réserve aérienne attribuent la formation des escadrons auxiliaires de l'ARC à plusieurs facteurs, soit séparément soit en combinaison. Ces facteurs comprennent les pressions publiques, les pressions au sein de l'ARC et le manque de financement. Toutefois, des recherches récentes démontrent que ces escadrons ont été formés sur l'ordre du chef d'état-major général de la Milice, le major-général A. G. L. McNaughton, dont l'ARC relevait jusqu'en novembre 1938. McNaughton, un fidèle partisan de l'Aviation royale, souhaitait que chaque division canadienne envoyée en Europe en cas de conflit soit appuyée par une force aérienne canadienne. Voir, de Mathias Joost, *McNaughton's Air Force: The Creation of the First Non-Permanent Active Air Force Squadrons, 1931–1933* (mémoire de maîtrise, Collège militaire royal du Canada, 2008). http://www.collectionscanada.gc.ca/obj/thesescanada/vol2/002/MR47897.PDF (consulté le 22 août 2012).

2. « Toronto R.C.A.F. Squadron Will Join First Division With 6,000 Corps Troops », *Toronto Telegram*, 21 décembre 1939.

3. Greenhous, Brereton, Stephen J. Harris, et William C. Johnstone. *Le creuset de la guerre 1939–1945 : Histoire officielle de l<Aviation royale du Canada tome III*, Ottawa, ministère de la

Défense nationale et Travaux Publics et Services Gouvernementaux Canada – Les éditions du gouvernement du Canada, 1999, p. 187.

4. Les détails concernant les opérations réalisées par le 110 Squadron sont tirés du journal quotidien du 110 Squadron, Direction - Histoire et patrimoine (DHP), 2004/3, série 8, microfilm nº 117. Les détails concernant les opérations du 112 Squadron proviennent du journal quotidien du 112 Squadron, DHP, 2004/3, série 8, microfilm nº 121.

5. Paul Johnston, « McNaughton and the Evolution of Canadian Tactical Air Power: A Cautionary Tale of the Limits to a Junior Partner's Innovations » (article non publié), p. 18 et 19. Cet article propose une analyse plus poussée de l'évolution de la capacité de soutien tactique aérien du Canada pendant la Seconde Guerre mondiale et la façon dont elle a influé sur les politiques de la RAF. Il convient de souligner qu'à l'origine, la RAF croyait qu'un seul escadron était nécessaire pour chaque corps d'armée, tandis que McNaughton croyait qu'il en fallait deux. La RAF a fini par se ranger à l'opinion de McNaughton.

6. *Ibid*., p. 15.

7. W. J. Bundy, « Airmen Have Many Close Shaves », *Hamilton Spectator*, 13 mai 1941. Pendant la bataille d'Angleterre, le capitaine d'aviation W. J. Bundy a servi à la fois dans le 110 Squadron et dans le 112 Squadron. Il a écrit une série de trois articles qui ont été publiés dans le *Hamilton Spectator* en mai 1941. Le 4 juillet, le journal quotidien du 110 Squadron indique qu'un officier s'est présenté au centre expérimental d'attaques au gaz de Porton pour donner un cours sur le chargement de l'équipement de dispersion des gaz et la décontamination des avions en prévision des simulations d'attaques au gaz réalisées le 24 septembre.

8. W. J. Bundy, « A Brigadier Loses His Calm », *Hamilton Spectator*, 12 mai 1941. Les 7 et 25 juillet, le journal quotidien du 110 Squadron indique que McNaughton faisait partie des passagers.

9. Journal quotidien du 110 Squadron, 13 et 20 juillet 1940. Les essais et les consultations se poursuivirent en août et jusqu'en septembre.

10. Journal quotidien du 110 Squadron, 19 mai 1940; note concernant un entretien avec le vice-maréchal de l'Air G. V. Walsh, 23 avril 1959, DHP, fichier PRF, « 110 Squadron », et Ron Wylie, *On Watch To Strike: History of 400 (City of Toronto) Squadron* (s.p., s.d.), p. 29.

11. Wylie, *On Watch*, p. 1.

12. Journal quotidien du 112 Squadron, 22 juillet. Un Messerschmitt Bf 110 avait abattu un Hawker Hart d'entraînement de Netherhaven la veille.

13. Bundy, « Airmen Have Many Close Shaves ».

14. *Ibid*. Voir également l'entrée du 7 juin du journal quotidien du 110 Squadron, qui signale que ce dernier s'est entraîné avec le 501 Squadron. On ignore si cette date renvoie à l'entraînement du 20 avril qui eut lieu avec le 501 Squadron. Quoique cette dernière date précède les dates acceptées de la bataille d'Angleterre, la RAF et l'ARC savaient que l'Angleterre serait la prochaine cible des attaques. Il convient également de remarquer que de nombreuses activités de vol n'ont pas été consignées dans les registres des 110 et 112 Squadrons, telles que l'entraînement sur les avions de chasse réalisé avec le 501 Squadron, qui a été consigné seulement après les faits. De même, on n'a pas consigné les vols de régimage des canons antiaériens avant qu'ils aient débuté depuis au moins deux semaines. D'autres événements que l'on sait s'être produits ne sont également pas consignés. Les journaux de ces deux escadrons ne peuvent donc pas faire figure d'autorité en ce qui concerne les détails des activités des escadrons.

15. Bundy, « Airmen Have Many Close Shaves », et Ross Munro, « Canadian Flyers Direct Fire of Defence Guns », *Globe and Mail*, 1er février 1941. Le journal quotidien du 110 Squadron signale, le 23 octobre, que l'escadron réalisait des essais de régimage des canons antiaériens avec les batteries locales depuis plusieurs semaines. Ces essais se sont poursuivis jusqu'en novembre lorsque, le 25 octobre, l'escadron fut chargé de réaliser ces essais au-dessus de Londres. Cette affectation ne fut consignée que le jour suivant son commencement.

16. Greenhous, Harris et Johnstone, *Le creuset de la guerre*, p. 197 et 201.

17. N. R. Johnstone et J. D. Morrison de même que Trevena faisaient partie des 15 premiers pilotes à avoir été transférés au No. 1 Squadron pendant

la bataille d'Angleterre. Ils avaient tous été enrôlés dans le No. 120 Squadron avant la guerre et avaient été transférés au 110 Squadron pour garnir les effectifs peu après que la guerre fut déclarée.

18. Journal quotidien du 110 Squadron, rubrique « Flying Personnel », 1-M-25, 7 octobre 1940, et Capt R. J. Nodwell au médecin militaire principal de l'ARC en Grande-Bretagne.

19. Journal quotidien du No. 1 Squadron. Les pilotes postés le 2 septembre étaient le capitaine d'aviation Corbett et les lieutenants d'aviation Desloges, Kerwin et Hyde. Les pilotes qui se rétablissaient de leurs blessures étaient les lieutenants d'aviation Beardmore, Nesbitt, Desloges, Little et Millar.

20. Le No. 1 Squadron comptait 21 pilotes au début de ses opérations.

21. Ces quatre noms ont été trouvés et confirmés dans diverses sources. Les lieutenants d'aviation F. W. Hillock et J. B. McColl pourraient avoir été les deux autres pilotes. Après avoir terminé leur entraînement dans la No. 5 OTU, ils ont respectivement volé avec le 151 Squadron et le 607 Squadron lors de la bataille d'Angleterre, et sont donc considérés comme des pilotes de la bataille d'Angleterre. Ils ont reçu l'agrafe de la bataille d'Angleterre en plus de l'étoile 1939-1945. Les noms de Hillock et McColl figurent à côté de ceux de Johnstone et Morrison dans une note trouvée dans le journal quotidien du No. 1 Squadron (note S.12-7, 27 novembre 1940, du commodore de l'air L. F. Stevenson, commandant de l'aviation de l'ARC en Grande-Bretagne). Des aviateurs ont également été transférés du No. 1 Squadron au 110 Squadron. Deux artificiers de groupe « B » ont été transférés au No. 1 Squadron le 21 septembre, tandis que le 110 Squadron recevait deux artificiers de groupe « C ». Voir le journal quotidien du 110 Squadron, 21 septembre. Le 112 Squadron avait aussi vu le capitaine d'aviation W. R. Pollock partir pour le No. 1 Squadron le 26 juillet, pour servir de capitaine-adjudant de l'unité.

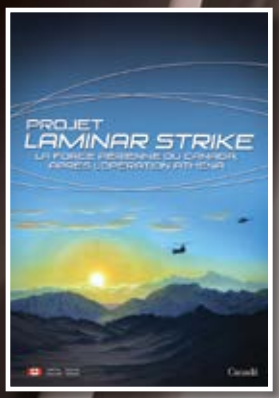
22. Note S.12-7, du commodore de l'air L. F. Stevenson, et journal quotidien du No. 1 Squadron, 24 octobre.

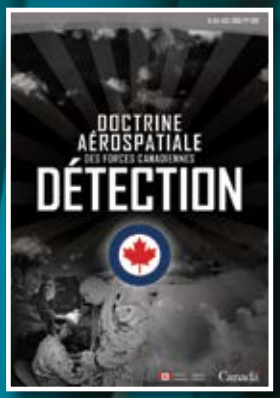
23. DHP, fiche biographique de Robert Carl Fumerton. Fumerton pourrait avoir fait partie du groupe de 10 hommes envoyés en renfort du Canada et arrivés dans le 112 Squadron le 8 septembre. Le sous-lieutenant d'aviation Watson pourrait également avoir fait partie de ce groupe. Le 112 Squadron semble avoir servi de réserve de renfort pour les trois escadrons canadiens. L'entrée du 26 août du journal du 112 Squadron signale la nomination d'un capitaine-adjudant pour la réserve de renforts. D'autres entrées des journaux des 110 et 112 Squadrons laissent penser que le 112 remplissait ce rôle, alors que Greenhous, Harris et Johnstone indiquent à la page 32 dans *Le creuset de la guerre*, que l'escadron fournissait des renforts au No. 1 Squadron et au 110 Squadron.

24. Le No. 85 Squadron s'est retiré de la bataille d'Angleterre le 3 septembre pour récupérer ses forces à North Fenton. En conséquence, les vols effectués par Johnstone et Morrison dans cet escadron ne sont pas considérés comme ayant fait partie du service dans la bataille d'Angleterre.

25. « Second Unit of Fighters Aids Britain », *Globe and Mail*, 19 novembre 1940. Au moment de l'annonce, on n'avait pas encore déclaré que la bataille d'Angleterre était terminée et que le Troisième Reich avait changé de stratégie. Par conséquent, la volonté de rééquiper et de regarnir le 112 Squadron concourrait à la réussite de la bataille d'Angleterre. Le 112 Squadron deviendrait le No. 2 Squadron dans le cadre de cet effort; l'escadron fut renuméroté, puis rebaptisé de nouveau « 402 Squadron ».

# COMMANDEZ VOS LIVRES MAINTENANT!





**POUR DES COPIES DE CES PUBLICATIONS, FAITES VOS DEMANDES À L'ADRESSE SUIVANTE : CFAWCProd@forces.gc.ca**

# LA DOCTRINE DE L'AVIATION AMÉRICAINE ET LA PREMIÈRE GUERRE DU GOLFE :

## LIVRER BATAILLE AVEC UNE DOCTRINE DATANT DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

PAR RADU VENTER

## Introduction

La création d'une doctrine militaire efficace est aussi fondamentale que la mise au point d'armes sur laquelle une force armée misera. Les ressources humaines et la technologie qui composent une force militaire ne sont efficaces que si l'on s'en sert dans le cadre d'un plan devant permettre d'atteindre un but global, qui est d'habitude la capitulation ou la destruction des forces de l'ennemi. Quand l'on ne parvient pas à un tel but, il faut examiner la doctrine et la démarche qu'elle préconise pour remporter la victoire. Grâce à un processus d'examen, une force armée peut repérer les lacunes et les limites de sa doctrine existante et les meilleurs moyens à prendre pour les empêcher de se produire ou pour y remédier; ce faisant, elle se dotera d'une doctrine nouvelle qui offre de meilleures possibilités. Dans le passé, l'Aviation américaine (USAF) a fait l'objet de nombreuses critiques au sujet de ses stratégies inefficaces, et beaucoup l'ont exhortée à modifier sa doctrine. Cependant, cela l'a plutôt incitée à se retrancher sur ses positions et à utiliser la doctrine du passé, malgré ses limites et ses défauts bien connus. L'incapacité de l'Aviation américaine[1] d'obliger seule les forces armées ennemies à capituler, depuis la Seconde Guerre mondiale et jusqu'à la guerre du Golfe, a été effacée par sa capacité d'infliger de lourds dommages aux forces irakiennes pendant la guerre du Golfe, dans une stratégie qui, aux yeux de beaucoup, annonçait une renaissance de la doctrine aérienne. En réalité, la doctrine qui a été appliquée contre l'Irak était exactement la même que celle que l'Aviation avait employée dans des conflits antérieurs. La seule différence résidait dans la technologie utilisée pour atteindre les objectifs. La technologie de pointe employée avec tellement de succès pendant la guerre du Golfe a camouflé la vieille démarche qui caractérise la doctrine de l'USAF depuis sa création, sous le nom de United States Army Air Service, pendant la Première Guerre mondiale. Au lieu de prouver la suprématie incontestable de l'Aviation, la guerre du Golfe n'a été qu'un cas typique où tous les éléments se sont alignés comme cela s'était toujours fait dans les guerres aériennes livrées par les États-Unis, et où la doctrine aérienne n'a pas permis de provoquer la « décapitation stratégique » censée, selon l'Aviation américaine, mener à la victoire sans que des forces terrestres ne soient déployées.

La nature immuable des préceptes fondamentaux de la doctrine de l'Aviation transparaît quand on examine soigneusement les principaux moments de son histoire. Le brigadier-général « Billy » Mitchell a jeté les bases de la doctrine en envisageant une puissante force de bombardiers stratégiques qui détruirait l'infrastructure de l'ennemi ainsi que ses moyens et sa volonté de gagner. Cette doctrine a ensuite été mise à l'épreuve pendant la Seconde Guerre mondiale, et l'on a trouvé qu'elle laissait à désirer, mais le gouvernement des États-Unis et l'Aviation américaine se sont détournés des leçons retenues alors. La doctrine a de nouveau été appliquée pendant la guerre du Vietnam; elle n'a pas permis d'atteindre les objectifs visés, ce qui a plongé l'Aviation dans une crise d'identité. L'USAF avait réformé sa doctrine quand la guerre du Golfe a éclaté, mais l'accent dominant mis jusqu'alors sur la décapitation stratégique de l'ennemi a persisté. Tout comme pendant la Seconde Guerre mondiale, les limites de la doctrine ont été camouflées par une victoire spectaculaire, annoncée par les attaques aériennes de haute précision contre la structure de commandement et les forces de l'Irak.

Depuis toujours, la doctrine de l'Aviation américaine a été spécifique et rigide, reflétant par là l'inexpérience relative de la majorité de ses forces, souvent appelées à combattre à court préavis[2]. Cette rigidité s'expliquait en partie par la nouveauté relative et l'évolution rapide de la technologie aéronautique. Les aéronefs sont remarquablement polyvalents et capables de remplir de multiples rôles au besoin[3]. Si l'on considère les aéronefs comme des plates-formes, cela permet de mieux en comprendre les capacités. La polyvalence d'un

aéronef se manifeste dans la gamme d'armes qu'il peut emporter; un seul modèle peut être équipé de mitrailleuses, de canons, de bombes, de missiles et de roquettes. En général, le relief ne gêne pas les aéronefs, qui voyagent à des vitesses atteignant des centaines de kilomètres à l'heure; il est assez difficile de les abattre sans la technologie moderne[4]. Pour ravir la maîtrise du ciel à une force aérienne ennemie, il faut des unités assez nombreuses et une technologie comparable à celle qu'elle emploie.

Les aéronefs peuvent profiter de leur rayon d'action et de leur armement pour attaquer l'ennemi loin dans son territoire. Les défenseurs ont besoin de gros systèmes de défense antiaérienne spécialisés, car les aéronefs peuvent apparaître presque n'importe où et n'importe quand[5]. Vu la vitesse à laquelle les aéronefs se déplacent, les défenseurs ont très peu de temps pour faire décoller leurs propres aéronefs ou préparer leurs armes antiaériennes. Cependant, malgré ces atouts, les aéronefs ont une limite importante : contrairement aux forces terrestres, ils ne peuvent ni conquérir ni tenir un territoire.

## Billy Mitchell et la doctrine, à l'origine

La doctrine de l'United States Air Force a d'abord été formulée par le brigadier-général Mitchell de l'United States Army Air Force (USAAF). Avec ses contemporains, le général italien Giulio Douhet et le maréchal de l'air britannique Hugh Trenchard, Mitchell a vu dans l'aéronef un moyen d'échapper au carnage qu'avait été la Grande Guerre en volant au-dessus des armes de l'ennemi et en frappant la population et les centres industriels de ce dernier. Il a compris que les systèmes de défense antiaérienne seraient une menace, mais il s'est dit que le déploiement de nombreux chasseurs de poursuite serait le meilleur moyen de vaincre les forces offensives de l'ennemi[6].

Cependant, les théories de Mitchell étaient truffées d'incohérences qui ont infirmé grandement la doctrine de l'Aviation pendant des décennies par la suite. La préférence que Mitchell éprouvait pour les bombardiers reposait presque entièrement sur des idées qui n'avaient pas été vérifiées pendant la Première Guerre mondiale. En 1922, des bombardements d'essai ont été faits sur un trophée de la Grande Guerre, à savoir le cuirassé allemand *Ostfriesland*, et sur d'autres navires, et ces bombardements ont montré les dommages que pouvaient infliger des bombes à chute libre, mais les essais ont été menés contre des cibles individuelles inoccupées[7]. Par conséquent, les bombardiers ont pu s'approcher sans risquer d'être abattus par des chasseurs ennemis ou des tirs antiaériens, ce qui leur a permis d'exécuter des attaques précises à très basse altitude. De même, la capacité de l'équipage du navire de réparer les dégâts n'a jamais été mesurée. Enfin, ces essais ont fait naître dans l'Aviation la conviction que sa force de bombardiers était une entité d'élite capable de détruire des unités ennemies avec facilité et précision. Mitchell lui-même a déclaré que la force des bombardiers pourrait détruire n'importe quel objectif depuis n'importe quelle altitude[8]. Mitchell était d'avis qu'il fallait une aviation indépendante pour une arme aussi spécialisée et efficace. Subordonnée à l'Armée ou à la Marine, l'Aviation serait confinée à un rôle d'appui au niveau tactique. S'il agissait librement, a soutenu Mitchell, le bombardier pourrait s'en prendre à l'industrie et au moral de l'ennemi et entraîner un règlement rapide des conflits[9]. Ces affirmations étaient essentiellement infondées, et la Seconde Guerre mondiale allait en révéler les lacunes.

Mitchell ayant réclamé l'indépendance de l'Aviation par rapport à l'Armée et ayant critiqué la Marine des États-Unis, il a été traduit en cour martiale, puis démis de ses fonctions. En outre, cela a perpétué dans l'Aviation le sentiment qu'elle devait se séparer de l'Armée et devenir un service distinct au sein des forces militaires américaines[10]. Pour arriver à ce faire, elle devait montrer qu'elle était suffisamment différente des autres services. Ce besoin de faire ses preuves s'est manifesté presque comme un complexe

d'infériorité, elle qui s'efforçait de se faire valoir dans un conflit sans l'appui des autres services[11]. Bien que l'Aviation ait acquis son indépendance en 1947, elle a, sous son nouveau nom de « United States Air Force », conservé ce complexe qui continue d'influer sur sa conduite jusqu'à ce jour.

## La Seconde Guerre mondiale : Mise à l'épreuve de la doctrine axée sur les bombardiers

La Seconde Guerre mondiale a mis l'USAAF à l'épreuve pour la première fois. La doctrine élaborée pendant l'entre-deux-guerres et les préparatifs faits alors se prêtaient bien au conflit. C'était une guerre conventionnelle moderne et, pour la première fois, l'USAAF a utilisé sa puissance aérienne comme une arme stratégique. Puisque les bombardements massifs étaient perçus comme étant immoraux et inutilement coûteux, l'objectif a dès lors été de détruire avec précision les industries essentielles de l'ennemi[12]. L'USAAF a décidé d'appliquer sa politique du bombardement de précision en s'en prenant à l'industrie allemande, tandis que les alliés britanniques concentraient leurs attaques sur le moral de l'ennemi en les dirigeant contre la population civile[13]. Cependant, les bombardements se sont avérés inefficaces contre l'industrie. En essayant d'exécuter les frappes de grande précision dont elle se vantait, l'USAAF a finalement causé autant de pertes chez les civils que la Royal Air Force. Malgré la mise au point du viseur de bombardement Norden, qui était alors le système le plus perfectionné du genre, l'erreur moyenne au cours d'un bombardement de jour, même quand les conditions étaient idéales, était de 450 verges (411,5 mètres)[14]. Si la visibilité au sol était mauvaise, ce chiffre triplait presque.

*Bombardement de précision représenté par des 100 B-17 attaquant l'usine Focke-Wulf à Marienbourg le 9 octobre 1943.*

Les évaluations et les attentes de l'United States Army Air Force en matière de bombardement étaient en grande partie fonction de conditions idéales. On croyait pouvoir prédire scientifiquement la capitulation de l'ennemi si l'on recourait aux bombardiers lourds. Selon l'USAAF, il était possible, avec 100 bombardiers de détruire au degré voulu un cercle de 2 000 pieds (610 mètres) centré sur l'objectif[15]. En concentrant une offensive de ce genre sur le réseau allemand d'alimentation en électricité, on pensait qu'il faudrait deux bombes de 1 100 livres (500 kilogrammes) pour mettre une centrale hors d'usage pendant quelques mois et qu'avec trois bombes, on pourrait la mettre hors circuit pendant une période maximale de 18 mois. Afin d'obtenir les effets souhaités, on devrait envoyer 108 bombardiers attaquer chaque centrale, soit une superficie d'environ quatre acres (1,6 hectare); cela donnerait une probabilité de 99,9 % qu'une bombe la frappe, de 96,5 % que la centrale soit touchée par deux bombes, et de 89 %, qu'elle le soit par trois[16]. Ces chiffres sont gonflés et ne prennent pas en compte l'augmentation de l'altitude, les conditions météorologiques et les pertes. Comme 57 centrales électriques fonctionnaient en Allemagne à l'époque et vu l'ampleur des bombardements réguliers qu'il fallait pour mettre les centrales hors d'usage pendant une longue période, la quantité de ressources nécessaires pour éliminer ce seul élément de l'industrie allemande interdisait carrément l'opération.

Les campagnes de bombardement stratégique de l'USAAF pendant la Seconde Guerre mondiale n'ont commencé à nuire sensiblement à l'industrie allemande qu'au cours de la dernière année du conflit; à ce moment-là, les forces terrestres et navales avaient déjà rendu certaine la victoire alliée[17]. Dans le théâtre du Pacifique, le Japon a continué à combattre malgré la destruction de son industrie et les bombes incendiaires larguées contre ses principales villes. On avait perfectionné les armes et les tactiques autant que les capacités de l'époque le permettaient. L'ajout d'empennages stabilisateurs aux bombes et aux roquettes et le redressement de la trajectoire des bombardiers ont accru la précision des engins, mais l'incapacité de rectifier le tir en fonction de la vitesse de l'avion et de la direction et de la vitesse du vent a nui à l'efficacité des bombes[18]. À ce stade de l'histoire de l'USAAF, la doctrine ne reflétait pas exactement les capacités des hommes et la technologie dont l'Aviation disposait. Malgré des années d'efforts, l'USAAF n'a pas réussi à elle seule à vaincre les appareils militaires allemand et japonais.

## La guerre froide : la force de bombardiers nucléaires conventionnels

La Seconde Guerre mondiale s'est terminée avec l'introduction d'armes nucléaires qui allaient définir la conjoncture des décennies à venir. La dévastation causée par la bombe atomique a réglé les questions qui s'étaient posées pendant la Seconde Guerre mondiale au sujet des bombardements et empêché le bombardier de tomber en défaveur. Des armes d'une telle puissance ont éliminé la nécessité de l'exactitude et de la saturation, ce qui multipliait la force et l'effet de chaque bombardier. Étant donné son nouveau rôle important à titre de force de bombardiers nucléaires, l'USAF a obtenu son indépendance de l'Armée américaine. Au cours des 30 années suivantes, elle allait être dominée par des officiers fidèles aux théories de Mitchell et à l'emploi des bombardiers typique de la Seconde Guerre mondiale, ce qui a entraîné « une période de stagnation doctrinale sans précédent »[19].

En 1947, la structure de l'USAF a été axée sur le Strategic Air Command (SAC) (Commandement aérien stratégique), chargé du déploiement des bombardiers nucléaires, et sur le Tactical Air Command (TAC) (Commandement aérien tactique), qui supervisait l'emploi des chasseurs et des chasseurs-bombardiers. Vu les prévisions stratégiques dominantes, à savoir que le prochain

conflit serait une grande guerre nucléaire conventionnelle contre l'Union soviétique, le SAC est passé à l'avant-plan[20].

La mise au point ultérieure de la bombe thermonucléaire et la doctrine des représailles massives préconisée par Eisenhower ont elles aussi favorisé le SAC qui a ainsi évolué pour devenir une solide force de bombardiers capable de déployer des armes nucléaires n'importe où dans le monde, le jour ou la nuit. Malgré le rôle important que les chasseurs et les chasseurs-bombardiers avaient joué pendant la Seconde Guerre mondiale, le TAC a été relégué au second rang, car on le percevait comme étant dénué de pertinence si jamais une guerre nucléaire éclatait[21]. Aux bombardiers nucléaires correspondait une planification opérationnelle remarquablement simple : en cas de guerre d'envergure, les bombardiers déploieraient leurs arsenaux nucléaires contre les principaux centres militaires, civils et économiques de l'ennemi et continueraient à les attaquer jusqu'à ce que celui-ci soit oblitéré ou se rende. Pendant les deux décennies postérieures à la Seconde Guerre mondiale, l'USAF a toujours été fin prête à mener une guerre nucléaire contre l'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS) et ses alliés membres du Pacte de Varsovie.

## La Corée du Nord et le Vietnam : des bombardiers nucléaires dans des guerres limitées

Au cours de la première moitié des années 1950, l'USAF est intervenue en Corée, où elle a mené une guerre ayant des objectifs limités, de sorte qu'elle n'a pas eu à recourir aux armes atomiques. Elle a acquis la supériorité aérienne et entrepris une campagne d'interdiction dirigée contre les voies d'approvisionnement et une campagne de bombardement stratégique contre les centrales électriques et les installations industrielles de la Corée du Nord. Signe avant-coureur inquiétant de ce à quoi les États-Unis feraient face au Vietnam, l'USAF

*Des pilotes de F-105 Thunderchief de la force aérienne effectuent le bombardement d'une cible militaire au travers de nuages bas au-dessus de l'enclave sud du Nord-Vietnam.*

a échoué sur les deux plans : en effet, l'ennemi a rapidement rétabli les voies d'approvisionnement en réparant promptement les voies ferrées ou en utilisant des moyens de transport plus simples. En dépit de cet échec, l'USAF a continué d'adhérer à sa doctrine. Elle a maintenu que le bombardement stratégique de l'industrie nord-coréenne avait entraîné le cessez-le-feu et qu'il aurait débouché sur la victoire si elle avait pu se soustraire aux strictes contraintes politiques. Cependant, le règlement du conflit a répondu aux attentes des dirigeants politiques des États-Unis (É.-U.), ce qui a réduit la nécessité d'examiner de près l'efficacité des tactiques que l'USAF avait appliquées pendant le conflit. Celle-ci a terminé la guerre de Corée convaincue que, dans le cas peu probable où une autre guerre limitée éclaterait, sa tactique de la guerre totale demeurerait applicable et conserverait toute son efficacité.

Or, un peu plus de dix ans après, l'USAF s'est retrouvée au Vietnam. Comme auparavant, il n'était pas possible d'utiliser les armes nucléaires au Nord-Vietnam sans risquer une

*Bombes de destruction de 1 000 livres Husky lancées d'un « Superfort B-29 » de la U.S. Air Forces visant une cible sous la couverture des nuages en Corée.*

escalade du conflit, et cela n'aurait pas été efficace non plus contre les insurgés retranchés dans les jungles profondes de la région[22]. Par conséquent, le plus gros des combats a incombé au TAC, qui a dû s'évertuer à réapprendre les tactiques d'attaque au sol et d'interdiction mises au point pendant la Seconde Guerre mondiale.

Le SAC est revenu à la tactique des bombardements conventionnels de la Seconde Guerre mondiale, à commencer par l'opération *Rolling Thunder*[23], dans l'espoir de persuader le Nord-Vietnam de mettre fin à ses interventions et de cesser d'appuyer le Viêt-cong dans le Sud. Cette démarche a été gênée par les objectifs limités de la campagne de bombardement. L'intention était de recourir aux bombardiers stratégiques pour accroître graduellement la pression sur les Nord-Vietnamiens et leur donner l'impression que l'USAF était prête à prendre tous les moyens voulus, sans les pousser à demander l'aide de l'URSS ou de la Chine. L'opération *Rolling Thunder* a été exécutée graduellement, plutôt que contre un objectif particulier tel que les lignes de communications de l'ennemi, et elle n'a atteint ses objectifs que dans une mesure limitée. Par ailleurs, le SAC a régulièrement interrompu l'opération dans l'espoir que l'ennemi capitulerait au lieu de s'attirer d'autres attaques destructrices. Or, cela a accordé aux Nord-Vietnamiens le temps nécessaire pour se réarmer ou se réapprovisionner en prévision de la prochaine vague. La campagne comportait une faille fondamentale : le Nord-Vietnam possédait une base industrielle limitée, de sorte que son approvisionnement militaire vital venait de l'extérieur. Les difficultés opérationnelles mises à part, le SAC a aussi dû composer avec un déploiement limité, car le Vietnam représentait un objectif secondaire, la priorité de l'USAF étant encore la défense de l'Europe[24].

Bien des raisons ont rendu l'offensive de bombardement stratégique inefficace. Tout d'abord, des contraintes politiques interdisaient les bombardements aveugles typiques des guerres totales. De même, la présence de troupes soviétiques et chinoises dans des installations essentielles telles que les batteries antiaériennes empêchait la destruction de celles-ci, à cause des craintes d'escalade déjà mentionnées, de sorte que ces batteries pouvaient faire feu impunément sur les appareils américains. Par ailleurs, les responsables de la campagne de bombardement stratégique n'ont pas tenu compte de la détermination du peuple nord-vietnamien, pour qui la capture du Sud était capitale[25]. Aspect primordial, ils n'ont pas su adapter la campagne en fonction du fait que la majorité des armes et du matériel nord-vietnamiens venait de l'extérieur du pays[26].

Toutes les restrictions qui entravaient la campagne de bombardement au Nord-Vietnam ont été annulées en 1972, de sorte que l'USAF a pu s'en prendre directement à l'appareil logistique de l'ennemi. Les ports nord-vietnamiens ont été minés, ce qui a empêché l'importation de ressources militaires par la mer[27]. L'Aviation a aussi attaqué les

Malgré la déclaration du général LeMay de l'USAF selon laquelle le bombardement de Hanoï, à Noël, était approprié et que l'exercice de pressions continues sur la capitale nord-vietnamienne aurait abouti à la victoire, il était clair que la doctrine de l'USAF demeurait imparfaite.

axes d'approvisionnement de l'ennemi dans les pays voisins, à savoir le Laos et le Cambodge. Ces opérations ont compliqué la logistique pour les Nord-Vietnamiens et accru le coût des opérations de ravitaillement dans le pays, mais l'USAF n'a jamais pu couper entièrement ces axes[28]. La saison de la mousson au Vietnam a aussi compliqué les efforts déployés pour couper les axes logistiques de l'ennemi. Face aux attaques déclenchées contre leur appareil logistique, les Nord-Vietnamiens ont accru l'acheminement des approvisionnements ou accumulé patiemment armes et matériel jusqu'à ce qu'ils en aient assez pour passer eux-mêmes à l'attaque[29].

La guerre du Vietnam a mis en lumière les limites de la doctrine de l'USAF toujours fondée sur la décapitation stratégique de l'industrie ennemie. Comme dans le passé, la campagne aérienne était perçue comme étant un moyen efficace par rapport au coût de mettre fin à la guerre sans que des forces terrestres dussent envahir le Nord. Toutefois, comme l'infanterie se cantonnait sur la défensive au Vietnam du Sud, l'incapacité de l'Aviation de gagner la guerre est devenue évidente[30]. Malgré la déclaration du général LeMay de l'USAF selon laquelle le bombardement de Hanoï, à Noël, était approprié et que l'exercice de pressions continues sur la capitale nord-vietnamienne aurait abouti à la victoire, il était clair que la doctrine de l'USAF demeurait imparfaite.

Les leçons tirées de la guerre du Vietnam ont été nombreuses. Sur le plan stratégique, l'USAF n'a atteint aucun de ses objectifs déclarés[31]. Malgré l'utilisation efficace de munitions à guidage de précision (MGP) telles que les engins guidés au laser, filoguidés et vidéoguidés vers la fin de la guerre, l'approche de l'USAF était mal adaptée au conflit qu'elle devait mener. Après avoir créé une force nucléaire conventionnelle, l'USAF était, en vertu de sa doctrine, tellement spécialisée et simplifiée qu'elle n'était pas du tout préparée pour fonctionner dans le contexte d'une guerre non conventionnelle complexe.

## Du Vietnam à la guerre du Golfe : une renaissance doctrinale?

La période qui a suivi immédiatement la guerre du Vietnam a été difficile pour l'Aviation américaine, elle qui a dû fonctionner en se rappelant qu'elle n'avait pas pu vaincre les Nord-Vietnamiens, en dépit de sa supériorité aérienne et de sa domination technologique. À la suite du conflit, elle a compris qu'elle ne s'était pas préoccupée de la possibilité des conflits de faible intensité qui, tandis que se poursuivait la guerre froide, devenaient beaucoup plus probables. Les bombardiers nucléaires stratégiques étaient inefficaces dans de tels contextes. Cependant, l'Aviation américaine s'est trouvée divisée entre deux pôles : la branche tactique et la branche stratégique. La division était issue de l'utilisation des aéronefs et de leurs armes. Divisée par la nomenclature,[32] les genres d'armes, le poids des munitions, le rayon d'action des aéronefs et le nombre de membres d'équipage, l'USAF est passée outre au concept primordial : l'objectif d'une force aérienne consiste à repérer une cible valable, à choisir les meilleurs moyens de la détruire et à agir en conséquence[33].

Après l'échec de la doctrine au début des années 1970, d'énormes changements se sont produits dans l'USAF au cours de la décennie

suivante. Tout d'abord, l'état-major général a subi une profonde transformation. En 1982, le général Charles Gabriel a été nommé chef d'état-major; c'était le premier pilote de chasse à occuper un poste d'état-major supérieur en plus de 30 ans[34]. Cela a marqué le début d'une importante transition dans l'USAF, car en 1992, des aviateurs du domaine tactique occupaient la majorité des postes supérieurs[35].

Pendant les années 1980, l'USAF s'est démenée pour se doter d'une nouvelle doctrine et conserver ainsi sa pertinence dans les affaires militaires. Le colonel John Warden III[36] a conçu une nouvelle façon d'appliquer la puissance aérienne. Empruntant beaucoup à Clausewitz, il a élaboré une doctrine axée sur la paralysie physique de l'appareil militaire ennemi et sur la paralysie psychologique des organes décisionnels militaires et politiques[37]. Les années de stagnation doctrinale ont débouché sur un examen des autres services, car on espérait ainsi trouver des leçons que l'USAF pourrait appliquer afin de redécouvrir sa raison d'être. Warden a emprunté au colonel John Boyd[38] sa politique sur la paralysie psychologique qui préconisait le recours à des attaques soudaines répétées contre un adversaire pour l'empêcher de se remettre de chaque attaque individuelle et d'organiser une contre-attaque ou de prendre des décisions éclairées.

La théorie de Warden a beaucoup mis l'accent sur les idées de Clausewitz concernant les centres de gravité. Ceux-ci correspondent aux points faibles de l'ennemi, qu'ils soient économiques, industriels, psychologiques ou matériels. En attaquant et en éliminant les centres de gravité, on provoquera la défaite ou la capitulation de l'ennemi. Adaptant cette notion, Warden a créé une série de cercles concentriques, dont ceux qui se trouvent le plus au centre représentent les cibles dont la destruction s'impose davantage, étant donné que l'élimination d'un cercle intérieur affaiblira tous les cercles lui étant extérieurs. Au centre, l'objectif le plus important à détruire est le leadership militaire et politique de l'ennemi. Ensuite, il y a les « éléments organiques essentiels », c'est-à-dire les moyens de soutenir l'entité politique et militaire. Cela peut aller de la nourriture aux pièces de rechange ou au carburant nécessaire pour assurer l'acheminement de tels biens. Le prochain cercle, c'est celui de l'infrastructure. C'est là un objectif de taille qui peut comprendre les installations de production de l'énergie, l'industrie militaire ou les réseaux de télécommunications et de transport. En dernier lieu, il y a la destruction physique des forces ennemies déployées. Il s'agit là du cercle concentrique extérieur, car il regroupe le plus grand nombre de cibles et, si un assaut direct est donné, ce sera à ce stade que seront subies les pertes les plus considérables. Cependant, cette théorie reprenait tout simplement sous une autre forme la doctrine antérieure de l'USAF. Encore une fois, l'objectif consiste à vaincre l'ennemi grâce à l'application stratégique de la puissance aérienne[39].

Comme ses prédécesseurs, Warden soutient que les armes aériennes sont intrinsèquement supérieures aux armes de surface. Cependant, il modifie sa perspective légèrement. Les contemporains qui l'avaient précédé mettaient grandement l'accent sur les cibles économiques et la capacité de l'ennemi de faire la guerre, mais Warden se concentre principalement sur les cibles politiques, le leadership de l'ennemi constituant l'objet central des attaques[40]. Dans la théorie de Warden, on peut encore voir l'accent mis par Mitchell sur la prise à partie des centres vitaux situés profondément en territoire ennemi, la force aérienne étant la seule capable de parvenir à une telle fin stratégique moyennant un coût et un effort minimums[41].

Pendant cette période, l'United States Air Force redécouvre dans sa doctrine les opérations concomitantes et les opérations basées sur les effets[42]. Les opérations concomitantes représentent une expansion de la guerre de manœuvre : elles comportent une attaque stratégique contre les centres de gravité de

l'ennemi et des attaques tactiques contre ses forces et son leadership. Dans des opérations antérieures, l'Aviation s'en était prise à un seul objectif (ou jeu d'objectifs) à la fois, par exemple la force aérienne de l'ennemi, avant de passer à l'objectif suivant[43]. Les armes de précision ont continué d'être le talon d'Achille des opérations concomitantes, lesquelles avaient été envisagées dès la Seconde Guerre mondiale. Il n'était désormais plus nécessaire de réunir des milliers d'avions quand un seul appareil armé d'une seule bombe pouvait faire le même travail[44]. En s'attaquant à tous les points critiques de l'ennemi (par exemple, les systèmes de défense, les centres d'opérations et le leadership), la force offensive acquérait un avantage certain et engendrait une destruction et une confusion accrues[45].

En conjuguant les opérations concomitantes et les opérations axées sur les effets, on rend l'attaque plus diversifiée et fluide et l'on met en péril tous les aspects des systèmes de défense de l'ennemi; en théorie, on le force à concéder la victoire une fois que ses capacités offensives et défensives ont été neutralisées. C'est cette démarche, qui n'est pas très différente de celle décrite dans la doctrine antérieure de l'USAF, que celle-ci allait appliquer lors de la guerre du Golfe.

## La guerre du Golfe : la nouvelle doctrine?

L'United States Air Force a abordé la guerre du Golfe, son premier grand conflit depuis la guerre du Vietnam, avec beaucoup de circonspection. Comme toujours, son objectif a été de jouer un rôle décisif et indépendant dans le conflit pour démontrer ses capacités.

Comparativement à celle du Vietnam, la guerre du Golfe était un conflit beaucoup plus simple. L'ennemi était facile à identifier : Saddam Hussein et son appareil militaire et, plus précisément, ses forces présentes au Koweït[46]. Le ciblage stratégique de l'ennemi est devenu l'objectif clé de l'opération *Desert Storm*, grâce à un nouveau plan opérationnel intitulé *Instant Thunder*, élaboré en contrepartie des campagnes de bombardement graduellement plus massives menées au Vietnam[47]. Le Commandement central a bien accueilli cette idée et a chargé les membres du SAC de dresser le plan; le Commandement central de l'Aviation était quant à lui occupé à déployer des forces en Arabie saoudite dans le cadre de l'opération *Desert Shield*[48]. En outre, comme il s'agissait surtout d'officiers du TAC, ils n'avaient pas la vision stratégique nécessaire pour créer un tel plan. Warden, qui avait peu de temps auparavant écrit sur le sujet, se voyait maintenant donner la chance de prouver que la puissance aérienne pouvait jouer un rôle stratégique décisif au cours d'une campagne.

La campagne aérienne contre l'Irak avait pour priorité immédiate d'acquérir la supériorité aérienne. L'USAF a renoncé à l'approche graduelle qui avait caractérisé la campagne du Vietnam, en faveur d'une solution plus agressive devant produire un résultat immédiat. Tout cela reposait fondamentalement sur la notion de guerre de manœuvre : frapper l'ennemi sans relâche de manière à l'empêcher de se remettre de chacune des attaques successives[49]. Les États-Unis avaient envisagé des objectifs et un résultat final clairs pour la campagne. Les objectifs fondamentaux étaient les suivants : chasser immédiatement, complètement et inconditionnellement les forces militaires irakiennes du Koweït; rétablir le gouvernement du Koweït et garantir la sécurité et la stabilité de tous les pays du golfe Persique[50]. Dans le théâtre même, les objectifs se définissaient comme suit : détruire le leadership politique et militaire de l'Irak; gêner le commandement et le contrôle (C2); conserver la supériorité aérienne, tout en coupant les axes d'approvisionnement irakiens; détruire les armes nucléaires, biologiques et chimiques (NBC)[51].

Du point de vue opérationnel, il devait y avoir quatre stades. L'USAF a monopolisé les trois premiers qui avaient pour objet

de préparer la zone en vue du déploiement des forces terrestres au quatrième stade. En un premier temps, les attaques viseraient les défenses aériennes, le leadership, les systèmes de C2 et les capacités NBC, ainsi que l'infrastructure nationale, en particulier le réseau d'alimentation en électricité et les installations pétrolières[52]. Au deuxième stade, l'USAF acquerrait la supériorité aérienne en détruisant les aéronefs, les aérodromes et les armes de défense antiaérienne de l'ennemi. En troisième lieu, les forces terrestres seraient prises à partie, tout comme les forces d'artillerie, les axes d'approvisionnement et les systèmes de C2 sur le champ de bataille, l'objectif étant de réduire de 50 p. 100 l'efficacité des forces terrestres de combat ennemies. Le plan prévoyait une escalade graduelle et constante, ce qui donnerait à Saddam Hussein la chance de se retirer avant le début de la prochaine étape[53].

Le comité de planification de la campagne aérienne a constamment mis à jour la liste de cibles stratégiques à attaquer. La veille du début de la campagne, 476 objectifs avaient été désignés comme devant être pris à partie au cours des trois premiers jours[54]. Cette liste détaillée s'expliquait par l'accroissement du nombre des forces coalisées et par l'amélioration des techniques de collecte du renseignement. Les opérations ont commencé le 17 janvier 1991. Dès lors, le comité de planification s'est soucié de repérer de nouvelles cibles à attaquer ainsi que les cibles à frapper de nouveau si les sorties antérieures n'avaient pas été efficaces[55]. Une fois les cibles choisies, l'information était transmise aux entités du commandement; elle parvenait ensuite peu à peu aux centres aéroportés de commandement et de contrôle du champ de bataille, puis, finalement, aux pilotes eux-mêmes qui exécutaient alors la mission[56]. L'USAF n'a ménagé aucun effort pour anéantir, avant le déploiement des forces terrestres, la capacité de l'Irak de combattre.

Enfin, l'accroissement de la précision des armes a permis une économie de forces. Là où il fallait autrefois deux escadres de bombardiers pour détruire des objectifs vitaux, un seul chasseur pouvait désormais exécuter la mission avec quelques bombes seulement. L'évolution encore plus poussée de la technologie tant civile que militaire a modifié considérablement la façon dont cette guerre a été menée. Les reportages en direct montrant le largage des premières bombes sur Bagdad et l'emploi de MGP au cœur des villes ont montré à quel point les capacités de l'Aviation avaient évolué depuis la Seconde Guerre mondiale. Les MGP ont joué un rôle mineur mais important; elles équivalaient à seulement 5 p. 100 de toutes les munitions utilisées pendant la campagne aérienne[57]. Quand il fallait une frappe de précision pour détruire une cible, par exemple un objectif de grande importance ou un autre présentant des risques élevés de dommages collatéraux, les MGP ont été essentielles. Les bombes non guidées ont été utilisées contre des objectifs militaires tels que les lignes de défense et les aérodromes.

Le conflit s'est terminé par une victoire décisive et absolue des É.-U. et des forces de la coalition. L'United States Air Force a pu revendiquer une victoire massive. La veille du début de l'opération terrestre, on a estimé que les attaques aériennes avaient détruit 40 p. 100 de tous les chars et de toutes les pièces d'artillerie des forces irakiennes et 33 p. 100 de leurs véhicules blindés[58], mais en réalité, ces pourcentages atteignaient des seuils encore plus élevés : 60, dans le cas des chars et de l'artillerie, et près de 40, dans celui des véhicules blindés[59]. Les attaques tactiques avaient entraîné la paralysie opérationnelle des Irakiens et elles les avaient empêchés de combattre avec efficacité. Cependant, l'effet n'a pas été total. Le 16 février 1991, 65 p. 100 de l'Aviation irakienne était encore fonctionnelle, ses avions ayant été mis à l'abri dans des bunkers consolidés[60]. De même, des forces terrestres irakiennes retranchées dans des positions renforcées ont pu résister aux assauts et continué à exécuter des tirs défensifs efficaces[61]. Comme dans le passé,

la puissance aérienne avait montré sa grande efficacité quand il s'était agi de miner le moral de l'ennemi[62].

Cependant, cette fois encore, la campagne aérienne n'avait pas permis de mettre fin au conflit sans l'intervention des forces terrestres. Saddam Hussein était resté au pouvoir, et l'Irak possédait encore des systèmes suffisants de C2 et de communications pour ordonner des replis et redéployer ses forces afin de lutter contre l'offensive terrestre[63]. Au lieu de pouvoir déclarer qu'elle avait détruit le leadership ennemi et coupé les communications entre les forces adverses, l'USAF a dû se limiter à dire que les attaques stratégiques avaient perturbé les communications et que les installations gouvernementales avaient été obligées d'utiliser des génératrices de secours pour demeurer fonctionnelles[64]. Les attaques stratégiques ont effectivement obligé les dirigeants militaires et politiques irakiens à se déplacer constamment et à utiliser des systèmes moins sécurisés pour leurs communications, de sorte que les

*F-117 Nighthawk (Photo : U.S. Air Force)*

É.-U. ont été mieux à même d'intercepter ces dernières. De même, les attaques contre le réseau électrique se sont avérées très efficaces; les autorités ont fermé les centrales qui n'avaient pas été détruites pour éviter qu'elles soient prises pour cibles. Toutefois, l'objectif principal de l'USAF était la décapitation stratégique des forces irakiennes; or, malgré 109 876 sorties, elle n'a pas pu remporter la victoire décisive qu'elle avait promise[65]. Une fois de plus, l'USAF s'était fixé de nobles objectifs qu'elle n'a pas pu atteindre.

*Des F-16A, F-15C et F15E en vol lors de l'opération Desert Storm. (Photo : U.S. Air Force)*

## Conclusion

Plus ça change, plus c'est pareil! Malgré les preuves à l'effet contraire, l'USAF demeure convaincue qu'une attaque stratégique exécutée avec les plus récentes technologies à sa disposition lui permettra de porter à l'ennemi le coup fatal nécessaire pour le vaincre. La veille de la première guerre du Golfe, l'USAF a fièrement déclaré aux dirigeants militaires américains qu'elle pouvait y arriver en frappant le leadership, l'industrie et l'infrastructure de l'ennemi et en le paralysant ainsi, moyennant un coût et des dépenses minimes. Ces affirmations faisaient écho à celles qu'avaient formulées les généraux de l'USAF pendant la guerre du Vietnam et même avant, au cours de la Seconde Guerre mondiale. L'USAF a constamment amélioré sa doctrine quant à ce qu'il est effectivement possible d'accomplir avec les armes existantes, mais le rêve de supplanter les autres services de l'appareil militaire persiste toujours chez elle. L'Aviation américaine continue de se percevoir comme une arme spécialisée conçue pour frapper directement le cœur de l'ennemi, tout en exécutant des attaques tactiques pour miner les capacités militaires de ce dernier. Certes, elle a un mérite certain à se fixer des objectifs aussi élevés, mais ceux-ci l'empêchent de se donner une fondation stable et d'agir de la façon la plus efficace possible. Elle ferait mieux d'adopter l'attitude de la Luftwaffe qui, pendant la Seconde Guerre mondiale, s'est efforcée d'aider les autres services afin de remporter la victoire avec elles, au lieu d'essayer de le faire à elle seule. L'USAF continue plutôt de se percevoir comme la force de bombardiers d'élite du passé, tout en mettant un léger accent sur les attaques tactiques. La technologie a évolué considérablement, mais la doctrine demeure axée sur le même objectif irréaliste.

Radu Venter est étudiant au Collège militaire royal du Canada où il a entrepris la deuxième année d'un programme de maîtrise en études de guerre; il se spécialise dans la doctrine de la force aérienne et dans l'utilisation de la puissance aérienne dans la lutte anti-insurrectionnelle.

## Abréviations

| | |
|---|---|
| **C2** | commandement et contrôle |
| **É.-U.** | États-Unis |
| **MGP** | munition à guidage de précision |
| **NBC** | nucléaire, biologique et chimique |
| **SAC** | Strategic Air Command (Commandement aérien stratégique) |
| **TAC** | Tactical Air Command (Commandement aérien tactique) |
| **URSS** | Union des républiques socialistes soviétiques |
| **USAAF** | United States Army Air Force (Force aérienne de l'Armée américaine |
| **USAF** | United States Air Force (Aviation américaine) |

## Notes

1. Entre la Première Guerre mondiale et 1947, l'élément aérien de l'Armée des États-Unis a changé plusieurs fois de nom avant de devenir le service indépendant que nous connaissons aujourd'hui sous le nom de « United States Air Force » (Aviation américaine). Aux fins de la continuité et quelle que soit la période évoquée, l'auteur emploie le nom « Aviation » (Air Force) dans le présent document.

2. Williamson Murray, « A Tale of Two Doctrines: The Luftwaffe's Conduct of the Air War and the USAF's Manual 1-1 », *Journal of Strategic Studies*, vol. 6, no 4, 1983, p. 84.

3. Stephen Wright, « An Airman's View of United States Air Force Airpower », *Air and Space Power Journal*, vol. 22, 2008, p. 26.

4. *Ibid.*

5. *Ibid.*, p. 29.

6. William Mitchell, *Winged Defense*, New York, Kennikat Press, 1971, p. 164.

7. *Ibid.*, p. 72.

8. *Ibid.*, p. 165.

9. Robert Martyn, « Theories of Post-Cold War Air Campaigning: The Development of Air Power Doctrine », *Air Campaigns in the New World Order*, (sous la dir. de) Allan English, Winnipeg, Centre for Defence and Security Studies, Université du Manitoba, 2005, p. 45.

10. Mark Clodfelter, « Molding Airpower Convictions: Development and Legacy of William Mitchell's Strategic Thought », *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory*, (sous la dir . de) Philip Meilinger, Maxwell Air Force Base, Alabama, Air University Press, 1997, p. 106.

11. *Ibid.*, p. 79.

12. George Friedman, *The Future of War: Power, Technology and American World Dominance in the 21st Century*, New York, Crown Publishers, 1996, p. 214.

13. Martyn, p. 45.

14. Friedman, p. 219.

15. Barry Watts, *The Foundations of U.S. Air Doctrine: The Problem of Friction in War*, Maxwell Air Force Base (Alabama), Air University Press, 1984, p. 107.

16. Friedman, p. 220.

17. Martyn, p. 45.

18. Friedman, p. 218.

19. Martyn, p. 46.

20. Philip Meilinger, « The Problem with Our Air Power Doctrine », *Airpower Journal*, vol. 6, printemps 1992, s.p.

21. *Ibid.*

22. *Ibid.*

23. L'opération Rolling Thunder a été la campagne de bombardement soutenue la plus longue de l'histoire; elle visait les villes et l'industrie nord-vietnamiennes. Des impératifs politiques ont limité la gamme des objectifs éventuels jusqu'à un moment ultérieur de la guerre.

24. Friedman, p. 229.

25. Dennis Drew et Donald Snow, *The Eagle's Talons: The American Experience at War*, Maxwell Air Force Base (Alabama), Air University Press, 1988, p. 312.

26. Friedman, p. 232.

27. Drew et Snow, p. 308.

28. *Ibid.*, p. 307.

29. *Ibid.*, p. 308.

30. Friedman, p. 231.

31. *Ibid.*, p. 240.

32. Dans la USAF, les lettres « F- », « A- » et « B- », suivies d'un tiret, désignent respectivement un chasseur ou un chasseur-bombardier, un avion d'attaque et un bombardier. Comme la technologie a éliminé les différences au chapitre du rayon d'action et augmenté les charges utiles, ces désignations sont essentiellement dépourvues de pertinence.

33. Meilinger, « The Problem with Our Air Power Doctrine », n.p.

34. *Ibid.*

35. *Ibid.*

36. Le colonel John A. Warden III est un officier de la USAF à la retraite ayant fait carrière pendant trois décennies, y compris au Vietnam. Son livre, intitulé *La campagne aérienne : planification en vue du combat*, a servi de fondement à la campagne aérienne pendant la guerre du Golfe.

37. Martyn, p. 47.

38. Le colonel John Boyd (USAF) était un théoricien militaire connu pour son concept de l'« OODA » (observation, orientation, décision et action) selon lequel l'entité qui réagit le plus vite à une situation remportera la victoire, car son adversaire réagira à une situation qui aura déjà changé. Cela a été le fondement du modèle de la guerre de manœuvre, adopté par le Corps des Marines.

39. David Fadok, « John Boyd and John Warden: Airpower's Quest for Strategic

Paralysis », T*he Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory*, (sous la dir. de) Philip Meilinger, Maxwell Air Force Base (Alabama), Air University Press, 1997, p. 357.

40. *Ibid.*, p. 371.

41. *Ibid.*

42. Martyn, p. 47.

43. David Deptula, « Parallel Warfare: What Is It? Where Did It Come From? Why Is It Important? », *The Eagle in the Desert: Looking Back on U.S. Involvement in the Persian Gulf War*, (sous la dir. de) William Head et Earl H. Tilford, Westport (Connecticut), Praeger, 1996, p. 130.

44. *Ibid.*, p. 137.

45. Les opérations axées sur les effets, semblables aux opérations concomitantes, visent un résultat bien précis, par exemple limiter la mobilité de l'ennemi en détruisant ses capacités logistiques, au lieu de l'oblitération totale de ses installations de production ou de ses forces militaires. Rendre un objectif inefficace, c'est l'équivalent de le détruire.

46. Howard Coombs, « The Post-Modern Air Campaign: Operation Desert Storm to Operation Iraqi Freedom », *Air Campaigns in the New World Order*, voir la note 9, p. 59.

47. Daniel Kuehl, « Thunder and Storm: Strategic Air Operations in the Gulf War », *The Eagle in the Desert*, voir la note 43, p. 112.

48. L'opération *Desert Shield* réunissait une coalition dont le but était de dissuader l'Irak d'attaquer l'Arabie saoudite et de le forcer à se retirer du Koweït. Quand il est devenu clair que Bagdad ne reculerait pas, l'opération *Desert Storm* a été l ancée pour obliger les forces irakiennes à quitter le Koweït.

49. Walter Boyne, *Beyond the Wild Blue: A History of the U.S. Air Force*, New York, St. Martin's Griffin, 1998, p. 256.

50. United States General Accounting Office, *Operation Desert Storm: Evaluation of the Air Campaign*, Washington (D.C.), The Office, p. 194.

51. *Ibid.*, p. 195.

52. *Ibid.*

53. *Ibid.*, p. 197.

54. *Ibid.*, p. 200.

55. *Ibid.*, p. 202.

56. Brian Jones, « Close Air Support: A Doctrinal Disconnect », *Airpower Journal*, vol. 6, hiver 1992, s.p.

57. Coombs, p. 59.

58. Richard Hallion, *Storm Over Iraq: Air Power and the Gulf War*, Washington (D.C.), Smithsonian Institution Press, 1992, p. 205.

59. *Ibid.*

60. Rauf Tariq, *An Analysis of the Gulf War: « Operation Desert Storm »*, Ottawa, Centre canadien pour le contrôle des armements et le désarmement, 1991, p. 10.

61. *Ibid.*

62. Hallion, p. 219.

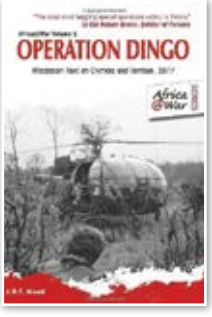
63. Kuehl, p. 119.

64. Stephen Budiansky, *Air Power: The Men, Machines and Ideas that Revolutionized War, from Kitty Hawk to Gulf War II*, Londres, Penguin Books, 2004, p. 426.

65. William Head et Earl H. Tilford Jr., *The Eagle in the Desert: Looking Back on U.S. Involvement in the Persian Gulf War*, Westport (Connecticut), Praeger, 1996, p. 108.

# CRITIQUES DE LIVRES

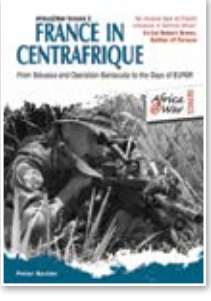
## AFRICA @ WAR SERIES VOLUME 1 Operation Dingo: Rhodesian Raid on Chimoio and Tembué, 1977




Par J. R. T. Wood

Solihull: Helion & Company / Pinetown, South Africa: 30º South, 2011
64 pages
ISBN 978-1-907677-36-6

## AFRICA @ WAR SERIES VOLUME 2 France in Centrafrique: From Bokassa and Operation Barracuda to the Days of EUFOR




Par Peter Baxter

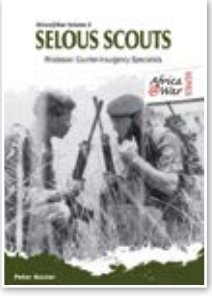
Solihull: Helion & Company / Pinetown, South Africa: 30º South, 2011
64 pages
ISBN 978-1-907677-37-3

## AFRICA @ WAR SERIES VOLUME 3 Battle for Cassinga: South Africa's Controversial Cross-Border Raid, Angola 1978

Par Mike McWilliams

Solihull: Helion & Company / Pinetown, South Africa: 30º South, 2011
64 pages
ISBN 978-1-907677-39-7

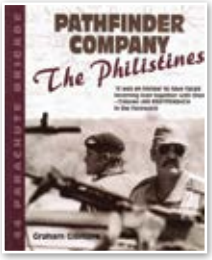
## AFRICA @ WAR SERIES VOLUME 4 Selous Scouts: Rhodesian Counter-Insurgency Specialists




Par Peter Baxter

Solihull: Helion & Company / Pinetown, South Africa: 30º South, 2011
64 pages
ISBN 978-1-907677-38-0

## PATHFINDER COMPANY: 44 PARACHUTE BRIGADE – 'THE PHILISTINES'




Par Graham Gillmore

Pinetown, South Africa:
30º South, 2010
160 pages
ISBN 978-1920143-48-0

Compte rendu du
**major Chris Buckham CD, M.A.**

L'Afrique a été le théâtre de multiples opérations militaires, coloniales ou nationales, qui ont constitué le fondement de la plus grande partie de la doctrine interarmées et asymétrique sur laquelle s'appuient aujourd'hui les puissances occidentales. Les Occidentaux ne sont pas familiers avec des noms de batailles et de lieux tels que Cassinga, Dingo et Chimoio. Toutefois, les peuples de pays tels que la Rhodésie, l'Afrique du Sud, l'Angola et Cuba les connaissent très bien, car ils se souviennent de leurs compatriotes qui y ont combattu et qui y sont morts. Lorsqu'on considère la nature de la guerre dans le monde moderne et les méthodologies nécessaires pour la combattre, il est facile de comprendre pourquoi ces noms représentent davantage pour l'Occident qu'un fait historique mineur. Les auteurs des livres susmentionnés ont connu les environnements dans lesquels sont survenus les changements au paradigme et à la doctrine, changements qui s'imposaient pour combattre les nouveaux adversaires. Dans de nombreux cas, les auteurs ont eux-mêmes participé directement au perfectionnement et à la mise en œuvre des nouvelles techniques. Il importe de le souligner, car c'est ce qui renforce la crédibilité de leurs observations.

En fait, ces changements comportent les différentes dimensions suivantes :

1. l'élaboration d'une doctrine opérationnelle interarmées dont la mise en œuvre suppose l'intervention de multiples éléments des forces militaires (c'est-à-dire l'armée de terre et la force aérienne);

2. la simplification des structures de commandement et de contrôle qui regroupent de nombreux organismes gouvernementaux (c'est-à-dire la police, le renseignement et les forces militaires);

3. une grande part d'improvisation au moyen d'innovations technologiques conçues sur place;

4. la mise sur pied d'unités spécialisées dans la collecte du renseignement et les activités d'infiltration.

Wood, dans son livre intitulé *Operation Dingo*, présente un exemple éloquent de ces changements. Il relate les mesures prises par les militaires rhodésiens lorsqu'ils étaient aux prises avec une insurrection de plus en plus violente, soutenue par des pays voisins qui offraient un refuge aux insurgés. De plus, la Rhodésie était paralysée par un embargo international et menacée par des adversaires, eux-mêmes appuyés par les alliés du Pacte de Varsovie. Cette situation a forcé la Rhodésie à faire preuve d'innovation pour affronter et surmonter des obstacles inattendus sur les plans opérationnel et stratégique. Les militaires ont donc promptement formé une infanterie légère, extrêmement mobile, qui suivait une doctrine interarmées prévoyant des interventions aériennes rapides ainsi que des opérations d'infiltration et d'exfiltration, par parachutage et par hélicoptère, et bénéficiant de la protection de colonnes volantes de jeeps lourdement armées, capables d'attaques éclair; c'est ce qu'on a appelé le concept de la « Fireforce ». Les opérations étaient coordonnées par un centre des opérations interarmées, à savoir un groupe spécial composé d'officiers supérieurs, issus de la communauté locale de la

sécurité et du renseignement, chargés d'évaluer la viabilité et la portée de l'intervention. Ce type de centre ne durait que le temps de l'intervention, et il n'était responsable que des activités menées dans la région géographique désignée dans le pays.

Le livre de Baxter, *France in Centrafrique*, porte sur les événements qui se sont produits dans les anciennes colonies situées en Afrique et, plus particulièrement, en République centrafricaine, après le départ des puissances occidentales. L'ouvrage intéressera les lecteurs, car il jette un éclairage sur l'évolution du rôle de la France en Afrique qui a abandonné son rôle de puissance coloniale, misant sur les aspects économiques et militaires de la realpolitik dans ses rapports avec les dictateurs et les gouvernements locaux. L'auteur présente une analyse lucide et révélatrice des difficiles périodes de transition qui suivent les régimes coloniaux.

McWilliams, dans son livre intitulé *Battle for Cassinga*, attire l'attention sur de nombreux progrès techniques et doctrinaux, qui ont été réalisés et qui sont parvenus à un niveau très élevé d'efficacité pendant les guerres d'Afrique. En même temps que les Rhodésiens (et en collaboration avec eux), les Sud-Africains perfectionnaient leur capacité d'effectuer un enveloppement vertical : ils procédaient à des incursions de parachutistes et d'hélicoptères soutenues par des interventions aériennes rapides, qui se concluaient par une frappe en profondeur des bases d'entraînement des insurgés situées en Angola, à plus de 1000 milles marins (1852 kilomètres) de leur aérodrome de préparation.

Dans son livre *Selous Scouts*, Baxter enquête sur le développement d'unités et de techniques novatrices dans le domaine de la collecte du renseignement. Les « Scouts » formaient une unité d'élite spécialisée, capable de mener des opérations tant dans son pays que dans des régions éloignées des pays voisins. Le mode opératoire des Scouts consistait avant tout à recruter activement des insurgés « convertis » (préférablement des experts du milieu), à exécuter des percées d'observation en profondeur et à infiltrer les organisations des insurgés. Tout cela illustre la nouvelle orientation prise par rapport à la guerre conventionnelle et la contribution particulière de cette unité au combat.

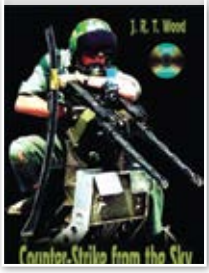
Le livre de Gillmore, *Pathfinder Company*, traite de manière approfondie de la 44e Brigade de parachutistes, un groupe d'opérations spéciales sud-africain. Formée dans la foulée du raid contre Cassinga et en raison de la nécessité de disposer d'un groupe d'éclaireurs spécialisés, cette unité, équipée des jeeps modifiées comme principal moyen d'insertion, pénétrait en profondeur en Angola pour y lancer des attaques. Grâce à sa mobilité, l'unité jouissait d'une souplesse opérationnelle et d'autonomie, ce qui lui a permis de saper la confiance des organisations d'insurgés qui se croyaient invulnérables dans leur refuge.

Chaque livre propose une synthèse bien documentée des événements dont il traite. La structure et la présentation sont logiques et d'excellente qualité. Chaque auteur explique le contexte aux lecteurs en leur fournissant une solide description de la situation régionale et du climat international propres au sujet étudié. Les commentaires sont nuancés, les auteurs accordant de bons et de mauvais points en parts égales, s'il y a lieu. Riches en photos et en cartes en couleur, ces livres offrent aux lecteurs une solide introduction aux sujets explorés. Ils ne répondent pas à toutes les questions des lecteurs, mais cela, à mon avis, n'enlève rien aux sujets traités ou à la qualité des livres. Il existe sans aucun doute d'autres ouvrages sur ces sujets qui analysent de façon plus approfondie les unités et les opérations susmentionnées. Néanmoins, les livres proposés ici constitueront une remarquable introduction à ce type d'opérations. Je les recommande, car il représente un atout certain pour ceux qui désirent mieux connaître et mieux comprendre comment se développe

une doctrine efficace et multidimensionnelle dans le domaine de la guerre d'insurrection et de la guerre asymétrique.

Le major Chris Buckham est officier de logistique dans l'Aviation royale canadienne. Il a servi dans tous les éléments, dont les forces d'opérations spéciales. Diplômé du Collège militaire royal du Canada, il est titulaire d'un baccalauréat ès arts en sciences politiques et d'une maîtrise ès arts en relations internationales. Il occupe actuellement le poste d'officier de lignes de communication intégrées (LIC) au sein de la division J4 de la direction multinationale du Commandement européen (EUCOM) à Stuttgart, en Allemagne.

## COUNTER-STRIKE FROM THE SKY: The Rhodesian All-Arms Fireforce in the War in the Bush 1974–1980




Par J. R. T. Wood

Johannesburg, Afrique du Sud
30 Degrees South Publishers, 2009
248 pages
ISBN 978-1-920143-33-6

Compte rendu du
**colonel Bernd Horn, OMM, MSM, CD, Ph.D.**

Peu de gens savent que de violentes hostilités ont régné dans le sud de l'Afrique, plus particulièrement en Rhodésie (aujourd'hui le Zimbabwe), de 1965 à 1980, et encore moins nombreux sont ceux qui s'en souviennent. La lutte anti-insurrectionnelle menée par le gouvernement rhodésien fut à l'époque un combat désespéré et coûteux contre un ennemi farouche et tenace qui tirait un avantage de sa supériorité numérique.

En réponse à cette menace, les forces rhodésiennes s'avérèrent courageuses, extrêmement efficaces et résolument novatrices. D'ailleurs, elles n'eurent guère d'autre choix. L'œuvre *Counter-Strike from the Sky* raconte cette lutte oubliée et porte particulièrement sur un aspect du courage, de l'efficacité et de l'innovation dont firent preuve les Rhodésiens, notamment le concept de la « Fireforce » toutes armes.

L'auteur du livre est une sommité en la matière. En effet, l'historien militaire Richard Wood est un pilier de la recherche sur la Rhodésie après la Deuxième Guerre mondiale. En fait, il a bénéficié d'un accès exclusif aux documents personnels de l'ancien premier ministre Ian Smith et il a publié plusieurs ouvrages sur la période en question. Par ailleurs, Wood a servi en tant que soldat territorial dans les 1er et 8e Bataillons du régiment de la Rhodésie, ce qui lui permet de mieux comprendre la profession des armes et les difficultés que pose le terrain d'opération de ce pays.

Ainsi, les connaissances et l'expertise de Wood se manifestent dans son livre. Le récit commence avec la description captivante d'un combat qui fait revivre l'action tumultueuse de première ligne. Ensuite, l'auteur présente le contexte et explique comment la Rhodésie et ses forces armées se sont retrouvées dans une situation de lutte anti-insurrectionnelle.

Wood réussit très bien à présenter des éléments contextuels et politiques pertinents sans toutefois qu'ils dominent le récit. Il explique avec grande clarté et concision les événements, du refus de la GrandeBretagne d'accorder l'indépendance à un gouvernement rhodésien dominé par les Blancs alors que ceux-ci ne représentaient que cinq pour cent de la population, à la déclaration d'indépendance unilatérale d'Ian Smith en 1965 et à la lutte anti-insurrectionnelle subséquente contre une variété de groupes nationalistes appuyés par l'Union soviétique.

Ensuite, l'auteur offre un aperçu des forces de sécurité rhodésiennes qui permet au lecteur de bien comprendre leur composition, leur organisation et leur efficacité, et il présente brièvement les organisations décisionnelles telles que l'Operations Coordination Committee (comité de coordination des opérations) et les Joint Operations Centres (centres conjoints des opérations). De plus, il délimite les trois différentes périodes de la campagne anti-insurrectionnelle qui marquent les années 1966 à 1980.

Après avoir bien établi le contexte, l'auteur se concentre sur son sujet principal, soit la composante conjointe air-terre de la lutte anti-insurrectionnelle. Tout au long du récit, il soutient de manière explicite que l'efficacité des forces rhodésiennes fut le produit direct de l'excellence dont elles firent preuve dans l'application conjointe de la puissance militaire.

Ce livre est unique dans le sens qu'il met fortement l'accent sur la contribution aérienne à la lutte anti-insurrectionnelle. L'auteur précise clairement que la puissance aérienne a constitué un élément essentiel du succès que connurent les Rhodésiens. D'abord, il fait la lumière sur les méthodes novatrices en matière d'approvisionnement, d'équipement et d'armement de la Force aérienne rhodésienne, ce qui posait problème à l'époque puisque le pays faisait l'objet d'un embargo sur les armes à l'échelle internationale. Par conséquent, Wood consacre une partie considérable de son ouvrage à l'hélicoptère Alouette, dont il décrit l'histoire, la configuration et les rôles.

L'aspect le plus captivant du livre est incontestablement le récit des opérations de la « Fireforce » en soi. Wood explique son évolution : le passage des opérations héliportées limitées aux assauts aériens, puis aux opérations menées par des forces en attente pleinement aptes et appuyées par des aéronefs de soutien rapproché. Il mentionne également les opérations pseudo-terroristes du Rhodesian Special Air Service (service aérien spécial rhodésien), qui sont tout simplement fascinantes. Il présente des exemples et des récits très intéressants de la coopération air-terre pendant des missions réelles comme l'opération *Dingo*, la frappe lancée en novembre 1977 contre la base de la Zimbabwe African National Liberation Army (l'armée de libération nationale africaine du Zimbabwe) située en Mozambique. Ce fut un assaut complexe contre 17 camps enracinés et bien défendus à New Farm qui étaient répartis sur une zone de 25 kilomètres carrés et hébergeaient au total 4 000 recrues, insurgés entraînés et agents de soutien. La description de cette opération, l'un parmi les nombreux exemples cités, permet d'entrevoir la manière dont les Rhodésiens surmontèrent les obstacles complexes en matière de logistique, de technologie et de commandement auxquels ils étaient confrontés en raison de la distance entre le terrain d'opération et les bases de soutien ainsi que du nombre restreint d'aéronefs disponibles. Par exemple, leur capacité à réparer les hélicoptères endommagés au combat et à en assurer le ravitaillement en carburant est digne de mention.

Le livre est parsemé de 125 photos en noir et blanc et de nombreuses images en couleur qui donnent de la vie au récit. Qui plus est, elles mettent en valeur les techniques et l'équipement novateurs et uniques des Rhodésiens de manière à aider le lecteur à bien comprendre l'application du concept de la « Fireforce » ainsi que les personnages et les terrains en cause. L'ouvrage comprend également 13 cartes magnifiques qui permettent au lecteur de suivre facilement les opérations principales qui y sont décrites. De plus, les notes en fin de texte, l'index et la bibliographie constituent d'excellentes ressources pour ceux qui souhaitent en apprendre davantage.

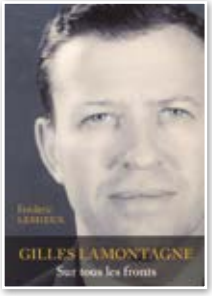
En conclusion, ce livre est superbe. Rares sont les ouvrages qui se penchent sur la composante aérienne et la contribution très précieuse qu'elle peut apporter à la lutte anti-insurrectionnelle. De plus, ce livre offre une perspective intéressante sur une

campagne anti-insurrectionnelle en particulier, tout en témoignant dans un contexte élargi de la nécessité d'une coopération air-terre efficace pour mener à bien toute lutte anti-insurrectionnelle. Ce livre est à ne pas manquer pour les militaires professionnels, les historiens et les personnes qui s'intéressent à l'histoire militaire.

---

Le colonel Bernd Horn, OMM, MSM, CD, PhD, est le Chef d'état-major – Programmes d'instruction et d'éducation stratégique de l'Académie canadienne de la Défense. Il est également professeur adjoint du Département d'histoire du Collège militaire royal du Canada et de la Norwich University.

## GILLES LAMONTAGNE: SUR TOUS LES FRONTS




Par Frédéric Lemieux

Outremont,
Del Busso Éditeur, 2010.
666 pages
ISBN 978-2-923792-04-0

Compte rendu du
**lieutenant Jean-François Landre**

Depuis la Confédération de 1867 à 2012, trente-neuf ministres se sont succédé au sein du département de la Défense nationale canadienne. De ce nombre, seulement 12 avaient eu une carrière militaire, dont 2 seulement ont fait partie de l'Aviation royale du Canada (ARC) : James Armstrong Richardson (ministre de la Défense entre 1972-1976) et Gilles Lamontagne (ministre de la Défense entre 1980-1983). Devant la rareté d'individus ayant cumulé ces deux expériences de vie, cette biographie reçoit également le crédit d'être la première du genre à être publiée en langue française au Canada.

Premier constat, le livre est édité par une petite maison d'édition qui ne compte que neuf titres à son actif, mais qui est cependant dirigée par Antoine Del Busso, une figure crédible dans l'écosystème québécois de l'édition. Deuxième constat, cet ouvrage est rédigé par Frédéric Lemieux, un historien à la Bibliothèque de l'Assemblée nationale du Québec, ce qui laisse présager un contenu richement annoté en faits et expériences de vie tant militaire que civile.

De façon sommaire, les chapitres sont organisés de manière chronologique. Les expériences de vie de Gilles Lamontagne sont annotées avec soin, tout en maintenant une perspective continue de l'environnement social, économique et politique dans lequel évolue ce dernier. On y apprend que Gilles Lamontagne est né en 1919, qu'il perd sa mère alors qu'il n'a que six ans, qu'il devient pilote à l'Aviation royale du Canada et participe à la Deuxième Guerre mondiale où il est fait prisonnier de guerre au camp de Sagan de 1943-1945. Qu'il reprend les affaires familiales à son retour de la guerre, s'investit en politique et devient successivement échevin (1962-1964), maire de la ville de Québec (1965-1977), député fédéral dans Langelier (1977-1983), ministre des Postes (1978-1979), ministre de la Défense (1980-1983) et enfin lieutenant-gouverneur du Québec (1984-1990).

D'un point de vue militaire, le livre offre une perspective historique documentée des débuts mouvementés de l'Aviation royale du Canada. Celle-ci reflète avec justesse le courage, l'humilité et la résilience d'un francophone qui s'est affranchi avec succès de défis de la guerre qu'il a partagés avec ses contemporains auxquels il rend hommage, tant officiers que membres du rang, aussi bien anglophones que francophones.

Par ailleurs, dans une perspective politique, cette biographie attache une grande importance à détailler la vision à la fois « sincère et humaniste » de Gilles Lamontagne à l'égard d'un Canada uni pendant les années difficiles où se conjuguaient, « sur tous les fronts », la souveraineté, la guerre froide et la menace atomique. Il en ressort un ouvrage à l'image de Gilles Lamontagne : crédible et surtout, humain. Avec une vie aussi riche et extraordinaire en expérience, il n'est pas surprenant que Gilles Lamontagne ait, en 2011, fait l'objet d'une autre biographie originalement éditée en anglais (Nethanel Willy chez Culp Press).

En somme, cet ouvrage de Frédéric Lemieux comporte plusieurs éléments d'intérêts non seulement historiques, mais également sociologiques pour les membres des Forces Canadiennes, car il expose clairement l'esprit rassembleur dans lequel Gilles Lamontagne a pris ses décisions qui marquent encore la politique d'aujourd'hui, dans « un style humain et décontracté, qui essaie de comprendre les gens et, surtout, de ne pas les juger »[1].

---

Le lieutenant (Lt) Jean-François Landre, officier administrateur des services de santé, est adjoint au capitaine-adjudant – état-major au 41e Centre des services de santé des Forces canadiennes à St-Jean. Il détient un baccalauréat en sciences biologiques, spécialisé en biotechnologies et une maîtrise en gestion des affaires de l'Université Paris Dauphine en France. Le Lt Landre a également reçu une formation de pointe en négociation pour cadres seniors de la Harvard Law School et a récemment complété le cours Partner Operational Staff Officer de l'OTAN.

## Notes

1. Frédéric Lemieux, *Gilles Lamontagne : Sur tous les fronts*, Outremont, Del Busso Éditeur, 2010, p. 578.

## JOHN WARDEN AND THE RENAISSANCE OF AMERICAN AIR POWER

Par John Andreas Olsen Ph. D.

Washington, DC,
Potomac Books Inc, 2007
349 pages
ISBN 978-1-59797-084-6

Compte rendu du
**lieutenant-colonel Doug Moulton, CD, M.B.A.**

Depuis que j'ai fréquenté le Collège de commandement et d'état-major à Toronto, j'ai eu la chance de lire de nombreux défenseurs de la puissance aérienne, Douhet, Trenchard et Mitchell, pour n'en nommer que quelques-uns, et de réfléchir à leurs propos. Si on veut discuter du développement de la puissance aérienne du point de vue des utilisateurs actuels, un seul champion de la puissance aérienne demeure: le colonel John A. Warden III de la United States Air Force. L'ouvrage *John Warden and the Renaissance of American Air Power* est en fait, une biographie couvrant les événements marquants de la carrière de Warden et traitant de l'impact qu'ils ont eu sur l'évolution de la puissance aérienne. Un ouvrage exceptionnel, je recommande de le lire à quiconque s'intéresse à la puissance aérienne ou aux événements de la première guerre du Golfe et à la planification de l'opération *Desert Storm*.

Ce livre rédigé selon un ordre chronologique, traite de la vie de Warden et du cheminement qui l'a mené à promouvoir la puissance aérienne. Même si l'auteur, John Andreas Olsen, Ph. D., aborde l'enfance et la famille de Warden, il se concentre sur quatre domaines principaux de la carrière de Warden : sa période comme jeune officier à

l'United States Air Force Academy et les postes opérationnels qu'il a occupés, son commandement, l'imposition de ses théories sur l'utilisation de la puissance aérienne dans l'opération *Desert Storm* et, finalement, la période où il a commandé le Air Command and Staff College.

Ayant abondamment étudié le sujet, Olsen s'est appuyé sur quatre sources principales d'information pour cet ouvrage. D'abord, il a utilisé sans parcimonie les écrits sur l'opération *Desert Storm*, en particulier, le rapport du Gulf War Air Power Survey (GWAPS). En deuxième lieu, il a puisé de l'information dans les documents sources de l'opération *Desert Storm*. Troisièmement, il a exploité le matériel de la *Desert Story Collection*,[1] notamment, un bon nombre d'entrevues enregistrées. Olsen a pris le temps de s'entretenir avec plus de 200 officiers qui ont travaillé avec Warden tout au long de sa carrière et il s'est aussi entretenu longuement avec Warden lui-même. Il en résulte un point de vue équilibré de la carrière de Warden et de l'influence qu'il a exercée sur les réflexions pertinentes à la puissance aérienne.

Olsen présente cette biographie selon deux approches différentes. Premièrement, il insiste sur les interactions de Warden avec ses collègues et ses supérieurs. Ne laissons planer aucun doute : Olsen a saisi l'intensité des relations de Warden et les conséquences de celles-ci, tant positives que négatives, qui ont suivi. On pouvait s'attendre à une telle situation de la part d'un défenseur de la puissance aérienne qui était fermement convaincu de la validité de ses idées et qui a eu la ténacité de les mettre en œuvre. Deuxièmement, Olsen consacre considérablement d'efforts à présenter les vues de Warden sur la puissance aérienne et sur son usage approprié dans les opérations ainsi que l'approche du colonel visant à inciter la haute direction à adhérer à ses vues dans la planification de l'opération *Desert Storm*.

L'ajout des présentations PowerPoint de Warden sur « [l'opération] *Instant Thunder* » et sur le « CENTCOM Air Campaign Plan » est à la fois utile et pertinent à l'analyse de la carrière de Warden. L'importante bibliographie est une mine d'or pour ceux qui voudraient lire davantage sur la carrière de Warden et le recours à la puissance aérienne durant l'opération *Desert Storm*.

L'ouvrage intitulé *John Warden and the Renaissance of American Air Power* est une biographie bien documentée et bien rédigée, que tout amateur de la puissance aérienne trouvera des plus agréables à lire.

---

Le lieutenant-colonel Doug Moulton, pilote de Sea King, occupe actuellement le poste de président adjoint du Département d'exercice et de simulation au Collège des Forces canadiennes à Toronto.

**Note :**

1. Les livres de la collection *Desert Story* ne présentent pas de notes de bas de page; toutefois, d'après de nombreuses autres notes de bas de page, la collection *Desert Story* semble être un dépôt de documents de la United States Air Force qui traitent de l'opération *Desert Storm*.