

Sic Itur Ad Astra

Études sur la puissance aérospatiale canadienne



Volume 6
De la guerre chaude à la guerre froide

FORCES ARMÉES
CANADIENNES



CANADIAN
ARMED FORCES

Sic Itur Ad Astra :
Études sur la puissance aérospatiale canadienne

Volume 6
De la guerre chaude à la guerre froide

Publié sous la direction de Mike Bechthold et William March

Numéro de catalogue : D4-7/6-2017

Numéro ISBN : 978-0-660-09450-2

Cette publication est disponible en ligne, sur intranet à l'adresse suivante : <http://w08-ttn-vmweb01/CFAWC/fr/bibliotheque-electronique/index.asp> ou sur Internet à <http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/fr/centre-guerre-aerospatiale-fc/bibliotheque-electronique/publications.page>.

Conception graphique et édition : Section de la production du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes.

Cette publication a été préparée pour le ministère de la Défense nationale du Canada, mais les opinions qu'elle contient sont strictement celles des auteurs. Elles ne reflètent pas nécessairement la politique ou l'opinion des organismes publics comme le gouvernement du Canada et le ministère de la Défense nationale du Canada.

Note de l'éditeur : Afin d'alléger le texte, la notation [traduction] a été omise du texte lorsque les citations proviennent d'ouvrages non disponibles en français. La citation originale peut donc être consultée dans la version anglaise. Pour éviter toute confusion, le lecteur pourra confirmer la langue source d'une citation en se référant aux notes en fin de texte. Lorsque le titre d'un ouvrage de référence est en anglais, la citation qui en provient apparaît donc en traduction libre dans le texte et lorsque la référence est donnée en français, il s'agit là d'une source traduite ou disponible en français d'où la citation a été puisée.

© Sa Majesté la Reine, représentée par le ministre de la Défense nationale, 2017

Table des matières

Préface	v
Introduction	vii
Chapitre 1 Rencontre avec Black Mike : commandement, contrôle et leadership dans la carrière de C. M. « Black Mike » McEwen – 1916 à 1945	1
<i>Par William John Pratt</i>	
Chapitre 2 Le 6 ^e Groupe de bombardement de l'ARC : une étude du leadership, de la discipline et des valeurs canadiennes	16
<i>Par Rhonda Jarrett</i>	
Chapitre 3 Le colmatage du trou noir de l'Atlantique : une question de choix en matière de puissance aérienne	29
<i>Par Richard Goette</i>	
Chapitre 4 Endurance : 120 ^e Escadron, Royal Air Force, 1943	48
<i>Par Geoffrey Hayes</i>	
Chapitre 5 Les premiers Catalina et Canso de l'Aviation royale canadienne.....	61
<i>Par Roger Sarty</i>	
Chapitre 6 Un départ très soudain : l'Aviation royale du Canada et la Force d'urgence des Nations Unies	68
<i>Par William March</i>	
Chapitre 7 « Chauffeurs de camion » volants ou « Chevaliers du ciel » : Paul Hellyer et l'acquisition du CC130 Hercules par l'ARC.....	83
<i>Par Richard Mayne</i>	
Chapitre 8 Création d'une capacité d'aviation pour l'Armée canadienne : leçons du passé	91
<i>Par Randall Wakelam</i>	
Liste d'abréviations	112

Préface

Le Canada n'avait pas même 50 ans lorsque l'aviation est devenue partie intégrante des forces militaires du pays. Même si la première tentative au pays de créer une force aérienne en août 1914 avec le Corps d'aviation canadien a connu des débuts des plus modestes, cela n'a pas empêché d'innombrables jeunes hommes du Dominion de se tailler une place dans les rangs du Royal Flying Corps et du Royal Naval Air Service. À la fin de la Première Guerre mondiale, deux unités de la Royal Air Force devenaient les escadrons n°1 et n°2 de la force aérienne canadienne nouvellement formée. Un siècle plus tard en novembre 2018, le 401^e Escadron de la 4^e Escadre Cold Lake deviendra le premier escadron de l'Aviation royale canadienne (ARC) à franchir le centenaire d'existence. Cela fait beaucoup d'histoire.

L'histoire de l'aviation militaire canadienne, qui remonte à la première tentative de vol d'un avion Burgess-Dunne, est un sujet extrêmement vaste et complexe. Néanmoins, il est important de comprendre la place de l'aviation militaire dans le développement de ce pays et sa puissance nationale. Cette compréhension est essentielle pour atteindre un niveau de maîtrise en matière de puissance aérienne chez les gens, qu'ils portent l'uniforme ou non. Mais compte tenu de l'importance et de l'étendue du sujet, c'est peut-être une tâche trop grande pour un environnement ou une institution unique.

C'est avec cela à l'esprit que j'ai demandé au service approprié du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC), soutenu par la Direction – Histoire et patrimoine de l'Aviation royale canadienne, d'établir activement des liens avec les organismes de l'extérieur et les établissements universitaires ayant un intérêt pour l'histoire de l'aviation. Dans le but d'encourager l'étude de notre profession, les documents et articles d'opinion offrant un point de vue rafraîchissant d'une perspective non-militaire se sont accumulés depuis. Cela seul vaut la peine de l'effort impliqué.

Les documents contenus dans le présent volume de *Sic Itur Ad Astra* sont le fruit de la collaboration entre le CGAFC et l'Université Wilfrid Laurier. Les documents traitent divers sujets tels que le leadership, la technologie, la conduite de la guerre et le maintien de la paix, et démontrent l'avantage d'aller au-delà de l'ARC et des Forces armées canadiennes pour trouver du capital intellectuel. Ils sont une contribution bienvenue à l'étude de la puissance aérienne.

Je vous souhaite une bonne lecture.

K. P. Truss



Colonel
Commandant
Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes

Introduction

Par Mike Bechthold et William March

Bienvenue au volume 6 de la série d'études sur la puissance aérospatiale du Canada. Lorsque nous avons proposé cette série en 2009, il n'y avait guère de matériel historique axé sur la puissance aérienne d'un point de vue canadien. Pour remédier à cet état de choses, les officiers supérieurs de la Force aérienne ont approuvé la publication d'une série de documents dans le but d'encourager la recherche, l'analyse et la rédaction d'articles historiques de qualité supérieure au plan universitaire. Les articles destinés aux divers volumes provenaient d'un atelier sur l'histoire de la Force aérienne qui se tient chaque année et qui aborde des thèmes choisis par le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC), situé à la 8^e Escadre Trenton, en Ontario. Les thèmes étaient issus de priorités organisationnelles dictées par le commandant du Commandement aérien (depuis août 2011, le commandant de l'Aviation royale canadienne [ARC]). Les articles étaient présentés par des universitaires, des historiens amateurs et des militaires, et offraient de vastes perspectives sur des sujets précis. En général, le programme avait reçu un accueil favorable.

Dès le départ, la série visait à établir des liens avec d'autres universités et organisations intéressées par les études sur la culture de la puissance aérienne. Nous avons entrepris des démarches en ce sens, en invitant des présentateurs de différentes universités et en organisant les ateliers annuels en marge de réunions de groupes tels que la Canadian Aviation Historical Society. De temps en temps, nous tenions des discussions avec les organisateurs d'autres événements à caractère historique, relativement à la publication d'articles sur la culture de la puissance aérienne qui revêtaient un intérêt pour l'ARC. Mais ces discussions ne visaient qu'un article à la fois. Le matériel était toujours insuffisant pour remplir un volume complet.

Cette situation a changé avec la tenue du 24^e Colloque d'histoire militaire à l'Université Wilfrid Laurier, du 2 au 5 mai 2013. Sous les auspices du Laurier Centre for Military Strategic and Disarmament Studies (LCMSDS), cette université, située à Waterloo et à Brantford, en Ontario, organise annuellement une conférence sur l'histoire militaire, la seule de la sorte au Canada. Attirant des historiens de tous les calibres de partout au pays, cet événement avait donné lieu à l'occasion à un article ou à une table ronde qui traitait de l'aviation militaire. Toutefois, le 24^e Colloque avait au programme un nombre inhabituellement élevé de présentations qui exploraient les multiples facettes de l'histoire de l'ARC.

Compte tenu du grand nombre de présentateurs qui planifiaient parler de l'histoire de l'aviation, des membres du personnel de la Direction – Histoire et Patrimoine de l'ARC ont saisi l'occasion et étaient sur place à la conférence. Après avoir rencontré le principal organisateur de l'événement, M. Mike Bechthold (qui a depuis obtenu un doctorat), ils lui ont demandé l'autorisation d'aller voir les conférenciers qui donnaient des présentations sur des sujets d'aviation pour voir si ces derniers étaient prêts à transformer leur présentation en article, pour publication. Lui-même un historien ayant un intérêt marqué pour l'aviation militaire, puisque sa thèse de doctorat portait sur l'aviateur canadien Raymond Collishaw, M. Bechthold a non seulement autorisé la demande auprès du LCMSDS, mais s'est également porté volontaire pour la tâche de corédacteur, afin d'amorcer la sollicitation initiale et l'approbation. Et même si nous n'avons pas réussi à obtenir tous les articles qui nous intéressaient, ceux que vous trouverez dans le présent volume apportent une contribution précieuse à l'histoire de l'aviation militaire canadienne.

De façon générale, les chapitres du volume se rangent en trois grandes catégories. La première catégorie, dans laquelle figurent des articles de William John Pratt et Rhonda Jarrett, traite du 6^e Groupe de bombardement (ARC) du Royal Air Force (RAF) Bomber Command. À titre du plus grand élément expéditionnaire de l'ARC pendant la Seconde Guerre mondiale, le 6^e Groupe a fait l'objet de toutes sortes d'études. Dans l'article de Pratt « Rencontre avec Black Mike : commandement, contrôle et leadership dans la carrière de C. M. "Black Mike" McEwen, 1916 à 1945 », l'auteur porte un regard sur l'un des deux officiers qui ont commandé le 6^e Groupe au combat, le vice-maréchal de l'Air (v/m/air) C. M. McEwen (l'autre était le v/m/air G. E. Brookes). Il explore la carrière de son sujet dans la Force aérienne, depuis ses combats à titre de pilote de

chasse dans la Première Guerre mondiale, jusqu'à son commandement du 6^e Groupe, et cherche à comprendre comment les expériences de McEwen ont influencé sa manière de diriger.

Grâce à ces connaissances sur McEwen, le lecteur peut mieux apprécier l'article de Jarrett « Le 6^e Groupe de bombardement de l'ARC : une étude du leadership, de la discipline et des valeurs canadiennes ». Mis sur pied malgré l'opposition de la RAF, ce groupe est devenu la plus grande formation d'effectifs de l'ARC outre-mer pendant la guerre. À ce titre, ce groupe devait surmonter des difficultés culturelles, organisationnelles et opérationnelles uniques, qui, lorsqu'elles étaient conjuguées au besoin de maintenir le moral et la discipline en dépit du nombre élevé de pertes, ont singulièrement mis à l'épreuve les capacités des dirigeants à tous les échelons. Cet article fournit un vaste aperçu de ces enjeux et des mesures entreprises, qui ont abouti au succès ultime de ce groupe, comme instrument de guerre et comme symbole du nationalisme canadien.

L'examen des vastes éléments de l'effort allié contre les sous-marins allemands pendant la Seconde Guerre mondiale compose la deuxième catégorie d'articles. Dans « Le colmatage du trou noir de l'Atlantique : une question de choix en matière de puissance aérienne », Richard Goette décrit ce qui allait devenir la bataille de l'Atlantique, du point de vue du RAF Coastal Command. Ce faisant, il met en lumière les choix effectués en matière de puissance aérienne, certains bons, d'autres mauvais, afin d'aider à contrer la menace des U-boat. Il est particulièrement intéressant de connaître les déboires du RAF Coastal Command pour obtenir des appareils à longue portée, des appareils qui étaient également convoités par le Bomber Command et qui ont joué un rôle très crucial pour vaincre les sous-marins ennemis.

À l'opposé des « combats de rue » entre les commandements et les commandants, Geoffrey Hayes jette un regard sur la guerre anti-sous-marin sous l'angle d'une unité dans son article « Endurance : 120^e Escadron, Royal Air Force, 1943 ». Il s'attarde à l'année décisive dans la bataille contre les U-boat. Il dépeint les tribulations d'un escadron et de son personnel, déterminé à faire ce qu'il fallait. Bien que l'escadron au centre de cette narration appartienne à la RAF, de nombreux Canadiens y ont servi aux côtés de leurs camarades britanniques, et c'est pourquoi il fait partie de l'histoire de l'ARC.

L'article de Roger Sarty « Les premiers Catalina et Canso de l'Aviation royale canadienne » ajoute une dimension canadienne à cette lutte contre les sous-marins. Sarty explore le problème entourant l'acquisition et l'emploi de la technologie aérienne en pleine guerre qui étaient influencés par les exigences stratégiques et opérationnelles de l'époque. L'avion Catalina, connu dans les forces militaires canadiennes sous le nom de Canso, était un hydravion américain construit par Consolidated Aircraft. Sa grande portée, sa longue endurance et sa grande capacité de chargement faisaient de cet appareil un excellent avion anti-sous-marin. Du point de vue canadien, le Canso est devenu non seulement une importante partie de la contribution de l'ARC à la victoire contre les sous-marins allemands, mais aussi un succès pour l'industrie de l'aviation canadienne, puisque 620 de ces appareils ont été construits au Canada.

Les trois derniers articles portent sur des sujets liés à l'aviation militaire canadienne après la Seconde Guerre mondiale. La contribution canadienne en matière de puissance aérienne aux opérations de maintien de la paix est le sujet de l'article de W. A. March : « Un départ très soudain : l'Aviation royale du Canada et la Force d'urgence des Nations Unies ». L'envoi de forces en appui à la tentative des Nations Unies de séparer les combattants européens, israéliens et égyptiens en 1956 constitue la première participation majeure du Canada comme pays gardien de la paix. Pour l'ARC, cette participation représentait un essai important de sa capacité de transport aérien, étant donné qu'elle avait été chargée d'aider à répondre aux besoins en matière de déploiement, de maintien en puissance et de surveillance des troupes des Nations Unies. Finalement, en 1967, l'ARC s'occupera à elle seule du retrait précipité du contingent canadien du Moyen-Orient, illustrant la flexibilité et l'adaptabilité inhérentes de la puissance aérienne canadienne.

La capacité de l'ARC d'éloigner les Casques bleus canadiens du danger en 1967 n'aurait pas été aussi grande si la Force aérienne n'avait pu compter sur ses nombreux avions de transport CC130. Richard Mayne, dans « “Chauffeurs de camion” volants ou “Chevaliers du ciel” : Paul Hellyer et l'acquisition du CC130 Hercules par l'ARC », examine comment l'ARC en est venue à acquérir ces

appareils et le rôle qu'a joué le ministre de la Défense nationale, Paul Hellyer, dans cette acquisition. Mayne parle des défis que les commandants supérieurs de l'ARC ont eu à surmonter pendant qu'ils avaient à maintenir une vaste gamme de capacités aériennes, à remplacer des appareils âgés et à composer avec des orientations politiques imprévues. Au passage, l'auteur souligne les incohérences qui se trouvent souvent entre les documents historiques et les histoires personnelles.

Hellyer figure aussi dans le dernier article. Dans « Création d'une capacité d'aviation pour l'Armée canadienne : leçons du passé », l'auteur Randall Wakelam examine les difficultés entourant la mise au point d'un hélicoptère pour appuyer les forces terrestres du Canada. Au milieu des bouleversements organisationnels et culturels à la suite de l'unification des trois armées du Canada, ordonnée par Hellyer, pour constituer les Forces canadiennes, cette réussite constitue tout autant une victoire pour l'Armée que pour la Force aérienne. L'article de Wakelam souligne de multiples façons l'importance d'une approche interarmées au développement des capacités.

Les huit articles ajouteront, espérons-le, beaucoup de substance à l'historiographie militaire du Canada. Pour le moins, ils servent à attirer l'attention sur la synergie possible par l'établissement de solides relations de travail entre des organisations comme le CGAFC, Histoire et Patrimoine de l'ARC et les universités canadiennes comme l'Université Wilfrid Laurier. L'histoire de l'aviation militaire canadienne est un sujet tout simplement trop vaste et trop complexe pour être traité d'une seule perspective. Le but est de poursuivre ce genre de collaboration dans le futur.

Notes

1. McEwen a été surnommé « Black Mike » pendant la Première Guerre mondiale, quand son teint naturellement foncé l'est devenu davantage après de nombreuses expositions au soleil.

Mike Bechthold

Monsieur Mike Bechthold est historien de la Première et de la Seconde Guerre mondiale et un spécialiste de la puissance aérienne. Il est titulaire d'un doctorat en histoire de l'Université de New South Wales, de Canberra (Australie) ainsi que d'une maîtrise en arts et d'un baccalauréat en arts spécialisé de l'Université Wilfrid Laurier. Monsieur Bechthold est l'auteur ou le rédacteur de neuf livres et a publié de nombreux articles. Ses domaines de spécialisation comprennent la puissance aérienne (particulièrement les opérations aériennes tactiques pendant la Première et la Seconde Guerre mondiale), l'armée canadienne en Normandie et dans le nord-ouest de l'Europe ainsi que le Corps canadien pendant la Première Guerre mondiale. Son plus récent livre s'intitule Flying to Victory: Raymond Collishaw and the Western Desert Campaign 1940–1941 (University of Oklahoma Press, 2016). Vous pouvez communiquer avec M. Mike Bechthold au mbechthold@wlu.ca.

William March

Le major Bill March, officier de systèmes de combat aérien et maritime, a passé plus de 39 ans en uniforme. Il est actuellement membre de la Réserve aérienne, agissant à titre d'historien de l'ARC au sein de la direction générale d'Histoire et Patrimoine de l'ARC.

Chapitre 1

Rencontre avec Black Mike : commandement, contrôle et leadership dans la carrière de C. M. « Black Mike » McEwen – 1916 à 1945

Par William John Pratt

Pour retracer le perfectionnement du leadership et du commandement tout au long de la carrière de Clifford Mackay « Black Mike » McEwen, il faut examiner l'évolution de l'aviation militaire au Canada de ses débuts pendant la Première Guerre mondiale à sa maturité opérationnelle au cours de la Seconde Guerre mondiale. La carrière militaire de McEwen, qui a commencé à une époque où le Dominion du Canada ne possédait pas sa propre force aérienne, a prospéré alors que l'on pouvait à peine distinguer les aviateurs militaires des aviateurs civils, et s'est terminée durant une période de changements technologiques et doctrinaux rapides. Le leadership qu'a exercé McEwen dans le groupe n° 6 de l'Aviation royale du Canada (ARC) au sein du Bomber Command de la Royal Air Force (RAF) est le fruit d'une expérience acquise au fil d'une carrière dynamique. Grâce à la récente bourse d'études des Forces canadiennes (FC) pour le leadership, le commandement et le contrôle, l'étude du perfectionnement de Black Mike, d'as de l'aviation de chasse à commandant de l'aviation du groupe n° 6, constitue un projet unique sur un chef qui brillait avant tout par ses compétences interpersonnelles. En partageant les risques avec ses troupes, McEwen faisait preuve d'un leadership héroïque. C'est surtout en exerçant une influence directe qu'il a cherché à motiver les aviateurs durant sa carrière. Ces aptitudes ont été acquises en partie grâce au travail de William Barker, à titre de mentor, au cours de la Première Guerre mondiale. Durant ce conflit, McEwen a acquis un grand respect à l'égard de l'instruction en tant que moyen de réduire le brouillard de la guerre. C'était là sa contribution à l'instruction dans les années 1930, où il fut très près de « diriger l'institution » ou d'exercer une influence indirecte sur les structures des « capacités stratégiques et professionnelles » de l'ARC¹. En fin de compte, toutefois, étant donné les possibilités limitées qu'offrait l'ARC à ses débuts pendant l'entre-deux-guerres et la nature hautement centralisée du Bomber Command, ce fut au niveau tactique ou au niveau opérationnel inférieur que le leadership de McEwen s'avéra le plus puissant.

Il est difficile de déterminer à quel moment McEwen est devenu « fervent de l'aviation ». Né le 2 juillet 1896 à Griswold, au Manitoba, McEwen a grandi à Radisson, en Saskatchewan, et a probablement vu un avion pour la première fois à une exposition industrielle de Saskatoon ou de Moose Jaw². En 1916, alors qu'il suivait des cours à l'université de la Saskatchewan, à Saskatoon, où il s'était enrôlé en tant que soldat dans le 196th « Western Universities » Battalion du Corps expéditionnaire canadien, il tenta en vain de se joindre au Royal Flying Corps (RFC)³. McEwen s'est plus tard souvent de ceci : « Mes efforts répétés afin de participer aux services de vol avaient échoué, et j'ai réalisé que, si je voulais être en service actif, je devais me tourner vers l'Armée de terre⁴. » La situation s'est toutefois améliorée en Angleterre; McEwen a été sélectionné pour suivre l'instruction des officiers et, par un coup de chance, il a été muté au RFC avant d'être envoyé en France avec la « pauvre infanterie si mal en point ». À l'automne 1917, possédant les qualifications requises pour piloter le Sopwith Camel, McEwen s'est rendu en Belgique et a été affecté au 28^e Escadron. L'escadron a rapidement quitté le front occidental et a été envoyé en Italie pour venir en aide aux forces italiennes, qui s'affaiblissaient, le long du fleuve Piave.

McEwen faisait partie des forces militaires depuis un an et demi au moment où il a rejoint le 28^e Escadron, dont les membres mettaient alors de côté leurs *Camel* afin de prendre le train en direction de Milan. Sa première rencontre avec un mentor dynamique a eu lieu en novembre 1917, lorsqu'il a commencé à participer à des missions de vol de la C Flight sous le commandement de William Barker. Le 28^e Escadron était décrit comme « une unité qui s'enorgueillissait de son attitude agressive », et Barker, l'un des as du pilotage ayant reçu la Croix de Victoria, était le principal défenseur d'une « philosophie d'attaque » intense⁵. Cette doctrine constituait un aspect clé du commandement de la C Flight. Selon les théoriciens du leadership Ross Pigeau et Carol McCann, la détermination est un élément fondamental du commandement. Elle est inhérente à leur définition du commandement et représente « [l']expression créative de la volonté humaine nécessaire à

l'accomplissement de la mission⁶ ». Pour la C Flight de Barker, c'est la volonté d'attaquer qui caractérisait le mode opératoire du pilote.

Si la volonté d'attaquer était le principe de commandement capital inculqué à la C Flight, le travail d'équipe et la planification de vol étaient les aspects clés du contrôle. McEwen a écrit ceci au sujet de Barker :

Il est rapidement devenu un grand chef et tacticien, et un brillant défenseur autonome de l'art du combat. « Le travail d'équipe avant tout » était sa devise, et je peux affirmer sans hésitation qu'il l'a probablement appliquée dans une plus vaste mesure, ce qui était courant en général à l'époque. Il y avait un moment, un endroit et un motif pour chaque action, et McEwen faisait faire les exercices méticuleusement à chaque pilote. Les erreurs survenaient donc rarement⁷.

Pigeau et McCann définissent le contrôle en tant que « structures et processus élaborés par le commandement pour qu'il puisse s'exercer et pour gérer le risque ». Ils soulignent que les instructions permanentes d'opération sont un facteur clé « de la planification, de la direction et de la coordination des ressources nécessaires à l'exécution de la mission⁸ ». La mission du 28^e Escadron – qui consistait avant tout à acquérir un commandement aérien, et aussi à appuyer l'Armée de terre au moyen d'attaques air-sol directes – était favorisée par le travail d'équipe, les instructions permanentes d'opération et la planification.

Lorsque McEwen et le 28^e Escadron sont arrivés dans le théâtre d'opérations, la 12^e bataille de l'Isonzo, qui avait éclaté le 24 octobre 1917, venait de s'achever en « débâcle de Caporetto » (la capture de 275 000 prisonniers et le double de ce nombre de victimes)⁹. Il était crucial d'obtenir l'aide de troupes alliées. On a envoyé en Italie 130 000 soldats français et 110 000 soldats britanniques, ce qui englobait deux escadres de soutien aérien qui étaient sous le commandement du quartier général de la 7^e Brigade du brigadier-général T. I. Webb-Bowen, à Mantoue, au sud du fleuve Piave¹⁰. Le 20 novembre, le 28^e Escadron s'est envolé vers le nord, en direction du front. McEwen se souvient : « À Brescia, nous avons rencontré, pour la première fois, les membres restants de l'armée de CAPORETTO, mise en déroute. L'air découragé, ces militaires se traînaient vers le sud, empruntant les routes comme les champs¹¹. »

Le 29 novembre 1917, McEwen a volé dans le cadre de sa première patrouille de guerre, une patrouille d'escorte partant de l'aérodrome de Grossa, destinée aux avions de reconnaissance R.E.8¹². À titre de commandant de la C Flight, Barker a causé les premières des nombreuses victimes qu'a faites l'escadron au cours de l'année suivante en Italie. Le principal rôle du 28^e Escadron consistait à escorter les avions de reconnaissance et les bombardiers et à patrouiller en première ligne. Des instructions permanentes d'opération ont été adoptées concernant l'attaque de divers types de cibles, et chaque pilote devait instantanément savoir ce qu'il fallait faire. Qu'il s'agisse de chasser les artilleurs antiaériens, de surveiller les aéronefs ennemis entrants ou d'attirer les chasseurs ennemis en bas depuis des altitudes plus élevées, des procédures étaient en place pour gérer l'inconnu. Comme l'expliquent Pigeau et McCann :

Une structure réduit l'incertitude en délimitant l'espace du problème et en augmentant l'ordre (ou la signification). L'ordre offre ensuite une base rationnelle servant à choisir et à optimiser les plans d'action pertinents. Les processus de contrôle sont donc un ensemble de procédures réglementées qui permettent aux structures de contrôle d'exécuter le travail¹³.

C'est en Italie que McEwen a commencé à acquérir de l'expérience en matière de bombardements aériens, en grande partie à l'appui des avions de reconnaissance R.E.8. Il a également effectué des missions de bombardement à bord du Camel, transportant des bombes de 20 livres [9,1 kilogrammes]. Une mission encore plus exceptionnelle fut le soutien aux bombardiers Caproni italiens volant à une altitude de 14 000 à 16 000 pieds [4 267 à 4 877 mètres]. McEwen se rappelle ceci : « En cette journée dégagée, la visibilité était excellente pour décrire des cercles au-dessus d'une formation de 18 à 20 appareils de ce type; leurs ailes, recouvertes d'un enduit transparent, brillaient au soleil¹⁴. » Après la guerre, l'évaluation par McEwen du leadership dans l'élément de chasse

italien laissait entendre qu'il fallait blâmer les officiers italiens « autoritaires et cavaliers » ainsi que le « manque d'instruction et l'amoindrissement de l'esprit de la force aérienne » pour l'abandon de la supériorité aérienne aux mains des Autrichiens au début de la guerre¹⁵.

Lors de deux opérations d'envergure, le 28^e Escadron s'est montré très efficace au niveau opérationnel de la conduite de la guerre. La première de ces opérations est la bataille du fleuve Piave, qui a éclaté le 15 juin 1918, lorsque les Autrichiens y ont attaqué les Italiens, en plus d'attaquer les Français sur le mont Grappa et les Britanniques sur le plateau d'Asiago. En raison des conditions météorologiques défavorables au vol sur le front britannique, les appareils britanniques ont été déplacés de l'autre côté du Piave, au-dessus duquel des ponts autrichiens ont été aperçus, près de Montello. Bien que les fortes pluies et les inondations aient grandement aidé, le bombardement de ces ponts fut un véritable succès, à tel point que Syd Wise, historien officiel du Canada, a écrit ceci : « L'aviation a véritablement été appelée à jouer un rôle aussi important dans une opération militaire d'envergure, au cours de la Première Guerre mondiale¹⁶. » McEwen se remémore ce qui suit : « Lorsque les attaques ont débuté, les ponts et les pontons étaient en général bondés, et dès que la chaîne a été rompue, ils ont été mitraillés. Il ne fallait que très peu de temps pour qu'un ponton ou un bateau criblé ne coule, et pour que son équipage ne disparaisse dans les rapides du fleuve¹⁷. » Le 23 juin, les alliés avaient renvoyé les forces des Habsbourg de l'autre côté du fleuve.

La deuxième grande victoire opérationnelle du 28^e Escadron a eu lieu au point culminant du front italien, lors de la bataille de Vittorio Veneto, qui s'est déroulée du 24 octobre au 3 novembre 1918. Les Italiens ont fait face à la résistance lorsqu'ils ont attaqué l'ensemble du front, et que des divisions britanniques ont pris part à l'assaut de l'autre côté du Piave le 27 octobre. La chute initiale a rapidement touché l'ensemble des forces autrichiennes voisines¹⁸. Les pilotes de chasse de la RAF¹⁹ ont procédé à plusieurs attaques en vol à basse altitude contre les troupes, et lorsque les Autrichiens se sont retirés, ils étaient poursuivis sans relâche par des chasseurs qui les mitraillaient. Des attaques à basse altitude étaient perpétrées contre les routes et les chemins de fer. Comme l'a fait remarquer Wise, « la dévastation causée par la RAF, lors de l'offensive d'Allenby, en Palestine, comme l'un des grands exploits aériens de la Première Guerre mondiale. Pourtant, bien qu'aussi dévastatrices, les attaques aériennes des Britanniques, durant la phase finale de la campagne d'Italie, sont demeurées presque inconnues²⁰ ». Les effets des attaques du 28^e Escadron contre les Austro-Hongrois qui battaient en retraite ont grandement favorisé l'atteinte de l'objectif stratégique qui consistait à détruire l'armée et à mettre fin à la guerre en Italie.

McEwen s'est bien adapté aux tactiques agressives en Italie. En près d'un an d'activités, le 28^e Escadron s'est vu attribué la destruction de 111 aéronefs ennemis²¹. Vingt-sept aéronefs ont été abattus par McEwen, ce qui lui a valu la qualification d'« as » à cinq reprises²². Il a reçu la Croix militaire, la Croix du service distingué dans l'Aviation avec une barrette, ainsi que la Médaille de Bronze à la Valeur Militaire (Italie). Mis à part la volonté d'attaquer ainsi que l'établissement des rôles et des procédures, McEwen a rappelé que la formation sur place constituait un important élément des activités du 28^e Escadron en Italie. Des efforts ont été déployés afin d'accélérer l'entraînement des hommes en vert, particulièrement pour ce qui est de la mise en pratique des vols à de très basses altitudes de façon à utiliser le terrain pour éviter, non seulement d'être découverts par l'ennemi, mais aussi d'être la cible de tirs antiaériens. L'entraînement a permis d'élaborer des instructions permanentes d'opération instinctives et de réduire la nécessité pour les pilotes vétérans d'assumer des tâches de protection. McEwen s'est rappelé que l'entraînement a eu une incidence sur le moral. « L'intérêt qui s'est manifesté entre les pilotes expérimentés et les pilotes inexpérimentés, nourri par les contacts personnels, a eu pour effet de créer des liens d'amitié et d'admiration entre eux. En retour, cela a donné lieu à l'élaboration du travail d'équipe et de l'esprit de corps de l'Escadrille et de l'Escadron²³. »

Pour évaluer l'expérience de McEwen sur le front italien, il est plus facile de décrire la façon dont certains aspects de l'environnement de commandement et de contrôle l'ont touché plutôt que de déterminer l'influence de son propre leadership. Bien que McEwen puisse avoir inspiré et influencé ses collègues aviateurs et qu'il ait certainement été inspiré par Barker pour cultiver une doctrine agressive fondée sur le travail d'équipe, ses interactions personnelles avec ses collègues pilotes demeurent nébuleuses. Il convient également de noter que, si nous prenons la définition de

« commandement » dans un sens plus traditionnel, c'est-à-dire comme l'exercice de la hiérarchie, et comme l'« exercice de l'autorité dans un but précis²⁴ », alors McEwen a eu une faible attitude de commandement en Italie. Pigeau et McCann suggèrent cependant que le commandement peut être exercé par des personnes qui ne sont pas des commandants officiels et que les personnes isolées du groupe peuvent exprimer leur volonté d'accomplir la mission de façon créative²⁵. Ces théoriciens ciblent les compétences (physiques, intellectuelles, émotionnelles et interpersonnelles), l'autorité (juridique et personnelle) et les responsabilités (intrinsèques et extrinsèques) à titre de principales facettes du commandement²⁶. Si nous évaluons McEwen du point de vue de ce modèle, il est clair qu'il était un officier très compétent. Il a enduré des conditions glaciales et des sorties quotidiennes sans trop se plaindre et il était un excellent pilote qui possédait les aptitudes physiques et intellectuelles requises. Bien que le compte rendu historique soit trouble quant aux aspects émotionnels et interpersonnels des compétences de McEwen, il semble avoir été en mesure de gérer la gamme d'émotions que peut éprouver un pilote à la guerre (culpabilité, anxiété et peur) et avoir contribué à la cohésion de l'équipe sur le plan interpersonnel. En ce qui concerne l'autorité, McEwen n'a pratiquement pas eu d'autorité juridique au cours de sa carrière, mais l'influence de son autorité personnelle (une combinaison d'éthique, de valeurs, de courage et d'intégrité) s'est vraisemblablement propagée dans son escadre, et il a certainement contribué au bon moral observé dans le 28^e Escadron. La responsabilité extrinsèque de McEwen, c'est-à-dire sa volonté de se sentir responsable de l'autorité juridique envers ses supérieurs et ses subordonnés, était forte; il ne faut toutefois pas oublier qu'il avait peu d'autorité juridique à cette époque. En ce qui concerne la responsabilité intrinsèque – le « niveau d'obligation qu'une personne ressent personnellement envers la mission militaire » – McEwen était encore très important²⁷. Sa détermination à maximiser son propre effet sur la mission était très forte.

McEwen s'est enrôlé dans l'éphémère Corps d'aviation canadien en Angleterre à la fin de la guerre, mais ce Corps a rapidement été démantelé. Quand il est revenu au Canada en septembre 1919, la Commission de l'air du Canada avait été mise sur pied; celle-ci allait constituer les racines institutionnelles de ce qui allait devenir l'Aviation royale du Canada (ARC)²⁸. McEwen a commandé un certain nombre de détachements dans le service forestier jusqu'en 1924; par la suite, il a assumé pendant cinq ans des tâches relatives à l'instruction de vol dans les principales stations d'instruction de l'ARC²⁹.

Au Camp Borden, en Ontario, à la fin des années 1920, McEwen a appris à de nombreux jeunes officiers à voler. Un commandant d'escadron de la Première Guerre mondiale a fait remarquer que McEwen « avait fait beaucoup pour stimuler l'enthousiasme, essentiel au bon travail des officiers subalternes³⁰ ». Parfois, sa familiarité avec les officiers pilotes provisoires qu'il entraînait était excessive de l'avis de ses supérieurs; l'un d'eux avait indiqué qu'il était coupable d'avoir fait de ses élèves des « amis » et l'avait menacé de le destituer du service parce qu'il était rentré au camp avec eux au petit matin après une fête³¹. McEwen n'a pas pleinement apprécié ses cinq années en tant qu'instructeur actif. Il a écrit ce qui suit en 1930 :

Je n'ai pas aimé l'instruction de vol et, par conséquent, mon système nerveux en a largement pâti. Il s'agit d'une plainte courante puisque je n'ai jamais rencontré d'officier qui soit emballé par l'instruction. La majorité des officiers de l'ARC ont réussi à esquiver ce problème. La situation est la même dans la Royal Air Force, si bien qu'ils proposent comme mesure incitative supplémentaire une hausse de l'ancienneté dans le grade ainsi que trois mois de congé par année. Les vols en hiver dans des aéronefs ouverts ont de graves conséquences sur mon état de santé³².

Curieusement, en 1929, McEwen ne s'est pas qualifié pour l'examen d'admission au Royal Air Force Staff College. La partie qu'il n'a pas réussie portait sur la stratégie terre/air. Les notes de l'examineur indiquaient ce qui suit : « Il n'a démontré aucune compréhension stratégique de l'une ou l'autre des questions; ses pouvoirs d'expression étaient bien inférieurs à la moyenne³³. »

En 1930, il a réussi l'examen d'admission et est parti au Royal Air Force Staff College situé à Cranwell, dans le Lincolnshire. L'obtention du diplôme de cette école a été décrite comme un « billet assuré pour le grade de commodore de l'air ou un grade supérieur³⁴ ». Rétrospectivement, un document du collège d'état-major qu'il a écrit sur le leadership et le moral constitue un précurseur intéressant aux mesures qu'il a prises ultérieurement tandis qu'il commandait le groupe n° 6. Les consignes pour le

travail étaient les suivantes : « Le fait qu'un bon moral est un facteur essentiel de l'efficacité au combat de toute personne ou de tout corps d'hommes est généralement reconnu, et c'est peut-être dans le domaine des combats aériens que l'importance d'un bon moral apparaît le plus clairement³⁵. » McEwen reconnaissait que l'environnement de la Force aérienne nécessitait une nouvelle étude sur le leadership et le moral. Il mettait l'accent sur la fusion du personnel navigant et du personnel de piste en un ensemble cohérent « en produisant un solide esprit de corps pour le vol et un patriotisme d'escadre³⁶ ». Les moyens pour y parvenir comprenaient des concours entre les forces convenables pour remporter des trophées, des visites fréquentes des commandants supérieurs, la dénomination des escadrons et la remise d'honneurs de guerre. Insistant sur les liens entre les officiers et le personnel non-officier, McEwen a écrit que « le moral du personnel subalterne reflète le moral de ses chefs³⁷ ».

Au cours des années 1930, McEwen s'est spécialisé dans le domaine de la coopération de l'armée, d'abord en tant qu'instructeur puis, de 1932 à 1935, en tant que commandant de la School of Army Co-operation. Pendant la période de 1935 à 1938, il est devenu directeur de l'état-major au quartier général de l'ARC, où il était responsable de l'organisation, de l'administration et des relations générales avec le public et les services d'autres pays. De 1938 à 1939, il a été commandant de la station d'instruction principale à Trenton et a supervisé l'organisation et la construction de cette station qui allait servir en temps de guerre à la suite du déclenchement de la guerre. Larry Milberry a souligné que son service pendant cette période avait fait de lui « un pilier de l'ARC de l'entre-deux-guerres³⁸ ».

La documentation récente des Forces canadiennes sur le leadership fait la distinction entre le fait de diriger le personnel – « développer les capacités individuelles et celles de l'équipe et de l'unité et s'en servir pour exécuter des tâches et des missions » – et celui de diriger l'institution – « développer et maintenir les capacités stratégiques et professionnelles des FC et créer les conditions nécessaires au succès opérationnel³⁹ ». Durant les années 1920, McEwen était clairement frustré par son rôle d'instructeur de vol. Même s'il jouait un rôle de premier plan en transmettant ses compétences techniques aux jeunes officiers, il souhaitait exercer une plus grande influence. Durant les années 1930, McEwen apportait sa contribution à l'ARC en jouant un rôle de transition vers la direction de l'institution en définissant le rôle de coopération de l'armée, en effectuant des tâches administratives et en alignant la station Trenton sur les normes de temps de guerre. Au début de la Seconde Guerre mondiale, McEwen a occupé des fonctions de commandement à Trenton, puis s'est rendu au Commandement de l'instruction n° 1 du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) à Toronto avant de devenir responsable (en avril 1940) du Commandement de l'instruction n° 3, à Montréal⁴⁰. Il s'est par la suite appuyé sur son expertise en instruction afin d'établir un plan pour le PEACB. La passion de McEwen, cependant, était de diriger des personnes dans un rôle opérationnel, et c'est dans cette sphère de leadership qu'il allait connaître le succès pendant la Seconde Guerre mondiale.

C'est au cours de la bataille de l'Atlantique que McEwen assume son premier commandement opérationnel. Le 15 août 1941, le colonel d'aviation C. M. McEwen prend le commandement de l'état-major du groupe n° 1 à St. John's, à Terre-Neuve, avec le mandat de mener les opérations aériennes à l'appui de la force d'escorte de Terre-Neuve de la Marine royale du Canada⁴¹. McEwen a reçu le grade intérimaire de commodore de l'air en décembre 1941 et assure à St. John's le fonctionnement d'une salle de contrôle centralisé similaire à celle du Commandement aérien de l'Est, à Halifax, mais plus petite⁴². Pendant le mandat de McEwen, la demande pour les pilotes et les avions était très forte, et les installations terrestres nécessaires ont été rapidement aménagées.

Une enquête plus approfondie doit être réalisée afin de découvrir l'influence personnelle de McEwen sur le groupe n° 1, mais un des aspects de son style de leadership se serait répété pendant toute la durée de son mandat au sein du Bomber Command : le vol opérationnel. D'octobre 1941 à décembre 1942, McEwen a effectué 18 patrouilles aux commandes de différents aéronefs⁴³. Il semble que McEwen a prospéré dans son rôle de commandement opérationnel; son épouse a écrit en janvier 1943 que pendant le jour de Noël, McEwen « semblait plus être la personne [qu'elle] avait connue⁴⁴ ».

McEwen espérait être affecté au commandement d'une escadre de chasseurs et d'intrus de la Force aérienne tactique, mais il a assumé, jusqu'à la fin de la guerre, le commandement des bases et des formations du Bomber Command⁴⁵. Le 5 avril 1943, McEwen est devenu commandant de la base d'instruction de Topcliffe, en Angleterre, où il est resté affecté jusqu'en juin⁴⁶. Ensuite, il est passé

au quartier général de la base n° 62 nouvellement reconstituée, à Linton-on-Ouse, pour superviser trois stations. À ce moment-là, McEwen était connu pour sa sévérité à l'égard de la discipline et de la tenue, ainsi que pour un régime d'instruction rigoureux⁴⁷. Pendant le mandat de McEwen, de nombreux escadrons au sein des stations de la base n° 62 procédaient à la transition des bombardiers Wellington X et Halifax II aux bombardiers Lancaster II et Halifax V.

En février 1944, McEwen a remplacé le vice-maréchal de l'Air George E. Brookes au commandement du groupe n° 6. Brookes a indiqué qu'il était heureux d'être relevé de son commandement, étant donné que le stress lié à ses responsabilités avait des répercussions sur son mieux-être⁴⁸. Comme il est indiqué dans l'histoire officielle de l'ARC, Bookes était épuisé et commençait à montrer des signes de tension⁴⁹. De fait, il est important de prendre en compte le stress lié au haut commandement militaire. Dans le contexte militaire, le stress psychologique est souvent pris en considération par rapport aux militaires exposés aux périls du champ de bataille. Néanmoins, la responsabilité de commandement constitue depuis longtemps un lourd fardeau psychologique pour les chefs, même s'ils ne sont pas exposés au danger. Carl von Clausewitz, qui a parlé de son expérience dans le cadre des guerres napoléoniennes et de son examen historique de plusieurs siècles de guerres européennes, a écrit que « [...] la crainte et le courage ne sont nullement des actes du raisonnement, mais bien des sentiments, dont le premier tend à la conservation physique et le second à la conservation morale. [...] Le danger agit sur celui qui dirige l'action, non seulement en le menaçant dans sa propre personne, mais aussi dans la personne de tous ceux qui sont placés sous ses ordres⁵⁰. La santé de McEwen a aussi souffert de ses fonctions de commandement du groupe n° 6⁵¹.

L'historien David Bashow a indiqué que le travail de Brookes à titre de commandant de l'aviation « s'était avéré plutôt moyen⁵² ». Les problèmes liés à l'instruction, au moral et à l'aspect tactique, conjugués au nombre élevé de victimes, ont fait en sorte que « les membres du 6^e Groupe [...] se retrouvent en état de choc et ont piteuse mine⁵³ ». En juillet 1943, un manque de possibilités d'instruction a été relevé par la section de recherches sur les opérations du Bomber Command. Le rapport faisait état de ce qui suit :

La hausse du taux de pertes dans le groupe n° 6 a été accompagnée d'une hausse dans la proportion de sorties abandonnées. Les deux effets pouvaient être attribuables à une norme d'instruction inférieure. Cette situation découlait peut-être du fait que le groupe n° 6 souffrait des lacunes dans l'instruction qui, à ses débuts, avait été observée lors d'opérations menées contre la côte française⁵⁴.

Les conditions météorologiques et l'emplacement représentaient un défi à surmonter. La position du groupe dans la vallée de York a occasionné des difficultés, comme il était le groupe de bombardement le plus éloigné de ses cibles. Compte tenu des nuages bas, du smog industriel, des collines rendant difficiles les atterrissages et les décollages, et des bases extrêmement rapprochées, les pilotes se devaient d'être de véritables maîtres de leur art⁵⁵. Dans une lettre adressée au maréchal de l'Air L. S. Breadner, commandant de l'aviation en chef, ARC outre-mer, Brookes a lui-même souligné que l'emplacement, le personnel limité et inexpérimenté, et la conversion aux nouveaux types de bombardiers faisaient partie des causes de ces pertes. Brookes a écrit que la canadienisation, soit la politique visant à former des unités à partir de personnel canadien uniquement, limitait le bassin d'effectifs possible :

Pour mettre sur pied de nouveaux escadrons, du personnel plus expérimenté devait être retiré des escadrons déjà formés, ce qui entraînait conséquemment un sérieux affaiblissement de l'expérience. C'était particulièrement le cas pour les postes supérieurs dans les escadrons opérationnels, qui devaient être pourvus par du personnel relativement inexpérimenté à l'égard des opérations. Cet affaiblissement a naturellement eu pour résultat une baisse du niveau d'efficacité de l'ensemble des escadrons opérationnels dans le groupe, qui s'avérait particulièrement évidente à l'égard des aspects des vols opérationnels dont dépendait la vulnérabilité des aéronefs et de leur équipage, p. ex. grade de capitaine, pilotage, navigation, artillerie, et une juste connaissance des tactiques de façon générale⁵⁶.

Brookes a aussi fait remarquer que très peu de membres du personnel en étaient à leur deuxième période de service, et que la majorité des pertes avaient eu lieu parmi ceux qui possédaient moins d'expérience⁵⁷.

C'était le cas dans le groupe n° 6 lorsque McEwen en a pris le commandement. En 1942, sa fonction de commandant opérationnel du groupe n° 1 (organisation de plusieurs bases à partir d'un État-major opérationnel unique) et son commandement des bases et des stations dans la guerre de bombardement contre l'Allemagne, signifiaient qu'il était bien préparé et adapté aux fonctions de commandant de l'aviation du groupe n° 6. Le rôle du commandant de l'aviation consistait à intégrer la stratégie du Bomber Command à un plan à long terme pour le groupe. Le Bomber Command était une organisation hautement centralisée, qui prenait toutes les décisions stratégiques, laissant l'administration et la disponibilité opérationnelle aux soins de chaque groupe de bombardement⁵⁸. Comme l'ont écrit Allan English et John Westrop, le commandant de l'aviation du groupe n° 6 jouait un rôle plutôt mineur dans la planification et l'exécution de la campagne de bombardement, et il serait possible d'avancer qu'il n'était en réalité qu'un commandant tactique supérieur⁵⁹. McEwen coordonnait les divers services de son personnel des services centraux des opérations, de l'instruction, du génie, de la navigation et autres selon un plan à long terme à l'appui de cette stratégie. Une théorie des systèmes stratifiés reconnaît que pour les tâches plus complexes au haut de la chaîne de commandement, la responsabilité va au-delà de la direction en personne et s'oriente vers la supervision du rendement et des capacités des systèmes⁶⁰. Il en ressort toutefois que, malgré son grade élevé, McEwen n'a jamais cessé de diriger le personnel par une influence directe dans le cadre de son rôle de chef opérationnel.

Plusieurs historiens ont qualifié l'arrivée de McEwen comme un moment décisif pour le groupe n° 6, en affirmant que son travail pendant son mandat a amélioré la capacité de survie des équipages des bombardiers⁶¹. Le principal apport de McEwen au groupe n° 6 a été la mise en œuvre d'un programme d'instruction rigoureux. Selon lui, cette meilleure préparation a contribué à réduire les pertes dans le groupe pendant son mandat⁶². Le nombre d'heures d'instruction a clairement augmenté sous le commandement de McEwen, en passant d'un maximum de 4 052 heures par mois en août 1943 à 10 623 heures en septembre 1944⁶³. Le fait d'attribuer les taux de pertes à l'instruction uniquement revient toutefois à nier la complexité des changements technologiques survenus pendant la guerre de bombardement, le virage vers l'utilisation d'aéronefs plus appropriés à la mission, la fin de la bataille de Berlin et la transition temporaire vers des cibles plus sûres en France⁶⁴. En outre, lorsqu'il est suggéré que McEwen a révolutionné le régime d'instruction du groupe n° 6, il importe de mentionner qu'une intensification de l'instruction avait été mise en œuvre par Brookes. En janvier 1944, Brookes rapportait que les effets de ces efforts, accrus grâce à la hausse de la disponibilité de nouvel équipement de navigation et de détecteurs de radar et à l'application de nouvelles tactiques opérationnelles, s'observaient déjà⁶⁵.

Ainsi, compte tenu de ces importantes précisions quant à la relation directe entre McEwen, l'instruction et les taux de pertes, il est possible de dire que McEwen a ravivé les énergies au sein de l'état-major du groupe n° 6. Sa volonté d'améliorer le groupe n° 6 était extrêmement forte. Le mandat de McEwen a été caractérisé par une recherche constante de l'efficacité et de l'amélioration, qu'il tentait de transmettre aux aviateurs de sa formation. Comme il a écrit dans le sommaire mensuel de mai 1944, peu importe quel est votre travail, si vous êtes certain d'avoir une bonne idée d'amélioration, concrétisez votre pensée et persévérez⁶⁶. Malgré l'amélioration générale de la capacité de survie du groupe, un examen continu des lacunes de ce dernier a été réalisé afin d'améliorer l'exactitude des bombardements.

Bashow a qualifié McEwen de « fervent incorrigible de l'entraînement ardu, réaliste et exigeant ainsi que d'une stricte discipline⁶⁷ ». Les historiens officiels font état des répercussions de la volonté de McEwen, en déclarant qu'il était « un forcené de l'entraînement et des normes, qui imposa bientôt sa marque au groupe⁶⁸ ». Malgré l'augmentation du nombre d'heures de vol et l'allongement de la liste de cibles en raison de l'invasion du continent, les heures de formation au vol ont aussi été augmentées⁶⁹. En mai 1944, comme il était insatisfait du nombre d'heures d'instruction des escadrons, qui n'avait pas augmenté, un nombre minimum d'heures d'instruction par mois a été établi pour remettre en ligne les « isolés⁷⁰ ». Un rapport du 3 juillet 1944 fait état d'améliorations dans le nombre

de sorties effectuées, d'un plus grand pourcentage de bombardements sur les cibles principales, de taux de pertes inférieurs et d'une augmentation des charges de bombes larguées⁷¹. Il était évident que certaines de ces améliorations découlaient de l'expansion du groupe et de l'achèvement de la transition des bombardiers bimoteurs aux bombardiers quadrimoteurs, mais l'augmentation des bombes larguées sur les cibles principales (de 84,7 p. 100 en 1943 à 92,7 p. 100 de janvier à juin 1944) et la diminution des taux de pertes (de 4,7 p. 100 à 2,6 p. 100) témoignaient d'une hausse de la capacité et de la motivation des équipages⁷². Ce fut avec beaucoup de fierté que McEwen a pu écrire au maréchal de l'Air Breadner et faire rapport d'un très bon état de fonctionnement des radars et de pourcentages de bombes larguées sur des cibles principales ayant atteint des sommets à l'été 1944⁷³. Il a envoyé un télégramme, à Helen, à la maison, à Montréal, pour lui dire qu'il venait de terminer un mois exceptionnel où des records de commandement sans précédent avaient été atteints et devraient se perpétuer, et qu'il était très fier de ses hommes⁷⁴.

Malgré son grade élevé, la force du commandement de McEwen demeurait fondée sur ses solides interactions en personne, son influence directe et ses compétences interpersonnelles. Milberry fait remarquer que McEwen, dans son commandement du groupe n° 6, combinait compassion et charisme à un degré probablement inégalé par tout officier de grade comparable de l'histoire de l'ARC⁷⁵. Ayant amorcé sa carrière d'officier pendant la Première Guerre mondiale, McEwen était décrit comme un homme inspirant capable de gagner la confiance des personnes qui le côtoyaient et établir des liens avec elles. Il semblait investir un plus grand intérêt personnel dans les missions, restant debout jusqu'au petit matin en attendant le retour de ses bombardiers. Cela représentait une nette différence par rapport à Brookes qui, las des exigences de son service, cherchait une bonne nuit de sommeil afin d'être frais et dispos pour les briefings de renseignement du matin. Un correspondant a écrit à McEwen en mars 1944 que les hommes avec qui il avait parlé à leur retour avaient dit que McEwen était presque une légende pour eux. Il les avait vus partir, puis revenir et parler avec une admiration enthousiaste de l'intérêt que leur portait McEwen⁷⁶. On dit que la porte de son bureau était toujours ouverte au personnel du groupe n° 6, et qu'il assistait à de nombreux comptes rendus après mission pour discuter avec les équipages exténués⁷⁷.

McEwen tenait un carnet relativement à ses compétences interpersonnelles, et il l'avait intitulé « *Incidents opérationnels et histoires. Exigences en matière de briefing* »⁷⁸. Ce carnet comporte bon nombre d'histoires et de plaisanteries, lesquelles servaient probablement d'aide-mémoire lors des séances de débriefing. Un exemple relate le moment où le commandant d'escadre Bill Swetman s'est indigné du retour de ceux dont l'équipement avait éprouvé une défaillance au cours d'une sortie. Swetman se plaignait qu'autrefois, tout ce dont les membres du personnel navigant disposaient pour la navigation était un système de radionavigation dont le nom de code était « Gee ». L'histoire raconte ce qui suit :

Le cmdt Ere (commandant d'escadre) Swetman se plaint du fait que les équipages d'aujourd'hui reviennent à la moindre provocation – « À l'époque, on effectuait nos sorties sans recourir à quoi que ce soit. C'était un miracle si on pouvait utiliser "Gee" ». Tony Smith essayait de calmer Bill. « Alors, qu'est-ce que t'utilisais pour revenir, Bill? » Bill Swetman – Rien, je me laissais guider par mon envie d'aller aux toilettes⁷⁹.

Le fait que McEwen possède ce recueil de plaisanteries et d'histoires indique qu'il savait à quel point il est important de briser la glace, et qu'il cherchait à établir des contacts humains et à créer des liens étroits avec les troupes. McEwen s'est lié d'amitié avec certains des aviateurs après la guerre⁸⁰. On pense que le fait qu'il ait obtenu des récompenses et des distinctions honorifiques alors qu'il était membre du groupe n° 6 constitue l'un des facteurs ayant permis de remonter le moral des troupes pendant qu'il était en poste⁸¹. À compter d'août 1944, un trophée était remis chaque mois à l'escadron opérationnel ayant subi le moins d'accidents⁸². Une fois la guerre en Europe terminée, l'un des aviateurs de McEwen lui a écrit pour lui exprimer sa reconnaissance, car McEwen avait proposé sa candidature pour l'obtention de décorations :

J'aimerais encore une fois vous exprimer ma reconnaissance et ma gratitude pour l'intérêt que vous portez à mon bien-être, et pour les efforts que vous avez déployés personnellement afin que je puisse être [cité à l'ordre du jour] et recevoir la [médaille du Commandeur de l'Ordre de l'Empire britannique]. À ce que je sache, vous êtes le seul officier sous les

ordres duquel j'ai servi qui a accordé une telle considération à l'égard de mes années de service. Jamais je ne l'oublierai. D'ailleurs, je dois vous mentionner que les efforts que vous avez déployés incessamment afin de permettre aux membres du personnel qui étaient sous votre commandement d'être reconnus et d'obtenir des promotions constituent un acte d'altruisme qui a suscité une bonne partie de l'admiration et de la loyauté que vous inspiriez à vos hommes, et de la confiance qu'ils vous vouaient en tant que chef⁸³.

Le tempérament de chef valeureux de McEwen continuait à susciter l'admiration de ses hommes tandis qu'il partageait avec eux les dangers de la guerre, et qu'il les accompagnait dans le cadre des missions opérationnelles aériennes qu'ils devaient effectuer. Le Bomber Command interdisait strictement aux commandants supérieurs de participer aux opérations de vol, mais McEwen ignorait régulièrement cette restriction et accompagnait les membres de l'équipage de ses bombardiers, comme s'il était l'un d'entre eux. Comme l'explique l'historien Edmund Cosgrove :

Les membres du groupe n° 6 ont également constaté que leur nouveau commandant n'était pas de ceux qui restent assis à leur bureau. Même si les membres de l'équipage entretenaient une superstition par rapport à la présence de chefs dans les bombardiers pendant les opérations, ils se sont vite habitués à la présence de McEwen au sein de la force de bombardement, et celui-ci est même devenu un genre de porte-bonheur. Les membres de l'équipage se disaient que lorsque l'« homme à la moustache » était à bord, tout se passerait bien. Les hommes sont toujours prêts à suivre un chef qui se soucie de leur bien-être. Ils étaient intrigués par cet aviateur haut en couleur qui souhaitait affronter le danger à leurs côtés et qui, après qu'on lui eut ordonné de rester à terre, ne pouvait dormir en sachant que ses hommes effectuaient des raids⁸⁴.

Bashow était lui aussi d'avis que McEwen était « loin d'être un commandant de salon⁸⁵ ». En se basant sur les notions de leadership héroïque définies par John Keegan dans son livre intitulé *L'art du commandement*, English et Westrop soulignent qu'en courant les mêmes risques que leurs subordonnés, « les chefs nouent avec eux des liens étroits et solides qui leur confèrent la légitimité morale qu'ils doivent avoir pour réussir, laquelle va au-delà de leur autorité légitime⁸⁶ ». Les journaux de bord que McEwen a tenus au cours de la guerre contiennent des détails sur sept raids auxquels le commandant de l'aviation a participé, et qui reflètent bien cette définition actualisée du leadership héroïque, qui implique le fait de « courir des risques, comme les subordonnés⁸⁷ ». Dans le cadre de ces opérations, il a écrit : « les chasseurs de nuit font un bruit assourdissant », et il a décrit le mouvement des projecteurs et les tirs des canons antiaériens comme étant « très actifs ». Il a également fourni des détails concernant un raid effectué à Montluçon, en France, entre le 15 et le 16 septembre 1943 : « On n'avait pas prévu que la cible soit cachée par des nuages. Plusieurs avions volaient en tous sens, de façon désordonnée – on a évité une catastrophe de justesse⁸⁸. »

McEwen n'était pas le seul à participer aux opérations aériennes plutôt que de rester assis à son bureau. Le Bomber Command était caractérisé par une sorte de culture du vol opérationnel. Certains commandants de stations et au moins deux commandants de groupe ont participé à des raids⁸⁹. Certains commandants d'escadron se sont vu affubler du surnom moqueur de « François » par des aviateurs, car ils avaient participé à des raids relativement sécuritaires en France. Les chefs de la Force aérienne devaient démontrer leurs compétences techniques à titre de pilotes afin de gagner le respect de leurs hommes et d'être acceptés en tant que chefs⁹⁰. Le colonel d'aviation Larry Wray, commandant de la station de l'ARC de Skipton-on-Swale, était copilote pendant un raid sur Francfort-sur-le-Main effectué en mars 1944. Son avion a été abattu et il a été fait prisonnier. Cet événement aurait pu briser le moral des troupes du groupe n° 6, mais les actes de McEwen ont permis d'écarter cette possibilité. W. Cohram, commodore de l'Air et directeur des services d'aumônerie (protestant), a félicité McEwen :

On m'a également dit qu'après que Larry eut été porté disparu, vous êtes allé à son poste et avez fait un certain nombre de voyages opérationnels, et ce, tout en abattant un travail considérable, ce qui a considérablement remonté le moral de l'Escadron. Bien qu'il s'agisse d'une simple remarque personnelle, que je suis convaincu que vous accepterez bien gentiment, je voulais vous dire à quel point je vous admire pour cette autre démonstration de vos exceptionnelles qualités⁹¹.

Hugh Halliday a suggéré que les commandants du groupe n° 6 « aspiraient naturellement à aller au combat, tout en craignant d'être perçus par leurs hommes comme étant des "bureaucrates" ». Le fait que McEwen ait multiplié les raids a réduit l'incidence des ordres du Bomber Command interdisant aux chefs de participer à ce type d'opérations⁹².

Les contraintes du commandement en temps de guerre ont affecté la santé de McEwen, qui s'est détériorée rapidement à la fin de la guerre. Le 5 mai 1945, Helen a écrit que « la radio et les journaux d'ici nous avaient rendus complètement fous à la fin de la guerre... Maintenant mon cher, essayez de vous [adapter], les temps ont changé. Vous vous sentirez plus tendus que jamais, c'est normal. C'est après avoir assumé un tel fardeau que vous vous rendrez compte de ce que vous portiez sur vos épaules⁹³ ». Le jour de la Victoire en Europe, elle a écrit :

C'est presque incroyable, c'est terminé! Vous n'avez plus à envoyer vos hommes à la mort. J'ai d'abord pensé à vous et à vos hommes. C'est terrible de voir ce que le mal peut faire, mais c'est formidable de réaliser que, contre vents et marées, le bien, avec l'aide de Dieu, peut triompher...⁹⁴

Elle a signalé que leur plus jeune fille, Joyce, espérait le voir arriver à la maison la journée même : « bien sûr [...], la guerre est finie⁹⁵! » À la fin de la guerre en Europe, McEwen a été nommé commandant de la Tiger Force, le groupe de bombardement devant être déployé dans le Pacifique. L'état de santé de McEwen a été jugé trop précaire pour qu'il puisse assumer le commandement de cette formation, mais c'était devenu discutable lorsque le groupe n'a pas été envoyé. McEwen a été déçu d'apprendre que les médecins militaires l'avaient jugé inapte au commandement. Helen a tenté de l'apaiser, en lui écrivant le 7 juin 1945 : « il n'est pas surprenant que vous vous sentiez désabusé, mais il vaut mieux penser aux hommes qui retournent à la maison, et à toutes les familles qui se réjouissent. Après tout, vous vous ennuyez de nous et ils s'ennuient d'eux, puis vous serez en contact avec eux tout le temps⁹⁶ ». McEwen ne dormait pas bien et il était stressé et nerveux⁹⁷. Le 18 juin 1945, McEwen est parti pour le Canada à bord du dernier bombardier de la première vague de retour, et il a envoyé ce message à toutes les bases et à tous les escadrons :

Je vous fais mes adieux avec un cœur gros, mais plein de reconnaissance, en raison de l'appui loyal que vous m'avez fourni, et rempli de fierté, à cause du superbe travail que vous avez accompli. Aucun autre commandant de groupe n'aurait pu avoir une si bonne famille, forte et unie, derrière lui. Au revoir, bonne chance et que Dieu vous bénisse tous⁹⁸.

McEwen avait toujours traité les hommes du groupe n° 6 comme « ses hommes ». Il s'inquiétait comme un bon père de famille pour ses membres d'équipages, et tous ses écrits en temps de guerre en témoignent. À la fin de 1945, McEwen a pris sa retraite de l'ARC pour des raisons de santé. Une aimable lettre écrite par un aviateur qui a servi sous ses ordres pendant la guerre se lit comme suit : « Si vous vous demandez parfois comment votre groupe a toujours su s'en tirer avec les honneurs [...], dites-vous que vous pouvez avoir le sentiment du devoir accompli puisque vous et votre leadership, vous nous avez servi d'inspiration...⁹⁹ ».

Un récent traité portant sur le leadership dans les Forces canadiennes définit ainsi un leadership efficace : « Diriger, motiver et permettre aux autres d'accomplir la mission avec professionnalisme et éthique, et chercher en même temps à développer ou à améliorer les compétences qui contribuent au succès de la mission¹⁰⁰. » De toute évidence, « Black Mike » McEwen répondait à cette définition lorsqu'il était au sommet de sa carrière, et commandait le groupe n° 6. Les forces de McEwen étaient l'interaction directe, l'influence directe et l'entregent. Alors que d'autres recherches sur ses contributions à la doctrine et à l'administration des années 1930 sont nécessaires, les preuves recueillies indiquent qu'il a mené une carrière de chef, et non pas une carrière ayant influencé l'institution de l'ARC sur le plan stratégique. Son autorité légale limitait la mesure dans laquelle il pouvait influencer et atteindre les objectifs stratégiques de la nation, qu'il a servie avec dévouement pendant les meilleures années de sa vie. McEwen avait un fort sens des responsabilités intrinsèques. Non seulement il acceptait les missions qui lui étaient attribuées et déployait tous les efforts possibles pour qu'elles soient complétées avec succès, mais il avait aussi énormément de compassion pour les hommes dont les vies étaient en jeu et choisissait souvent d'affronter les dangers à leurs côtés. Il a consacré sa vie à

l'aviation du Canada et mérite qu'on l'honore et qu'on se souvienne de lui comme l'ont fait plusieurs des jeunes aviateurs qui étaient sous son commandement.

.....

Notes

1. Canada, ministère de la Défense nationale (MDN), Institut de leadership des Forces canadiennes (ILFC), *Le leadership dans les Forces canadiennes : Fondements conceptuels*, Ottawa, MDN, 2005, p. 4, <http://publications.gc.ca/collections/collection-2013/dn-nd/D2-313-2-2005-eng.pdf> (consulté le 20 février 2015).
2. En 1911, l'acrobate aérien Bob St. Henry a volé à l'occasion de la foire-exposition de Saskatoon ainsi qu'à la Dominion Fair de Regina. La même année, à Regina, George et Ace Pepper ont élaboré leur propre modèle d'avion, suivis par les frères Mackenzie à Moose Jaw en 1913. Ray H. Crone, « Aviation Pioneers in Saskatchewan », *Saskatchewan History*, vol. 28, n° 1 (1975), p. 15-16 et 22.
3. Edmund Cosgrove, *Canada's Fighting Pilots*, Toronto, Clarke, Irwin & Company Limited, 1965, p. 111; « CEF Certificate of Service », archives du Musée canadien de la guerre (MCG), dossier 58A1 93.1; et *History of Service in Civil and Military Aviation Clifford Mackay McEwen*, MCG 58A1 94.5, accession (Acc.) 199100192-226[?].
4. Chef d'escadron C. M. McEwen, « Service Experiences », Collège des membres de la RAF, 8^e cours, MCG 58A1 93.3, [1930].
5. Cosgrove, *Canada's Fighting Pilots*, p. 22.
6. Ross Pigeau et Carol McCann, « Une nouvelle conceptualisation du commandement et du contrôle », *Revue militaire canadienne*, vol. 3, n°1 (printemps 2002), p. 56, <http://www.journal.forces.gc.ca/vo3/no1/index-eng.asp> (consulté le 20 février 2015).
7. McEwen, « Service Experiences ».
8. Pigeau et McCann, « Une nouvelle conceptualisation du commandement et du contrôle », p. 56.
9. 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 et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 1982, p. 506.
10. Mark Thompson, *The White War: Life and Death on the Italian Front, 1915–1919*, Londres, Faber and Faber, 2008, p. 328; et *Ibid.*, p. 512.
11. McEwen, « Service Experiences ».
12. Cosgrove, *Canada's Fighting Pilots*, p. 111.
13. Pigeau et McCann, « Une nouvelle conceptualisation du commandement et du contrôle », p. 54.
14. McEwen, « Service Experiences ».
15. *Ibid.*
16. Wise, *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale*, p. 524.
17. McEwen, « Service Experiences ».
18. Thompson, *The White War*, p. 359.
19. Le RFC et le Royal Naval Air Service ont fusionné le 1^{er} avril 1918 pour former la RAF.
20. Wise, *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale*, p. 531.
21. Cosgrove, *Canada's Fighting Pilots*, p. 119.
22. Norman Franks, *Sopwith Camel Aces of World War I*, Oxford, R.-U., Osprey Publishing, 2003, p. 78. Noel déclare que McEwen a abattu 22 avions. Jeff Noel, « McEwen, Clifford Mackay (1896–1967) », *The Encyclopedia of Saskatchewan*, http://esask.uregina.ca/entry/mcewen_clifford_mackay_1896_1967.html (consulté le 20 février 2015). Dans un journal d'après-guerre, on relate que c'est 34 appareils qu'il aurait abattus. « Books, Authors and Personalities of the Hour – Air Vice Marshal C. M. McEwen », dactylogramme de source inconnue, MCG 58A1 95.4, 1945, Acc. 1900192, 15 juin 1945.
23. McEwen, « Service Experiences ».
24. Canada, MDN, ILFC, *Le leadership dans les Forces canadiennes*, p. 9.

25. Pigeau et McCann, « Une nouvelle conceptualisation du commandement et du contrôle », p. 56.
26. *Ibid.*, p. 58.
27. *Ibid.*, p. 60.
28. La Commission de l'air a été créée en juin 1919 et l'Aviation royale du Canada, le 1^{er} avril 1924.
29. « History of Service in Civil and Military Aviation ».
30. Cosgrove, *Canada's Fighting Pilots*, p. 121.
31. Larry Milberry, *Canada's Air Force: At War and Peace*, vol. 1, Toronto, CANAV Books, 2000, p. 108.
32. C. M. McEwen, Andover, Hants., Eng. to General Panet, MCG 58A1 95.1, Acc. 19900192-189[?], 2 septembre 1930.
33. Il a réussi ses examens de Stratégie Mer/Air, d'Organisation et Tactique Mer/Air et Terre/Air, d'organisation et administration, d'histoire et géographie. Il semblerait que pour l'examen de Stratégie Terre/Air, il ait seulement fait référence au livre de cours. A. P. M. Lauder pour le commodore de l'air, directeur – Organisation et services de l'état-major, au commandant d'aviation C. McEwen, MCG 58A1 95.1, Acc. 19900192-189, 31 juillet 1929.
34. Milberry, *Canada's Air Force*, p. 107.
35. RAF Staff College, 8^e cours, exercice n° 21, « Leadership and Morale », Andover, MCG 58A1 93.3, Acc. 19300916, 16 septembre 1930.
36. *Ibid.*
37. *Ibid.*
38. Milberry, *Canada's Air Force*, p. 108.
39. Canada, MDN, ILFC, *Le leadership dans les Forces canadiennes*, p. 5.
40. David Bashow, « Quatre aviateurs courageux : Clifford Mackay McEwen, Raymond Collishaw, Leonard Joseph Birchall et Robert Wendell McNair », sous la dir. de Bernd Horn, *Les guerriers intrépides : perspectives sur les chefs militaires canadiens*, Kingston (Ont.), Presses de l'Académie canadienne de la Défense, 2007, p. 178; Noel, « McEwen, Clifford Mackay (1896–1967) »; Milberry, *Canada's Air Force*, p. 108.
41. 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 et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 1987, p. 440.
42. *Ibid.*, p. 553. On a soutenu que le Commandement aérien de l'Est n'a pas adopté les tactiques du commandement de l'aviation côtière de la RAF, et que des ressources ont été gaspillées en raison de son inefficacité et de son attachement à des détails sans importance en termes de recherche de personnel et d'équipement. Allan English et John Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations*, Ottawa, MDN, 2007, p. 15, http://airforceapp.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/pubs/Leadership_and_Command-2007-01-19_f.asp (consulté le 20 février 2015).
43. C. M. McEwen, « Record of Operational Flying while in Command of No. 1 R.C.A.F Group St. John's Newfoundland including co-operation with U.S.A. Forces. Navy + Army », « Flying Book, 1930–45 », MCG 58A1 94.1, Acc. 19900192-195.
44. Helen McEwen à C. M. McEwen, MCG 58A1 95.1, 25 janvier 1943. Il n'allait pas bien, en février; cependant elle espérait qu'il se fasse soigner et cesse d'ignorer ses problèmes. Helen McEwen à C. M. McEwen, 2 février 1943.
45. Cosgrove, *Canada's Fighting Pilots*, p. 123.
46. Brereton Greenhous et coll., *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, 1999, p.841, p. 983 à 986.
47. Noel, « McEwen, Clifford Mackay (1896–1967) »; Greenhous et coll., *Le creuset de la guerre*, p.841. Il commandait les bases de Linton, Tholthorpe et Eastmoor. « No. 62 R.C.A.F. Base (June 18th, 1943 until 1st March 1944 inclusive) », MCG 58A1 93.6, Acc. 1990192-214-216.
48. Le journal de Brookes laisse entendre qu'il s'est endormi avant que les bombardiers rentrent de mission. MCG 58A1 58.
49. Greenhous et coll., *Le creuset de la guerre*, p. 841.

50. Carl Clausewitz, *De la guerre*, traduit de l'allemand par le lieutenant-colonel De Vatry, Paris, Éditions Ivrea, 2000 p. 118.

51. McEwen a, semble-t-il, eu des problèmes d'ordre nerveux plus tôt au cours de sa carrière. En décembre 1929, lorsque son épouse Helen McEwen a dû voyager en plein hiver alors qu'elle était enceinte, il a écrit : « Le souci de la situation, ajouté à une année de dur labeur hors du commun, ont eu raison de moi et m'ont envoyé à l'hôpital. » C. M. McEwen, Andover, Hants., Eng. to General Panet, MCG 58A1 95.1, Acc. 19900192-189[?], 2 septembre 1930.

52. Bashow, « Quatre aviateurs courageux », p. 179.

53. *Ibid.*

54. Section de recherche sur les opérations (Bomber Command), « A Note on 6 Group Losses ... », fonds McEwen, MCG 58A1 93.6, Acc. 1990192-214-216, 15 juillet 1943.

55. Cosgrove, *Canada's Fighting Pilots*, p. 124; Lettre des secteurs industriels de Leeds-Bradford et de Middlesbrough au COAS, « Difficulties encounter », MCG 58A1 95.1, Acc. 19900192-189, s.d.

56. G. E. Brookes au maréchal de l'Air L. S. Breadner, Air Officer Commanding-in-Chief (AOCinC), ARC outre-mer, MCG 58A1 95.1, Acc. 19900192-189, 27 janvier 1944.

57. Au grand désarroi de Sir Arthur Harris, les membres du service de recherche opérationnelle ont confirmé que les lourdes pertes enregistrées au sein du groupe n° 6 lors de la bataille de la Ruhr en mai et juin étaient imputables au manque d'expérience opérationnelle sur le type de bombardier utilisé. William Johnston, « Losses, Loss Rates and the Performance of No. 6 (RCAF) Group, Bomber Command, 1943–1945 », *War & Society*, vol. 14, n° 2 (1996), p. 89.

58. English et Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command*, p. 20.

59. *Ibid.*, p. 23.

60. Canada, MDN, ILFC, *Le leadership dans les Forces canadiennes*, p. 4-6.

61. Bill Johnston détermine trois éléments qui font de McEwen un facteur de changement : Spencer Dunmore et William Carter, *Reap the Whirlwind*, Toronto, McClelland & Stewart, 1991; W. A. B. Douglas et Brereton Greenhous, *Out of the Shadows*, Toronto, Dundurn Press, 1995; David Bercuson, *Maple Leaf Against the Axis*, Toronto, Stoddart, 1995. Johnston, lui, laisse entendre que ce sont les très lourdes pertes subies au sein des équipes inexpérimentées du 343^e escadron, qui utilisait inadéquatement les Halifax II et Halifax V, qui ont grossi les pourcentages de pertes au sein du groupe n° 6. Il insiste sur la nécessité de s'intéresser aux pertes nettes plutôt qu'aux pertes par sortie en évaluant l'impact de la canadienisation. Johnston, « Losses, Loss Rates and the Performance of No. 6 (RCAF) Group », p. 90, 93, 97 et 98.

62. Greenhous et coll., *Le creuset de la guerre*, p. 842.

63. MCG 58A1 93.5, Acc. 19900192-213. Voir aussi *Ibid.*, p. 891.

64. Greenhous et coll., *Le creuset de la guerre*, p. 567.

65. Brookes a remarqué que des efforts ont été faits afin d'améliorer l'instruction de conversion, les dispositifs d'entraînement au tir, l'instruction de l'affiliation et l'instruction liée au bombardement. D'autres secteurs de bombardement, champs de tir et des installations d'affiliation avaient récemment été mis à la disposition du groupe. Il a également fait remarquer que les groupes n° 6 et n° 4 avaient bénéficié dans une moindre mesure de certaines aides à la navigation radar et des dispositifs d'alerte radar, mais que des efforts ont été déployés pour accroître ces dispositifs, particulièrement le H2S, Fishpond et Visual Monica. G. E. Brookes au maréchal de l'Air L. S. Breadner, commandant de l'aviation en chef de l'ARC outre-mer, MCG 58A1 95.1, Acc. 19900192-189, 27 janvier 1944.

66. « No. 6 RCAF Group Monthly Summary of Activities », Journal de guerre du quartier général du groupe n° 6, mai 1944.

67. Bashow, « Quatre aviateurs courageux », p. 180.

68. Greenhous et coll., *Le creuset de la guerre*, p. 567.

69. *Ibid.*, p. 890.

70. « No. 6 RCAF Group Monthly Summary of Operational and Training Activities », Journal de guerre du quartier général du groupe n° 6, mai 1944.

71. « No. 6 R.C.A.F. Group Summary of Operations for A.O.C. RCAF Overseas Headquarters », MCG 58A1 95.3, juillet 1944-janvier 1945, Acc. 19900192-89, 3 juillet 1944.

72. D'autres explications des améliorations ont été données : les équipages plus expérimentés, une étroite surveillance sur les sorties avortées et les retours précoces, une amélioration de la technique de la force exploratoire, une amélioration des aides à la navigation, l'amélioration de la formation et des cibles de plus courte portée. *Ibid.*

73. C. M. McEwen, Quartier général (QG), groupe n° 6 (ARC) au maréchal de l'Air Breadner, commandant de l'aviation en chef, MCG 58A1 95.3, juillet 1944-janvier 1945, Acc. 19900192-89, 4 septembre 1944.

74. C. M. McEwen à M^{me} C. M. McEwen, télégraphe, MCG 58A1 95,3, juillet 1944 – janvier 1945, Acc. 19900192-89, 1944.

75. Milberry, *Canada's Air Force*, p. 108.

76. Ronnie [?], Ottawa à C. M. McEwen, ARC outre-mer, MCG, archive 19900192-189, 16 mars 1944.

77. Howard Ripstein du 426 Thunderbird Squadron a rappelé qu'il arrivait à McEwen de voler en toute illégalité dans un uniforme de sergent. Bashow, « Quatre aviateurs courageux », p. 182.

78. « Operational Incidents and Stories. Briefing Requirements », MCG 58A1 93.4.

79. *Ibid.*

80. Le degré de popularité de McEwen est illustré par une « soirée informelle » donnée en son honneur au mess des officiers peu de temps après son arrivée. Journal de guerre des quartiers généraux du groupe n° 6, s.d., bobine de microfilm C-12419, Bibliothèque et Archives Canada, 8 mars 1944. McEwen était à la fois le vice-président de la Canadian Legion et du Dominion Council of the Last Post, et membre d'une multitude d'organisations de vétérans. Il était chargé de tâches de secrétariat de 1946 à 1955. « History of Service in Civil and Military Aviation Clifford Mackay McEwen », MCG 58A1 94.5, Acc. 199100192-226[?]; Noel, « McEwen, Clifford Mackay (1896–1967) »

81. Bashow, « Quatre aviateurs courageux », p. 182.

82. Sir Frederick Handley-Page a fait don d'un avion modélisé en argent pour le trophée, McEwen l'ayant dans ses connaissances. C. M. McEwen, QG groupe n° 6 (ARC) à AM Breadner, commandant de l'aviation en chef, MCG 58A1 95.3, juillet 1944-janvier 1945, Acc. 19900192-89.4, septembre 1944.

83. Ralph [?] au vice-maréchal de l'Air McEwen, MCG 58A1 95.4, 1945, Acc. 19001925, juillet 1945.

84. Cosgrove, *Canada's Fighting Pilots*, p. 124.

85. Bashow, « Quatre aviateurs courageux », p. 180.

86. English et Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command*, p. 94.

87. *Ibid.*

88. C. M. McEwen, « Operations Europe Recorded », « Flying Book, 1930-45 », MCG 58A1 94.1, Acc. 19900192-195.

89. English et Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command*, p. 101; Raymond Stouffer, « Maréchal en chef de l'Air Frank Miller : un chef civil et militaire », dans *Sic Itur Ad Astra : Études sur la puissance aérospatiale canadienne*, Volume 1 : *Aspects historiques du leadership dans la Force aérienne*, W. A. March, dir., Ottawa, MDN, 2009, p. 76, http://airforceapp.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/pubs/SicIturAdAstra-Vol1_f.asp (consulté le 20 février 2015).

90. Une étude en temps de guerre menée en 1942 sur les leçons en matière de leadership indique que les commandants d'escadron devaient démontrer leurs capacités en tant que pilotes et partager les risques avec leurs troupes avant d'être acceptés. English et Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command*, p. 95 et 107.

91. W. Weart Cohram, commodore de l'Air, directeur des services d'aumônerie (P), Ottawa, au vice-maréchal de l'Air C. M. McEwen, MCG, Acc. 19900192-189, 17 mai 1944.

92. Hugh Halliday, « Qu'est-il advenu de...? Une enquête sur certains officiers », dans March, *Sic Itur Ad Astra*, p. 38 à 39.

93. Helen McEwen à C. M. McEwen, MCG 58A1 95.4, 1945, Acc. 1900192, 5 mai 1945; Harold (Gus) Edwards a été une autre victime de la vie avilissante et stressante des commandants supérieurs de l'ARC. Suzanne K. Edwards, « Le leadership du Maréchal de l'Air Harold (Gus) Edwards », dans March, *Sic Itur Ad Astra*, p. 9.

94. Helen McEwen à C. M. McEwen, MCG 58A1 95.4, 1945, Acc. 1900192, 8 mai 1945.

95. *Ibid.*

96. *Ibid.*, 7 juin 1945.

97. Il souffrait sans doute d'un ulcère gastrique. Milberry souligne qu'il était diabétique. Milberry, *Canada's Air Force*, p. 108. Une entrevue avec Helen McEwen en 1980 laisse entendre qu'il a commencé à souffrir du diabète en Angleterre après 1943. Direction – Histoire et patrimoine (DHP), « Entrevue de Mme McEwen », DHP 2004-43 McEwen, 1980, p. 23.

98. Vice-maréchal de l'Air C. M. McEwen à toutes les bases et tous les escadrons du groupe n° 6, MCG 58A1 95.4, 1945, Acc. 1900192, 18 juin 1945.

99. F/O [officier de vol] Ralph Multch[?] à McEwen, MCG 58A1 95.4, 1945, Acc. 1900192, 21 décembre 1945.

100. Canada, MDN, ILFC, *Le leadership dans les Forces canadiennes*, p. i.

William John Pratt

Will Pratt est un candidat au doctorat en histoire à l'Université de Calgary. Il étudie le moral de l'Armée canadienne durant la Seconde Guerre mondiale, sous la supervision du David Bercuson, Ph. D. Cette incursion dans l'histoire de l'ARC a été le résultat de la recherche effectuée pour Bercuson, qui s'intéressait à la reconnaissance des sources pour une éventuelle biographie de C. M. « Black Mike » McEwen. L'auteur est responsable de toute erreur, omission ou information inexacte. On espère que, s'il existe plus de documents personnels de McEwen, ils seront donnés au Musée canadien de la guerre.

Le 6^e Groupe de bombardement de l'ARC : une étude du leadership, de la discipline et des valeurs canadiennes

Par Rhonda Jarrett

Introduction

La contribution du Canada à l'effort aérien allié au cours de la Seconde Guerre mondiale a été importante. De 1939 à 1945, plus de 250 000 aviateurs canadiens et aviatrices canadiennes ont servi dans l'Aviation royale du Canada (ARC). Environ 10 000 de ces Canadiennes et Canadiens qui ont servi dans la Royal Air Force (RAF) ou les escadrons de l'ARC détachés au Bomber Command ne sont jamais revenus¹. Ce nombre indique la nature dangereuse des opérations de bombardement effectuées au cours de la Seconde Guerre mondiale ainsi que l'ampleur de l'engagement du Canada dans l'offensive de bombardement stratégique contre les puissances de l'Axe européen. En tant que deuxième plus grand contributeur à cette campagne, le Canada peut se vanter d'avoir été le « seul groupe non britannique à servir dans le Bomber Command² ». Fondé en janvier 1943, le 6^e Groupe de bombardement de l'ARC finirait par être reconnu pour son « haut calibre de leadership et de professionnalisme... » et sa performance « sans égal³ ». Toutefois, le taux très élevé de pertes subies par le Groupe, en particulier au cours de sa première année d'existence, lui a mérité une place controversée dans l'histoire de notre pays. Le présent document examine comment les idées canadiennes au sujet de la souveraineté nationale, l'identité et la démocratie ont influencé non seulement la formation du 6^e Groupe mais aussi la politique de l'ARC quant à la sélection, la discipline et le leadership des officiers.

La canadianisation et la création du 6^e Groupe de bombardement

De 1939 à 1945, l'ARC a supervisé la plus grande organisation d'entraînement d'équipages de l'Empire britannique. Dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB), plus de 130 000 membres d'équipage de presque toutes les nationalités et métiers des Alliés ont suivi cet entraînement. Le Canada a financé la moitié du coût de 2 milliards de \$ de ce programme⁴. Le plus grand bénéficiaire de ce plan fut le Bomber Command, qui a reçu la très grande majorité de pilotes, de navigateurs, de radiotélégraphistes à terre et d'ingénieurs de vol à faire partie du programme. Cela concordait avec la stratégie alliée. À la fin de 1940 (« sans armée continentale restant sur le terrain pour combattre Hitler »), le premier ministre britannique Winston Churchill a déterminé qu'il n'y avait « qu'un seul chemin sûr » vers la victoire; ... « une attaque absolument dévastatrice, exterminai ce par de très bardiers... sur le territoire allemand⁵ ». Deux ans plus tard, le chef du comité d'état-major britannique a accordé à la flotte de bombardiers la « priorité absolue de la production anglo-américaine⁶ ». L'ARC est demeurée catégorique qu'elle devait participer à l'effort de guerre à l'étranger.

Un point a été précisé à maintes reprises tout au long des négociations qui ont produit l'accord du PEACB : Le Canada n'accepterait pas « un simple rôle d'entraînement pour la durée de la guerre⁷ ». Les autorités de l'ARC ont recommandé que le pays place ses propres unités de combat sur le terrain, et en janvier 1940, ses demandes d'établir un quartier général d'outre-mer à Londres ont été satisfaites. Toutefois, le personnel canadien dispersé dans les diverses unités de la RAF était généralement absent de toute association et de tout contrôle sur le plan national. Aucune tentative de remédier à ce problème n'a été faite jusqu'en décembre 1940. L'accord Ralston-Sinclair a permis au Canada d'établir ses propres unités et formations à l'étranger et d'augmenter le nombre de membres d'équipage canadiens intégrés dans les escadrons de l'ARC. Cette initiative stratégique fut appelée la « canadianisation ».

L'architecte en chef de cette politique était C. G. « Chubby » Power, qui a été nommé ministre de la Défense nationale pour l'Air en mai 1940. Il était particulièrement préoccupé par la façon dont les aviateurs canadiens étaient traités et utilisés à l'étranger. Il a fait remarquer qu'il y avait un nombre

croissant de Canadiens affectés à des unités de la RAF qui pourraient, par conséquent, « être envoyés partout dans le monde à la discrétion des autorités britanniques⁸ ». Power a écrit dans une lettre au premier ministre que ces « jeunes hommes de l'ARC... étaient [la] responsabilité morale sinon légale du gouvernement du Canada⁹ ». À l'été 1941, Power a rencontré le ministère de l'Air britannique à Londres. Les négociations ont permis de faire progresser de manière significative le processus de canadianisation. Par exemple, un point à l'ordre du jour concernait l'attribution du grade d'officier au personnel navigant. Notant l'augmentation du ratio des officiers de la RAF, Power a proposé qu'un plus grand nombre (50 %) des pilotes et des observateurs de l'ARC se voient attribuer le grade d'officier sans passer par le PEACB. Il a également exprimé sa préoccupation au sujet des possibilités limitées offertes aux radiotélégraphistes à terre et aux mitrailleurs. Bien que l'accord Ralston-Sinclair ait permis au Canada d'établir un plus grand nombre d'escadrons aériens outre-mer, Power a suggéré que ces unités soient plus « canadiennes » par l'intégration d'équipes au sol de l'ARC. En fin de compte, Power a soulevé l'idée de former des groupes canadiens et des stations d'attache. Ces propositions reflètent les objectifs nationaux du Canada à l'étranger. Toutefois, il a fallu un an pour officialiser cet accord.

La Conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien a eu lieu au printemps de 1942, au même moment où le contrat du PEACB expirait. Au cours de ces négociations, il a été déterminé que le programme conjoint serait prolongé et qu'un certain nombre d'exigences canadiennes seraient finalement satisfaites. Par exemple, le nouvel accord stipulait que tous les pilotes, observateurs, navigateurs et viseurs de lance-bombes jugés aptes à servir selon les normes canadiennes se verraient attribuer le grade d'officier. D'autres concessions ont également été obtenues, par exemple, que : l'ARC serait consultée dans la sélection des commandants (cmdt) pour les escadrons de l'ARC; l'ARC devrait exercer le contrôle général des officiers et des militaires du rang canadiens détachés à des unités de la RAF; et le nombre d'escadrons de l'ARC outre-mer augmenterait. Toutefois, le fait le plus marquant à ressortir de ces négociations aura peut-être été l'approbation d'un groupe de bombardement de l'ARC par le Ministère de l'air, qui devait être formé dès que suffisamment d'escadrons seraient disponibles.

Le 1^{er} janvier 1943, presque un an après la conclusion de la Conférence d'Ottawa sur l'entraînement, le 6^e Groupe de bombardement de l'ARC a été formé. Avec son siège à Allerton Hall dans le Yorkshire, le 6^e Groupe était la formation la plus au nord du Bomber Command. En 1945, il avait grossi et incluait 4 postes de bombardements (avec leurs satellites ou postes subordonnés) et 11 escadrons. Tout comme les formations de l'Armée canadienne, le 6^e Groupe était sous le commandement opérationnel supérieur britannique. En d'autres termes, il « ne participait aucunement à la politique stratégique; il ne faisait [seulement] que bombarder les objectifs qui lui étaient donnés¹⁰ » par le quartier général du Bomber Command de la RAF. Bien que l'ARC n'ait jamais été consultée au sujet de la politique de « bombardement de zone » (qui identifiait les villes allemandes et les sites industriels comme cibles primaires), la participation du 6^e Groupe à cette offensive était importante.

La formation du 6^e Groupe de l'ARC était fortement contestée par de nombreux officiers supérieurs de la RAF. La canadianisation a également été entravée à plusieurs niveaux au sein de la RAF. Par exemple, les officiers de rang inférieur considéraient cette politique comme « perturbatrice pour le moral » et ont tenté d'« effacer » l'identité canadienne de l'ARC (en particulier le personnel navigant des grades de sous-officiers [s/off])¹¹. On soutenait qu'ils appartenaient à la RAF une fois qu'ils avaient quitté le Canada. Par ailleurs, les officiers supérieurs de la RAF voyaient le processus comme une « ingérence politique injustifiée d'un allié subordonné dans les questions opérationnelles » et « contournaient tout simplement la canadianisation » comme ils l'entendaient¹². L'adversaire le plus virulent de cette politique était le maréchal de l'Air Sir Arthur Harris, commandant de l'aviation en chef du Bomber Command. Un fervent nationaliste britannique, Harris avait un profond ressentiment envers l'entrée en masse de personnel navigant de pays membres du Commonwealth. Alors que le pourcentage de « coloniaux » ou « de troupes de couleur » augmentait, le visage du Bomber

Command était progressivement (et malheureusement) modifié. La Force, affirmait-il, ne recrutait pas « suffisamment de jeunes hommes des classes moyennes et supérieures..., les leaders naturels et supposés de la colonne vertébrale de la société britannique¹³ ».

Au début de 1943, avec près d'un tiers de ses escadrons identifiés comme étant de pays du Commonwealth ou alliés, Harris craignait de perdre le contrôle opérationnel de sa force. Le commandant de l'aviation en chef soulevait un bon point : Les pays du Commonwealth exigeaient d'être consultés en matière de personnel (comme l'affectation des membres d'équipage et la durée de la période de service) et, parfois, la politique du ministère de l'Air était totalement ignorée. Harris s'opposait avec véhémence à la création d'unités et de formations distinctes à l'échelle nationale placées sous son commandement qui, croyait-il, conduirait à l'« aliénation en bloc de la Royal Air Force¹⁴ ». Harris préférait que les aviateurs des pays du Commonwealth soient intégrés dans les escadrons de la RAF où ils seraient exposés à l'influence de leurs homologues britanniques « étant en général mieux éduqués et plus disciplinés ...¹⁵ ». Harris était particulièrement préoccupé par la création d'une formation entièrement canadienne, autorisée simplement pour satisfaire « de nombreuses demandes politiques d'Ottawa¹⁶ ». Sans dirigeants compétents ou expérimentés pour prendre la barre, le commandant de l'aviation en chef était d'avis que le rendement du 6^e Groupe serait inférieur à la norme. Comme Stacey le fait remarquer, « les craintes de Harris n'étaient pas entièrement sans fondement¹⁷ ». Les historiens ont également remis en question la sagesse de créer une formation de l'ARC au sein du Bomber Command. Certains font remarquer que la création du 6^e Groupe a entraîné beaucoup « plus de victimes parmi les équipages canadiens¹⁸ ».

Né de motifs politiques plutôt que stratégiques ou opérationnels, le 6^e Groupe était une force assemblée à la hâte qui a donné un mauvais rendement dans sa première année d'opération. Vers la moitié de 1943, Dunmore et Carter font remarquer qu'elle « avait acquis une triste réputation au sein du Bomber Command¹⁹ ». « La plupart des aviateurs le considéraient comme un "groupe bon pour la boucherie", car ses pertes étaient toujours plus élevées que celles des autres groupes²⁰. » La bataille de la Ruhr (5 mars au 31 juillet 1943) était la première campagne de bombardement majeure à laquelle participait le 6^e Groupe. Au cours de cette offensive (considérée comme une « victoire impressionnante » par Harris²¹), le Bomber Command a effectué 18 506 sorties et a perdu 872 avions, soit 4,7 % de la force. En comparaison, le Groupe canadien a effectué 2 649 sorties et a perdu 145 avions, soit 5,4 % de la force. En moyenne, « chaque incursion allemande a coûté quatre avions et équipages au Groupe²² ». Dunmore et Carter font valoir que la bataille avait, « sur papier, du moins », détruit le 6^e Groupe²³.

Les historiens citent plusieurs facteurs qui ont contribué à ces résultats lamentables, y compris l'emplacement, l'équipement, l'inexpérience et la direction discutable du Groupe. Sur les huit escadrons de la formation, cinq étaient situés dans le Yorkshire et trois dans le comté voisin de Durham, les bases les plus au nord du Bomber Command. Bercuson fait remarquer qu'au moment de la création du 6^e Groupe, « la vallée de York était la seule région au R.-U. [Royaume-Uni] où de nouvelles bases pouvaient être créées... sans être trop loin des cibles potentielles²⁴ ». Toutefois, ce n'était certainement pas un lieu idéal. Il explique que les postes du 6^e Groupe étaient si loin au nord que ses avions volaient souvent dans le champ de tir des chasseurs de nuit ennemis basés dans le nord de l'Allemagne ou le sud du Danemark avant de pouvoir rejoindre l'« anonymat protecteur » du flot général de bombardiers²⁵. Les collines et le brouillard matinal de la région ajoutaient aux difficultés, car ils entravaient les décollages et les atterrissages. En outre, le Groupe était aussi handicapé par le type d'aéronefs utilisés : des bombardiers bimoteurs Wellington approchant de l'obsolescence et des quadrimoteurs Halifax âgés sujets à un certain nombre d'erreurs mécaniques (et considérés par le personnel navigant comme un « tueur »).

Toutefois, le facteur contribuant le plus important fut la relative inexpérience des escadrons de l'ARC et de leurs dirigeants. Comme Dunmore et Carter le font remarquer, le nouveau groupe a été littéralement assemblé de toutes pièces et « plongé dans le feu de l'action [à un moment] où la guerre de l'air atteignait un niveau de férocité que personne ne pouvait imaginer un an auparavant²⁶ ».

L'introduction fréquente de nouvelles technologies et la modification constante de l'équipement existant étaient trop pour le personnel au sol et le personnel technique récemment entraînés qui avaient passé peu de temps à travailler ensemble. Cela a eu des répercussions sur la maintenance et l'entretien des avions. En outre, de grands nombres de diplômés récents de l'unité d'instruction opérationnelle ont dû être intégrés à la formation lorsque sept nouveaux escadrons canadiens ont été créés dans la deuxième moitié de 1942. La forte présence des pilotes amateurs explique en partie le taux élevé de contacts avec les chasseurs de nuit ennemis et les pertes du 6^e Groupe. Si les aviateurs canadiens avaient été intégrés à des escadrons « mixtes », ils auraient appris les compétences nécessaires à la survie d'équipages et de commandants plus expérimentés sur le plan opérationnel.

Toutefois, en 1944 le groupe canadien avait pris du galon. Cet été-là, la formation de l'ARC a systématiquement battu tous les records du Bomber Command. Par exemple, en juin, 93 % des avions du groupe ont bombardé leur cible principale. Le mois suivant, les pertes se sont élevées à 22 avions, soit une perte globale de 0,6 %, la plus basse de tous les groupes au cours de cette période de quatre semaines. Cet exploit est particulièrement remarquable, précisément parce que les Canadiens avaient effectué pas moins de 3 704 sorties. Même lorsque le groupe avait connu des taux de pertes plus élevés que la moyenne, son moral était resté en grande partie intact. Plusieurs facteurs ont permis d'arriver à cette situation, notamment la politique de l'ARC en matière de sélection et d'attribution des brevets des officiers.

Les valeurs canadiennes et la sélection des officiers dans l'ARC

La campagne visant à augmenter le nombre d'aviateurs brevetés de l'ARC en service outre-mer était au centre du processus de canadianisation. Au cours de ses négociations avec le ministère de l'Air à l'été 1941, Power s'est plaint que trop peu de Canadiens étaient promus au rang d'officier par les autorités de la RAF. Alors que l'accord d'Ottawa de 1942 comprenait des dispositions destinées à remédier à ce problème, moins de 30 % des aviateurs de l'ARC ont reçu le brevet d'officier au début de 1943. Étant donné que l'attribution du brevet d'officier sur le terrain était encore réglementée par le ministère de l'Air et que l'ARC accordait automatiquement une promotion à 25 % de ses pilotes et observateurs sur l'obtention du diplôme de la PEACB, Allan English estime que la RAF attribuait le brevet d'officier à moins de 4 % des Canadiens. Les statistiques ont révélé un favoritisme flagrant : À l'automne 1942, 57 % des pilotes et des observateurs de la RAF étaient des officiers²⁷. Bien que la réticence britannique à attribuer le brevet d'officier aux aviateurs de l'ARC soit demeurée un point sensible tout au long de la guerre, la position du Canada s'est graduellement améliorée. Par exemple, en août 1944, 74,3 % des pilotes, navigateurs et viseurs de lance-bombes canadiens à l'étranger ont reçu le brevet d'officier²⁸. Ce nombre n'a été atteint que parce que le Canada a contourné la procédure de la RAF et a attribué le brevet d'officier à un plus grand nombre d'aviateurs de l'ARC immédiatement après qu'ils aient obtenu leur diplôme du PEACB.

La désapprobation de la RAF envers une augmentation de la proportion d'officiers canadiens était enracinée dans un certain nombre de facteurs. Par exemple, il y avait une certaine hésitation à introduire différents critères de sélection parmi les membres d'équipage du Commonwealth qui volaient ensemble. Le ministère de l'Air a expliqué que « Les commandants de certaines unités de la Royal Air Force » étaient souvent réticents « à recommander un aviateur de l'ARC pour une commission d'officier, bien qu'il fût considéré comme valable [selon les normes canadiennes], sous le prétexte qu'il était moins ancien qu'un aviateur de la Royal Air Force qui n'était pas considéré comme approprié et, en conséquence, qui n'était pas proposé²⁹ ». L'accélération des promotions parmi les membres d'équipage canadiens érodait parfois le moral. Toutefois, le désaccord sur la question de l'attribution du grade d'officier reflétait également les doutes britanniques sur la capacité des membres d'équipage de l'ARC à diriger. Par exemple, le cmdt de la RAF Digby était d'avis que la présence de pilotes britanniques dans les escadrilles qui comptaient « un certain nombre de Canadiens, a pour effet de les calmer un peu et d'améliorer leur discipline³⁰ ». Il soutenait qu'il était impossible pour les officiers de l'ARC « qui comptent peu d'années de service » d'avoir acquis les connaissances nécessaires

« pour bien administrer une station³¹ ». Comme English l'a souligné, cette évaluation britannique des aviateurs canadiens n'était pas entièrement injuste. Par exemple, en janvier 1942, le maréchal de l'Air Harold « Gus » Edwards, le cmdt de l'aviation en chef de l'ARC outre-mer, a déclaré que la « discipline de nos troupes en Angleterre est tragique³² ». Il soutenait que cela était parce que le personnel navigant de l'ARC « n'avait pas appris au Canada ce que cela signifie d'être un officier ou un sous-officier³³ ». Bien qu'il soit vrai que les Canadiens « nouvellement arrivés n'étaient pas familiarisés avec les traditions du service³⁴ » ou qu'ils n'avaient pas reçu de formation régulière en leadership, l'attitude britannique à l'égard des aviateurs de l'ARC était autant (ou plus) un reflet des normes et valeurs sociales à l'égard de la « conscience de classe », qu'un jugement sur le rendement et le comportement des Canadiens.

La politique de l'ARC sur l'attribution du grade d'officier a été influencée par la culture démocratique et égalitaire du Canada. Par exemple, le traitement que les sous-officiers des équipages recevaient à l'étranger inquiétait particulièrement les autorités de l'ARC. Les sous-officiers britanniques étaient traités durement par rapport à leurs officiers, qui, en plus d'avoir beaucoup plus de chance d'être décorés, recevaient des salaires, des uniformes et des quartiers meilleurs. Malgré qu'ils étaient désavantagés, ils étaient beaucoup mieux lotis que les sous-officiers canadiens qui, en tant que coloniaux, ont été victimes d'une double discrimination, souvent perçus par les Britanniques comme ne connaissant aucunement les bonnes manières ni l'attitude déferente à laquelle s'attendaient leurs supérieurs. Encore une fois, la solution de Power à ce problème était d'augmenter progressivement le nombre d'aviateurs de l'ARC ayant reçu le brevet d'officier. Toutefois, la politique canadienne reflète également certaines réalités opérationnelles. Greenhous fait remarquer que « Pour l'esprit traditionnel anglais, le leadership était plus une fonction du style que de compétence » - ces personnes devaient être du « bon type » (généralement des classes supérieures ou moyennes) afin de se voir attribuer le brevet d'officier³⁵. D'autre part, les Canadiens favorisaient « l'approche plus fonctionnelle » de leurs homologues américains, « qui attribuaient le grade en fonction du mérite et attribuaient le brevet d'officier à tous les pilotes, navigateurs, viseurs de lance-bombes³⁶ ». Power soutenait que si les membres d'équipage partageaient les mêmes risques, ils devraient aussi avoir droit à un salaire et à un grade égaux. L'attitude de l'ARC envers l'attribution du brevet d'officier a renforcé de manière significative l'esprit de corps et le moral des équipages.

Bien que le Canada a réussi à augmenter le taux d'aviateurs recevant le brevet d'officier, les tentatives de promouvoir les officiers de haut rang de l'ARC sur le terrain ont également connu une résistance de la part des Britanniques. Par exemple, Harris mettait en doute la compétence des cmdt des pays du Commonwealth, qui étaient, selon lui, des « relents d'un passé préhistorique, qui étaient totalement inexpérimentés dans le meilleur des cas ou incompetents dans le pire des cas³⁷ ». Dans une lettre de 1942 au ministère de l'Air, Harris a raconté qu'il avait entendu que de nombreux aviateurs canadiens étaient réticents à servir sous des officiers dont la carrière était « limitée à six mois d'entraînement au vol et à 25 ans d'intrigues politiques³⁸ ». Il y avait une part de vérité dans cette allégation. En fait l'ARC, comme la plupart des forces aériennes des pays du Commonwealth, avait un très petit groupe d'officiers réguliers promus avant la guerre parmi lesquels choisir. Dunmore et Carter font remarquer que « le 6^e Groupe n'a jamais vraiment résolu ses problèmes de personnel » au plus haut niveau³⁹. Plusieurs de ses officiers supérieurs avaient été en service actif depuis les années 1920 et avaient passé l'entre-deux-guerres à exercer des fonctions d'enseignement. Ils avaient gravi les échelons alors qu'ils faisaient partie du PEACB. Ignorant largement les conditions prévalant dans le conflit actuel, ces hommes ont été envoyés à l'étranger et mis en charge d'escadrons ou de bases. Encore une fois, ce genre de leadership douteux explique en partie la piètre performance du groupe au cours de sa première année d'existence.

En janvier 1943, le vice-maréchal George Brookes a été choisi pour commander le nouveau groupe. Dunmore et Carter font remarquer que des années d'affectations à des postes pédagogiques l'avaient peu préparé à commander une poussée de groupe opérationnel au cœur de la bataille. Sans aucune

expérience de combat moderne, l'officier commandant de l'air était à bien des égards « le commandant canadien archétype... : quelqu'un à un poste clé pour lequel il avait ni l'expérience ni l'entraînement⁴⁰ ». L'équipage le plus compétent du 6^e Groupe avait autrefois servi dans les unités de la RAF commandées par des officiers dont les antécédents et les années d'expérience opérationnelle dépassaient de loin celle de Brookes (et d'autres officiers hauts gradés de l'ARC). Inévitablement, des comparaisons ont été faites et le moral en a souffert⁴¹. Bien que l'ARC a fait de sérieux efforts pour faire face au vide au niveau de sa haute direction, les préjugés britanniques à l'égard du personnel des pays du Commonwealth ont parfois entravé leurs initiatives. Par exemple, le vice-maréchal Harry Broadhurst de la RAF, commandant de la Desert Air Force, était convaincu « qu'un officier de l'ARC aurait peu de chance d'obtenir un commandement⁴² ». Les Canadiens étaient de « bons pilotes », a-t-il soutenu, « mais ils n'étaient pas de bons dirigeants⁴³ ». Lorsque l'officier de l'ARC H. A. Campbell a été déployé au Moyen-Orient « afin d'acquérir une expérience opérationnelle avec une formation britannique » à l'été 1943, « il a été gardé surnuméraire pendant des mois sans fonctions ni responsabilités⁴⁴ ». Il a finalement été blessé et rapatrié au Canada. Son histoire, fait remarquer Greenhouse, n'était pas unique. Bien que la RAF ait bloqué les efforts canadiens d'attribuer le brevet d'officier au personnel de l'air et promouvoir les officiers supérieurs sur le terrain, l'amélioration des méthodes de sélection au pays a fait en sorte que le 6^e Groupe n'était pas tout à fait exempt de leadership de qualité.

« À la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'Aviation royale du Canada permanente comptait 290 officiers et 2 700 soldats d'autres grades⁴⁵. » L'ARC a été contrainte de lancer une grande campagne de recrutement. English fait remarquer qu'au début les candidats étaient nombreux et la sélection fut un processus très simple qui consistait de deux éléments de base : un examen médical et une entrevue. Les officiers supérieurs de l'ARC, généralement des aviateurs vétérans de la Première Guerre mondiale, dirigeaient le comité de sélection de ce dernier et ont rapidement déterminé quels candidats possédaient les qualifications préalables. Bien que la forme physique et la motivation étaient considérées comme des critères importants, l'intelligence était considérée comme le « caractère le plus essentiel » et l'éducation la mesure la plus fiable de ce trait⁴⁶. À bien des égards, le système de sélection de l'ARC ressemblait donc à celui de l'Armée canadienne, où la responsabilité de recommander des candidates et des candidats au brevet d'officier revenait aux cmdt. « En raison de leur longue expérience et de leur jugement », les cmdt étaient considérés comme particulièrement aptes à cette tâche⁴⁷. Ils étaient les seuls, croyait-on, à pouvoir identifier les candidats les plus prometteurs pour le grade d'officier. Cette technique, baptisée l'« œil magique » par les Britanniques, est progressivement devenue le centre de vives critiques. La plupart des plaintes soulevées visaient aussi la procédure de l'ARC. Il était à craindre, par exemple, que les méthodes de sélection classiques allaient en quelque sorte à l'encontre des principes et des valeurs démocratiques du pays. L'approche de l'œil magique était trop subjective et permettait à la partialité personnelle et politique d'entrer dans le processus de prise de décision. D'ailleurs, plusieurs contemporains voyaient l'éducation comme un symbole de richesse et de privilège. Pour ces raisons, les systèmes de sélection de l'Armée et de la Force aérienne du Canada ont progressivement évolué.

Au début des années 1940, l'ARC a mis en place un processus rigoureux de tests d'intelligence et d'aptitude. Les candidats ont subi une série d'examens écrits et pratiques, conçus pour mesurer à la fois de façon précise et objective l'aptitude d'une personne au poste de personnel navigant. Ceux-ci comprenaient une batterie de tests, de la « capacité d'apprendre » à des entrevues psychologiques, ainsi que des évaluations physiques et des examens d'intelligence écrits et oraux. Beaucoup de ces nouvelles méthodes « scientifiques » de sélection du personnel ont connu un succès considérable. Par exemple, à partir de 1943, tous les aviateurs jugés aptes à devenir pilotes ont été soumis au test Visual Link Trainer (VLT). Le VLT, un dispositif qui simulait un vol dans un avion, était le moyen le plus efficace et précis d'évaluer l'aptitude des candidats à l'aviation de combat. Des méthodes statistiques ont été utilisées pour évaluer la validité des tests respectifs et déterminer quels étaient ceux les plus efficaces pour prédire la réussite lors de l'entraînement. En 1943, le PEACB se vantait d'un taux de réussite de 82 %⁴⁸. Pourtant, plusieurs des méthodes employées accusaient des lacunes conceptuelles et pratiques graves, en particulier celles utilisées pour mesurer le soi-disant « tempérament à voler ».

Les différents tests d'intelligence et de personnalité mis en œuvre dans le cadre du nouveau système étaient également censés identifier les personnes « mentalement aptes » au combat. Les candidats qui possédaient « l'étoffe » étaient censés présenter un certain nombre de traits qui leur permettraient de résister aux stress de la guerre aérienne. Toutefois, comme Hayes le fait remarquer, très peu, voire aucune, étaient des qualités tangibles qui pouvaient être mesurées avec précision. Par exemple, la « résilience », l'« intrépidité », l'« audace » et l'« intelligence », étaient des concepts complexes et vaguement définis. En outre, comme leurs prédécesseurs de la Grande Guerre, les psychiatres de la force aérienne de la Seconde Guerre mondiale voyaient un lien direct entre tout préjudice psychologique subi au combat et une « prédisposition héréditaire » ou génétique⁴⁹. La réduction de l'apparition de « stress de l'aviateur », disaient-ils, était principalement liée à l'utilisation de méthodes de sélection scientifiques fiables qui prenaient également en compte les « gènes et les antécédents familiaux » des candidats⁵⁰. Malgré ces efforts de dépistage intensif, le gaspillage attribuable au stress mental atteignit des proportions graves parmi le personnel navigant de l'ARC, en particulier celui du Bomber Command. Les préjugés personnels et culturels qui ont servi à miner le système de sélection de l'ARC ont également conduit à des méthodes erronées pour le traitement des blessures psychologiques. Les personnes jugées comme « manquant de force morale » (MFM) étaient confrontées à des mesures disciplinaires sévères et souvent injustes.

« Manque de force morale » : discipline et leadership au sein de l'ARC

Au cours de la guerre, des psychiatres et neuropsychiatres sont venus à dominer le domaine de la psychologie de l'aviation militaire. Scolarisés dans la théorie de l'« héréditarisme » et praticiens de la méthode freudienne, ces comportementalistes ont institué des approches cliniques erronées dans le traitement des troubles mentaux ou « stress de l'aviateur ». Les troubles psychologiques, croyaient-ils, étaient le produit de caractéristiques innées. Certaines personnes, en raison de leurs gènes et de leurs antécédents familiaux, étaient prédisposées à la dépression. Ainsi, l'idée que l'entraînement militaire pourrait éliminer les tendances à la névrose a été rejetée, tout comme les « remèdes simples » que les autorités médicales avaient découverts comme étant efficaces dans la Première Guerre mondiale, tels que le repos approprié suivi de la réintégration du patient dans son unité. L'idée que le « stress de l'aviateur » avait une quelconque corrélation avec un « caractère faible » ou une prédisposition génétique donna le jour à des traitements insensibles. Les victimes de troubles psychologiques ont souvent reçu des sanctions disciplinaires sévères plutôt que des soins médicaux compatissants⁵¹.

Le neuropsychiatre en chef de la RAF percevait le « [stress de l'aviateur] comme étant inextricablement lié au MFM⁵² ». Alors que ce dernier était essentiellement considéré comme une forme d'insubordination, un accord sur le sens précis du terme n'a jamais été officiellement atteint. Confronté à un nombre croissant de troubles psychologiques en 1940 et 1941, le ministère de l'Air a publié une procédure plus détaillée pour le traitement des cas de soi-disant « indécis » ou (I). La « note de service concernant le MFM », comme on en vint à le désigner, ciblait spécifiquement les « membres des équipages aériens qui trahissaient la confiance de leurs officiers supérieurs...⁵³ ». Cela était dû « soit à leur conduite [une incapacité à faire face au danger dans les airs] ou à leur [propre] admission qu'ils [ne se sentaient] pas en mesure de faire face à leurs obligations⁵⁴ ». Ceux qui avaient perdu la confiance de leur commandant sans preuve médicale d'un trouble médical ou « sans avoir été soumis à un stress de l'aviateur exceptionnel », furent jugés comme ayant un « manque de force morale⁵⁵ ». L'étiquette MFM a donc été donnée aux aviateurs qui « ont ouvertement admis qu'ils n'avaient pas l'intention de voler », ainsi qu'aux équipages qui revenaient habituellement sans bombarder les cibles, les soi-disant « artisans périphériques » et « boomerangs⁵⁶ ». English fait remarquer que le problème était que les médecins militaires (MM) et les psychiatres responsables du traitement des cas potentiels de MFM avaient souvent du mal à distinguer « entre le manque de confiance et la névrose⁵⁷ ». La subjectivité dans les diagnostics signifiait qu'il y avait beaucoup de différences entre les unités du Bomber Command en termes de la façon dont la désignation de MFM était interprétée et appliquée. Il y avait aussi un débat considérable sur les meilleurs moyens de traiter les cas de MFM : « Était-ce un phénomène temporaire qui pourrait être rapidement guéri par du repos ou un crime devant être puni⁵⁸? » Les autorités des forces aériennes britanniques et canadiennes ne partageaient pas la même réponse à cette question.

English fait remarquer que la RAF était en faveur d'une approche sévère envers les victimes de troubles psychologiques, tout en prenant « une position particulièrement sévère face aux cas de MFM⁵⁹ ». Par exemple, le principal médecin du Bomber Command, le commodore de l'air F. N. B. Smartt, a souligné « l'importance de l'inaptitude capricieuse à provoquer des troubles psychologiques chez les membres de l'équipage de l'air⁶⁰ ». Il faisait valoir que les personnes les plus susceptibles de subir la dépression en situation de stress et d'afficher des symptômes névrotiques, étaient impropres à l'aviation de combat et devraient donc être éliminées de leurs unités immédiatement. Un autre MM a plaidé que le personnel navigant manquant de force morale était une « mauvaise influence ». Les officiers supérieurs de la RAF souscrivaient à ces principes. Le MFM, croyait-on, « pourrait infecter un escadron comme une traînée de poudre s'il n'était pas combattu⁶¹ ». Plusieurs anciens combattants du Bomber Command ont rapporté que plusieurs de leurs collègues aviateurs approuvaient de l'étiquette de MFM comme mesure disciplinaire. La pensée d'être classé « indécis », et les conséquences à cela, ont inspiré la peur et ont cloué quelques membres du personnel navigant à leur station. Par exemple, certains officiers ont été contraints de renoncer à leur brevet d'officier, tandis que des sous-officiers ont perdu leurs galons pendant au moins 12 semaines, période au cours de laquelle ils ont souvent effectué les tâches les plus subalternes, telles que nettoyer les latrines. D'ailleurs, à compter de 1944, tous les cas de MFM réformés de l'armée de l'air pouvaient être envoyés au travail dans les mines de charbon ou être enrôlés dans l'armée. Alors que les défenseurs de ces procédures administratives faisaient valoir que ces autres possibilités seraient une solution de rechange moins sévère qu'un tribunal militaire (ce qui aurait entraîné des procédures compliquées juridiques et un procès sur la base, ayant des effets graves sur le moral des autres), les politiciens canadiens et les autorités de l'ARC étaient profondément critiques de la façon dont le ministère de l'Air britannique traitait les cas de MFM.

Plusieurs problèmes ont conduit le Canada à élaborer sa propre politique pour faire face à la situation des membres d'équipages de vol retirés du service. Il y avait des différences fondamentales, par exemple, dans la façon dont les psychiatres de la RAF et de l'ARC traitaient le MFM. Les autorités médicales canadiennes étaient favorables à une approche « plus clémente », arguant que « les aviateurs qui ont manifesté des signes de [fatigue, de stress ou de maladie psychologique] en général l'ont fait pour des raisons physiques plutôt que comme un résultat de leur propre [négligence volontaire ou irresponsabilité]⁶² ». Ils faisaient donc une distinction entre le stress de l'aviateur et le MFM, alors que les MM de la RAF n'en faisaient pas. Cependant, puisque ces derniers contrôlaient la prestation de soins médicaux pour le personnel navigant canadien à l'étranger, les psychiatres au Canada ont exprimé leur insatisfaction persistante. Leurs plaintes se sont ajoutées à celles des autres fonctionnaires de l'ARC et du gouvernement, qui étaient particulièrement sensibles à l'opinion et au sentiment du grand public. Les Canadiennes et Canadiens au pays estimaient que les aviateurs de l'ARC en Grande-Bretagne étaient soumis à des procédures sévères et injustes. English a fait remarquer qu'ils ne toléreraient pas « de voir la réputation de leurs fils entachée par les... [actions] d'une force étrangère », et ont exigé qu'Ottawa intervienne⁶³.

Les pays du Commonwealth étaient particulièrement concernés par le traitement des sous-officiers qui avaient été retirés du service aérien. Les sous-officiers ont souvent été traités durement par rapport à leurs officiers, en particulier les « indécis ». En outre, ils étaient plus sujets à être classés « indécis ». Par exemple, si l'on tient compte du nombre total d'allégations de MFM formellement examinées par le ministère de l'Air, seulement 52 % des cas concernant des officiers ont été jugés légitimes, par opposition à 70 % des incidents concernant des sous-officiers⁶⁴. Alors que la réticence à prendre des mesures contre le personnel navigant ayant le brevet d'officier découlait en partie du désir d'éviter un tribunal militaire, qui était habituellement nécessaire pour dépouiller les officiers de leur brevet, elle reflète également la culture organisationnelle basée sur le rang social de la RAF. Cela explique aussi la tendance à traiter les officiers et sous-officiers différemment. Les premiers, en cas de suspicion de MFM, étaient souvent simplement réaffectés à de nouvelles tâches. Leur expérience a été très différente de celle des sous-officiers indécis, qui pouvaient faire face à une variété de mesures disciplinaires, y compris

certaines qui étaient à peine conformes à la politique officielle. Par exemple, plusieurs ont été envoyés à des casernes disciplinaires ouvertes, connues comme des « centres de recyclage du personnel navigant », où ils étaient contraints à suivre un régime ardu d'entraînement physique. D'autres ont été soumis à l'humiliation publique, alors qu'ils étaient dépouillés de leur insigne de grade et de leur insigne de vol lors d'un rassemblement à la station. Encore une fois, une solution à ce problème de traitement sévère ou inéquitable était d'augmenter le nombre de membres d'équipage de l'ARC recevant le grade d'officier à l'étranger. Toutefois, en 1944, le Canada a fait des progrès politiques significatifs dans le débat sur le MFM. Sous la direction de Power, l'ARC a conçu une nouvelle procédure pour les indécis, qui était fermement enracinée dans des principes juridiques. Par l'adoption de la condition de « la volonté claire et délibérée de se soustraire à ses responsabilités opérationnelles comme base pour juger le comportement des membres d'équipage », les règlements concernant le MFM de l'ARC ont souligné l'application régulière de la loi et la protection des droits individuels⁶⁵. La création de politiques distinctes et de procédures administratives qui soulignait les valeurs démocratiques a représenté « une victoire pour la fierté nationale et la souveraineté politique [du Canada]⁶⁶ ».

Les efforts visant à assurer que tous les équipages de l'ARC soient traités équitablement ont amélioré considérablement la cohésion de l'unité et l'esprit de corps au sein du 6^e Groupe et d'autres escadrons canadiens à l'extérieur de cette formation. Les psychologues de la Seconde Guerre mondiale ont reconnu le rôle important que ces facteurs ont joué dans la réduction de « l'épuisement au combat » parmi les aviateurs. Ils ont également souligné la corrélation entre le stress de l'aviateur et un mauvais leadership. Un MM du Bomber Command a fait remarquer que le moral de l'escadron était directement proportionnel à la qualité de ses officiers supérieurs⁶⁷. Un autre a souligné que le MFM se présentait souvent « sous forme d'épidémies », qui étaient généralement provoquées par de « mauvais commandants d'escadron ou de vol⁶⁸ ». Les leaders les plus efficaces étaient au courant de ce fait et ont pris des mesures pour prévenir les blessures psychologiques parmi leurs subordonnés. À certains moments, explique Bashow, cela signifiait prendre « une interprétation libérale » concernant la période de service opérationnelle « ouverte » de la RAF ou simplement reconnaître quand un membre d'équipage en avait assez fait⁶⁹. Des problèmes sont apparus, par exemple, lorsque les commandants d'escadron ont permis à leurs aviateurs les plus expérimentés de se retrouver en « épuisement professionnel » ou de devenir blasés. Par ailleurs, les cmdt compétents ont travaillé étroitement avec les MM travaillant aux stations, veillant à ce qu'ils soient pleinement intégrés en tant que membres de l'unité. Bien que les conditions opérationnelles, comme le mauvais temps et l'amélioration des défenses ennemies, ont contribué au stress des équipages, les leaders d'escadron adeptes comprenaient que certaines circonstances pouvaient effectivement être contrôlés. Ils ont remarqué qu'il valait mieux tenter une incursion par mauvais temps que d'annuler une opération de dernière minute, qui avait généralement des effets bien plus désastreux sur le moral. Enfin, les dirigeants les plus compétents et les plus respectés du Bomber Command savaient que le personnel navigant « ne pouvait pas être poussé à exécuter leurs tâches », car il y avait trop de façons pour eux d'échapper à leurs obligations, notamment lors des opérations nocturnes⁷⁰. Mais à quoi ressemblait exactement le leadership inspiré?

Les commandants de forces aériennes qui ont obtenu les meilleures réputations semblaient partager un certain nombre de caractéristiques et comportements de personnalité. Par exemple, les dirigeants efficaces étaient ceux qui ont démontré une compétence professionnelle ou une « expertise de vol » immédiatement après être entrés en fonctions⁷¹. En plus de prouver leur compétence, les bons cmdt ont partagé les risques de leurs escadrons « en [participant à des raids difficiles,] notamment [lorsque les pertes étaient lourdes ou le moral bas⁷²] ». Une fois dans les airs, ils ont fait preuve « de détermination », « d'initiative » et « de fermeté sous pression⁷³ ». D'ailleurs, les cmdt les plus impressionnants ont montré un véritable intérêt pour le bien-être des membres de l'escadron. Non seulement avaient-ils une « connaissance personnelle de tous leurs équipages, qu'ils soient dans les airs ou au sol », ils étaient également « disponibles lorsque les membres d'équipage en avaient besoin⁷⁴ ». Après de lourdes pertes ou une série de mauvaises sorties, ces commandants ont renforcé leur image de

« dirigeants concernés et efficaces » en organisant des « entraînements intensifs » et en étant proactifs⁷⁵. Ils étaient donc « durs mais justes, que ce soit en matière de vol ou du devoir⁷⁶ ». Ainsi, les plus grands dirigeants du Bomber Command ont été en mesure d'inspirer leur personnel à « exécuter les attaques face à une adversité écrasante contre la survie⁷⁷ ». Alors que la Grande-Bretagne et les pays du Commonwealth profitaient du leadership de ce calibre, une question importante demeure : Le style de leadership des officiers de l'ARC les distinguait-il de leurs homologues de la RAF?

Il semblerait que ce fut effectivement le cas. Les officiers de la RAF et de l'ARC se sont comportés d'une manière qui reflète les différentes cultures organisationnelles des deux services. English explique que pendant l'entre-deux-guerres, les officiers de la RAF ont été encouragés « à inculquer un sentiment de l'école publique » dans leurs unités » (en grande partie pour compenser un sentiment d'infériorité par rapport aux deux autres services, en particulier l'Armée de terre)⁷⁸. L'intolérance de la RAF envers les sous-officiers des équipages a empêché le même niveau d'esprit de corps et de cohésion des unités que celui ressenti dans tous les escadrons et toutes les unités de l'ARC. Une étude psychiatrique des équipages de la RAF était éloquent, après qu'elle ait révélé que « les sergents semblaient souffrir de dépression plus complètement que les officiers⁷⁹ ». Elle allait même à dire que cela était probablement dû à un meilleur moral de ces derniers. Néanmoins, les officiers britanniques ont été très critiques de leurs homologues canadiens, en particulier leur indifférence face au grade. Cela a été interprété comme un signe de manque de discipline. En 1943, l'inspecteur général de la RAF a observé que le personnel navigant de l'ARC [est] de plus en plus divorcé de ses dirigeants légitimes, et que leurs « officiers oublient leurs responsabilités envers leur personnel, à se demander s'ils les ont même apprises⁸⁰ ». Un autre commandant de la RAF, après avoir visité une base de l'ARC, se demandait comment il était possible de gérer « une force de l'air pleine d'hommes qui parlaient aux commandants de leur station de la même façon informelle qu'à des chauffeurs de taxi⁸¹ ». Toutefois, les officiers canadiens et d'autres pays du Commonwealth étaient d'avis que c'était cette relation d'intimité qu'ils encourageaient avec leurs équipages, ainsi que leur « regard décontracté, presque méprisants en ce qui a trait aux grades et à la tradition⁸² », qui leur a permis de créer et de diriger des équipes plus fortes dans les airs.

Conclusion

Le présent document a examiné comment les idées canadiennes au sujet de la souveraineté nationale, de l'identité et de la démocratie ont influencé la formation du 6^e Groupe ainsi que la politique de l'ARC quant à la sélection, la discipline et le moral des officiers. Le taux très élevé de victimes par le 6^e Groupe, en particulier pendant la première année de son existence, lui a mérité une place controversée dans l'histoire du Canada. Plusieurs facteurs ont contribué à la performance lamentable du Groupe en 1943, y compris son emplacement, l'équipement et l'inexpérience de son équipage et de ses cmdt. Toutefois, de meilleures méthodes de sélection de la Force aérienne ont permis au 6^e Groupe de ne jamais être entièrement sans équipages ou de dirigeants de qualité. Même lorsque le groupe canadien éprouvait des taux de pertes plus élevés que la moyenne, son moral est resté en grande partie intact. Il semble que plusieurs facteurs étaient en jeu, y compris la politique de l'ARC sur l'attribution du brevet d'officier et d'autres initiatives visant à assurer que les aviateurs canadiens, notamment les sous-officiers, reçoivent un traitement équitable à l'étranger. Ensemble, ces efforts ont augmenté la cohésion de l'unité, l'esprit de corps et le moral au sein du 6^e Groupe ainsi que d'autres escadrons de l'ARC qui étaient détachés de cette formation. Les psychologues de la Seconde Guerre mondiale ont reconnu le rôle important que ces facteurs ont joué dans la prévention de « l'épuisement au combat » parmi les aviateurs. Ils ont aussi compris la corrélation entre le « stress de l'aviateur » et un manque de leadership. Heureusement, le Canada possédait un certain nombre de commandants hautement qualifiés et compétents. Largement indifférents aux grades et à la tradition, les officiers de l'ARC pratiquaient un style de leadership bien à eux qui favorisait une réduction du nombre de victimes psychologiques.

Notes

1. « Document d'information », Anciens Combattants Canada, <http://www.veterans.gc.ca/fra/remembrance/history/second-world-war/canadians-bomber-command/backgrounder> (consulté le 28 juillet 2015).
2. Spencer Dunmore et William Carter, *Reap the Whirlwind: The Untold Story of 6 Group, Canada's Bomber Force of World War II*, Toronto, McClelland & Stewart, 1991, p. 8.
3. David L. Bashow, « The Balance Sheet: The Costs and the Gains of the Bombing Campaign », *Canadian Military History*, vol. 15, n° 3 (été 2012), p. 46.
4. Cela représente environ 28 milliards de \$ en dollars de 2015. « Feuille de calcul de l'inflation », la Banque du Canada, <http://www.banqueducanada.ca/taux/renseignements-complementaires/feuille-de-calcul-de-linflation/> (consulté le 28 juillet 2014).
5. Allan English, *The Cream of the Crop: Canadian Aircrew, 1939–1945*, Montréal, Presses de l'Université McGill-Queen, 1996, p. 14.
6. *Ibid.*
7. C. P. Stacey, *Armes, hommes et gouvernements : les politiques de guerre du Canada, 1939-1945*, Ottawa, éditeur de la Reine, 1970, p. 252, <http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/oh-ho/index-fra.asp>
8. *Ibid.*, p. 270.
9. *Ibid.*, p. 264.
10. *Ibid.*, p. 289.
11. English, *Cream of the Crop*, p. 106.
12. *Ibid.*
13. David Bashow, *No Prouder Place: Canadians and the Bomber Command Experience, 1939–1945*, St. Catharines, Vanwell Publishing, 2005, p. 87.
14. Harris, cité dans l'ouvrage de William Johnston intitulé « Losses, Loss Rates and the Performance of No. 6 RCAF Bomber Group, Bomber Command, 1943–1945 », *War and Society*, vol. 14, n° 2 (1996), p. 89.
15. Brereton Greenhous et coll., *Le creuset de la guerre, 1939-1945 : Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada Tome III*, ministère de la Défense nationale et Travaux Publics et Services Gouvernementaux Canada – Les éditions du gouvernement du Canada, 1994, p. 83.
16. Dunmore et Carter, *Reap the Whirlwind*, p. 15.
17. Spencer Dunmore, *Above and Beyond: The Canadians' War in the Air, 1939–45*, Toronto, McClelland & Stewart, 1996, p. 251.
18. Johnston, « Losses, Loss Rates and the Performance », p. 88.
19. Dunmore et Carter, *Reap the Whirlwind*, p. 107.
20. *Ibid.*
21. Arthur Harris, *Bomber Offensive: Marshal of the RAF Sir Arthur Harris*, Londres, Pen and Sword, 2005, p. 148.
22. Dunmore et Carter, *Reap the Whirlwind*, p. 115.
23. *Ibid.*
24. D. J. Bercuson, « Errant Aircrew: A Case for 'Grey' Insubordination in No. 6 Group Bomber Command in 1943 » dans *The Insubordinate and the Non-Compliant: Case Studies of Canadian Mutiny and Disobedience, 1920 to Present*, ed. Howard G. Coombs, Toronto, The Dundurn Group et la Canadian Academy Press, 2007, p. 133.
25. *Ibid.*
26. Dunmore et Carter, *Reap the Whirlwind*, p. 42.
27. Greenhous et coll., *Le creuset de la guerre*, p. 101.
28. *Ibid.*, p. 102.

29. *Ibid.*, p. 101.
30. *Ibid.*, p. 53.
31. *Ibid.*, p. 54.
32. English, *Cream of the Crop*, p. 121.
33. *Ibid.*
34. *Ibid.*
35. Greenhous et coll., *Le creuset de la guerre*, p. 53.
36. *Ibid.*
37. Dunmore and Carter, *Reap The Whirlwind*, p. 197.
38. *Ibid.*
39. *Ibid.*
40. *Ibid.*, p. 18.
41. *Ibid.*, p. 19.
42. Greenhous et coll., *Le creuset de la guerre*, p. 102.
43. *Ibid.*
44. *Ibid.*, p. 96.
45. English, *Cream of the Crop*, p. 12.
46. Allan English, « Canadian Psychologists and the Aerodrome of Democracy », *Canadian Psychology*, vol. 33, n° 4 (octobre 1992), p. 670.
47. Geoffrey Hayes, « Science and the Magic Eye: Innovations in the Selection of Canadian Army Officers », *Armed Forces and Society*, vol. 22, n° 2 (hiver 1995/96), p. 276.
48. English, « Canadian Psychologists and the Aerodrome », p. 672.
49. Terry Copp and Bill McAndrew, *Battle Exhaustion: Soldiers and Psychiatrists in the Canadian Army, 1939–1945*, Montréal, Presses de l'Université McGill-Queen, 1990, p. 27.
50. Allan English, « Leadership and Lack of Moral Fibre in Bomber Command, 1939-45: Lessons for Today and Tomorrow », dans Coombs, *Insubordinate and the Non-Compliant*, p. 109-110.
51. English, *Cream of the Crop*, p. 62-70.
52. English, « Leadership and Lack of Moral Fibre », p. 106.
53. *Ibid.*, p. 111.
54. *Ibid.*
55. *Ibid.*
56. English, *Cream of the Crop*, p. 82.
57. English, « Leadership and Lack of Moral Fibre », p. 111.
58. Bercuson, « Errant Aircrew », p. 129.
59. English, *Cream of the Crop*, p. 85.
60. English, « Leadership and Lack of Moral Fibre », p. 109.
61. Max Hastings, *Bomber Command*, Londres, Pan Books, 2007, p. 173.
62. English, *Cream of the Crop*, p. 78.
63. *Ibid.*, p. 105.
64. *Ibid.*, p. 118.
65. *Ibid.*, p. 128.
66. *Ibid.*, p. 130.
67. Hastings, *Bomber Command*, p. 175.
68. English, « Leadership and Lack of Moral Fibre », p. 115.

69. Bashow, *No Prouder Place*, p. 241.
70. English, « Leadership and Lack of Moral Fibre », p. 113-114.
71. *Ibid.*, p. 115.
72. *Ibid.*
73. *Ibid.*
74. *Ibid.*
75. *Ibid.*
76. *Ibid.*, p. 117.
77. *Ibid.*
78. English, *Cream of the Crop*, p. 119.
79. *Ibid.*, p. 120.
80. Hastings, *Bomber Command*, p. 173.
81. Dunmore, *Above and Beyond*, p. 253.
82. *Ibid.*

Rhonda Jarrett

Madame Rhonda Jarrett est titulaire d'un baccalauréat en histoire de l'Université Wilfrid Laurier (2007), une maîtrise en criminologie de l'Université de Toronto (2008) et une maîtrise en études stratégiques du Centre for Military, Security and Strategic Studies de l'Université de Calgary (2013). En 2014, elle a été choisie pour prendre part à un stage prestigieux auprès du Centre interarmées d'analyse et d'enseignements de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, à Lisbonne, au Portugal, et a coécrit un rapport qui a été officiellement adopté par le Conseil militaire, « How ISAF [International Security Assistance Force] Reduced Civilian Casualties ». Ses intérêts de recherche portent sur la politique étrangère du Canada et des États-Unis, le maintien de la paix, le contreterrorisme et la guerre non conventionnelle.

Chapitre 3

Le colmatage du trou noir de l'Atlantique : une question de choix en matière de puissance aérienne

Par Richard Goette

Note de l'auteur : Le présent chapitre est une version révisée d'un article¹ d'abord paru en 2005 dans la revue spécialisée de la Société canadienne pour la recherche nautique *Le marin du nord*. L'auteur tient à remercier M. Alec Douglas, Ph. D., de lui avoir généreusement offert son aide précieuse, de même que M. Roger Sarty, Ph. D., éditeur de la revue *Le marin du nord* et la Société canadienne pour la recherche nautique d'avoir permis la publication de cette nouvelle version de l'article.

Introduction

Les avions étaient des armes essentielles de la guerre contre les sous-marins allemands durant la bataille de l'Atlantique. La furtivité était le principal moyen de défense des sous-marins allemands, et leurs capitaines hésitaient à remonter à la surface en présence d'un avion ennemi, craignant d'alerter les navires ennemis à proximité ou d'être attaqués par des armes aéroportées. Malheureusement pour les alliés, il y avait un énorme trou dans la couverture aérienne au-dessus des principaux itinéraires commerciaux entre la Grande-Bretagne et l'Amérique du Nord. Ce trou s'étendait sur 483 kilomètres (km) [300 milles] d'est en ouest et sur 966 km [600 milles] du nord au sud. C'est dans ce secteur que l'Allemagne avait concentré sa flotte de sous-marins contre les convois alliés en 1942 et au début de 1943. Comme il n'y avait aucune menace aérienne dans cette brèche, les sous-marins allemands étaient libres de se déplacer la nuit en surface et de perpétrer des attaques contre les convois mal protégés. Les résultats furent dévastateurs : plus de 5 443 108 tonnes métriques [six millions de tonnes] de marchandises ont été coulées au cours de la période de 1942 à 1943, dont une grande partie était aux mains des sous-marins allemands dans le désert aérien, surnommé le « trou noir² ».

Le colmatage de la brèche aérienne était une importante préoccupation pour les alliés pendant la bataille de l'Atlantique. Pour ce faire, il était nécessaire de disposer d'un nombre adéquat d'avions ayant la portée et l'autonomie requises pour veiller à ce que les convois bénéficient d'une couverture aérienne complète tout au long de leur trajet. Bien que les Britanniques aient reconnu ce problème vers la fin de 1941³, la brèche aérienne ne fut pas colmatée avant le printemps 1943. Les raisons de ce retard sont complexes et ont mené l'historien naval Marc Milner à noter que « le fait que les alliés n'aient pu colmater la brèche aérienne avant 1943 demeure l'un des grands problèmes historiques non résolus de la guerre⁴ ». Le présent document portera sur les luttes britanniques visant à colmater la brèche aérienne et sur le débat entourant l'affectation des ressources aériennes, dans le but de combler le vide des ouvrages historiques portant sur le sujet⁵.

Le fardeau principal du colmatage de la brèche aérienne revenait au Coastal Command de la Royal Air Force (RAF). Pour atteindre les convois à des distances aussi considérables, le Coastal Command avait besoin d'avions à très grand rayon d'action. Le problème était double : ces appareils étaient rares, et le Bomber Command de la RAF en avait besoin pour mener sa campagne de bombardement stratégique contre l'Allemagne. La priorité de l'affectation des ressources en avions à grand rayon d'action sema la zizanie entre les deux commandements de la RAF⁶.

Essentiellement, le principal différend entre les deux parties portait sur ce que Duncan Redford a établi comme étant des axes stratégiques divergents et inconciliables dans une culture organisationnelle. Le Coastal Command, appuyé par l'amirauté, souhaitait utiliser les bombardiers principalement dans des rôles *défensifs* en vue de protéger les navires de marchandises contre les attaques de sous-marins allemands. Le Bomber Command, appuyé par l'état-major aérien, n'était pas disposé à permettre qu'une de ses forces soit réaffectée à l'*offensive* de bombardement stratégique contre l'Allemagne. L'amirauté souhaitait que la campagne de bombardement stratégique se poursuive, mais pas sans l'appui essentiel de ressources aériennes mises à la disposition de l'Armée de terre et de la Marine. L'état-major aérien estimait que l'utilisation des avions de la RAF dans des rôles tactiques à l'appui des campagnes maritimes et terrestres se faisait au détriment de la

campagne de bombardement stratégique. Cette perspective bouleversait les croyances de la RAF en l'indivisibilité et la souplesse de la puissance aérienne et menaçait l'indépendance institutionnelle du service⁷. Le conflit fut baptisé la « Bataille de l'air » (Battle of the Air) par l'amiral Sir Dudley Pound, First Sea Lord⁸. Il s'agissait d'un conflit d'affectation des ressources qui opposait le Coastal Command et l'amirauté à l'Air Ministry (ministère de l'Air), au Bomber Command et au premier ministre Sir Winston Churchill quant à la répartition des bombardiers quadrimoteurs à long rayon d'action de la RAF⁹.

Cette mentalité offensive domina la stratégie britannique du Bomber Command jusqu'à la fin de 1942. L'historien Brian Farrell utilise les termes « guerre privée contre l'Allemagne » de l'état-major aérien pour décrire le conflit dans lequel le Bomber Command recevait la part du lion des bombardiers quadrimoteurs à long rayon d'action pour mener sa mission¹⁰. Il fallut une hausse alarmante de navires perdus, ce qui mit en péril la situation des importations de la Grande-Bretagne, le début de l'opération BOLERO et la montée en puissance des forces alliées en Grande-Bretagne en vue du jour J pour que les autorités britanniques décident d'affecter prioritairement les aéronefs au Coastal Command. Néanmoins, il fallut attendre à la fin d'avril 1943 pour qu'un nombre suffisant d'aéronefs soient opérationnels au sein du Coastal Command. Entre-temps, les Alliés connurent les plus lourdes pertes de navires de la guerre au mois de mars¹¹. Le tonnage coula dans la brèche aérienne au cours de l'hiver, et le début du printemps de 1943 fut le théâtre de l'une des crises les plus graves qu'aient connues les alliés occidentaux durant la guerre, une crise qui faillit les anéantir. C'était une crise évitable qui aurait dû être empêchée par un déploiement plus réaliste et équilibré des ressources de la puissance aérienne de la RAF.

Personnalités et options de puissance aérienne

Le Coastal Command avait commencé la guerre avec des capacités limitées pour défendre les navires contre les attaques de sous-marins. En effet, ce dernier dut lutter sans cesse pour remplir son rôle de puissance aéronavale en raison d'un manque de plates-formes adéquates, de l'absence d'entraînement et de doctrine en matière de guerre anti-sous-marine, et de la prédominance de la stratégie de bombardement stratégique de la RAF durant l'entre-deux-guerres. En juin 1941, l'Air Chief Marshal Sir Phillip Joubert de la Ferté devint Air Officer Commanding-in-Chief (AOC-in-C) du Coastal Command¹², et chercha dès lors à atténuer la pénurie d'aéronefs. Il s'attira ainsi le mécontentement de ses collègues du Bomber Command et du ministère de l'Air dont le but était de maintenir le bombardement stratégique comme priorité absolue de la RAF¹³. Comme si ce n'était pas assez, Joubert dut aussi faire face à Churchill, qui était le plus important défenseur du Bomber Command.

Dans ses mémoires, Joubert déplore sa frustration devant la propension de Churchill à donner à son « enfant chéri », le Bomber Command, la priorité dans l'affectation des aéronefs :

Le First Sea Lord (l'amiral de la flotte Sir Dudley Pound), appuyé par son personnel et à l'occasion d'un squawk amical du Commander-in-Chief du Coastal Command [c'est-à-dire lui-même], a lutté pour faire augmenter le volume de la puissance aérienne affectée à la guerre en mer. Il avait comme opposants le premier ministre, cigare à la bouche, le professeur Lindemann [Lord Cherwell], le Chief of the Air Staff [l'Air Chief Marshal Sir Charles Portal] et le Commander-in-Chief du Bomber Command [l'Air Marshal Sir Arthur Harris]. Le Bomber Command l'emportait toujours, même si le Coastal Command récoltait quelques miettes¹⁴.

Le problème de Churchill à faire des choix pour la puissance aérienne britannique était qu'il lui fallait trouver un équilibre entre les préoccupations défensives et un moyen d'attaquer l'Allemagne directement. La France ayant été vaincue, les alliés occidentaux évacués du continent et l'Armée rouge confrontée au poids du Wehrmacht vers le milieu de 1941, Churchill fut contraint de faire quelque chose pour réduire la pression sur son allié soviétique. Étant donné que la Grande-Bretagne n'était pas suffisamment forte pour organiser une invasion transmanche, Churchill choisit le bombardement stratégique, pour des raisons politiques et militaires, comme le seul moyen possible de frapper directement l'ennemi. Il est donc devenu le plus grand défenseur du Bomber Command et fut très réticent à affaiblir le seul moyen direct de la Grande-Bretagne de passer à l'offensive contre les Allemands. Ce « penchant pour l'air », selon les termes de Farrell, avait des répercussions

beaucoup plus néfastes sur les efforts du Coastal Command visant à protéger les convois, et tout au long de 1942, ce dernier dut s'incliner devant le Bomber Command dans l'affectation des ressources d'aéronefs à long rayon d'action¹⁵.

L'Air Marshal Sir Arthur « Bomber » Harris, AOC-in-C du Bomber Command en avril 1942, était le plus ardent défenseur de cette stratégie offensive et le plus grand détracteur de l'orientation défensive du Coastal Command. Harris avait développé une aversion prématurée pour l'aviation maritime à la fin des années 1920 lorsqu'il a été affecté au commandement d'un escadron d'hydravions. Harris estimait qu'il « perdait son temps » et que les hydravions sous son commandement étaient « presque entièrement inutiles¹⁶ ». Cette expérience accentua l'opinion négative qu'avait Harris du Coastal Command, et il détestait que l'on veuille dérouter des aéronefs de la campagne de bombardement à des fins défensives. L'extrait suivant tiré d'une note de service représente bien l'opinion d'Harris :

L'utilisation de la puissance aérienne à des fins purement défensives est un gaspillage outrageusement abusif. L'emploi d'aéronefs par la Marine consiste à titiller en périphérie de la puissance ennemie, à attendre des occasions de chercher des aiguilles dans une botte de foin qui peuvent ne jamais se présenter, et qui en effet, ne se présenteront probablement jamais. Il [le Coastal Command] essaie de supprimer chaque vaisseau capillaire un par un, alors qu'il aurait pu, avec beaucoup moins d'efforts, couper l'artère. Le Bomber Command attaque la source de l'ensemble de la puissance navale [allemande] plutôt que la périphérie d'un seul type d'opérations navales ennemies qui, évidemment, représentent une menace pour nous, soit les sous-marins¹⁷.

Harris considérait que le Coastal Command axé sur la défense n'était « qu'un obstacle à la victoire¹⁸ », et ses opinions avaient la cote chez Churchill. Pour reprendre les mots de Michael Howard, l'accès personnel de Harris auprès du premier ministre « lui a offert un niveau d'indépendance remarquable, non seulement par rapport au Comité des chefs d'état-major, mais également à l'état-major aérien lui-même¹⁹. »

Lord Cherwell (professeur Frederick A. Lindemann), conseiller scientifique et ami de longue date de Churchill, fut également un farouche défenseur de la campagne de bombardement stratégique. Il partageait le dégoût de Harris pour la réaffectation des aéronefs à des opérations maritimes. Les opinions de Harris et Cherwell avaient un poids décisif auprès du premier ministre et de l'état-major aérien, et elles poussèrent la RAF à affirmer qu'un « bombardement défensif » comme les attaques menées par le Coastal Command contre les sous-marins allemands ne pourrait « jamais gagner la guerre²⁰. » C'est dans cette atmosphère que le Coastal Command et l'amirauté se disputèrent les aéronefs à rayon d'action adéquat pour éliminer le trou noir en 1942. La devise officielle du Coastal Command, « Constant Endeavour » (engagement constant), désignait sa mission de défense contre les menaces maritimes au Royaume-Uni (R.-U.), mais elle pouvait aussi s'appliquer à ses incessantes batailles politiques.

Tactiques des sous-marins allemands et puissance aéronavale

En raison de la présence accrue de sous-marins allemands dans l'Atlantique en 1942, les navires marchands des alliés ont commencé à subir des pertes considérables. Le chef de l'armement des sous-marins allemands, le grand amiral Karl Dönitz, espérait gagner une guerre de tonnage contre les alliés en coulant les navires marchands plus rapidement que les alliés pouvaient les construire. La réussite des tactiques de la « meute de loups » dépendait de la libre circulation des sous-marins allemands à la surface de l'eau; la présence d'un aéronef constituait donc une nuisance considérable. L'aéronef forçait les sous-marins allemands à s'immerger, ce qui les empêchait de faire fonctionner leurs moteurs diesel. Ils devaient plutôt avancer à l'aide de leurs moteurs électriques, qui les ralentissaient de plusieurs nœuds. En raison d'une vitesse limitée sous l'eau, les sous-marins allemands ne pouvaient suivre le rythme d'un convoi. Le témoignage qui suit relatif à une attaque ratée de la « meute de loups » et tiré du *Journal de guerre* de Dönitz décrit bien la situation :

Puisque les sous-marins allemands étaient systématiquement forcés de s'immerger, ils perdaient tout contact au crépuscule nocturne; par conséquent, toutes leurs meilleures chances d'attaquer au cours des quatre premières heures sans lune de la nuit

étaient gâchées. L'ennemi a fait une utilisation intelligente de la perte de contact des navires en effectuant un virage serré [c.-à-d. que le convoi a effectué un virage serré le long de son itinéraire] afin que le contact ne soit pas rétabli avant un bon moment; il n'était plus possible pour les navires du Groupe (à l'exception de deux) de s'approcher du convoi. L'opération de convoi devait cesser au matin, puisqu'il ne semblait plus possible pour les navires d'avancer pendant que l'ennemi avait une forte présence aérienne²¹.

En concentrant ses efforts sur le ratissage aérien autour et en avant du convoi, l'aéronef s'est avéré être une arme essentielle pour nuire à la capacité des sous-marins allemands à lancer des attaques de surface massives²².

À la fin de 1941, l'amélioration des patrouilles aériennes au-dessus des convois passant près de la côte a forcé les sous-marins allemands à aller au-delà de cette zone pour maintenir leur liberté d'opération. Dönitz a mis à profit le manque de couverture aérienne dans le centre du littoral de l'Atlantique en déployant le gros de la flotte de sous-marins dans le trou noir, où ceux-ci étaient hors du rayon d'action de l'aéronef²³. Dönitz a indiqué en 1942 : « nous avons tout fait pour attaquer les convois dans le centre du littoral de l'Atlantique, où ils étaient hors du rayon d'action de l'aéronef à terre et où nous pouvions être certains de les trouver à découvert²⁴ ».

Dönitz a dirigé la campagne des sous-marins allemands principalement contre les navires marchands se dirigeant vers la Grande-Bretagne afin d'avoir des répercussions sur l'industrie de la guerre britannique et de menacer l'opération BOLERO. À la fin de novembre 1942, l'industrie britannique a commencé à s'appuyer sur ses réserves énergétiques à un rythme accru, menaçant ainsi les efforts de guerre essentiels. Une compression de la production de guerre aurait été dévastatrice, car cela aurait signifié des pertes d'emplois importantes et des problèmes moraux à l'échelle nationale. Le moral de la marine marchande était tout aussi sensible, elle qui était déjà surchargée. Si le nombre de navires perdus dans le trou noir n'avait pas diminué, les alliés auraient dû composer avec l'effondrement total du moral des équipages des navires qui approvisionnaient les industries britanniques²⁵. Plus d'aéronefs étaient nécessaires pour colmater la brèche aérienne. Dönitz comprit cela; il indiqua en septembre 1942 qu'il était « extrêmement préoccupé » par le fait que les alliés allaient bientôt approvisionner d'autres aéronefs pour limiter la libre circulation des sous-marins allemands à la surface de l'eau dans cette zone²⁶. Les porte-avions n'étaient pas disponibles pour mener les opérations de convoi jusqu'en avril 1943²⁷, ce qui laissait au Coastal Command de la Royal Air Force (RAF) la responsabilité de colmater la brèche aérienne.

Le problème n'était pas simplement lié au *nombre* d'aéronefs nécessaires pour colmater la brèche, mais aussi au *type*. Le Coastal Command a demandé des aéronefs à très grand rayon d'action, des aéronefs à terre quadrimoteurs de type « lourd », comme les aéronefs britanniques Short Stirling et Avro Lancaster, et particulièrement le Consolidated B-24 Liberator des États-Unis. Le dilemme était que ces aéronefs étaient également convoités par le Bomber Command en vue de sa campagne de bombardement stratégique contre des cibles éloignées en Europe occupée²⁸.

Le 2 juin 1941, le Coastal Command a pris livraison d'un escadron d'aéronefs Mark I. Regroupés au sein du 120^e Escadron de la RAF, ces aéronefs ont été modifiés pour améliorer leur rayon d'action selon les normes relatives aux aéronefs à très grand rayon d'action, afin qu'ils puissent surveiller les convois au milieu du trou noir. Ces modifications consistaient à enlever l'équipement qui n'était pas absolument nécessaire aux travaux de la patrouille maritime et à ajouter des réservoirs de carburant. Armés de huit grenades sous-marines, ces aéronefs pouvaient fournir une protection sur une distance de 700 à 1 000 milles [1 127 à 1 609 km] à partir de la base et passer au moins un tiers de leur temps à proximité d'un convoi²⁹.

En raison du nombre de modifications qui devaient être apportées pour que l'aéronef soit conforme aux normes relatives aux aéronefs à très grand rayon d'action, les neuf aéronefs Liberator du 120^e Escadron ne sont pas entrés en service avant la fin de septembre 1941. Un escadron n'était pas suffisant pour colmater la brèche aérienne, mais grâce aux innovations tactiques brillantes du commandant d'aviation Terrence Bulloch, ces aéronefs Liberator ont rapidement démontré leur efficacité lors de leur première attaque visant un sous-marin allemand en octobre³⁰. Néanmoins, en

février 1942, le 120^e Escadron s'essouffait en raison du manque de remplaçants. Un seul autre aéronef Liberator a été mis en service au sein de l'escadron au cours de cette période, portant le total d'aéronefs à dix. Puisqu'aucune promesse de remplacement n'avait été formulée, ce n'était qu'une question de temps avant que l'usure normale fasse son travail sur les aéronefs Liberator restants³¹. Il était impossible de remplacer les aéronefs Liberator par d'autres aéronefs de l'arsenal du Coastal Command puisqu'aucun de ces aéronefs n'avait le rayon d'action opérationnel nécessaire : Catalina (600 milles [966 km]), Sunderland (440 milles [708 km]), Wellington (340 milles [547 km]), Whitley (340 milles [547 km]) et Hudson (250 milles [402 km])³². Le Coastal Command ne pouvait pas réussir à protéger les convois dans le trou noir sans utiliser les aéronefs Liberator; Joubert et ses partisans de l'amirauté prirent les dispositions nécessaires pour en protéger le plus possible.

En plus de l'opposition de la Grande-Bretagne à la protection d'un plus grand nombre d'aéronefs Liberator, le Coastal Command et l'amirauté devaient lutter contre les subtilités de la guerre de coalition. L'historien John Campbell a fait remarquer que les Forces aériennes de l'Armée américaine (USAAF), comme le Bomber Command, respectaient la doctrine de bombardement stratégique et croyaient au bombardement de précision en plein jour et à l'efficacité du « coup final ». Par conséquent, l'USAAF « a investi énormément, sur le plan de la doctrine et de l'industrie, pour obtenir des bombardiers B-17 et B-24, le soutien principal de son programme de victoire » et était opposée à l'idée que la RAF utilise des bombardiers lourds américains pour des opérations autres que le bombardement stratégique³³. En mars 1942, le maréchal en chef de l'Air, Sir Charles Portal, chef d'état-major de la Force aérienne, a prévenu Churchill au sujet de « graves problèmes avec les Américains concernant notre utilisation de leurs meilleurs bombardiers lourds pour une opération de reconnaissance au-dessus de la mer³⁴ ». Si la RAF décidait d'affecter les futures livraisons d'aéronefs Liberator au Coastal Command, Portal a indiqué « je crains que le corps d'aviation de l'Armée de terre puisse réduire notre affectation en alléguant que les aéronefs ont été construits à titre de bombardiers lourds et que si nous ne les utilisons pas à cette fin, il le fera lui-même³⁵ ». Compte tenu des préoccupations de l'USAAF et du fait que la RAF concentrait ses efforts sur la campagne de bombardement stratégique, il n'est pas surprenant que le Coastal Command et l'amirauté aient eu de la difficulté à faire en sorte que plus d'aéronefs Liberator colmatent la brèche aérienne.

La bataille aérienne s'intensifie

Notre lutte contre le ministère de l'Air devient de plus en plus acharnée à mesure que la guerre se poursuit. Cette lutte est bien plus sauvage que celle menée contre les Huns, qui était très décevante et qui a constitué un gaspillage d'efforts³⁶.

– Amiral W. J. Whitworth, amiral chef d'état-major adjoint à la Marine

En février 1942, l'amirauté, préoccupée par le mauvais état du Coastal Command, a demandé officiellement que le Comité du Cabinet de guerre comble les lacunes liées aux livraisons d'aéronefs à grand rayon d'action avant d'affecter les ressources à l'offensive de bombardement. Plus précisément, A. V. Alexander, le premier lord de l'Amirauté, souhaitait que le ministère de l'Air transfère neuf escadrons d'aéronefs Liberator et Flying Fortress du Bomber Command au Coastal Command. À l'époque, on considérait que la situation des navires marchands était si mauvaise que le Coastal Command devait être renforcé, si nécessaire, au détriment du Bomber Command³⁷. L'état-major de la Force aérienne refusa, soutenant que « la force de bombardement est toujours disponible pour se concentrer sur les objets les plus efficaces et déterminants afin de satisfaire nos besoins changeants stratégiques, mais elle ne peut pas être formée ou utilisée de manière efficace à moins que les escadrons soient utilisés dans le cadre des tâches principales de bombardement pour lesquelles ils ont été mis sur pied³⁸ ». Les aéronefs à grand rayon d'action américains ne devaient pas être livrés au Coastal Command avant juin, alors Joubert devait s'accommoder de ce qu'il avait jusqu'à cette date.

Inébranlables, Joubert et l'amirauté ont continué à déployer les efforts nécessaires pour obtenir des aéronefs à très grand rayon d'action. Il insiste en indiquant « si nous perdons la guerre en mer, nous perdons la guerre »; Joubert et l'amirauté ont, à maintes reprises, interpellé directement le secrétaire d'État de l'Air, Sir Archibald Sinclair pendant le mois de mars³⁹. L'état-major de la Force aérienne a continuellement réfuté ces propos, et le raisonnement lié à ces refus était trop familier. Selon le secrétaire d'État de l'Air, l'affectation d'aéronefs Liberator au Coastal Command :

serait une dispersion de nos ressources de bombardement visant à contribuer, *de manière défensive*, au contrôle des communications en mer dans d'immenses milieux océaniques, où les cibles sont fugaces, difficiles à atteindre et ne peuvent être identifiées avec certitude. Leurs efforts en ce sens seraient gaspillés [...] dans une période où le moral des Allemands est bas et où les Russes ont grandement besoin de notre aide⁴⁰ [non souligné dans l'original].

Comme Portal l'a expliqué à Churchill, le fait de transférer des avions « lourds » au Coastal Command « nuirait grandement à notre puissance de frappe », puisque ces avions étaient les seuls qui étaient capables de transporter une charge optimale de munitions et de toucher des cibles éloignées, comme Berlin, Tripoli et les champs pétrolifères de Ploiești, en Roumanie⁴¹.

Joubert et l'amirauté ont continué à exercer des pressions et, le 1^{er} avril, le Comité du Cabinet de guerre pour la Défense est parvenu à un compromis : 8 des 22 avions Liberator destinés à la RAF seraient transférés au Coastal Command. Il s'agissait là d'une victoire mineure pour Joubert et l'amirauté. Les avions étaient insuffisants pour former le noyau d'un nouvel escadron d'avions à très grand rayon d'action, mais les avions usés du 120^e Escadron pouvaient être remplacés⁴². Le Coastal Command n'avait toujours pas les avions à très grand rayon d'action dont il avait besoin pour éliminer le trou noir.

Au printemps de 1942, la pression qu'exerçait la Marine sur Joubert pour l'obtention d'autres avions à très grand rayon d'action a mis celui-ci dans une situation précaire, puisqu'il a été « renvoyé par l'amirauté pour ne pas en avoir demandé assez, et que le ministre de l'Air lui a reproché d'avoir demandé des choses impossibles⁴³ ». Afin d'enlever un peu de pression des épaules de Joubert, le premier lord de l'Amirauté, A. V. Alexander, a demandé à Churchill (un ancien premier lord) si le Bomber Command pouvait prêter deux escadrons d'avions Lancaster, Liberator, Stirling ou Warwick pour qu'ils soient utilisés dans le cadre des opérations visant à colmater la brèche aérienne. En insistant sur le fait que les capitaines des sous-marins allemands ne s'attendraient pas à ce qu'une couverture aérienne soit effectuée dans cette zone et, par conséquent, que les sous-marins demeureraient à la surface de l'eau, exposés aux attaques aériennes, Alexander a souligné qu'une telle affectation d'avions pouvait porter un dur coup aux sous-marins allemands⁴⁴. Étant donné qu'un tel transfert pouvait nuire directement au Bomber Command, Churchill a consulté Harris, qui a soutenu qu'il avait besoin de ces avions et de leurs équipages expérimentés pour mener la campagne de bombardement stratégique⁴⁵. En s'appuyant sur l'opinion de Harris, Churchill a refusé la demande d'Alexander, en s'expliquant ainsi : « Je ne peux pas réduire davantage les ressources du Bomber Command⁴⁶. » Encore une fois, le Coastal Command devait s'accommoder de ce qu'il avait jusqu'à ce que les nouveaux avions soient livrés (huit mois plus tard).

En juin, le Coastal Command et l'amirauté ont une fois de plus essayé d'obtenir les avions, mais, cette fois, c'est Lord Cherwell qui s'est mis en travers de leur route. Souhaitant éviter l'épuisement des ressources du Bomber Command, Cherwell a accusé le Coastal Command de gérer et d'entretenir les avions de façon inefficace. Il a suggéré à Churchill que la solution aux problèmes du Coastal Command n'était pas d'augmenter le nombre de certains types d'avions, mais plutôt d'augmenter le nombre de sorties des avions qu'il possédait déjà. Portal était du même avis, et l'opinion officielle du chef d'état-major de la Force aérienne a convaincu Churchill. Par conséquent, lorsque l'amiral Pound a envoyé, dans le cadre de la réunion du Comité des chefs d'état-major du 16 juin, une proposition visant à augmenter le nombre d'avions à très grand rayon d'action du Coastal Command, ses plans ont une fois de plus été contrecarrés⁴⁷.

À la suite des conclusions de Cherwell, Churchill a informé Alexander qu'il n'y aurait pas de transfert d'avions à grand rayon d'action à partir du Bomber Command avant que le Coastal Command soit plus efficace⁴⁸. En réponse, le Coastal Command a amorcé un programme de « vol et d'entretien prévus » visant à réaliser plus d'économies et à augmenter le nombre de sorties⁴⁹. Bien que ce programme ait aidé le Coastal Command à optimiser l'utilisation de ses avions, il n'a pas répondu au besoin le plus immédiat, soit d'obtenir des avions à très grand rayon d'action pour colmater la brèche aérienne.

Au cours de l'été 1942, le nombre de livraisons d'aéronefs Liberator au Coastal Command a commencé à augmenter. Il en a reçu 5 en juillet, 12 en août, et 15 de plus en septembre. Le problème était qu'il s'agissait d'aéronefs Liberator Mark IIIA, le type d'aéronef standard produit à l'époque aux États-Unis, mais dont le rayon d'action n'était pas le même que les aéronefs Liberator Mark I modifiés à très grand rayon d'action du 120^e Escadron. Le Coastal Command aurait pu modifier ces aéronefs selon la norme relative aux aéronefs à très grand rayon d'action (portée de 2 400 milles [3 862 km]), mais il les a plutôt modifiés selon les normes de reconnaissance générale (1 700 milles [2 736 km]) et les a déployés dans le cadre de l'offensive du golfe de Gascogne⁵⁰.

Ayant commencé au début de 1942, cette offensive était une campagne aérienne du Coastal Command visant à frapper la flotte de sous-marins allemands à l'endroit où l'on croyait qu'ils étaient le plus concentrés. Il y avait un cours d'eau d'environ 300 par 120 milles [483 par 193 km] dans le golfe de Gascogne par lequel les sous-marins allemands stationnés en France devaient passer pour se rendre à leurs zones de patrouille et quitter celles-ci. Le Coastal Command et l'amirauté étaient « absolument certains » que c'était là que les sous-marins allemands seraient « trouvés et détruits⁵¹ ». Les efforts du Coastal Command reposaient sur le fait que la RAF centrerait son énergie sur l'esprit offensif. En approuvant l'offensive du golfe de Gascogne, Joubert, le chef du Coastal Command, a fait valoir ce qui suit : « l'action offensive exercée contre les sous-marins vaut beaucoup plus que la défense passive assurée par une escorte rapprochée des convois⁵² ». Croyant que le moral des équipages des sous-marins allemands s'effondrerait à la suite d'attaques incessantes, Joubert a affecté de nombreuses ressources du Coastal Command dans le golfe de Gascogne en 1942.

Durant la première moitié de 1942, ces opérations n'ont pas ralenti les efforts de protection des convois du Coastal Command, car les aéronefs déployés dans le cadre de l'offensive du golfe de Gascogne avaient, pour la plupart, un rayon d'action moyen et ne convenaient pas aux missions d'escorte en haute mer. La décision prise par le Coastal Command (et approuvée par l'amirauté) à l'été 1942 visant à utiliser certains des Liberator nouvellement acquis dans le cadre de l'offensive du golfe de Gascogne était une grave erreur, puisqu'il était plus urgent que ces aéronefs aident à colmater la brèche aérienne. Les historiens W. A. B. Douglas et David Syrett ont indiqué que l'amirauté et le Coastal Command étaient « fascinés par la possibilité de détruire ou d'au moins affaiblir considérablement la flotte de sous-marins allemands » et qu'ils « affaiblissaient en fait les forces aériennes dont ils avaient besoin pour atteindre leur véritable objectif, soit le passage sécuritaire de convois⁵³ ». Ce n'était donc pas seulement l'état d'esprit offensif du Bomber Command et du ministre de l'Air, appuyé par Churchill, qui privait le Coastal Command des aéronefs à très grand rayon d'action dont il avait besoin pour colmater la brèche aérienne; la confiance de l'amirauté et du Coastal Command en l'efficacité de l'offensive du golfe de Gascogne a également joué un rôle important.

120^e Escadron de la Royal Air Force

Les efforts déployés dans le trou noir par le 120^e Escadron durant l'été de 1942 ont parfaitement démontré la valeur des Liberator à très grand rayon d'action pendant la bataille de l'Atlantique⁵⁴. La deuxième semaine d'août, l'escadron avait repéré sept sous-marins allemands et procédé à trois attaques. Même si ces attaques n'ont pas été mortelles⁵⁵, elles ont été efficaces puisqu'elles ont forcé les sous-marins allemands à s'immerger, ce qui leur a fait perdre de vue le convoi. Durant une opération menée dans la brèche aérienne au début du mois de septembre 1942, un Liberator du 120^e Escadron a réussi à forcer à s'immerger pas moins de huit sous-marins allemands qui concentraient leurs attaques sur un convoi; aucun navire n'a été coulé lorsque l'aéronef était présent⁵⁶. Cette opération a été si efficace que Dönitz « craignait fortement » que les alliés colmatent bientôt la brèche aérienne en assurant la couverture aérienne complète des convois tout au long de leur traversée de l'Atlantique, ce qui limiterait considérablement la mobilité des sous-marins allemands et rendrait inefficace la tactique de la « meute de loups⁵⁷ ». Heureusement pour Dönitz et sa flotte, il a fallu sept mois aux alliés pour concrétiser ce scénario. C'est en fait pendant cette période que les attaques des sous-marins allemands contre les convois dans la brèche aérienne ont donné les meilleurs résultats.

À la mi-septembre, pas moins de 20 sous-marins allemands opéraient simultanément dans l'Atlantique Nord. En octobre, le nombre de sous-marins allemands avait augmenté, permettant à Dönitz de déployer en permanence deux grandes meutes de sous-marins dans le trou noir – l'une

à la frontière est de la zone et l'autre à l'ouest⁵⁸. Le nombre de navires perdus a augmenté de façon constante, et l'amirauté et le Coastal Command ont réclamé une fois de plus des aéronefs à très grand rayon d'action supplémentaires pour assurer la défense des convois. Néanmoins, dans ce que John Buckley a qualifié de « vaine tentative pour prouver le bien-fondé de leurs stratégies d'avant-guerre », les partisans de la campagne de bombardement stratégique ont refusé de bouger⁵⁹. Harris redoutait que le Bomber Command envoie d'autres aéronefs « en soutien aux effectifs déjà submergés du Coastal Command qui menaient des opérations purement défensives ». Il a donc mis de plus en plus de pression sur le premier ministre pour que ce dernier envoie des renforts à la flotte de bombardiers de la Royal Air Force menant l'offensive⁶⁰. Malheureusement pour le Coastal Command, cette pression a porté ses fruits et, le 24 octobre, Churchill a émis la déclaration suivante :

Il plane sur nous le plus grand danger qui soit pour les Nations Unies et plus particulièrement notre île : l'attaque des sous-marins allemands. La Marine demande une aide supplémentaire de la part de la Force aérienne. Je propose donc à mes collègues que nous tentions d'obtenir pour l'instant cette aide supplémentaire principalement auprès des États-Unis, et que *nous entravions le moins possible notre effort de bombardement contre l'Allemagne...* Il ne s'agit pas d'une question de principe, mais d'emphase. À l'heure actuelle, *malgré les pertes de sous-marins allemands, les bombardements devraient constituer la priorité de nos efforts dans l'espace aérien*⁶¹. [non souligné dans l'original]

Pour le moment, le problème du trou noir continuera d'être relégué au second plan au profit de la campagne de bombardement stratégique.

Réévaluation des choix en matière de puissance aérienne

Les pertes de navires enregistrées en octobre 1942 ont poussé Churchill à réévaluer ses priorités quant à la puissance aérienne. Les sous-marins allemands opérant principalement dans le trou noir avaient coulé 94 navires, portant les pertes totales à un incroyable 619 417 tonnes [561 926 tonnes métriques]. Ayant réalisé que les importations britanniques et la montée en puissance de l'opération BOLERO seraient gravement menacées si les pertes mensuelles continuaient d'augmenter à ce rythme, Churchill convoqua le Comité du Cabinet sur la guerre anti-sous-marins allemands au début du mois de novembre. Présidé par le premier ministre, ce nouveau comité était composé des personnes « responsables du déroulement de la guerre en mer⁶² ». Siégeaient à ce comité Joubert, Pound, Portal, Alexander et Archibald Sinclair, secrétaire d'État de l'Air, ainsi que des scientifiques de la Section de recherche sur les opérations du Coastal Command. Le Comité traitait toutes les questions de politique concernant la guerre dans l'Atlantique. Sa priorité absolue était de découvrir « comment amener la première relève rapide, puis de trouver une solution » à la menace posée par les sous-marins allemands⁶³. Plus important encore, étant donné que le Comité sur la guerre anti-sous-marins allemands était un organe du Cabinet, ses décisions étaient définitives et exécutoires⁶⁴.

À la première réunion du Comité le 4 novembre, les membres se sont immédiatement attaqués au problème du trou noir. Le Premier lord de l'Amirauté a souligné que les forces aériennes avaient beaucoup aidé à contrer la menace des sous-marins allemands, mais qu'il existait un angle mort de couverture en plein centre de l'Atlantique Nord où aucune couverture aérienne n'était disponible, et c'est à cet endroit que les pertes les plus lourdes ont eu lieu. Des aéronefs ayant un rayon d'action total de 2 500 milles [4 023 km] seraient requis pour couvrir cette zone⁶⁵.

Joubert a suggéré de colmater la brèche aérienne en déployant 40 Liberator à très grand rayon d'action. Ce nombre, a-t-il alors fait remarquer, représentait un très petit pourcentage de la force de bombardement totale des alliés constituée de quadrimoteurs et, comme l'a souligné Milner, il s'agissait « du même nombre que le nombre de Liberator perdus pendant le premier raid (bombardement) à Ploiesti⁶⁶ ».

Au moment de la réunion inaugurale du Comité sur la guerre anti-sous-marins allemands, une bataille encore plus désastreuse faisait rage tout près du convoi SC 107 dans le trou noir. Cette bataille constituait un exemple crucial de la nécessité de colmater la brèche aérienne et de l'efficacité des aéronefs à très grand rayon d'action pour la défense des convois. Après son départ de New York

le 24 octobre, le convoi SC 107 composé de 44 navires a été assiégé par de nombreux sous-marins allemands après avoir franchi la frontière de la couverture aérienne à Terre-Neuve. Pendant les jours qui ont suivi, les meutes de sous-marins ont dévasté et fait couler 15 navires qui transportaient une cargaison totalisant 87 818 tonnes [79 667 tonnes métriques]⁶⁷. Ce n'est que le 5 novembre que le 120^e Escadron a été en mesure d'assurer la couverture du convoi à 650 milles [1 046 km] au sud-est de l'Islande. Les Liberator à très grand rayon d'action ont repéré quatre sous-marins allemands et en ont attaqué deux, ce qui a forcé Dönitz à lever le siège des meutes de sous-marins⁶⁸.

Les attaques de ce genre ont convaincu le Comité du Cabinet sur la guerre anti-sous-marins allemands de fournir d'autres Liberator à très grand rayon d'action pour colmater la brèche aérienne. Malheureusement, le nombre de Liberator que le Coastal Command devait recevoir des États-Unis n'était pas très prometteur : seulement quatre aéronefs devaient être livrés en novembre, sept en décembre et huit en janvier. C'est avec ce petit nombre d'aéronefs – moins de la moitié du nombre total réclamé par Joubert – que le Coastal Command devait essayer d'équiper les nouveaux escadrons et de compenser les pertes essuyées au sein des escadrons existants des Liberator à très grand rayon d'action et des Liberator menant l'offensive du golfe de Gascogne⁶⁹.

Puisque la priorité était alors de colmater la brèche aérienne, le Comité sur la guerre anti-sous-marins allemands a décidé, lors de sa deuxième réunion le 12 novembre, de retirer 33 Liberator de l'offensive du golfe de Gascogne afin de les modifier selon les normes relatives aux aéronefs à très grand rayon d'action avant de les affecter au 120^e Escadron et à une nouvelle unité d'aéronefs à très grand rayon d'action, le 86^e Escadron⁷⁰. Lors de sa troisième réunion le 18 novembre, le Comité a enfin autorisé un changement de stratégie : la défense du commerce a pris les devants sur l'offensive de bombardement et l'offensive du golfe de Gascogne dans la liste des priorités⁷¹.

Cette décision d'accorder davantage d'attention à la défense démontrait à quel point le ministère de l'Air et Churchill sous-estimaient la situation économique de la Grande-Bretagne pendant la première moitié de la guerre. La Seconde Guerre mondiale représentait la poursuite et l'évolution d'une guerre d'usure entre le peuple d'une nation et l'économie qui avait commencé pendant la Première Guerre mondiale. Les Britanniques, qui étaient bannis du continent européen depuis 1940, espéraient remporter la victoire en détruisant l'économie industrielle de l'Allemagne par des bombardements. Ce faisant, ils ont grandement surestimé la vulnérabilité économique des nazis⁷². En revanche, après avoir été forcée d'abandonner son invasion prévue de la Grande-Bretagne en 1940, l'Allemagne s'est concentrée sur l'assaut des sous-marins allemands sur les navires marchands dans le but d'affaiblir l'économie britannique. Comme l'a fait remarquer Correlli Barnett, « à la base, l'Allemagne et la Grande-Bretagne poursuivaient toutes deux la même stratégie. La seule différence était l'efficacité des moyens qu'employaient les deux adversaires⁷³ ». À l'automne 1942, les Britanniques étaient en train de perdre la course.

De 1939 à la mi-1943, les sous-marins allemands de Dönitz ont été les plus efficaces dans cette guerre économique⁷⁴. Le Coastal Command n'a pas été en mesure d'affecter les aéronefs à très grand rayon d'action requis pour contrer l'assaut des sous-marins allemands, car le ministère de l'Air n'avait pas réalisé que « la campagne de bombardement très stratégique qui avait contribué à bâtir la réputation des aviateurs, et les fruits portés par l'effort de guerre des alliés, dépendaient de la sécurisation de l'Atlantique⁷⁵... ». Autrement dit, le Bomber Command comptait sur les convois pour lui fournir la capacité nécessaire pour mener son offensive. Et, à moins que le Coastal Command reçoive les aéronefs à très grand rayon d'action dont il avait besoin pour protéger les convois dans la brèche aérienne, les aéronefs du Bomber Command risquaient fort probablement d'être maintenus au sol par manque de carburant aviation parce qu'un trop grand nombre de navires, particulièrement des pétroliers, auraient été coulés pendant les attaques des sous-marins allemands. La campagne de bombardement stratégique contre l'Allemagne aurait alors été gravement compromise et, plus important encore, il aurait été peu probable que les alliés lancent une offensive terrestre sur le continent européen à partir de la Grande-Bretagne. L'offensive des sous-marins allemands couperait la Grande-Bretagne de ses sources de ravitaillement⁷⁶. Il est sincèrement désolant qu'il ait fallu que la Grande-Bretagne atteigne un point de non-retour en novembre 1942 pour que les dirigeants britanniques décident enfin d'allouer les ressources requises pour maintenir sa puissance aérienne et ainsi protéger le commerce.

Des difficultés s'ajoutent dans le colmatage de la brèche aérienne par les Liberator

L'acquisition d'aéronefs à très grand rayon d'action est devenue la priorité de la Royal Air Force (RAF), mais cela n'a pas immédiatement amélioré la situation dans le trou noir. Accorder verbalement des Liberator à très grand rayon d'action au Coastal Command était une chose, mais de tenir promesse rapidement se révéla une tout autre histoire. Lors de sa réunion du 18 novembre, le Comité du Cabinet sur la guerre anti-sous-marins allemands ordonna à la Scottish Aviation Company à Prestwick de modifier selon les normes relatives aux aéronefs à très grand rayon d'action 33 aéronefs Liberator du Coastal Command qui étaient engagés dans le golfe de Gascogne⁷⁷. Le programme de livraison des Liberator modifiés était : un en novembre, neuf en décembre, sept en janvier, sept en février, sept en mars et deux en avril⁷⁸. Cette projection était trop optimiste.

La modification des Liberator ne se produisit pas aussi rapidement que prévu. La conversion aux normes relatives aux aéronefs à très grand rayon d'action demanda les adaptations suivantes : placer deux réservoirs de 335 gallons (1 268 litres) dans la soute à bombes; enlever 2 000 livres (907 kilogrammes) d'équipement (tourelle supérieure, canon tunnel, canon latéral et munitions); installer un radar à longue portée de 10 centimètres. Les nouveaux Liberator à très grand rayon d'action entrèrent lentement en opération⁷⁹. Pour ceux qui continuaient à circuler en convois dans le trou noir, ces nouvelles n'étaient pas rassurantes. Avec 119 navires coulés, soit 729 160 tonnes (661 483 tonnes métriques) de pertes, le mois de novembre avait été encore pire que le précédent. De telles pertes, si elles se poursuivaient, menaceraient les industries de guerre britanniques et le moral de la marine marchande. En comparaison, 87 sous-marins allemands avaient été détruits en 1942 et 240 nouveaux navires avaient été mis en service⁸⁰.

Lors de leur rencontre à Casablanca en janvier 1943, les dirigeants alliés durent envisager la possibilité qu'une incapacité à sécuriser les voies commerciales principales mettrait sérieusement en danger toute tentative visant à lancer un second front sur le continent européen. Le comité mixte des chefs d'état-major formula la conclusion suivante : « la défaite des sous-marins allemands doit rester une charge de première importance pour les ressources des Nations Unies⁸¹ ». Le mot « rester », dans cette déclaration, est curieux, étant donné la négligence à l'égard des capacités du Coastal Command en termes d'aéronefs à très grand rayon d'action pendant toute l'année 1942. En outre, comme l'ont noté les historiens officiels de la RAF Denis Richards et Hillary St. George Saunders, on ne vit pas de « flot soudain d'équipements tant attendus se déverser au Coastal Command à la suite de cette décision⁸² ». Les planificateurs de l'état-major interallié conclurent qu'un minimum de 80 aéronefs à très grand rayon d'action serait nécessaire pour colmater la brèche aérienne : 60 de Grande-Bretagne et d'Islande (secteur oriental de l'Atlantique) et 20 d'Amérique du Nord (secteur occidental de l'Atlantique). Pour accélérer la livraison des Liberator au Coastal Command, le comité mixte des chefs d'état-major augmenta l'attribution mensuelle des effectifs à 15 pour janvier, 20 pour février et 25 pour mars⁸³. Les chefs d'état-major alliés décidèrent que 20 Liberator par mois seraient tout d'abord modifiés pour la reconnaissance générale et dotés de radars à longue portée aux États-Unis avant d'être envoyés à la Scottish Aviation Company à Prestwick pour être à nouveau modifiés selon les normes relatives aux aéronefs à très grand rayon d'action. Estimant que les modifications aux États-Unis nécessiteraient deux mois et que celles à faire en Grande-Bretagne exigeraient un mois de plus, les chefs d'état-major alliés prédirent que 40 Liberator à très grand rayon d'action seraient à la disposition du Coastal Command au plus tard en avril⁸⁴. Une fois de plus, les projections furent trop optimistes.

Quand le maréchal en chef de l'Air Sir John Slessor remplaça Joubert au poste de commandant en chef de l'aviation le 5 février 1943, le Coastal Command n'avait toujours qu'un seul escadron à très grand rayon d'action (pour une moyenne quotidienne d'environ 14 avions) en appui aux convois dans le trou noir⁸⁵. En raison de retards à Prestwick, seulement 2 des 33 Liberator modifiés promis furent mis en opération. Il avait fallu respectivement 53 et 25 jours pour que ces deux avions soient modifiés selon les normes relatives aux aéronefs à très grand rayon d'action. Une des raisons de ce retard était la mauvaise qualité d'exécution des tourelles de queue d'avion à l'usine de Liberator à Fort Worth, au Texas⁸⁶. Une autre raison était que la Scottish Aviation avait « un programme de travail très chargé ». Un responsable de la RAF a résumé la situation en ces termes :

« En raison des conflits de priorités et de la charge de travail en jeu, un délai d'exécution de trois semaines ne peut pas être jugé excessif. La situation s'améliorera rapidement dès que Scottish Aviation aura traité les demandes supplémentaires qui lui ont été faites⁸⁷. »

Le Coastal Command aurait, une fois de plus, à s'accommoder de ce qu'il avait.

Au début de mars 1943, Dönitz avait plus de 160 sous-marins allemands prêts pour des opérations dans l'Atlantique et avait infligé les pertes de navires les plus lourdes qu'aient connues les alliés⁸⁸. Au cours des dix premiers jours du mois, les alliés perdirent 41 navires, puis 56 autres durant les dix jours suivants, pour des pertes totales évaluées à plus d'un demi-million de tonnes (453 592 tonnes métriques). Ces chiffres amenèrent l'amirauté à sérieusement remettre en question tout le système de convois et à mettre plus encore à l'épreuve les programmes d'importation de Grande-Bretagne. Comme le souligne Milner, les Britanniques, incapables de résister à de telles pertes, « menacèrent de rompre tous leurs engagements à l'égard de l'opération BOLERO pour se concentrer sur leurs propres importations ». Il fallut l'intervention personnelle du président Franklin Roosevelt, qui redirigea les navires américains vers la Grande-Bretagne, pour que ce résultat soit évité⁸⁹.

Pendant que les batailles de convoi faisaient rage, les officiers supérieurs de la marine et des forces aériennes de Grande-Bretagne, du Canada et des États-Unis se rencontrèrent à Washington, en mars, à la Conférence sur les convois atlantiques pour discuter de la problématique. Une des nombreuses recommandations fut d'affecter davantage de forces aériennes à très grand rayon d'action *des deux côtés* de l'Atlantique⁹⁰. Cette conclusion n'améliora cependant pas la situation immédiate des aéronefs à très grand rayon d'action dans le trou noir. Malgré la pression que le Comité du Cabinet sur la guerre anti-sous-marins allemands exerçait sur la Scottish Aviation pour qu'elle accélère la modification des Liberator, à la fin du mois de mars, le Coastal Command n'avait que 34 Liberator modifiés dans l'Atlantique, dont seulement 20 opérationnels⁹¹. Ce n'était pas suffisant pour colmater la brèche aérienne. Les pertes de navires furent si dévastatrices que l'historien officiel de la marine britannique Stephen Roskill déclara :

« Au début du printemps 1943, nous avons échappé de justesse à la défaite dans l'Atlantique; [...] si nous avons subi cette défaite, l'histoire aurait jugé que la principale cause avait été le manque de deux autres escadrons d'aéronefs à très grand rayon d'action pour l'escorte de convois⁹². »

Deux escadrons ne constituaient qu'un petit nombre d'aéronefs, dans le contexte de la Seconde Guerre mondiale. Cette conjoncture était d'autant plus remarquable que les Liberator étaient à l'époque les avions militaires les plus produits de l'histoire, avec un total de 19 203 avions construits⁹³. Il était incroyable que le peu de Liberator nécessaire au Coastal Command ne puisse pas être livré quand ce dernier en avait le plus besoin.

Néanmoins, cette situation eut des effets positifs au début du printemps 1943. Les alliés durent effectuer des changements qui s'étaient longtemps fait attendre, dans leurs efforts pour protéger les convois. Même après la Conférence sur les convois atlantiques, l'USAAF n'était toujours pas convaincue que la protection des convois était la meilleure manière d'utiliser ses précieux « poids lourds⁹⁴ ». Cependant, quand le bilan des navires coulés en mars capta l'attention de la Maison-Blanche, le président Roosevelt, craignant un retard, voire un effondrement, de l'opération BOLERO, agit rapidement. Il commença immédiatement à s'enquérir du nombre d'aéronefs à très grand rayon d'action employés dans les opérations de protection de convois. Quand le Président découvrit à quel point le nombre d'aéronefs opérant dans la brèche aérienne était bas (dans le cas de l'Atlantique Ouest, il n'y en avait aucun), et quand il apprit que l'USAAF avait des réticences à céder ses Liberator, Roosevelt menaçait d'intervenir directement si ces aéronefs n'étaient pas affectés à la défense de convois⁹⁵.

Le professeur P. M. S. Blackett, le brillant chef de la Section de recherche opérationnelle du Coastal Command, effectua plusieurs études qui aidèrent à convaincre les détracteurs des avions à très grand rayon d'action. Ces études étaient fondées sur des raisonnements mathématiques et

scientifiques complexes, mais néanmoins logiques, qui démontraient clairement que les aéronefs à très grand rayon d'action opérant à proximité d'un convoi prévenaient la perte d'un grand nombre de navires⁹⁶. Les études de Blackett eurent aussi un intérêt certain pour ceux qui plaidaient pour que la destruction des sous-marins allemands soit un important objectif offensif : on y trouvait la démonstration que les lieux les plus propices pour trouver (et détruire) les sous-marins allemands n'étaient pas les voies de transit du golfe de Gascogne mais les environs des convois. Comme le nombre de sous-marins allemands dans le trou noir indiquait que les meutes de sous-marins ne pourraient plus être évitées par déroutement et puisque les sous-marins allemands étaient attirés par les convois, c'était là que les escortes navales et aériennes auraient le plus de chances de couler les sous-marins ennemis. En d'autres mots, les convois deviendraient des « appâts » pour attirer les sous-marins allemands dans des zones où les forces anti-sous-marines pourraient frapper⁹⁷.

Les rapports de Blackett réussirent à convaincre le Chef d'état-major de la Force aérienne qu'il fallait affecter au Coastal Command autant de Liberator que nécessaire. Dès lors, Portal crut en « la justesse de la politique consistant à attaquer les sous-marins allemands autour des convois menacés plutôt que dans d'autres zones » et décida de convertir la totalité des 90 Liberator à livrer à la RAF pour qu'ils opèrent avec un grand rayon d'action⁹⁸. Les études eurent également une incidence sur le Comité mixte des chefs d'état-major qui, le 29 mars, mit au sommet de ses priorités la modernisation des Liberator selon les normes relatives aux aéronefs à très grand rayon d'action et ordonna que « le plus grand nombre possible d'aéronefs équipés de radars aéroportés de détection de bâtiments de surface à très grand rayon d'action, affectés actuellement à d'autres fonctions [...] soient dorénavant dérottés vers les opérations anti-sous-marines dans l'Atlantique⁹⁹ ». Les livraisons de Liberator à la Grande-Bretagne s'accéléchèrent. Cela ne s'est pas révélé bénéfique uniquement pour le Coastal Command dans ses efforts au milieu de l'Atlantique, car la RAF put affecter 15 de ses aéronefs à très grand rayon d'action récemment modifiés à l'Aviation royale du Canada (ARC) à Terre-Neuve, qui commença à les mettre en opération dans le trou noir en avril¹⁰⁰.

Le point culminant de la bataille de l'Atlantique

Pendant le mois d'avril 1943, les alliés redoublèrent leurs efforts pour vaincre les sous-marins allemands dans la brèche aérienne en créant des groupes d'escorte navale de soutien, dont trois qui comprenaient un porte-avions d'escorte. L'objectif de ces groupes était de venir en aide à tout convoi qui serait assiégé par une meute de sous-marins. Les alliés venaient de déchiffrer le code naval allemand Triton, ce qui leur permettait de lire les transmissions radio des sous-marins allemands et de déterminer leurs emplacements. Le nombre de sous-marins allemands dans l'Atlantique Nord ne permettait pas aux alliés de dérouter les convois loin des sous-marins, mais les nouvelles découvertes du renseignement permirent de savoir quels convois étaient directement menacés par les meutes sous-marines. Grâce à ces renseignements, les alliés furent capables d'envoyer des renforts aux convois, soit les groupes d'escorte de soutien et les aéronefs à très grand rayon d'action disponibles¹⁰¹. Ce sont ces mesures qui menèrent aux batailles de convoi décisives dans le trou noir, en mai 1943. Pendant ces engagements, les forces aériennes et marines alliées assénèrent conjointement un coup dévastateur aux Allemands en détruisant 41 sous-marins allemands. Incapable de soutenir de telles pertes, Dönitz envoya le 17 mai le message suivant à ses capitaines de sous-marins allemands : « La situation dans l'Atlantique Nord nous oblige actuellement à tourner notre attention de façon temporaire vers des zones moins menacées par les aéronefs¹⁰². » Les sous-marins allemands se retirèrent des opérations en haute mer contre les convois alliés.

Pendant les batailles de convoi décisives de mai 1943, un total de 41 Liberator à très grand rayon d'action ont mené des opérations dans le trou noir¹⁰³. Il s'agit pratiquement du nombre d'aéronefs – 40 – que Joubert avait estimé nécessaires pour colmater la brèche aérienne au début de novembre 1942. Ce n'était pas un chiffre élevé, mais c'était nettement beaucoup mieux que les huit ou neuf Liberator à très grand rayon d'action avec lesquels le 120^e Escadron avait dû composer pendant la majeure partie de 1942 et le début de 1943. Comme le capitaine D. V. Peyton-Ward, un officier de la Royal Navy membre de l'état-major du Coastal Command, l'a déclaré, ce fut « vraiment une autre occasion où beaucoup de gens ont beaucoup dû à si peu de gens¹⁰⁴ ».

En septembre 1943, Dönitz tenta une fois de plus de lancer des attaques de meutes de sous-marins contre des convois dans le centre du littoral de l'Atlantique en armant ses sous-marins allemands

de nouvelles armes telles que des torpilles à têtes chercheuses et des canons antiaériens lourds. Cependant, les alliés avaient remédié au problème des livraisons d'aéronefs à très grand rayon d'action. Les Liberator, jumelés à de puissantes forces navales, infligèrent une défaite de plus aux sous-marins allemands. Dönitz fut, une fois de plus, forcé de retirer ses sous-marins allemands des opérations en meutes contre les convois dans le centre du littoral de l'Atlantique, mais cette fois ce fut pour de bon¹⁰⁵. La brèche aérienne fut définitivement colmatée – ce fut la fin du trou noir.

Conclusion

L'élimination du trou noir de l'Atlantique fut déterminante dans la victoire décisive contre les sous-marins allemands en mai et septembre 1943. Il est étonnant de constater que les Britanniques disposaient déjà des ressources nécessaires pour colmater la brèche aérienne en 1942, mais qu'ils en furent incapables en raison de mauvais choix en matière de puissance aérienne. Ce fut un échec patent des dirigeants militaire et politique britanniques, qui se sont querellés au sujet de l'affectation des bombardiers lourds et ont débattu pour savoir si une stratégie offensive ou défensive devrait dicter la priorité de ces ressources. L'amirauté et le Coastal Command de la RAF furent les plus désavantagés par ce débat pendant la première moitié de la guerre, puisque leurs collègues plus influents du ministère de l'Air, du Bomber Command et du Cabinet du Premier ministre conservaient la priorité en matière de bombardements stratégiques. La triste vérité est que l'amirauté et le Coastal Command ne demandaient pas une réorientation complète des bombardiers à long rayon d'action, qui étaient alors affectés aux opérations offensives du Bomber Command – seulement la réaffectation d'une petite portion à la défense maritime. Il est remarquable que les défenseurs du bombardement stratégique soient restés fidèles à leurs priorités offensives, peu enclins à faire des compromis au sujet de l'affectation des Liberator, jusqu'à ce qu'il soit presque trop tard.

L'accent marqué sur la stratégie offensive d'une campagne de bombardements stratégiques illustre aussi la mauvaise évaluation par les dirigeants militaire et politique britanniques de leur situation économique pendant la première moitié de la guerre. Avec une France défaite et des forces britanniques chassées du continent, les Allemands lancèrent une attaque massive de sous-marins contre la marine marchande britannique, qui était vulnérable. Et pourtant, au lieu d'adopter une posture défensive pour protéger le commerce et s'assurer de ne pas *perdre* la guerre, les Britanniques ont fait le pari d'une campagne de bombardements offensifs qui, même si elle était importante pour le moral britannique et, dans le cadre des politiques de coalition, serait perçue comme une riposte à l'ennemi¹⁰⁶, ne pourrait pas à elle seule *faire gagner* la guerre. En maintenant cet objectif offensif, les Britanniques continuèrent de négliger leurs forces défensives et il leur fallut échapper de justesse au désastre à l'automne 1942 pour que le leadership britannique réévalue et affecte les puissances aériennes nécessaires au colmatage de la brèche aérienne.

La victoire contre les sous-marins allemands fut finalement arrachée en mai et septembre 1943 avec le colmatage de la brèche aérienne, mais avec un coût élevé en vies humaines, en ressources et en temps. Peu après la fin de la guerre, l'amiral Karl Dönitz écrivit que les « forces aériennes ennemies » avaient été « le problème le plus important » pour les sous-marins allemands, et s'étonna du fait qu'il fallut tant de temps aux alliés pour s'en rendre compte et pour déployer des aéronefs, la plus « efficace riposte contre les sous-marins allemands¹⁰⁷ ». Les efforts consacrés à l'élimination du trou noir de l'Atlantique sont un exemple classique de choix en matière de priorités stratégiques et de puissance aérienne, et, pour les Britanniques, une leçon douloureuse.

Notes

1. Richard Goette, « Britain and the Delay in Closing the Mid-Atlantic Air Gap », *The Northern Mariner*, vol. 15, n° 4 (octobre 2005). Version révisée.

2. Voir par exemple J. Gordon Mumford, *The Air Gap ... and Beyond*, Burnstown, Ontario, General Store Publishing House, 2000.

3. Voir les discussions sur la brèche aérienne lors des 22^e et 24^e rencontres du Battle of the Atlantic Committee du 21 au 28 octobre et du 11 novembre 1941 respectivement, Londres, The National Archives of the United Kingdom. Dossier d'amirauté 205/23.

4. Marc Milner, « The Battle of the Atlantic », *Decisive Campaigns of the Second World War*, éd. John Gooch, Londres, Frank Cass Publishing, 1990, p. 59. Les meilleurs ouvrages consacrés

à la question de la brèche aérienne sont un livre de John Buckley et un article de David Syrett et W. A. B. Douglas. John Buckley, *The RAF and Trade Defence, 1919–1945: Constant Endeavour*, Keele, Ryburn Publishing, Keele University Press, 1995, chapitre 5, p. 132-137; David Syrett et W. A. B. Douglas, « The 'North Atlantic Triangle' in Disarray: Closing the Greenland Air Gap, 1942–1943 », version anglaise de l'article publié dans *Marine-Rundschau*, W. A. B. Douglas Fonds, Direction - Histoire et patrimoine (DHP), case 69, dossier 10 9-6-87, octobre 1985, p. 11-12. La version originale de cet article a été écrite en allemand par David Syrett et W. A. B. Douglas, « Die Wende in der Schlacht im Atlantik: Die Schließung des 'Grönland-Luftlochs,' 1942–1943 », *Marine-Rundschau*, vol. 83, n° 1 (janvier-février 1986), p. 2-11, et vol. 83, n° 2 (mars-avril 1986), p. 70-73.

5. La situation concernant la brèche aérienne était tout aussi problématique pour l'ARC et l'USAAF qui opéraient à partir de bases situées dans l'Atlantique Ouest. Toutefois, par souci de concision, cet article porte sur la partie la plus affectée par le problème de la brèche aérienne, la Grande-Bretagne. Pour de plus amples détails sur les efforts de l'ARC, voir W. A. B. Douglas, *La création d'une aviation militaire canadienne : histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, tome II, Toronto, University of Toronto Press et le ministère de la Défense nationale, chapitres 14 et 15, 1986.

6. John Terraine, *Business in Great Waters: The UBoat Wars, 1916–1945*, Londres, Leo Cooper Ltd., 1989, p. 366; Michael Howard, « Grand Strategy », *August 1942–September 1943*, vol. 4, Londres, Her Majesty's Stationery Office (HMSO), 1972, p. 24.

7. « La crainte d'être divisés et répartis entre l'armée de terre et la marine, » explique Redford, « ajoutée au besoin de sécurité institutionnelle, poussait vraiment les membres de la RAF à s'accrocher aux promesses de victoire des bombardements stratégiques. » Duncan Redford, « Inter- and Intra-Service Rivalries in the Battle of the Atlantic », *Journal of Strategic Studies*, vol. 32, n° 6 (décembre 2009), p. 901, 919-921 (citation p. 920). Voir aussi Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 115 et 118; Christopher M. Bell, *Churchill and Sea Power*, Oxford, University of Oxford Press, 2013, p. 259; S. W. Roskill, *Churchill and the Admirals*, Londres, Collins, 1977, p. 133. La doctrine et la stratégie du Bomber Command étaient basées sur l'idée d'une frappe soudaine, laquelle avait été largement planifiée au sein de la RAF entre les deux guerres. En bref, il s'agissait d'une grande campagne de bombardement visant à détruire les industries de l'ennemi, le privant ainsi de tout moyen de poursuivre la bataille. Avec la mise en œuvre d'une telle campagne, le Bomber Command garantissait une issue rapide et décisive à la guerre et permettait d'éviter de reproduire le carnage et l'enlèvement de la guerre des tranchées de la Première Guerre mondiale. Philip S. Meilinger, « Trenchard and 'Morale Bombing': The Evolution of Royal Air Force Doctrine Before World War II », *Journal of Military History*, vol. 60, avril 1996, p. 243-70; Allan D. English, « The RAF Staff College and the Evolution of British Strategic Bombing Policy, 1922–1929 », *Journal of Strategic Studies*, vol. 16, n° 3 (septembre 1993), p. 408-431; Scot Robertson, *The Development of RAF Strategic Bombing Doctrine, 1919–1939*, Westport (Conn.), Praeger, 1995.

8. Amiral Sir Dudley Pound, First Sea Lord, cité dans Correlli Barnett, *Engage the Enemy More Closely: The Royal Navy in the Second World War*, Toronto, Hodder & Stoughton, 1991, p. 459.

9. Voir par exemple le chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA), maréchal en chef de l'Air Sir Charles Portal, au commandant en chef de l'aviation, Coastal Command, maréchal de l'air Sir Phillip Joubert de la Ferté, DHP 87/89, 11 juin 1942. Manuscrits de Portal (extraits).

10. Brian P. Farrell, *The Basis and Making of British Grand Strategy, 1940–1943: Was There a Plan?*, Queenston, The Edwin Mellen Press, 1998, p. 117.

11. Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 115-116; Syrett et Douglas, *North Atlantic Triangle*, p. 8.

12. C'était la deuxième fois qu'il occupait le poste de commandant en chef de l'aviation du Coastal Command; Joubert l'avait occupé en 1936 et 1937.

13. Terraine, *Business in Great Waters*, p. 365-367; Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 125-126.

14. Le maréchal en chef de l'Air Sir P. B. Joubert de la Ferté, *Birds and Fishes: The Story of Coastal Command*, Londres, Hutchinson, 1960, p. 150.

15. Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, chapitre 4 et p. 367-368; Alfred Price, *Aircraft Versus Submarine: The Evolution of the Anti-submarine Aircraft, 1912 to 1972*, Londres, William Kimber and Co. Ltd., 1973, p. 112; Howard, *Grand Strategy*, p. 24-25; Redford, « Inter- and Intra-Service Rivalries », p. 914-15 et 925; Bell, *Churchill and Sea Power*, p. 255, 260 et 265.

16. Le maréchal de la RAF Sir Arthur Harris, *Bomber Offensive*, New York, The Macmillan Company, 1947, p. 25.

17. Note de service de Harris, 28 juin 1942, citée dans Bell, *Churchill and Sea Power*, p. 263.
18. Harris, *Bomber Offensive*, p. 57-58; John Terraine, *The Right of Line: The Royal Air Force in the European War, 1939–1945*, Toronto, Hodder and Stoughton, 1985, p. 426.
19. Howard, *Grand Strategy*, p. 20.
20. Charles Webster et Noble Franklin, *The Strategic Air Offensive Against Germany, 1939–1945*, vol. 1, Londres, HMSO, 1961, p. 330. Pour ce qui est de l'influence de Cherwell sur Churchill relativement aux bombardements stratégiques, voir Bell, *Churchill and Sea Power*, p. 261.
21. *Befehlshaber der Unterseeboote War Diary* [ci-après *BdU War Diary*], 3 septembre 1942, DHP 79/446.
22. Commandant d'escadre C. L. Annis, ARC, « Submarine Warfare, World War II », 29 janvier 1943, p. 7. Rapport, DHP 181.003 (D309).
23. Grand amiral Karl Dönitz, *Memoirs: Ten Years and Twenty Days*, trad. R. H. Stevens, New York, Da Capo Press, 1997, p. 234.
24. *Ibid.*, p. 242.
25. Douglas, *La création d'une aviation militaire nationale*, p. 544; Marc Milner, *North Atlantic Run: The Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys*, Toronto, University of Toronto Press, 1986, p. 186.
26. *BdU War Diary*, 3 septembre 1942.
27. Rencontre des membres du cabinet de guerre britannique du 29 octobre 1942, The National Archives of the United Kingdom, CAB 65/28. Voir aussi Syrett et Douglas, *North Atlantic Triangle*, p. 4-5; *The Development of British Naval Aviation 1919–1945*, vol. 2, Royaume-Uni, Admiralty Historical Section, 1954, p. 105 et 113-128.
28. Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 133; Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, p. 376.
29. Commandant d'escadre C. G. Jefford, *RAF Squadrons: A Comprehensive Record of the Movement and Equipment of all RAF Squadrons and their Antecedents since 1912*, Shrewsbury (R.-U.), Airlife Publishing Ltd., 1988, p. 58; Denis Richards, « The Royal Air Force », *The Fight at Odds*, vol. 1, Londres, HMSO, 1974, p. 348; Capitaine D. V. Peyton-Ward, *The RAF in the Maritime War*, vol. 2, Air Historical Branch, RAF, 1947, p. 304. Récit. The National Archives of the United-Kingdom, AIR 41/47 (copie disponible auprès de la DHP, dossier 79/599); Brereton Greenhous *et al.*, *Le creuset de la guerre, 1939-1945 : histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, tome III, ministère de la Défense nationale et Travaux Publics et Services Gouvernementaux Canada – Les éditions du gouvernements du Canada, 1994, p. 409-410. L'avion à très grand rayon d'action Liberator avait une autonomie de 14 heures.
30. Registre des opérations du 120^e Escadron, the National Archives of the United-Kingdom, AIR 27/911; Price, *Aircraft Versus Submarine*, p. 94-99. Les progrès réalisés par Bulloch en matière de tactique de grenadage des sous-marins lui ont permis de couler un sous-marin allemand et d'en endommager deux autres avant la fin de sa période de service.
31. 24^e et 30^e rencontres du Battle of the Atlantic Committee, le 11 novembre 1941 et le 10 février 1942, respectivement, The National Archives of the United-Kingdom, dossier de l'amirauté 205/23; Capitaine D. V. Peyton-Ward, *The RAF in the Maritime War*, vol. 3, AHB, RAF, p. 10. The National Archives of the United-Kingdom, AIR 41/47.
32. Greenhous *et al.*, *Le creuset de la guerre*, p. 410-411; Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3; Milner, *The Battle of the Atlantic*, p. 59.
33. John. P. Campbell, « Baptism of Fire: The RAF and the 'Flying Fortress,' 1941 », *Airpower History*, vol. 45, n^o 2, été 1998, p. 48. Pour les discussions concernant l'intérêt doctrinal de l'USAAF sur les bombardements stratégiques de jour, voir le Lieutenant-colonel Peter Faber, « Interwar US Army Aviation and the Air Corps Tactical School: Incubators of American Airpower », *The Paths of Heaven: The Evolution of Airpower Theory*, éd. Phillip S. Meilinger, Maxwell (Alab.), Air University Press, 2001, p. 183-239.
34. Portal à Churchill, 29 mars 1942. The National Archives of the United-Kingdom, Prime Minister's Office (PREM), 1^{er} mars 1997.
35. Portal à Pound, 5 mai 1941. The National Archives of the United-Kingdom, dossier de l'amirauté 205/8. Un véritable débat a fait rage aux États-Unis entre l'USAAF et la US Navy quant

au contrôle des forces aériennes maritimes, ce qui a nui à la fourniture de Liberators au Coastal Command. En outre, bien que la US Navy ait reçu une grande partie des Liberators B-24 produits (400 en tout), l'amiral E. J. King, commandant en chef de la United States Navy, a préféré les déployer dans le Pacifique. RAF Delegation (RAFDEL) Washington au Air Ministry, 24 mars 1943, The National Archives of the United-Kingdom, AIR 8/1399; Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, p. 384; Sir John Slessor, *The Central Blue: Recollections and Reflections*, Londres, Cassel and Company Limited, 1956, p. 499; Roskill, *Churchill and the Admirals*, p. 135.

36. Cité dans Roskill, *Churchill and the Admirals*, p. 139.
37. 30^e rencontre du Battle of the Atlantic Committee, 10 février 1942, The National Archives of the United-Kingdom, dossier de l'amirauté 205/23; A. V. Alexander, First Lord de l'amirauté, au War Cabinet Defence Committee, *Requirements of Long Range G/R Aircraft for Coastal Command and in the Indian Ocean*, 14 février 1942, The National Archives of the United-Kingdom, PREM 3/97/1; Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 10.
38. Cité dans Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 132.
39. Note de service de Pound, *Air Requirements for the Successful Prosecution of the War at Sea*, 5 mars 1942, The National Archives of the United-Kingdom, AIR 19/243.
40. Notes de service du secrétaire d'État à la défense aérienne, *Requirements in Long-Range General Reconnaissance Aircraft*, 8 mars 1942, The National Archives of the United-Kingdom, PREM 3/97/1.
41. Portal à Churchill, 29 mars 1942. Réunion du comité des chefs d'état-major du cabinet de guerre, 27 mars 1942, The National Archives of the United-Kingdom, PREM 3/97/1.
42. Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 11.
43. Capitaine S. W. Roskill, *The War at Sea, 1939-1945*, vol. 2, Londres, HMSO, 1954, p. 82.
44. Alexander à Churchill, 1^{er} mai et 10 mai 1942, The National Archives of the United-Kingdom, PREM 3/97/1.
45. Alexander à Churchill, 1^{er} mai et 10 mai 1942, The National Archives of the United-Kingdom, PREM 3/97/1.
46. Compte rendu de Churchill sur la note de service du First Lord de l'amirauté, 10 mai 1942, The National Archives of the United-Kingdom, PREM 3/97/1.
47. Cherwell à Churchill, 4 juin 1942, The National Archives of the United-Kingdom, AIR 19/243; Portal à Churchill, 16 juin et 5 juillet 1942, The National Archives of the United-Kingdom, PREM 3/97/1; *The Bombing of Germany*, réunion des chefs d'état-major du 16 juin 1942, The National Archives of the United-Kingdom, CAB 79/21; Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 134 et 182-183.
48. Churchill à Alexander et Sinclair, 14 juillet 1942, The National Archives of the United-Kingdom, PREM 3/97/1; Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 17-18.
49. Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 17; Hilary St. George Saunders, « The Royal Air Force », *The Fight Is Won*, vol. 3, Londres, HMSO, 1954, p. 62.
50. Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 519-520; Syrett et Douglas, *North Atlantic Triangle*, p. 9.
51. Slessor, *The Central Blue*, p. 512. Voir aussi Terraine, *Business in Great Waters*, p. 581-583.
52. Redford, « Inter- and Intra-Service Rivalries », p. 922; Joubert au chef d'état-major de la Force aérienne, maréchal en chef de l'Air Sir Charles Portal, 20 septembre 1941, manuscrits de Portal, DHP 87/89. Ces convictions se révéleront plutôt erronées.
53. Syrett et Douglas, *North Atlantic Triangle*, p. 12. Au sujet des effets limités de l'offensive du golfe de Gascogne, voir aussi Bell, *Churchill and Sea Power*, p. 282.
54. Les Liberators du 120^e Escadron comptaient : six Mark I (2 400 milles [3 862 km] de portée) et quatre Mark II (deux d'une portée de 1 800 milles [2 897 km] et deux d'une portée de 1 680 milles [2 704 km]). En juillet 1942, ils opéraient à partir de Reykjavik, en Islande, dans le but de mieux protéger les convois traversant l'espace de la brèche aérienne. Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 477; Jefferd, *RAF Squadrons*, p. 58.
55. La principale arme utilisée par le Coastal Command contre les sous-marins allemands, la grenade sous-marine, ne fonctionnait pas suffisamment en profondeur pour détruire un sous-marin allemand flottant en surface ou en phase d'immersion. Ce problème a finalement été résolu en

octobre 1942 lorsque des grenades sous-marines modifiées, avec un réglage de 25 pieds (7,6 mètres) ont été mises en service toujours par le Coastal Command. Price, *Aircraft Versus Submarine*, p. 95.

56. *Development of British Naval Aviation*, p. 110.

57. *BdU War Diary*, 3 septembre 1942; Dönitz, *Memoirs*, p. 234-235.

58. Dönitz, *Memoirs*, p. 249 et 272. Dönitz explique que « la tâche du groupe Est consistait à retrouver les convois qui se déplaçaient vers l'ouest, tandis que le groupe Ouest interceptait les convois en partance vers l'est (tant les convois lents que les convois rapides) avant que ceux-ci atteignent la zone d'opérations des sous-marins allemands, cette zone au milieu de l'Atlantique qu'aucun aéronef basé au sol ne pouvait atteindre. »

59. Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 135.

60. *Ibid.*; Roskill, *Churchill and the Admirals*, p. 136.

61. Note de service du ministre de la Défense (Churchill), 24 octobre 1942, The National Archives of the United Kingdom, CAB 66/30.

62. Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 35; Howard, *Grand Strategy*, p. 23; Bell, *Churchill and Sea Power*, p. 270.

63. Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, p. 425.

64. Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 35 et 475; Slessor, *The Central Blue*, p. 483-484.

65. Cité dans Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 136.

66. Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 136-137; Milner, *The Battle of the Atlantic*, p. 59.

67. Milner, *North Atlantic Run*, p. 180.

68. Syrett et Douglas, *North Atlantic Triangle*, p. 9. L'une de ces attaques, menées par le chef d'escadron T. Bulloch, a gravement endommagé un U-89, obligeant le navire à rentrer au port. Norman L. R. Franks, *Search, Find and Kill: Coastal Command's Uboat Successes*, Bourne End (R.-U.), Aston Publications Limited, 1990, p. 127. Pour un récit complet de la bataille pour le convoi SC 107, voir W. A. B. Douglas et Jürgen Rohwer, « 'The Most Thankless Task' Revisited: Convoys, Escorts, and Radio Intelligence in the Western Atlantic, 1941-43 », *The RCN in Retrospect, 1910-1968*, éd. James A. Boutillier, Vancouver, University of British Columbia Press, 1982, p. 207-221.

69. DONO (ministère des opérations navales) au DGO (directeur général des opérations), 31 octobre 1942, The National Archives of the United Kingdom, AIR 20/4562; Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 520.

70. Note de service du secrétaire d'État à la Force aérienne, *Modification of Aircraft to Provide an Operational Range of 2,500 Miles* [4,023 km], 12 novembre 1942, The National Archives of the United Kingdom, CAB 86/3; Note de service, *Aircraft for the Bay and for Convoy Escort in Mid-Atlantic*, s.d. (début novembre 1942), The National Archives of the United Kingdom, ADM 205/23; Greenhous *et al.*, *Le creuset de la guerre*, p. 422; Syrett et Douglas, *North Atlantic Triangle*, p. 13.

71. Commentaires de l'amiral Pound : « La façon la plus efficace de réduire nos pertes, de rehausser le moral des troupes et de conserver notre capacité d'action offensive est de garantir la présence d'une escorte aérienne pour tous les convois à risque. Nous savons tous que c'est non seulement le moyen de défense le plus efficace, mais aussi le plus réconfortant pour les équipages des navires en convoi. » Note de service de Pound, *Uboat Warfare Meeting, 18th November, 1942*, 19 novembre 1942, The National Archives of the United Kingdom, ADM 204/14.

72. Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, p. 156; Redford, « Inter- and Intra-Service Rivalries », p. 914-915.

73. Barnett, *Engage the Enemy More Closely*, p. 463. Voir aussi Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, p. 388-390; Bell, *Churchill and Sea Power*, p. 265-266.

74. Selon une étude menée après la guerre par la British Bombing survey unit et basée sur des données allemandes, les bombardements de 1942 avaient réduit la production de guerre de 0,5 pour cent seulement, ce qui était dérisoire. Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 135.

75. Milner, *The Battle of the Atlantic*, p. 59-60. Voir aussi Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, p. 44-45, pour une discussion au sujet du contrôle de l'amirauté sur les voies maritimes atlantiques.

76. À la mi-décembre 1942, il restait seulement 300 000 tonnes (272 155 tonnes métriques) de diesel marine commercial en Grande-Bretagne, alors que la consommation s'élevait à environ 130 000 tonnes (117 934 tonnes métriques) par mois. Price, *Aircraft Versus Submarine*, p. 112; Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, p. 487; Buckley, *The RAF and Trade Defence*, p. 135. Redford, en particulier, critique l'incapacité de l'amirauté à faire de l'effort défensif de la bataille de l'Atlantique « une campagne plus offensive qui aurait servi de tremplin à toutes les autres offensives dans l'Europe occupée ». Redford, « Inter- and Intra-Service Rivalries », p. 922.

77. Quartier général du Coastal Command au ministère de l'Air, Kingsway, 27 novembre 1942, The National Archives of the United Kingdom, AIR 20/3094; Syrett et Douglas, *North Atlantic Triangle*, p. 13.

78. Ministère de l'Air au QG du Coastal Command, 30 novembre 1942, The National Archives of the United Kingdom, AIR 20/3094.

79. *Ibid.*; Note de service du directeur – Recherche opérationnelle, *Modification Work Carried out on Liberator Aircraft on Arrival in the United Kingdom*, 9 mars 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 8/1400; Greenhous *et al.*, *Le creuset de la guerre*, p. 422.

80. Dönitz, *Memoirs*, p. 295; Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 3, p. 30.

81. Terraine, *Business in Great Waters*, p. 515.

82. Denis Richards et Hilary St. George Saunders, « The Royal Air Force », *The Fight Avails*, vol. 2, Londres, HMSO, 1954, p. 113.

83. Slessor, *The Central Blue*, p. 523; Capitaine D. V. Peyton-Ward, *The RAF in the Maritime War*, vol. 4, RAF AHB, p. 21-22, The National Archives of the United Kingdom, AIR 41/47. Ces chiffres allaient atteindre 35 en avril, 40 en mai et 45 par mois par la suite. Il convient de souligner que ce chiffre de 80 aéronefs représente le double de ce que Joubert avait suggéré auparavant pour le colmatage de la brèche aérienne.

84. Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 4, p. 21-22.

85. *Ibid.*, p. 21; Slessor, *The Central Blue*, p. 465-466; *Development of British Naval Aviation*, p. 114.

86. ADO(A) au DDOHC, 27 janvier 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 2/5298; Directeur général – État-major au vice-chef d'état-major de l'air, 7 février 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 20/3094. Un responsable de la RAF a indiqué : « Nous devons procéder à des vérifications, qui consistent essentiellement à démonter et à réinstaller chaque tourelle ».

87. Directeur général – État-major au vice-chef d'état-major de l'Air, 7 février 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 20/3094.

88. Les convois ONS 166 et SC 122 ont perdu chacun 21 navires au cours de ce mois. Slessor, *The Central Blue*, p. 498; Dönitz, *Memoirs*, p. 315 et 341. Dönitz note qu'au cours des six premiers mois de 1942, 39 % des navires coulés faisaient partie de convois, mais qu'au cours du premier trimestre de 1943, ce chiffre a atteint 75 %.

89. Milner, « The Battle of the Atlantic », p. 61-62; Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 4, p. 23-24.

90. RAF Delegation Washington au ministre de l'Air, DONC et QG du Coastal Command, 8 mars 1943; Breadner à Portal, 9 mars 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 8/1398; Compte rendu de la conférence sur les convois de l'Atlantique, sous-comité n° 3 sur le soutien aérien, 12 mars 1943, DHP 181.003 (D5027).

91. Extraits des 10^e et 11^e rencontres du Comité sur la guerre anti-sous-marins allemands, 10 et 17 mars 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 8/1398; Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 4, p. 22 et 27.

92. Roskill, *The War at Sea*, p. 371.

93. Terraine, *Business in Great Waters*, p. 539.

94. Ministre de l'Air à Britman, RAF Delegation Washington, 19 mars, et RAF Delegation Washington au ministre de l'Air, 20 mars 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 8/1398.

95. Roosevelt à Churchill, 20 mars, et ministre de l'Air à RAF Delegation, 30 mars 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 8/1399; Buckley, *The RAF and Trade Defence*,

p. 153-154; Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, p. 568; Terraine, *Business in Great Waters*, p. 540.

96. Note de service de Blackett, *Value of Escort Vessels and Aircraft in Anti-Submarine Warfare*, 11 janvier 1943, The National Archives of the United Kingdom, CAB 86/3; P. M. S. Blackett, *Studies of War*, New York, Hill and Wang, 1962, p. 188-195.

97. Note de service de Blackett, *Progress of Analysis of the Value of Escort Vessels and Aircraft in the Anti Uboat Campaign*, 5 février 1943, The National Archives of the United Kingdom, PREM 3/414/3; Roskill, *Churchill and the Admirals*, p. 231; Farrell, *Basis and Making of British Grand Strategy*, p. 425 et 569. On pourrait affirmer que cette idée était un bon exemple du concept de « défensive-offensive » du théoricien militaire Carl von Clausewitz. Pour une discussion sur ce concept, voir J. F. C. Fuller, *The Conduct of War, 1789–1961*, Londres, Eyre & Spottiswoode, 1961, p. 71-72.

98. Extrait de la 11^e rencontre du Comité du Cabinet sur la guerre anti-sous-marins allemands, 24 mars 1943, The National Archives of the United Kingdom, CAB 86/4.

99. Extrait de la 13^e rencontre du Comité du Cabinet sur la guerre anti-sous-marins allemands, 31 mars 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 8/1399.

100. Cinq aéronefs ont été livrés en avril, mai et juin. Portal à Breadner, 26 mars 1943, The National Archives of the United Kingdom, AIR 8/1399; Douglas, *La création d'une aviation militaire nationale*, p. 555.

101. Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 4, p. 27; Syrett et Douglas, *North Atlantic Triangle*, p. 31.

102. Dönitz, *Memoirs*, p. 338-341; Milner, *The Battle of the Atlantic*, p. 61; Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 4, p. 80; Richards et Saunders, *The Royal Air Force*, vol. 2, p. 46.

103. Peyton-Ward, *RAF in the Maritime War*, vol. 4, p. 27. De ce total, 15 aéronefs appartenaient au 120^e Escadron, 13 au 86^e Escadron, 6 au 59^e Escadron, plus 6 appareils du 10^e Escadron de l'ARC.

104. *Ibid.* Cette remarque fait référence au célèbre discours que Churchill avait prononcé plus tôt au cours de la guerre sur le petit nombre de pilotes du RAF Fighter Command à l'origine de la victoire de la bataille d'Angleterre et qui avaient repoussé l'invasion allemande.

105. *Analysis of Uboat Operations in the Vicinity of Convoys O.N.S. 18 and O.N. 202, 19th–24th September, 1943*, The National Archives of the United Kingdom, dossier de l'amirauté 199/1491; Milner, *The Battle of the Atlantic*, p. 61; Dönitz, *Memoirs*, p. 415-416 et 418-419.

106. Redford, « Inter- and Intra-Service Rivalries », p. 915 et 925; Bell, *Churchill and Sea Power*, p. 265.

107. Mémoires de Dönitz, reproduit dans G. H. Bennett et R. Bennett, *Hitler's Admirals*, Annapolis, Naval Institute Press, 2004, p. 146.

Richard Goette

M. Richard Goette, Ph. D., historien de la Force aérienne et chercheur universitaire sur la puissance aérienne, est spécialiste des questions de leadership et de commandement, de la puissance aérienne et de l'aviation canadienne, de mobilité aérienne/recherche et sauvetage, de l'Arctique, et de l'Aviation royale canadienne en tant qu'institution professionnelle de la puissance aérienne. Il enseigne la puissance aérospatiale au Collège des Forces canadiennes (CFC), où il supervise également des étudiants à la maîtrise en études de la défense. En plus d'enseigner les études de la défense dans le cadre du Programme de commandement et d'état-major interarmées et du Programme de sécurité nationale (CFC), M. Goette enseigne à la Division des études permanentes du Collège militaire royal du Canada et au département d'histoire de l'Université Trent. Il est corédacteur en chef de la Revue Airforce, la publication officielle de l'Association de la Force aérienne du Canada, ainsi qu'attaché de recherche au Laurier Centre for Military, Strategic and Disarmament Studies de Waterloo en Ontario. Il est membre actif de la société historique de l'aviation canadienne à titre de directeur national et de vice-président national.

Endurance : 120^e Escadron, Royal Air Force, 1943

Par Geoffrey Hayes

« Dans toute l'histoire de la guerre navale », a écrit S. W. Roskill en 1956 à propos de la bataille de l'Atlantique, « il n'y a eu aucune autre bataille [...] dont le terrain s'étendait sur des milliers de milles carrés d'océan et pour laquelle aucune limite de temps ou d'espace ne pouvait être établie. Dans son intensité, et dans la certitude que son résultat allait décider de l'issue de la guerre, cette bataille peut se comparer à la bataille d'Angleterre de 1940¹. » Après tout, Roskill considérait cet engagement comme « une bataille d'*hommes*, soutenue certes par tous les instruments et appareils que la science pouvait fournir, mais qui reposait avant tout sur l'habileté et l'endurance des hommes, ainsi que sur l'intensité de l'objectif moral qui les inspirait². [C'est nous qui soulignons.]

Les registres des opérations (ORB) du 120^e Escadron de la Royal Air Force (RAF) nous rappellent les propos du capitaine Roskill. Nous y avons trouvé le nom des pilotes, copilotes, mécaniciens de bord, navigateurs et radiotélégraphistes / mitrailleurs de bord (WO et AG) qui se sont joints à l'escadron à partir du Royaume-Uni (R.-U.) et de tout le Commonwealth britannique. Cet escadron a joué un rôle remarquable au plus fort des grandes batailles contre les sous-marins allemands en 1943, lorsque ses équipages ont piloté les seuls avions VLR (à très grand rayon d'action) capables d'atteindre le trou noir au milieu de l'Atlantique.

Cependant, personne n'a encore écrit l'histoire complète du 120^e Escadron³. Le présent aperçu des opérations menées en 1943 nous rappelle les nombreux défis auxquels ces hommes ont été confrontés pour assurer la défaite de la flotte des sous-marins allemands dans l'Atlantique Nord. Il nous montre l'incidence de la stratégie, de la météo, de l'évolution des tactiques et des technologies, ainsi que l'extraordinaire intensité des batailles. Par-dessus tout, il explique les origines de la devise du 120^e Escadron : *Endurance*.

Lorsque le commandement de l'aviation côtière a été formé en 1936 en guise de force de reconnaissance pour aider la Royal Navy à localiser la flotte allemande, la technologie disponible à cette époque venait limiter ses capacités. En 1939, des avions Anson ont été fournis aux escadrons de reconnaissance générale, mais ils ne pouvaient voler sur une distance de plus de 644 kilomètres (km) ou 400 milles⁴. À la chute de la France en juin 1940, les ports du golfe de Gascogne ont donné à la flotte de sous-marins allemande tout l'espace nécessaire pour traquer les navires marchands alliés. Au moment où Winston Churchill proclamait le début de la bataille de l'Atlantique en mars 1941, la puissance aérienne avait déjà commencé à repousser les attaques des sous-marins allemands et à assurer l'« arrivée en toute sécurité et dans les délais prévus » des convois qui constituaient le réseau vital des Britanniques⁵. Les escadrons basés au R.-U. avaient forcé les sous-marins allemands à se replier plus loin dans l'Atlantique et au-delà de la portée de la plupart des avions.

Voilà qui explique la si grande importance du B-24. Sa portée (plus de 3 862 km ou 2 400 milles dans sa version VLR), ainsi que sa taille et sa manœuvrabilité, en a fait une arme anti-sous-marine des plus admirées. Le prototype s'est envolé en décembre 1939. Les équipages britanniques préféraient le Liberator à l'exigu Blenheim, mais il avait tout de même ses inconvénients. Une étroite passerelle située entre les râteliers d'armes au-dessus de la trappe de la soute à bombes séparait le poste de pilotage du poste de travail des WO/AG à l'arrière de l'appareil. L'équipage devait traverser la passerelle avec une simple corde comme garde-corps; comme l'a fait remarquer l'un des vétérans de l'escadron : « Lorsque la trappe de la soute à bombes était ouverte, [...] il y avait tout un courant d'air et rien entre vous et l'éternité si vous aviez le malheur de perdre pied⁶. »

Le problème d'affectation de ces avions au commandement de l'aviation côtière est bien documenté par d'autres auteurs, ainsi que par Richard Goette dans le présent ouvrage. En juin 1941, trois avions Liberator Mark I sont arrivés à la station du commandement de l'aviation côtière de la RAF à Nutts Corner, près d'Aldergrove, en Irlande du Nord, marquant ainsi le début des opérations en temps de guerre du 120^e Escadron reconstitué⁷. Après un été à s'entraîner sur un terrain d'aviation clairsemé à l'ouest de Belfast, l'escadron est devenu opérationnel en septembre 1941. Son tout

premier vol au-dessus de la baie de Donegal en Irlande s'est très mal déroulé⁸. Tout, de la navigation à la protection des convois, en passant par les tactiques anti-sous-marines, a dû être appris à la dure. Les équipes de recherche opérationnelle (RO) rattachées au commandement de l'aviation côtière ont cherché à comprendre pourquoi, jusqu'en juin 1941, seulement un pour cent des attaques aériennes contre les sous-marins allemands permettaient de les faire sombrer. Les rapports de RO étaient de portée générale et controversée. Leurs conclusions étaient que le revêtement inférieur des avions maritimes peint en bleu pâle ou en blanc réduisait de 20 pour cent les risques que l'équipage d'un sous-marin allemand détecte un avion en approche. De plus, les experts en RO estimaient que les grenades sous-marines étaient supérieures aux bombes anti-sous-marines, mais seulement si elles contenaient le bon explosif (Torpex) et le bon détonateur. Malgré cela, le rayon létal d'une grenade sous-marine n'était que de 13 mètres ou 42 pieds. Le synchronisme et la précision étaient donc essentiels. Une série de grenades sous-marines devait être lancée dans les 30 secondes suivant l'immersion d'un sous-marin allemand si on voulait avoir une chance de le couler⁹.

La bataille menée en décembre 1941 pour sauver le convoi HG 76¹⁰ a confirmé la capacité du Liberator de chasser et d'attaquer les sous-marins allemands à quelque 1 127 km (700 milles) en mer. À cette occasion, les Allemands ont perdu cinq sous-marins allemands et quatre avions, alors que les Alliés n'ont perdu que deux navires marchands, un destroyer et un porte-avions d'escorte, le navire de Sa Majesté (HMS) AUDACITY¹¹. C'est Terry Bulloch, natif de Lisburn, en Irlande du Nord, qui a réussi le premier à couler un sous-marin allemand en octobre, et les efforts de son équipage pour protéger le convoi HG 76 lui ont permis de devenir le pilote le plus décoré du commandement de l'aviation côtière de la RAF¹².

La bataille aux tactiques changeantes est devenue secondaire lorsque l'entrée des Américains en guerre a conféré l'avantage stratégique aux sous-marins allemands au début de 1942. Sans interruption totale des radiocommunications le long du littoral est américain, ni système de convois mis en place par les Américains, les navires marchands faisant la navette entre les ports américains et ceux des Caraïbes sont devenus des cibles faciles. Un système de convois mis en place en mai, combiné à une meilleure couverture aérienne, a permis de ralentir le carnage dans l'Atlantique occidental. Cette situation a incité l'amiral allemand Karl Dönitz, commandant en chef des sous-marins (Befehlshaber der Unterseeboote ou BdU), à déployer sa meute de loups encore plus loin dans l'Atlantique Nord. En 1942, les codes navals allemands sont demeurés indéchiffrables pour les Alliés pendant presque toute l'année, ce qui a provoqué des pertes de convois encore plus importantes au milieu de l'Atlantique, atteignant le sommet en temps de guerre de 136 navires en juin¹³. Les pertes soutenues essuyées tout au long de l'automne ont obligé Churchill et ses conseillers à accepter le fait que la guerre pour protéger le transport des marchandises dans l'Atlantique devait, à tout le moins temporairement, prendre le pas sur la guerre aérienne contre l'Allemagne¹⁴.

À l'automne de 1942, l'escadron (faisant alors partie du 15^e Groupe, Commandement de l'aviation côtière) a été scindé et réparti entre sa base principale à Ballykelly, Irlande du Nord, et Reykjavik (Islande), de sorte que ses avions puissent voler encore plus loin dans l'Atlantique Nord. Ses membres venaient d'Irlande du Nord, d'Angleterre, d'Écosse, d'Australie, de Nouvelle-Zélande et du Canada. Ils se sont entraînés sous les ordres du commandant d'aviation « Bull » Bulloch, à qui la toute première frappe mortelle contre un sous-marin allemand en octobre a valu l'ajout d'une barrette à sa Croix du service distingué dans l'Aviation (DFC). Le 8 décembre, l'équipage de Bulloch a détruit un autre sous-marin allemand et en a attaqué six autres qui menaçaient le convoi HX 217. Les hommes du lieutenant d'aviation Desmond Isted s'en sont également pris à six sous-marins allemands ce jour-là. Tous ces efforts leur ont valu les félicitations du commandement de l'aviation côtière et de l'amirauté¹⁵.

Les ennemis ont reporté leur attention sur l'Atlantique Nord en 1943. Lors d'une réunion tenue à Casablanca en janvier, Churchill et Franklin Roosevelt se sont engagés à remporter la bataille de l'Atlantique. Plus tard ce mois-là, Adolf Hitler a nommé Dönitz à la tête de l'armée allemande. Dönitz a sur-le-champ déployé ses plus importantes concentrations de sous-marins allemands contre les convois alliés¹⁶. Ainsi s'est enclenchée une bataille d'un an entre la puissante meute de sous-marins allemands et les navires marchands, leurs escortes navales et les quelques avions qui pouvaient atteindre le trou noir au milieu de l'Atlantique.

Pour les Alliés, 1943 a mal commencé. Le 9 janvier, un incendie s'est déclenché à bord du Liberator B-120 au moment de son décollage à Reykjavik. Neuf des quinze membres de l'équipage ont péri¹⁷. Heureusement, le mauvais temps qui a cloué l'appareil au sol pendant presque tout le mois a également empêché les sous-marins allemands de trouver les convois; seuls trois navires marchands ont été perdus dans l'Atlantique Nord ce mois-là¹⁸.

Le mauvais temps qui s'est poursuivi jusqu'en février a porté malchance à deux convois en partance de New York pour Liverpool. Le HX 224 a perdu trois navires aux mains du groupe de sous-marins allemands Haudegen au large des Grands Bancs¹⁹. Un survivant de l'un des navires coulés a révélé qu'un autre convoi suivait de près. Le SC 118 avait quitté New York le 25 janvier avec 63 navires, naviguant en 14 colonnes à une vitesse maximale de 7,5 nœuds [13,9 kilomètres/heure]. Le 4 février, le convoi avait passé la couverture aérienne de l'Atlantique oriental et était escorté de destroyers britanniques et américains, de corvettes britanniques et françaises et d'un garde-côte américain. Le groupe d'escorte B-2 avait connu un succès tôt ce jour-là : il avait coulé un sous-marin allemand qui suivait le convoi de près. Cependant, le 5 février, les Allemands se sont emparés du *West Portal*, un traînard qui s'était éloigné de la colonne²⁰. Sans équipement radiogoniométrique, le navire de tête de l'escorte et certains de ses navires ont eu du mal à localiser les sous-marins allemands²¹.

Le 6 février, quatre Liberator du 120^e Escadron — deux de Reykjavik et deux d'Aldergrove, Irlande du Nord²² — ont parcouru plus de 1 127 km [700 milles] pour aller à la rencontre du convoi SC 118. Le fait que les quatre Liberator aient tous trouvé le convoi ce jour-là est un exploit de navigation remarquable dans un si grand océan. Les équipages ont collaboré étroitement avec les escortes navales, ayant visé huit sous-marins allemands et déclenché cinq attaques. Le sergent de section John H. Frewen et son équipage de six membres à bord du W-120 ont été les plus occupés. Ils ont atteint le convoi à 10 h après quatre heures de vol. Tout juste avant midi, ils ont suivi un relèvement à environ 31 milles [50 km] au sud-ouest du centre du convoi et ainsi attrapé un sous-marin allemand émergé. Ils ont largué six grenades sous-marines, puis surpris un second sous-marin allemand, frappant sa coque des deux grenades sous-marines qui leur restaient. L'équipage de Frewen n'avait qu'un canon pour attaquer un troisième sous-marin allemand quatre heures plus tard. Ayant atteint la « limite de sécurité du temps de vol » de l'appareil, l'équipage a quitté le convoi après une présence de sept heures²³.

Mais le convoi SC 118 n'a pas eu de chance devant des vents de force 4/5, une mer agitée et les attaques de six autres sous-marins allemands. À l'aube du 7 février, le U-402 commandé par le Kapitänleutnant Siegfried von Forstner pénétrait l'écran de l'escorte. En trois heures, son équipage a torpillé le navire de charge britannique *Afrika*, le navire-citerne norvégien *Daghild*, le navire de charge grec *Kalliopi*, le navire-citerne américain *Robert E. Hopkins*, le cargo de ligne américain *Henry R. Mallory* et le navire de sauvetage *Toward*. Une collision a fait couler un autre navire. Lorsque le lieutenant d'aviation John Moffatt et son équipage ont décollé de Ballykelly dans l'après-midi du 7 février, il ne restait qu'une traînée de pétrole longue de cinq milles [8 km] pour témoigner des tristes pertes survenues la nuit précédente²⁴.

Les navires assiégés du convoi SC 118 ont atteint la limite est de la couverture aérienne normale le 8 février, mais les mauvaises conditions météorologiques ont empêché cinq hydravions américains Catalina de trouver le convoi. D'Islande et d'Irlande du Nord sont arrivés deux Liberator III du 120^e Escadron. Le FK-220 a décollé de Reykjavik à 10 h 43, avec le Néo-zélandais Bryan Turnbull et son jeune copilote canadien Allan Hayes à la barre. Près du poste de pilotage se tenaient le mécanicien de bord Gerry Storey et le navigateur Don Harborne. Les deux étaient britanniques, tout comme les WO/AG Ron Copperthwaite et G. « Mac » McDonald. Le WO/AG Noel Tingey était néo-zélandais. Les longues heures passées dans les airs créaient de solides liens, même si la récompense de voir un sous-marin allemand couler était alors assez rare. À 14 h 12, cependant, ils ont eu de la chance en sortant des nuages, tout juste à temps pour apercevoir un sous-marin allemand en dessous d'eux. Turnbull a fait plonger l'avion et largué une seule grenade sous-marine. Le carnet de bord de Haye fait état d'un problème courant à l'époque : les autres grenades sous-marines étaient restées « coincées » dans la soute à bombes. Turnbull et son équipage ont ensuite passé cinq heures à chercher le sous-marin allemand à l'arrière du convoi²⁵. Après 13 heures de vol, ils sont rentrés bredouilles. Aucune preuve n'est venue confirmer la réussite de leur frappe (« aucun résultat constaté »)

mais, sans le savoir, ils ont forcé le sous-marin allemand à mettre ses moteurs électriques et ses piles de courte portée en marche et à interrompre toute communication. Les registres allemands ont plus tard démontré que leur attaque avait endommagé le U-135, qui s'est vu obligé de rentrer au port pour être réparé plus tard ce mois-là²⁶. L'avion a joué un rôle clé pour protéger le convoi, mais la bataille a coûté très cher. Le SC 118 a perdu 13 navires, contre trois sous-marins allemands coulés et un autre endommagé²⁷.

La devise du 120^e escadron, « Endurance », n'a jamais aussi bien décrit son service qu'en mars 1943. Ce mois-là, quatre convois ouest-est (SC 121, HX 228, SC 122 et HX 229) ont essuyé des attaques soutenues en plein milieu de l'océan. Les deux derniers convois ont perdu 21 navires²⁸. En tenant compte des navires et du tonnage coulés et des vies perdues, le mois de mars a soumis à rude épreuve les navires marchands, leurs escortes navales et les quelques avions VLR mis à la disposition du commandement de l'aviation côtière. Au cours de ce mois, le 120^e Escadron n'a pu compter que sur 16 Liberator Mk III, à peine trois de plus qu'en février. Un plus grand nombre de Liberator sont entrés en service ce mois-là, lorsque le 86^e Escadron s'est déplacé vers le nord, à Aldergrove, en Irlande du Nord. Tous ces avions étaient les bienvenus.

Le 8 mars, quatre avions du 120^e Escadron ont décollé pour aller rejoindre le SC 121, un convoi qui avait quitté New York le 23 février avec 57 navires en direction de Liverpool²⁹. Il était accompagné du groupe d'escorte A-3, composé de navires de guerre américains, canadiens et britanniques. Le mauvais temps a dispersé le convoi au sud du Groenland, mais il a réussi à traverser les lignes de patrouilles des sous-marins allemands des groupes Burggraf et Wildfang. Toutefois, de nouvelles lignes s'étaient formées. Dans la nuit houleuse du 6 au 7 mars, les sous-marins allemands ont coulé deux navires de charge. Six sous-marins allemands sont restés en contact avec le convoi³⁰.

Le temps plus calme a permis à quatre avions de décoller d'Islande le 8 mars, mais seul un d'eux a trouvé le convoi. Le lieutenant d'aviation D. C. Fleming-Williams et son équipage à bord du R-120 ont d'abord vu un navire marchand en train de couler et ont largué des troussees d'urgence aux hommes se trouvant dans deux bateaux³¹. Trois autres avions de l'escadron ont quitté Aldergrove les 9 et 10 mars, mais seul le N-120 du capitaine H. J. Wilson est parvenu à localiser le convoi assiégé. Son équipage n'a aperçu que 40 navires marchands et trois escortes; le reste avait coulé ou s'était éloigné de la formation. Lorsque les sous-marins allemands ont rompu le contact le 11 mars, le convoi SC 121 avait perdu 13 navires et 270 membres d'équipage. Aucun sous-marin allemand n'avait été perdu³².

Le convoi HX 228 s'en est mieux tiré une fois rendu dans la zone noire. Deux sous-marins allemands (U-444 et U-757) avaient eu raison de deux navires dans la nuit du 10 au 11 mars, mais le ciel clair du matin suivant a permis à l'équipage de Desmond Isted à bord du H-120 d'atteindre le convoi. Isted et ses hommes ont aperçu quatre sous-marins allemands, les obligeant à disparaître sous la mer. La bataille a été âpre. Au matin du 11 mars, le bâtiment amiral HMS HARVESTER a secouru les survivants du navire touché *William C. Gorgas*. Des heures plus tard, le HARVESTER a éperonné le U-444 à pleine vitesse, ses grenades sous-marines ayant forcé le sous-marin allemand à faire surface; la collision a laissé les deux navires en piètre état. Le HARVESTER a coulé après avoir été touché par deux torpilles tirées par l'U-432, lequel a ensuite été touché et coulé par la corvette française ACONIT. Le convoi HX 228 a perdu six navires marchands durant sa traversée³³.

Deux autres convois ouest-est ont connu un autre sort. Les 60 navires du convoi SC 122 avaient quitté New York le 5 mars. Ils ont été suivis trois jours plus tard par les 40 navires du convoi HX 229. Le second convoi, plus rapide, avait déjà navigué pendant une journée lorsqu'il a rencontré ses escortes navales au large de St. John's. Un seul jour séparait les deux convois lorsqu'ils sont entrés dans le trou noir à 450 milles [724 km] à l'est de Terre-Neuve. De forts vents d'ouest avaient aidé le convoi SC 122 à passer en douce la ligne de patrouille de 12 sous-marins allemands mais, dans la nuit du 16 au 17 mars, les sous-marins allemands ont retrouvé sa trace. Sur une mer agitée, et avec seulement un petit groupe d'escorte pour défendre et rescaper les survivants, le convoi HX 229 a perdu sept navires, et le convoi SC 122, six³⁴.

Les pistes d'atterrissage de Reykjavik ont dû être fermées en raison des forts vents, mais tôt le matin du 17 mars, des avions des 86^e et 120^e Escadrons à Aldergrove ont reçu l'ordre d'aller rejoindre les convois. Le sergent de section Stoves et son équipage à bord du G-120 ont bravé de forts vents contraires mais, au bout de neuf heures de vol, ils ont fini par apercevoir un sous-marin allemand à 10 milles [16,1 km] du SC 122. Ce dernier a fait une plongée rapide au moment où Stoves transperçait sa coque de quatre grenades sous-marines. Selon ce qu'il a plus tard indiqué, « une traînée de pétrole est apparue à la surface de l'eau dans le sillage des grenades sous-marines³⁵ ». Une heure plus tard, l'équipage de Stoves a aperçu un autre périscope et a tout de suite attaqué, mais les grenades sous-marines sont restées coincées dans la soute à bombes. Sur le chemin de retour, Stoves et ses hommes ont vu quelques marins marchands dans des canots de sauvetage et un radeau. Par chance, une corvette du groupe d'escorte était tout près³⁶.

Le lieutenant d'aviation Samuel Esler et son équipage à bord du J-120 ont rencontré le convoi HX 229 neuf heures après avoir décollé d'Aldergrove. Ils étaient à plus de 1 000 milles [1 609,3 km] de la base, mais ils ont surveillé le convoi pendant près de quatre heures, apercevant six sous-marins allemands et lançant trois attaques. Esler a finalement atterri à Benbecula, en Écosse, après avoir passé 18 heures en vol³⁷.

Les deux convois n'étaient toujours pas hors de danger le 18 mars 1943, car les tempêtes avaient ralenti ou endommagé les quelques navires qui tentaient de renforcer les escortes. Ce jour-là, le 120^e Escadron a lancé neuf avions; huit d'entre eux ont maintenu une patrouille presque continue au-dessus des deux convois débordés au milieu de l'océan. L'appareil O-120 du lieutenant d'aviation McEwen a été le premier des six équipages à atteindre le convoi SC 122 tout juste avant la mi-journée. L'équipage du lieutenant d'aviation R. W. F. Wightman à bord du P-120 l'a rejoint peu de temps après et a patrouillé à l'arrière du convoi jusqu'à 15 h 22. Un troisième avion survolant le SC 122 a aperçu des sous-marins allemands à l'abordage. Moffatt et son équipage à bord du E-120 « ont volé en cercle, puis lancé une attaque³⁸ », mais les quatre grenades sous-marines ont été tirées trop haut pour pénétrer les eaux agitées. Le lieutenant d'aviation Goodfellow a eu le même problème lorsque son N-120 a émergé des nuages et « piqué directement sur³⁹ » un sous-marin allemand en manœuvre d'immersion à un demi-mille [0,8 km] du port. Plus tard cet après-midi-là, le sous-lieutenant d'aviation A. W. Fraser dans un B-120 et le lieutenant d'aviation Turner dans un X-120 ont aperçu cinq sous-marins allemands et lancé trois attaques. Le dernier avion à atteindre les convois a été un M-120 piloté par le commandant d'aviation intérimaire Desmond Isted et son équipage. Ils ont attaqué un sous-marin allemand à 21 h 05, mais leurs grenades sous-marines ont manqué de peu le tourbillon du kiosque⁴⁰. L'état-major de Dönitz s'est montré contrarié ce jour-là, selon la description qu'il a faite de la bataille contre le SC 122 : « De nombreux bâtiments ont été détectés par les destroyers et ont été touchés par des grenades sous-marines. À cause de la très forte escorte aérienne, les bâtiments ont eu beaucoup de difficulté à prendre le dessus. Bien que plusieurs bâtiments se soient approchés du convoi pendant la nuit, ils n'ont probablement eu aucun résultat satisfaisant⁴¹. » Cinq jours plus tard, la *London Gazette* annonçait que Desmond Isted allait recevoir une autre barrette à sa DFC pour « son ardeur, sa compétence et son sens de l'organisation⁴² ».

Les équipages assiégés du convoi HX 229 n'ont pas eu la même chance. Ils ont aperçu un seul avion le 18 mars 1943. Le convoi avait déjà essuyé six attaques et perdu 10 navires, soit le quart de son effectif original. Cette nuit-là, le sous-marin U-221 a pénétré les colonnes de l'escorte et s'est emparé du navire de charge américain *Walter Q. Gresham* et les 27 membres de son équipage. Sept minutes plus tard, des torpilles allemandes ont atteint le *Canadian Star* britannique et pris les 29 membres d'équipage⁴³.

Le temps plus clément du 19 mars a permis à un plus grand nombre de navires de guerre de prendre la relève des escortes épuisées du HX 229. Le 120^e Escadron a déployé quatre avions pour assurer la couverture aérienne pendant la plus grande partie de la journée. Trois d'entre eux ont trouvé le convoi. L'équipage d'Esler a été le dernier à parvenir à la hauteur du convoi SC 122. Au clair de lune, il a attaqué deux sous-marins allemands avant de partir à 3 h 02 le 20 mars⁴⁴. Le journal de guerre du BdU en date du 19 mars 1943 témoigne de la grande frustration des Allemands devant cette « très forte escorte aérienne ». Dönitz a donné l'ordre à ses meutes de couper tout contact à la première lueur du jour le 20 mars⁴⁵.

Le mauvais temps soutenu, des groupes d'escorte affaiblis, de fortes concentrations de sous-marins allemands et trop peu d'avions à long rayon d'action ont créé un contexte défavorable qui a finalement coûté 21 navires aux convois HX 229 et SC 122, contre la destruction d'un seul sous-marins allemands. L'amirauté a écrit plus tard ce printemps-là que « nous n'avions que de très minces chances d'échapper à la défaite dans l'Atlantique; et si tel avait été notre sort, l'histoire aurait d'abord et avant tout attribué cette défaite à l'absence de deux autres escadrons d'avions à très long rayon d'action pour assurer les fonctions d'escorte auprès des convois⁴⁶ ».

Pourquoi n'y avait-il pas plus d'avions VLR au-dessus de l'Atlantique Nord en mars 1943? À Casablanca, le comité conjoint des chefs d'état-major avait pourtant convenu que 80 avions VLR pouvaient couvrir le trou noir au milieu de l'océan. Cependant, en février, il n'y avait toujours que 18 avions au-dessus de l'Atlantique oriental (presque tous du 120^e Escadron) et aucun au-dessus de la partie occidentale. Les représentants britanniques, américains et canadiens réunis à Washington en mars se sont demandé pourquoi il en était ainsi. Tout comme le président Roosevelt d'ailleurs. Les demandes d'explications qu'il a formulées à la mi-mars ont révélé que la United States Navy (USN) accueillait la plupart des avions Liberator disponibles et qu'elle les déployait dans le Pacifique. Selon une source, le Département de la Marine « a changé d'avis⁴⁷ » à la fin mars et commencé à affecter un plus grand nombre de Liberator au service dans l'Atlantique⁴⁸.

Voilà qui étaient de bonnes nouvelles pour Richard Maitland Longmore, qui a pris le commandement du 120^e Escadron le 1^{er} avril 1943. Le père de Longmore était le maréchal en chef de l'Air Sir Arthur Longmore, le premier à la tête du commandement de l'aviation côtière en 1936. Dès la mi-avril, tout l'escadron était regroupé à Reykjavik, et un programme d'entraînement plus serré était mis en place, probablement à la demande du maréchal en chef de l'Air John Slessor, à la tête du commandement de l'aviation côtière depuis février de la même année.

D'autres changements ont été apportés, notamment aux groupes d'escorte et aux convois même. En 1943, Peter Gretton était un jeune commandant naval à la tête du groupe d'escorte B-7 — quatre corvettes et deux frégates — qui, depuis janvier, avait mené cinq convois entre Derry et Terre-Neuve. Chaque navire était muni d'un radar à ondes centimétriques qui, selon Gretton, tirait des « lignes » de radar » autour du convoi⁴⁹ ». Gretton disait de ses capitaines et équipages britanniques et australiens qu'ils étaient bien entraînés et expérimentés, mais nerveux à l'idée de livrer leur première bataille contre les sous-marins allemands⁵⁰.

Le soir du 30 mars, le groupe d'escorte de Gretton s'est joint au HX 231 dans un épais brouillard au large des Grands Bancs. Le convoi rapide de 62 navires regroupés en 13 colonnes avait quitté New York le 25 mars à destination de Liverpool⁵¹. C'était l'un des plus grands convois de l'époque, le fruit du travail de chercheurs opérationnels persistants, qui avaient réussi à convaincre l'amirauté que les grands convois étaient statistiquement plus sécuritaires⁵². Alors que le convoi et le groupe d'escorte naviguaient vers le Nord pour atteindre le plus vite possible la portée des avions basés en Islande, l'état-major de Dönitz donnait l'ordre à 15 sous-marins allemands (puis à 21) de former le groupe Lowenherz et d'établir une ligne de 280 milles [450,6 km] au sud-ouest de l'Islande. Le groupe d'escorte a repoussé les premières attaques le soir du 4 avril, mais Gretton, à la tête de la frégate HMS TAY, a passé une longue nuit sous les aurores boréales à suivre les communications des sous-marins allemands et à ordonner à ses navires d'escorte d'aller à leur poursuite. Cette tactique a donné de bons résultats, et seulement deux navires ont été attaqués. Les 65 membres d'équipage du *Shillong* ont péri et leur navire, perdu. Torpillé, le *Waroonga* est resté avec le convoi, mais il a été abandonné le matin du 5 avril : 113 hommes ont été rescapés, mais 19 se sont noyés lorsqu'un des six canots de sauvetage du navire a chaviré⁵³.

Neuf avions de trois escadrons devaient aller à la rencontre du convoi le 5 avril, mais Gretton s'est dit déçu (et légèrement critique) du fait que seulement trois sont parvenus à lui ce jour-là. Aucun n'était encore arrivé quand, vers midi, le navire-citerne d'escorte *British Ardour* de la sixième colonne a été touché et a pris feu. Le lieutenant d'aviation Goodfellow et son équipage à bord du O-120 a rejoint le convoi après huit heures de vol à partir de Reykjavik. Ils ont patrouillé au-dessus du convoi et aidé à couler le navire-citerne à l'aide de grenades sous-marines. L'équipage du lieutenant d'aviation Gordon Hatherley à bord du N-120 en avait également plein les bras. Il a attaqué un sous-marin

allemand de six grenades sous-marines avant qu'il ne rencontre le convoi HX 231. Gretton a plus tard écrit à quel point il était encouragé par la couverture aérienne : « L'effet de la présence de deux avions pour couvrir le convoi était presque magique⁵⁴. »

L'escadron a également adopté une autre tactique ce jour-là lorsque le lieutenant d'aviation Smith et son équipage à bord du H-120 ont décollé de Gander, à Terre-Neuve, pour rejoindre le convoi HX 231. Les premiers Liberator étaient sur le point d'être livrés au 10^e Escadron de l'Aviation royale canadienne (ARC), à Terre-Neuve le 2 avril, mais ils n'ont pas été opérationnels avant la deuxième semaine de mai. Le 120^e Escadron ne disposait toujours que de 10 avions opérationnels, mais les équipages ont décidé de traverser la zone noire pour prolonger le temps passé au-dessus du convoi. L'équipage de Smith n'a pas réussi à trouver le convoi, mais il a attaqué un sous-marin allemand avant d'atterrir à Reykjavik. Selon Martin Middlebrook, le « service aller-retour » de Smith constitue le tout premier vol à travers la zone noire de l'Atlantique effectué par un avion opérationnel⁵⁵.

Au départ de la couverture aérienne le soir du 5 avril, le commandant d'escorte Gretton a tenté de leurrer les sous-marins allemands en faisant des signes à des avions et navires d'escorte imaginaires. Cette tactique a dû marcher, puisque l'escorte a repoussé au moins 10 attaques à coup de grenades sous-marines et de canons sans autres pertes tout au long de la nuit⁵⁶. Quatre autres destroyers se sont joints au convoi le 6 avril, tout comme trois Liberator du 120^e Escadron. Les deux premiers ont décollé tôt et ont eu de la difficulté à trouver le convoi, mais Gretton n'a eu que de bons mots pour l'équipage de Turnbull : « Puis X du 120^e Escadron est arrivé après un exercice de ralliement parfait, n'ayant passé que trois heures et demie en transit. Une bonne communication sur les ondes R/T [radiotéléphone] du convoi a été établie avec les trois avions, et il était maintenant possible de saturer la zone d'une couverture aérienne dans un rayon de 20 ou 30 milles [32,2 ou 48,3 km] du convoi. Les résultats ont été impressionnants⁵⁷. » Le convoi HX 231 a tout de même perdu six navires durant sa traversée⁵⁸.

À la fin d'avril, le 120^e Escadron était en très grande forme. Entre le 21 et le 23 avril, il a déployé sept avions pour soutenir le HX 234, un autre convoi parti de New York à destination de Liverpool avec 43 navires. Les sept avions se sont rendus jusqu'au convoi, un autre exploit de la navigation qui semblait normal à l'époque. Quatre ont traversé la zone noire pour atterrir à Goose Bay, au Labrador. Le matin du 22 avril 1943, Turnbull, Hayes et leur équipage régulier à bord du T-120 ont rejoint le HX 234 et sont restés avec lui pendant plus de sept heures. L'équipage est ensuite retourné à Reykjavik mais, comme l'indique l'ORB, « à seulement 4 heures de Gander, presque dérouté⁵⁹ ».

Le fait que le convoi HX 234 n'ait perdu qu'un navire et qu'un autre ait été endommagé⁶⁰ est un véritable hommage aux compétences et à la coopération des escortes navales et des équipages aériens. Cinq des sept avions du 120^e Escadron ayant survolé le convoi HX 234 ont fait 16 signalements de sous-marin allemand et lancé 11 attaques contre le groupe Meise⁶¹. Le soir du 23 avril, l'équipage de Moffat à bord du V-120 a aperçu trois sous-marins allemands et transpercé la coque d'un bâtiment de 700 tonnes courtes [635 tonnes métriques] à l'aide de quatre grenades sous-marines. Les Allemands ont riposté avec une nouvelle tactique : le sous-marin allemand est resté à la surface pour que son équipage puisse répliquer à l'aide d'un canon antiaérien installé sur le pont. Moffat a volé en cercle au-dessus de lui puis, à 50 pieds [15,2 mètres], a lancé deux autres grenades sous-marines « qui ont explosé très près⁶² » et soulevé la poupe du sous-marin allemand. Le bâtiment a ensuite coulé. Moffat a informé l'officier supérieur de la Marine (SNO) de la présence de « 50-60 survivants⁶³ » dans l'eau, mais puisque d'autres sous-marins allemands étaient à proximité, les escortes ne se sont pas arrêtées. Le U-189 en était à la troisième semaine de sa toute première patrouille lorsqu'il a coulé le 23 avril 1943 à l'est du cap Farvel, à la pointe sud du Groenland. Les 54 membres d'équipage ont tous péri⁶⁴.

Le même mois où il apparaissait à la une de la revue *Time*, l'amiral Karl Dönitz retirait ses meutes de loups de l'Atlantique Nord. Il avait perdu 18 sous-marins allemands ce mois-là, dans un tragique revers de fortune. Le temps plus clément a permis d'envoyer plus d'avions VLR au large à partir des deux côtés de l'Atlantique, alors que les porte-avions américains et britanniques ont déployé des avions à court rayon d'action encore plus loin dans la zone noire. Le nouveau radar installé dans les avions du commandement de l'aviation côtière survolant le golfe de Gascogne a permis aux équipages

de localiser les sous-marins allemands sur une distance encore plus grande sans se faire repérer. Avril a également été un mois « charnière » pour les escadrons de Wellington munis de puissants projecteurs qui pouvaient apercevoir les sous-marins allemands émergés la nuit⁶⁵. Les Allemands n'ont pas eu plus de chances au sud, où les Américains ont lancé une campagne contre les sous-marins allemands au sud des Açores. Les deux campagnes ont eu de lourdes conséquences pour la flotte allemande⁶⁶.

Dönitz a fait une nouvelle tentative en septembre, lorsqu'il a ordonné au groupe Leuthen de se former dans l'Atlantique Nord. Il était convaincu que les meilleurs canons antiaériens (soit le *Hagenuk*, dispositif visant à contrer le radar de 10 centimètres des Alliés, et la *GNAT*, torpille acoustique navale allemande) installés sur le pont aideraient ses sous-marins allemands « à se frayer un chemin à coup de tirs parmi les escortes navales et aériennes » et à couler encore plus de navires marchands, comme le rapporte Milner⁶⁷.

Le premier test s'est présenté contre deux convois en direction ouest, l'ONS 18 et l'ON 202, qui comptaient en tout 65 navires partis de Liverpool à la mi-septembre. Les deux convois étaient protégés par 15 navires d'escorte et un porte-avions marchand, le navire à moteur *Empire MacAlpine*, dont les trois avions Swordfish s'élançaient d'un pont d'envoi monté. Le renseignement allié a déployé le groupe d'escorte canadien, EG-9, composé de cinq navires supplémentaires, afin de renforcer l'écran de protection autour des convois lorsqu'ils se sont rejoints le 20 septembre⁶⁸. Tôt ce matin-là, une torpille GNAT a fait sauter la poupe de la frégate britannique HMS LAGAN, et deux navires marchands ont coulé⁶⁹. Quatre autres sous-marins allemands sont entrés en contact avec les convois une fois les avions partis, tirant des torpilles acoustiques qui ont touché, puis coulé un destroyer canadien, le Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) STE-CROIX et la corvette britannique HMS POLYANTHUS⁷⁰.

Les Alliés ont répliqué par une multitude d'avions. Le 1^{er} septembre 1943, cinq escadrons du commandement de l'aviation côtière basés à Terre-Neuve, en Islande, en Irlande du Nord et au R.-U. disposaient de 78 Liberator VLR prêts aux fonctions d'escorte de convoi et munis de meilleurs moyens de communication et de meilleures armes. En mai, les équipages du 120^e Escadron avaient d'abord testé la torpille acoustique Mark 24 et la bombe sous-marine de 272 kilogrammes (600 livres) qui pouvaient être tirées hors de la portée de tir des canons antiaériens installés sur le pont des sous-marins allemands.

Les cinq avions du 120^e Escadron qui survolaient les convois le 20 septembre ont signalé la présence de huit sous-marins allemands et le déclenchement de sept attaques. Au moins un sous-marin allemand (U-338) a été coulé ce jour-là, entraînant tous ces hommes dans la mort⁷¹. L'issue de cet affrontement a été la perte de six navires d'escorte et de trois navires marchands, contre deux sous-marins allemands coulés. Les résultats ont incité les Britanniques et les Canadiens à concevoir d'autres contre-mesures pour repousser les torpilles acoustiques allemandes⁷².

Le matin du 4 octobre 1943, deux avions de l'escadron ont décollé de Reykjavik afin d'escorter deux convois en direction ouest au sud-ouest de l'Islande. À 11 h 30, l'équipage de Longmore à bord du V-120 a envoyé un message altéré signalant qu'il essayait des tirs de canons antiaériens d'un sous-marin allemand. L'équipage de McEwen à bord du X-120 a aperçu le V-120 à l'horizon ce matin-là, mais n'a rien trouvé une fois arrivé à la dernière position rapportée par Longmore. Plus tard, il a aperçu un sous-marin allemand émergé et lancé une attaque par des tirs de mitrailleuse et trois grenades sous-marines. McEwen et son équipage ont signalé qu'un « sous-marin allemand était enveloppé de fumée puis, une fois celle-ci dissipée, on a pu apercevoir une proue s'élever lentement au-dessus des vagues, et le sous-marin allemand a coulé⁷³ ». Les « 20-25⁷⁴ » survivants et l'épave étaient un signe évident de la destruction du U-389. Le mécanicien de bord Bob Fallon se rappelle avoir lancé des contenants de nourriture d'urgence et des canots pneumatiques près de l'épave, mais aucun membre de l'équipage n'a été rescapé⁷⁵.

C'était une journée remplie à la fois de bonheur et d'amertume. Les avions de trois escadrons (120^e RAF, 269^e RAF et 128^e USN) basés en Islande ont coulé trois sous-marins allemands et en ont endommagé deux autres⁷⁶. Mais la journée avait également coûté la vie au lieutenant-colonel d'aviation

Richard Longmore et aux membres de son équipage⁷⁷. Ses copilotes étaient Robert Wood Tait d'Édimbourg et Francis Maxwell Webber de Castor, en Alberta. Le navigateur John Nigel Grey Bruce et le mécanicien de bord Arthur Edward Parsons étaient Anglais, alors que les trois Adj/AG — Albert Leslie Furr, Ernest Arthur Mincham et William Stott — étaient Australiens. Leurs noms sont inscrits sur le Mémorial de Runnymede, près de Windsor, en Angleterre.

Plusieurs escadrons du commandement de l'aviation côtière ont riposté en envoyant une série de sous-marins allemands au fond de la mer tout au long du mois. Turnbull et son équipage ont rejoint le convoi SC 143 le 8 octobre à bord du G-120 et ont lancé deux attaques contre un sous-marin allemand cet après-midi-là. Turnbull a plus tard admis avoir été troublé par la possibilité que le bâtiment qu'il attaquait détenait peut-être Longmore et ses hommes prisonniers⁷⁸. Le lieutenant d'aviation Denis Webber et son équipage à bord du T-120 ont été témoins des attaques de Turnbull, puis ont esquivé de lourds tirs afin d'attaquer un autre sous-marin allemand à cinq reprises. La bataille a duré une heure 40 minutes avant que le bâtiment assiégé n'explose⁷⁹.

La bataille pour protéger le convoi ON 206 — 62 navires marchands ayant quitté Liverpool le 11 octobre 1943 à destination de New York — s'est avérée très coûteuse pour le groupe Schlieffen⁸⁰. Plusieurs escadrons du commandement de l'aviation côtière ont collaboré à la perte de deux sous-marins allemands le 16 octobre. L'équipage du U-844 a répliqué en tirant sur deux Liberator ce matin-là, forçant un avion du 86^e Escadron à larguer ses armes et à plonger dans la mer agitée. Deux des membres de l'équipage sont morts lorsque l'appareil s'est brisé. L'autre avion du 59^e Escadron a également été touché, mais le sous-lieutenant d'aviation W. J. Thomas et ses hommes sont parvenus à lancer les huit grenades sous-marines qu'ils avaient. L'Oberleutnant zur See Günther Möller et l'équipage de 52 hommes à bord du U-844 ont péri⁸¹. Trois autres avions des 120^e et 59^e Escadrons ont travaillé à détruire le U-470 au cours du même après-midi⁸².

La destruction du groupe Schlieffen s'est poursuivie tôt le lendemain matin, alors que trois avions de Reykjavik ont fait cinq visées, cinq attaques et un tir fatal. L'équipage de Gordon Hatherly à bord du O-120 a contacté un autre convoi en direction ouest, l'ONS 120, en milieu de matinée et a attaqué deux sous-marins allemands avec toutes les armes dont il disposait. À mesure que Hatherly volait en cercle au-dessus du sous-marin allemand, qui « a été vu sérieusement touché à sa poupe⁸³ », son équipage assiégé a continué de riposter par des tirs. Cette audace a coûté cher. Un avion du 422^e Escadron de l'ARC parti de l'Irlande du Nord était piloté par le capitaine d'aviation Paul Sargent de Toronto. À sa seconde attaque, les tirs ont tué son navigateur, son mécanicien de bord et son officier d'artillerie navale. L'appareil s'est brisé lorsqu'il s'est échoué, et Sargent a péri avec l'épave, mais le SNO indique qu'à 15 h 35 sept des onze membres d'équipage ont été rescapés⁸⁴.

Pendant ce temps, l'équipage de Turnbull à bord du H-120 a passé la journée dans les airs près de l'ON 206. Le navigateur Don Harborne était à régler le cap vers le retour à la maison lorsque le radar de Noel Tingey a détecté un sous-marin allemand. « Imaginez notre joie, a-t-il dit plus tard, lorsque l'objet détecté s'est avéré être un sous-marin allemand émergé, sans doute en train de charger ses batteries⁸⁵. » Le sous-marin allemand avait aussi manqué de près un autre Liberator du 59^e Escadron à sa toute première attaque. Turnbull a alors demandé à son mécanicien de bord, Gerry Storey, de vérifier que le « Mickey Mouse » (tableau de largage des bombes) était réglé adéquatement avant qu'il ne plonge. Les grenades sous-marines ont touché le sous-marin allemand, qui s'est mis à perdre de la vitesse, sa poupe enfoncée dans les eaux. D'autres tirs de canons antiaériens sont arrivés dans une seconde attaque deux minutes plus tard, mais l'équipage de Turnbull a criblé le bâtiment touché d'autres grenades sous-marines. De la tourelle arrière, Mac McDonald a regardé le sous-marin allemand se scinder en deux et couler. Il a photographié environ 30 survivants dans l'eau, mais aucun membre de l'équipage du U-540 n'a survécu. Pour ses attaques précédentes et cette « frappe mortelle », le Néo-Zélandais Bryan Turnbull a reçu la DFC⁸⁶.

Les batailles menées pour protéger l'ONS 20 et l'ON 206 ont marqué la dernière étape d'un énorme désastre pour la nouvelle campagne des sous-marins allemands. Au cours des mois de juin, juillet et août 1943, 85 convois ont traversé l'Atlantique Nord sans perdre un seul navire. Par contre, huit sous-marins allemands ont été perdus au cours de la même période, et 25 autres ont coulé dans les eaux de l'Atlantique en septembre et octobre. Le groupe Schlieffen a perdu six sous-marins

allemands : quatre aux mains des avions et deux aux mains des navires d'escorte, alors qu'un seul navire marchand a été détruit. Lorsque les escadrons britanniques sont arrivés dans les Açores en octobre, le trou noir a été fermé, ce qui a une fois de plus obligé Dönitz à retirer ses navires assiégés de l'Atlantique Nord⁸⁷.

Le résumé audacieux paru dans le *Coastal Command Review* en décembre 1943 démontre bien la tendance des récits subséquents de cette bataille qui parleront en termes de grande stratégie et de sa progression en termes de navires ayant pris la mer, ainsi que de sous-marins allemands construits et perdus :

[L'année] entrera dans l'histoire pour de nombreuses raisons : par-dessus tout, elle a vu la défaite des sous-marins allemands dans l'Atlantique qui, au début de l'année, semblaient vouloir contrecarrer notre stratégie en Europe et nourrissaient l'Axe de son dernier espoir d'éviter une défaite décisive. En janvier 1943, le comité conjoint des chefs d'état-major réuni à Casablanca avait prévu que, dans l'année à venir, la défaite des sous-marins allemands devrait être la première charge de nos ressources combinées. En janvier 1944, on peut dire que cette défaite est un fait accompli [...]. La construction et l'entretien d'une immense flotte de sous-marins allemands ont absorbé une part substantielle de l'effort industriel et de la meilleure main-d'œuvre de l'Allemagne. Mais aujourd'hui, les Nations unies entre elles disposent d'une marine marchande plus imposante, et meilleure, que lorsque l'offensive des sous-marins allemands a été déclenchée en septembre 1939; de nombreux navires marchands voguent sur l'Atlantique, en convoi ou seuls, et n'essuient que des pertes insignifiantes; et il n'y a aucun doute que le moral et l'esprit combatif des équipages des sous-marins allemands toujours en mer ont connu un déclin désastreux. Bref, la menace des sous-marins allemands a été défaite⁸⁸.

Rien de plus vrai. Mais nous ne devrions jamais oublier les équipages des navires (marchands et escortes) qui ont sillonné l'Atlantique Nord malgré la présence de meutes de loups qui menaçaient de les détruire, mais qui ont finalement échoué dans leurs tentatives. Et n'oublions pas non plus le petit groupe d'hommes qui ont volé à la rencontre des convois au cours de cette année charnière qu'est 1943.

Endurance, en effet.

Notes

1. Captain S. W. Roskill, *The War at Sea, 1939-1945*, éd. J. R. M. Butler, vol. 2, *The Period of Balance*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1956, p. 355.

2. *Ibid.*

3. Histoire personnelle fascinante de l'escadron par Peter G. White et Steven P. Rennison, *No. 120 Squadron Royal Air Force, 1918-1998* (s.l., 1998). Je dois beaucoup à M. Peter Clare de Windsor (R.-U.), qui m'a fourni un exemplaire de cet ouvrage. Merci également à M. Norman Franks et au D^r Richard Goette de m'avoir si généreusement fait profiter de leurs documents et de leurs connaissances.

4. Marc Milner, *The Battle of the Atlantic*, St. Catharines, Vanwell Publishing, 2003, Avro Anson photograph, n° 3.

5. John Buckley, *The RAF and Trade Defence, 1919-1945: Constant Endeavour*, Keele, Staffordshire, Keele University Press, 1995, p. 120.

6. Martin Middlebrook, *Convoy*, New York, William Morrow, 1977, p. 51; et Flight Lieutenant David Evans, cité dans White et Rennison, *No. 120 Squadron*, p. 7.

7. Buckley, *RAF and Trade Defence*, p. 123, 124, 127, 128; et White et Rennison, *No. 120 Squadron*, p. 4.

8. White et Rennison, *No. 120 Squadron*, A5-3, p. 11.

9. Buckley, *RAF and Trade Defence*, p. 174-176; et C. H. Waddington, *OR in World War 2: Operational Research Against the U Boat*, Histories of Science Series, Londres, Paul Elek [Scientific Books] Ltd., 1973, p. 164-167 et 174-177.

10. Les deux premières lettres désignaient le port de départ du convoi ou sa vitesse (lent ou rapide). Dans le présent ouvrage, HG – Gibraltar, HX – New York, SC – convoi lent, ON – de l'Angleterre à destination de l'Amérique du Nord, ONS – comme le précédent, mais lent.
11. Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 98-99.
12. White et Rennison, *No. 120 Squadron*, p. 13.
13. Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 107.
14. Buckley, *RAF and Trade Defence*, p. 137.
15. White et Rennison, *No. 120 Squadron*, p. 28-30; et notes de Middlebrook voulant que les autres escadrons du commandement de l'aviation côtière considéraient le 120^e Escadron comme « prétentieux ». Voir Middlebrook, *Convoy*, p. 50.
16. Jurgen Rohwer, *The Critical Convoy Battles of March 1943*, Annapolis, MD, Naval Institute Press, 1977, p. 47.
17. White et Rennison, *No. 120 Squadron*, A5-3.
18. National Archives [NA], UK, AIR 15/470, « Anti-Submarine Operations February, 1943 », *Coastal Command Review* (s.l., février 1943), p. 2.
19. Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 138.
20. NA, UK, AIR 15/470, « S.C. 118 », *Coastal Command Review*, s.l., février 1943, p. 8.
21. Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 139.
22. Les 120^e et 220^e Escadrons ont déménagé de Ballykelly à Aldergrove, en Irlande du Nord, en février 1943.
23. « S.C. 118 », *Coastal Command Review*, p. 8. Voir aussi NA, UK, AIR 27/911/36, ORB du 120^e Escadron, février 1943.
24. ORB du 120^e Escadron, février 1943; et « Convoy Battles: SC-118 », Guðmundur Helgason, uboat.net, <http://www.uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=SC-118> (consulté le 11 août 2015).
25. Journal de bord, Allan Edward Hayes, en possession de l'auteur. ORB du 120^e Escadron, février 1943.
26. White et Rennison, *No. 120 Squadron*, p. 31; « Convoy Battles: SC-118 » et ORB du 120^e Escadron, 8 février 1943.
27. Roskill, *War at Sea*, p. 356.
28. D. V. Peyton-Ward, *The RAF in Maritime War*, vol. 1943 (Air Force Historical Branch Narrative), p. 46.
29. Arnold Hague, *The Allied Convoy System, 1939-1945: Its Organization, Defence and Operation*, Annapolis (MD), Naval Institute Press, 2000, p. 135.
30. Rohwer, *Critical Convoy Battles of March 1943*, p. 55-60.
31. *Ibid.*, p. 60; et ORB du 120^e Escadron, 3 mars 1943.
32. Hague, *Allied Convoy System*, p. 137-138. Hague mentionne 7 navires perdus dans le convoi SC 121, alors que Roskill en mentionne 13. Roskill, *War at Sea*, p. 365. Voir aussi Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 148.
33. ORB du 120^e Escadron, mars 1943; Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 146; Roskill, *War at Sea*, p. 365; Hague, *Allied Convoy System*, p. 132; et « Convoy Battles: HX-228 », Guðmundur Helgason, uboat.net, <http://www.uboat.net/ops/convoys/convoys.php?convoy=HX-228> (consulté le 11 août 2015).
34. Rohwer, *Critical Convoy Battles of March 1943*, p. 189-190. Selon les données de Hague, six des pertes du SC 122 sont survenues le 17 mars. Hague, *Allied Convoy System*, p. 138.
35. ORB du 120^e Escadron, 17 mars 1943.
36. *Ibid.*
37. *Ibid.*; Rohwer, *Critical Convoy Battles of March 1943*, p. 144-145; et *Coastal Command Review* (mars 1943), p. 13.
38. ORB du 120^e Escadron, 18 mars 1943.

39. *Ibid.*
40. *Ibid.*
41. « F.d.U. [Führer der Unterseeboote] / B.d.U.'s War Log 16-31 March 1943 » p. 179, <http://www.uboaarchive.net/BDU/BDUKTB30320.htm> (consulté le 11 août 2015).
42. « Acting Squadron Leader Desmond James Isted », *Second Supplement to The London Gazette*, 23 mars 1943, p. 1361, <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/35949/page/1361> (consulté le 11 août 2015).
43. Rohwer, *Critical Convoy Battles of March 1943*, p. 161; et Hague, *Allied Convoy System*, p. 132.
44. ORB du 120^e Escadron, 19 mars 1943. Le sous-lieutenant d'aviation Samuel Eric Esler, réserviste volontaire, a obtenu la DFC. « Distinguished Flying Cross – Pilot Officer Samuel Eric Esler », *Third Supplement to The London Gazette*, 4 décembre 1942, p. 5267, <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/35809/supplement/5267> (consulté le 11 août 2015).
45. ORB du 120^e Escadron, 19 mars 1943; et « F.d.U./ B.d.U.'s War Log 16-31 March 1943 », p. 183.
46. Cité dans Roskill, *War at Sea*, p. 371.
47. *Ibid.*, p. 364.
48. *Ibid.*, p. 362-364, 401. Voir aussi Middlebrook, *Convoy*, p. 311-312.
49. Peter Gretton, *Crisis Convoy: The Story of HX231*, Annapolis, MD, Naval Institute Press, 1974, p. 27.
50. *Ibid.*, p. 27, 45.
51. *Ibid.*, p. 25.
52. P. M. S. Blackett, « Operational Research, Recollections of Problems Studied, 1940-45 », dans *Brassey's Annual: The Armed Forces Yearbook, 1953*, p. 100.
53. Gretton, *Crisis Convoy*, p. 48, 51, 123.
54. ORB du 120^e Escadron, avril 1943. Le compte rendu de Gretton du 5 avril diffère à plusieurs égards du registre des opérations de l'escadron. L'ORB du 120^e Escadron ne fait nulle part mention du P-120. La référence que fait Gretton d'un certain lieutenant d'aviation Matherley renvoie sans doute au lieutenant d'aviation Gordon Hatherley, et les renvois concernant l'arrivée du N-120 de Goodfellow sont inexacts. Gretton, *Crisis Convoy*, p. 70-71, 74. Citation à la page 74.
55. Middlebrook, *Convoy*, p. 313. L'escadron a tenté sept vols « aller-retour » à travers le trou noir ce mois-là. Turnbull et Allan à bord du T-FK223 ont eu leur tour le 22 avril.
56. Gretton, *Crisis Convoy*, p. 74, 90.
57. *Ibid.*, p. 99.
58. Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 149. Voir aussi « Convoy Battles: HX-231 », Guðmundur Helgason, uboat.net, <http://uboat.net/ops/convoy/convoy.php?convoy=HX-231> (consulté le 11 août 2015).
59. ORB du 120^e Escadron, avril 1943.
60. Hague, *Allied Convoy System*, p. 123. D'autres sources font état de deux navires coulés et un endommagé : voir « Convoy Battles: HX-234 », Guðmundur Helgason, uboat.net, <http://uboat.net/ops/convoy/convoy.php?convoy=HX-234> (consulté le 11 août 2015).
61. Peyton-Ward, *RAF in Maritime War*, p. 54-55.
62. ORB du 120^e Escadron, avril 1943.
63. *Ibid.*
64. « List of all U-boats: U-189 », Guðmundur Helgason, uboat.net, <http://www.uboaarchive.net/boats/u189.htm> (consulté le 11 août 2015).
65. Roskill, *War at Sea*, p. 364, 369; NA, UK AIR 15/471, « Summary of the Year's Work–1943 », *Coastal Command Review*, s.l., décembre 1943, p. 2; et Gretton, *Crisis Convoy*, p. 155.
66. Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 160-172.
67. *Ibid.*, p. 171-172.

68. *Ibid.*, p. 172, 174.
69. *Ibid.*, p. 172; et Peyton-Ward, *RAF in Maritime War*, p. 177.
70. Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 172, 174; et Peyton-Ward, *RAF in Maritime War*, p. 177.
71. Peyton-Ward, *RAF in Maritime War*, p. 54, 61-64, 66. Il existe une certaine controverse quant au fait que l'équipage du lieutenant d'aviation Moffat à bord du F-120 ait réellement coulé le U-333 le 20 septembre. Voir « List of all U-boats: U-338 », Guðmundur Helgason, uboat.net, <http://www.uboat.net/boats/u338.htm> (consulté le 11 août 2015).
72. Milner, *Battle of the Atlantic*, p. 176-177.
73. ORB du 120^e Escadron, octobre 1943.
74. *Ibid.*
75. *Ibid.*; et Norman L. R. Franks, *Search, Find and Kill*, éd. rév., Londres, Grub Street, 1995, p. 201.
76. Un vétéran de l'escadron a plus tard mentionné « une purge » au sein de l'escadron « quand on a découvert que la période de service de l'équipage du lcol avn [lieutenant-colonel d'aviation] Longmore était expirée. » Franks, *Search, Find and Kill*, p. 199-202.
77. Le décès de Richard Longmore ne fait que deux courts paragraphes dans les mémoires de son père, Sir Arthur Longmore, *From Sea to Sky, 1910-1945*, Londres, Geoffrey Bles, 1946, p. 302-303.
78. Franks, *Search, Find and Kill*, p. 202.
79. ORB du 120^e Escadron, 8 octobre 1943. Il y a eu 30 morts et 18 survivants du U-643. « List of all U-boats: U-643 », Guðmundur Helgason, uboat.net, <http://www.uboat.net/boats/u643.htm> (consulté le 11 août 2015).
80. Hague, *Allied Convoy System*, p. 159.
81. Franks, *Search, Find and Kill*, p. 203.
82. ORB du 120^e Escadron, octobre 1943; Franks, *Search, Find and Kill*, p. 27-29; et Peyton-Ward, *RAF in Maritime War*, p. 87. Voir aussi Roy Conyers Nesbit, *Ultra Versus U-Boats: Enigma Decryps in the National Archives*, Barnsley, R.-U., Pen & Sword Military Books, 2008, p. 174.
83. ORB du 120^e Escadron, octobre 1943.
84. *Ibid.*; et Franks, *Search, Find and Kill*, p. 26, 30. L'entrée dans le compte rendu de Franks est incorrectement datée du 16 octobre 1943.
85. Franks, *Search, Find and Kill*, p. 202-203.
86. ORB du 120^e Escadron, octobre 1943; Nesbit, *Ultra Versus U-Boats*, p. 176; et « Distinguished Flying Cross – Acting Warrant Officer Bryan Walker Turnbull », *Fourth Supplement to The London Gazette*, 18 janvier 1944, p. 358, <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/36335/supplement/358> (consulté le 11 août 2015).
87. Peyton-Ward, *RAF in Maritime War*, p. 187-188.
88. « Summary of the Year's Work – 1943 », *Coastal Command Review*, p. 1.

Geoffrey Hayes

Geoffrey Hayes enseigne l'histoire militaire à l'Université de Waterloo. Il a publié des articles dans de nombreuses publications spécialisées au Canada et à l'étranger et a codirigé la rédaction de livres sur la crête de Vimy et le conflit en Afghanistan. Les grands frères de ses deux parents ont servi pendant la Seconde Guerre mondiale. Le lieutenant-colonel J. F. Swayze, DSO, a combattu au sein du Lincoln and Welland Regiment en 1944 et en 1945, et a aidé au rapatriement de son régiment en 1946. Le lieutenant d'aviation A. E. Hayes a piloté dans le 120^e Escadron de la Royal Air Force, alors que ce dernier était en Islande. Il est mort dans un accident d'avion à Nassau, dans les Bahamas, en février 1945, à l'âge de 22 ans.

Chapitre 5

Les premiers Catalina et Conso de l'Aviation royale canadienne

Par Roger Sarty

Note de l'auteur : Je remercie vivement Alec Douglas, Steve Harris et Dave Kealy d'avoir partagé leurs connaissances et leurs notes de recherche avec moi.

Le rôle énorme et distingué que le Consolidated Catalina / Conso a joué dans la force aérienne territoriale du Canada pendant la Seconde Guerre mondiale n'a toujours pas été reconnu comme il se doit. Dans leur ouvrage intitulé *Canadian Aircraft Since 1909*¹, K. M. Molson et R. A. Taylor incluent un essai important et novateur sur les Catalina et les Conso construits au Canada qui ont commencé à sortir de l'usine de montage à la fin de 1942. Cependant, l'histoire des premiers avions de ce genre construits aux États-Unis pour servir au Canada demeure obscure, même s'ils ont joué un rôle considérable dans les opérations anti-sous-marines de l'Aviation royale du Canada (ARC) en 1942 et au début de 1943, période la plus critique dans la guerre contre les sous-marins allemands (U-boats).

L'hydravion à coque de modèle 28 de la Consolidated Aircraft Corporation est entré en service dans la United States Navy (USN) en 1936 et portait la désignation PBY. Le PBY était disgracieux, lent, incommode et difficile à piloter, mais il a néanmoins été un bombardier de patrouille maritime hors pair; il avait un rayon d'action de 644 kilomètres (400 milles), et celui-ci passait à 966 km (600 milles) quand l'appareil était muni de réservoirs de carburant supplémentaires. Doté d'une endurance maximale de 24 heures, l'avion pouvait en outre flâner loin de sa base pour protéger les navires marchands amis et essayer de repérer des navires ennemis. Le succès remporté par l'hydravion à coque a attiré l'attention internationale², et l'état-major de l'Air, à Ottawa, a vite reconnu les avantages qu'il présentait pour les Commandements aériens de l'ARC sur les côtes Est et Ouest. Quand, à la fin d'août 1939, le commodore de l'Air E. W. Stedman a dirigé la mission canadienne qui se rendait à Washington dans un tout dernier effort pour acheter des avions, on lui avait donné pour directive d'acheter 15 PBY. En l'occurrence, Stedman n'a pas poursuivi les négociations avec la Consolidated, car elle n'était pas à même de livrer les appareils avant six à douze mois³. Toutefois, le ministère de l'Air britannique a commandé les avions qui, une fois modifiés en fonction des spécifications de la Royal Air Force (RAF), ont été appelés « Catalina ».

Pendant l'hiver de 1939-1940, l'état-major de l'Air canadien a choisi le PBY pour remplacer le Supermarine Stranraer. Ce dernier, un hydravion biplan à coque qui équipait un escadron sur la côte Est et une partie d'un autre escadron sur la côte Ouest, avait un rayon d'action opérationnel maximum d'environ 402 km (250 milles) et une endurance de neuf heures. Entre-temps, en novembre 1939, le prototype d'un PBY amphibie a exécuté son premier vol. Ce modèle amphibie se prêtait mieux aux opérations du Canada que l'hydravion à coque ordinaire, en particulier sur la côte Est, où la glace rendait inaccessible toutes les stations d'hydravions, sauf les plus au sud, pendant près de la moitié de l'année. Au printemps de 1940, l'ARC avait demandé 54 appareils amphibies pour équiper trois escadrons de neuf aéronefs chacun et pour constituer une réserve qui servirait à remplacer les appareils en mauvais état⁴.

L'offensive allemande déclenchée sur le front Ouest en mai et juin 1940 a grandement accéléré le processus d'approvisionnement que l'ARC poursuivait à un rythme décontracté. En juillet, l'état-major de l'Air a porté à six le nombre projeté d'escadrons de PBY et autorisé le ministère des Munitions et des Approvisionnements, récemment mis sur pied, à entreprendre des négociations avec la Consolidated pour obtenir 105 hydravions amphibies. En fait, ce ministère avait fait pression sur le ministère de la Défense nationale pour qu'il prenne une décision, car d'autres commandes faites par l'USN risquaient de monopoliser la capacité de production existante de l'entreprise. Le commodore de l'Air Stedman, chef des Services de génie et d'approvisionnement de l'ARC, avait espéré que les appareils seraient assemblés dans des installations canadiennes, de préférence sur la côte Ouest où celles-ci seraient relativement proches de l'usine de la Consolidated, à San Diego, et où le danger d'une attaque ennemie serait moindre que dans l'Est. Cependant, afin d'obtenir des livraisons plus rapides, l'état-major de l'Air a convenu que les 50 premiers appareils seraient construits à San Diego.

Le ministère des Munitions et des Approvisionnements a de plus fait valoir que, comme la production des appareils amphibies n'avait pas encore commencé et que ceux-ci ne seraient pas disponibles avant six ou sept mois après la livraison des hydravions à coque ordinaires, tous les 50 avions devraient être amphibies. L'état-major de l'Air a modifié son besoin et commandé 36 hydravions ordinaires et 14 appareils amphibies⁵.

La lettre autorisant la Consolidated à commencer à remplir la commande canadienne a été signée le 12 août 1940. On y précisait que les PBY de l'ARC devaient être semblables à ceux qui étaient destinés à la RAF et qui étaient les mêmes que ceux fournis à l'USN, sauf qu'ils étaient appelés Catalina I et avaient été modifiés en fonction des spécifications britanniques. Les PBY affichaient quelques différences par rapport aux modèles de série antérieurs : en effet, ils étaient dotés de moteurs plus puissants (1 200 chevaux au lieu de 900) et de coupoles aérodynamiques au-dessus des positions des canons latéraux centraux. Outre que la Consolidated devait livrer 50 hydravions à coque ordinaires et amphibies complets, il lui incombait de fournir les pièces voulues pour assembler 55 autres appareils amphibies au Canada pour l'ARC. Toutefois, il a fallu quatre mois de plus pour établir les détails de ces conditions générales, surtout parce que le ministère des Munitions et des Approvisionnements devait traiter avec la Consolidated par l'intermédiaire de la mission britannique des Achats aux États-Unis (É.-U.), laquelle avait omis de mettre l'ARC directement en contact avec le constructeur en ce qui concernait des questions essentielles telles que le nombre et le type des pièces de rechange à fournir. Le contrat CAN 78 a finalement été signé à Ottawa, le 5 décembre 1940.

La production allait bon train quand, en janvier 1941, le capitaine d'aviation L. R. Kottmeier, inspecteur résident de l'ARC chez la Consolidated, a fait savoir que l'assemblage des premières coques d'avion prévues dans la commande canadienne allait commencer et que la conception du matériel d'hivernisation exigé dans les spécifications de l'ARC était très avancée. À peu près à ce moment-là, l'état-major de l'Air a décidé que les avions canadiens devaient être munis des râteliers à bombes équipant les appareils de l'USN pour pouvoir emporter les bombes américaines que l'ARC avait commandées. C'était la plus importante différence entre les variantes britannique et canadienne du PBY-5⁶. Les râteliers à bombes britanniques étaient installés à l'extérieur sous la section centrale des ailes, tandis que ceux fixés sur les appareils de l'USN, bien que transportant l'armement à l'extérieur, étaient logés à l'intérieur de la structure de l'aile. Ainsi, la section centrale de l'aile des avions canadiens était identique à celle du PBY-5.

Afin de produire les 55 appareils amphibies, la Boeing Aircraft of Canada Limited avait amorcé la construction d'une nouvelle usine à Vancouver au cours de l'automne 1940. En vertu du contrat (CAN 78), elle devait construire la queue, les panneaux de la section extérieure de l'aile et les flotteurs d'extrémité d'aile, la Consolidated devant fournir les autres pièces. La lenteur des livraisons de la part des fournisseurs américains et canadiens de matières premières a aussitôt retardé les progrès, tout comme un incendie chez Boeing qui a détruit bon nombre des plans de l'avion.

Un deuxième contrat concernant des PBY amphibies était en cours de négociation. Afin de réaliser l'expansion de l'effectif de guerre territorial projetée par l'état-major de l'Air dans la deuxième partie de 1940, il fallait 144 PBY en tout pour équiper jusqu'à huit escadrons⁷. En novembre, l'état-major de l'Air a donc autorisé l'achat de 39 appareils amphibies en plus des 105 déjà commandés. Comme les commandes de l'USN empêchaient la Consolidated de livrer à temps les avions complets, les autorités ont accru la production au Canada. En avril 1941, la Canadian Vickers Limited de Montréal a reçu une lettre qui l'autorisait à commencer à construire les 39 appareils amphibies. Cette entreprise, qui avait construit le Supermarine Stranraer, devait recevoir les flotteurs ainsi que les sections de l'aile extérieure et la queue de l'avion fabriqués par Boeing et les pièces de montage produites par la Consolidated, l'intention étant que la Vickers finirait par fabriquer une grande partie de ces dernières.

La production n'en était qu'à ses tout débuts, mais la désignation du PBY canadien avait déjà changé. Dans l'Ordre courant n° 908 de l'Aviation (AFRO), daté du 22 novembre 1940, on avait donné le nom de « Convoy » au PBY canadien, car il était chargé de défendre les navires marchands. Signalant que le nom risquait d'engendrer la confusion dans les messages opérationnels acheminés par l'aviation et la marine, le commodore de l'Air A. A. L. Cuffe, représentant pour l'état-major de l'Air, a recommandé en janvier 1941 d'adopter la pratique britannique consistant à utiliser le nom

d'une localité côtière commençant par la même lettre que le nom du constructeur. Ses suggestions comprenaient Canso, Chimo et Chebucto, pour la côte Est, et Comox, Chinook et Courtenay, pour la côte Ouest. Un membre de l'état-major du génie aéronautique, le lieutenant-colonel d'aviation A. O. Adams, a proposé de retenir le nom de « Canso » pour l'hydravion à coque ordinaire et de « Comox » pour l'avion amphibie. Cependant, à l'issue d'autres discussions, on a conclu que, comme les appareils canadiens s'apparentaient aux Catalina de la RAF, ils devaient avoir le même nom. Par conséquent, dans l'Ordre courant n° 179 de l'Aviation daté du 21 février 1941, l'hydravion à coque ordinaire a été désigné comme étant le « Catalina », et sa version amphibie, le « Catalina A ».

Cependant, il fallait alors d'urgence des PBY de n'importe quel type. La Consolidated ne pourrait commencer à livrer des appareils qu'en septembre 1941, et les usines canadiennes n'arriveraient pas à en produire avant 1942. Les attaques déclenchées contre les navires marchands alliés dans l'Atlantique Nord par des navires de surface allemands et, avec des résultats plus dévastateurs, par les sous-marins allemands se produisaient entre-temps de plus en plus à l'Ouest à mesure que se renforçaient les défenses au large du Royaume-Uni (R.-U.). L'ARC ne disposait que d'un seul escadron – le 10^e, muni de Douglas Digby décollant de Gander (Terre-Neuve) – capable d'assurer une protection éloignée à la verticale des routes suivies par les convois. Équipés de réservoirs de carburant logés dans leur soute à bombes, les Digby pouvaient patrouiller à 805 km (500 milles) de distance, mais ils n'arrivaient alors à rester sur les lieux que brièvement avant de rentrer à leur base. À partir de la fin d'août 1940, l'ARC avait à maintes reprises exhorté les autorités américaines et britanniques à lui céder certains des PBY leur étant destinés aux termes de leurs contrats.

Vu les succès remportés par les sous-marins allemands dans les approches occidentales du R.-U. et la pénurie d'avions de patrouille à long rayon d'action, on comprend pourquoi le ministère de l'Air britannique hésitait à offrir son aide; l'USN avait déjà accepté que ses avions lui soient livrés en retard pour que les commandes de la RAF soient remplies avant les siennes, et elle n'était pas disposée à faire plus. Cependant, le vent a tourné le 20 mai 1941 quand une meute de sous-marins allemands a coulé cinq navires et en a endommagé un sixième dans un convoi, à moins de 1 127 km (700 milles) de Terre-Neuve. Quelques jours plus tard, le ministère de l'Air a dirigé vers le Canada neuf Catalina I qui devaient être acheminés au R.-U., en demandant à l'ARC qu'elle les lui retourne ou les remplace dès qu'elle commencerait à recevoir ses propres PBY⁸.

Les avions sont arrivés à Dartmouth (Nouvelle-Écosse), en provenance des Bermudes et d'Elizabeth City (Caroline du Nord), les 7 et 27 juin 1941, respectivement. Les avions ont tout d'abord été confiés au 5^e Escadron, alors équipés de Stranraer, puis les Catalina et une bonne partie du personnel de cette unité ont été transférés, au début de juillet, pour former un nouvel escadron, soit le 116^e. Le 21 juin, les Catalina I, qui avaient conservé leur désignation et leurs numéros de série de la RAF⁹, ont exécuté leurs premières missions de protection de navires marchands. Cela a été possible parce que le Quartier général de l'Aviation a affecté à Dartmouth le personnel de l'ARC qui avait été prêté à la RAF pour ses opérations de convoyage de Catalina; cela comprenait le commandant d'aviation F. S. Carpenter et les capitaines d'aviation W. G. Pate et N. E. Small. Malgré tout, les opérations de l'escadron ont été gravement gênées par les pénuries de membres d'équipage qualifiés, d'officiers spécialistes et d'équipement. Il a fallu faire venir de Californie, des Bermudes et de Trinité des appareils de halage à terre; à la mi-juillet, quatre avions ont été immobilisés au sol, faute de fusibles dont le plus proche fournisseur était à Chicago; par ailleurs, on ne pouvait former des équipages complets pour tous les hydravions¹⁰.

Malgré ces obstacles, l'unité est allée de l'avant et a déployé un détachement à Botwood (Terre-Neuve) pour assurer la défense des navires marchands le long des routes maritimes qu'ils empruntaient. Le premier appareil est arrivé à l'hydro-station du nord le 7 juillet, un deuxième, le 14 juillet, et les troisième et quatrième, les 22 et 23 du même mois. Cependant, les sous-marins allemands n'ont pas attaqué au large de Terre-Neuve avant la fin d'octobre et novembre, moment où le détachement mettait peu à peu fin à ses opérations, l'hiver étant venu. Les aéronefs restés à Dartmouth avaient entre-temps accompli des missions de protection de convois et exécuté de nombreux vols de transport à destination de North West River (Labrador) où ils avaient déposé équipement et personnel pour l'aménagement du nouvel aérodrome de Goose Bay. C'est au cours d'une de ces missions que l'appareil Z2139 s'est abîmé en mer et a coulé dans 60 pieds (18,3 mètres) d'eau; deux membres

d'équipage, y compris le pilote, le capitaine d'aviation R. E. Shaw, se sont alors noyés. L'aéronef a cependant été récupéré, puis il a été envoyé à Montréal où la Canadian Vickers s'en est servie comme modèle pour concevoir des gabarits et des formes. (L'avion a ensuite été reconstruit et il est retourné dans une unité active au sein du Commandement aérien de l'Est en octobre 1942.)

Pendant l'été et l'automne 1941, les changements apportés aux politiques et à l'équipement ont continué de secouer le 116^e Escadron et son unité sœur à Dartmouth, le 5^e Escadron. La Consolidated a commencé à livrer les hydravions à coque commandés par le Canada à la station de l'ARC de Rockcliffe, le 23 août 1944, et les livraisons se sont poursuivies avec beaucoup d'avance sur l'échéancier. À la fin de septembre, des équipages du 116^e Escadron ont piloté sept des nouveaux avions¹¹ jusqu'à Dartmouth; l'ARC était alors prête à retourner les Catalina I britanniques au Ferry Command de la RAF. À mesure que d'autres Catalina arrivaient de San Diego, ils devaient remplacer les Stranraer du 5^e Escadron et équiper une nouvelle unité d'hydravions à coque sur la côte Est, soit le 117^e Escadron. Cependant, la Grande-Bretagne avait alors un besoin urgent d'avions à long rayon d'action pour livrer une bataille rangée contre les sous-marins allemands dans l'Atlantique oriental. Le 7 septembre, le ministère de l'Air a demandé au Quartier général de l'Aviation, à Ottawa, non seulement de retourner les Catalina I empruntés mais aussi de lui envoyer tous les 50 hydravions à coque Catalina ordinaires et amphibies que l'ARC commençait alors à recevoir de Californie; il a aussi dit espérer que des escadrons formés de l'ARC viendraient avec une partie des aéronefs.

L'ARC et le gouvernement canadien ont répondu généreusement. Le Canada avait besoin des 14 hydravions amphibies qui devaient commencer à arriver à la fin de l'année, mais la RAF pouvait avoir tous les 36 hydravions à coque ordinaires et les Catalina I qu'elle avait prêtés au Canada. En outre, les 5^e et 116^e Escadrons seraient envoyés au R.-U. pour utiliser 18 des hydravions à coque dès que le 117^e Escadron serait formé avec les premiers appareils amphibies. Le ministère de l'Air a dit apprécier cette dernière offre, mais il a répondu qu'il n'était pas nécessaire que les deux unités de l'ARC franchissent l'Atlantique, car 36 hydravions à coque seraient tout juste assez pour compenser les pertes dans les escadrons existants du Coastal Command. Finalement, il a été convenu que le Canada garderait les Catalina I de la RAF et les sept Catalina de l'ARC qui étaient déjà arrivés à Dartmouth, jusqu'à la livraison des appareils amphibies. En octobre et novembre 1941, les 29 hydravions à coque que la Consolidated devait livrer au Canada en vertu de son contrat ont été cédés à la RAF : 11 étaient à Rockcliffe, et les 18 autres ont été acheminés directement depuis l'usine de San Diego¹². Neuf de ces aéronefs ont servi à rembourser la Grande-Bretagne pour les Catalina I britanniques empruntés dans le 116^e Escadron, et les 20 autres lui ont été prêtés, à condition qu'ils soient plus tard remplacés par des appareils construits aux termes des contrats britanniques¹³.

En fait, les Catalina empruntés à la RAF ont constitué essentiellement toute la force d'hydravions à coque à long rayon d'action du Commandement aérien de l'Est pendant plusieurs semaines¹⁴. À cause d'un goulot d'étranglement dans le système d'approvisionnement aux É.-U., un seul des Catalina canadiens livrés à Dartmouth était muni des râteliers à bombes. Par suite de démarches faites auprès de Washington, l'USN a cédé d'autres râteliers, mais il a fallu attendre à la fin de décembre 1941 et au début de janvier 1942 pour qu'ils soient installés sur les nouveaux appareils. En l'occurrence, le retard n'a pas beaucoup gêné le Commandement, car, le 11 octobre, le 116^e Escadron avait cédé cinq des hydravions non armés au 5^e Escadron qui avait été retiré de l'alignement opérationnel pour s'adonner à l'instruction de conversion et au convoyage des Stranraer vers la côte Ouest¹⁵, une tâche qu'il avait acceptée avec plaisir.

Au cours des derniers mois de 1941, les PBY canadiens ont subi un deuxième et dernier changement de nom. En octobre, le lieutenant-colonel d'aviation Adams a proposé d'appeler « Canso » les hydravions à coque ordinaires et « Canso A », les appareils amphibies. Les membres supérieurs de l'état-major de l'Air ont donné leur approbation en faisant observer que les aéronefs issus du contrat canadien « ne sont en fait pas des Catalina en tant que tels, car leur voilure est celle des hydravions de la US Navy et des râteliers à bombes y sont fixés pour emporter des bombes de modèle américain. Il y a aussi d'autres différences : par exemple, les réservoirs de carburant ne sont pas à l'épreuve des balles, et les appareils sont aménagés pour recevoir des mitrailleuses Browning 303 au lieu des Vickers à emprunt de gaz. » Les nouveaux noms ont été annoncés dans l'Ordre courant de l'Aviation n° 1549, le 19 décembre 1941¹⁶.

À ce moment-là, les appareils amphibies avaient commencé à arriver de San Diego, et des événements importants obligeaient de nouveau les autorités à changer leurs plans de déploiement des hydravions. Des équipages des 116^e et 5^e Escadrons se sont mis à convoyer les Canso A de Rockcliffe à Dartmouth le 15 décembre, et les livraisons ont pris fin le mois suivant¹⁷. La Consolidated a rempli les obligations de son contrat six semaines avant l'échéance fixée, bien que cela ait retardé l'acheminement de pièces de montage à Boeing of Canada. Apprenant que les premiers Canso A étaient arrivés plus tôt que prévu, le maréchal en chef de l'Air Sir Frederick Bowhill, commandant en chef du Ferry Command de la RAF, a demandé au Quartier général de l'Aviation quand il pourrait récupérer les Catalina I prêtés par la RAF et les sept Canso basés à Dartmouth, conformément à l'accord convenu en septembre. Bowhill a envoyé ce rappel le 11 décembre 1941, soit quatre jours après que l'attaque japonaise contre Pearl Harbour eut déclenché la guerre dans le Pacifique. Le vice-maréchal de l'Air L. S. Breadner, chef de l'état-major de l'Air canadien, a répondu que l'accord ne valait plus : « Le Canada a d'urgence besoin de tous les Catalina qui lui restent¹⁸. »

En fait, l'attaque contre Pearl Harbor a eu des répercussions plus immédiates sur la côte Est qu'à l'Ouest. Hitler avait auparavant interdit les opérations navales près des côtes nord-américaines, car il ne voulait pas se mettre à dos les É.-U. neutres. Ce dernier pays étant désormais en guerre, il a levé son interdiction, de sorte que des essaims de sous-marins allemands ont envahi les eaux canadiennes et américaines en janvier 1942 et infligé de lourdes pertes aux navires marchands le long de leurs routes côtières. Le 5^e Escadron a repris promptement ses activités opérationnelles le 14 janvier tandis qu'il se dotait d'hydravions amphibies qui – comme ils pouvaient décoller d'une piste terrestre alors que la glace inhabituellement lourde à Dartmouth cet hiver-là empêchait les Catalina et les Canso de voler – ont immédiatement prouvé leur valeur. Les plans dont l'objet était d'équiper les 5^e et 116^e Escadrons avec de nouveaux Canso A ont été annulés, et l'on a décidé de garder les Catalina I prêtés par la RAF et les Canso. En février, les appareils amphibies étaient concentrés dans le 5^e Escadron qui a alors retourné ses hydravions à coque ordinaires au 116^e Escadron.

Comme les autres aéronefs du Commandement aérien de l'Est, les Catalina, les Canso et les Canso A étaient dotés d'un nouvel armement principal. En 1941, les hydravions à coque emportaient chacun deux bombes anti-sous-marines de 227 kilogrammes (kg) ou de 500 livres (lb); l'expérience a montré que ces armes étaient très peu fiables, de sorte que les aéronefs des 5^e et 116^e Escadrons ont dès lors décollé avec soit deux grenades sous-marines Mark VII de 204 kg (450 lb), soit quatre grenades Mark VIII de 113 kg (250 lb) expressément conçues pour être larguées depuis un aéronef¹⁹.

Afin de faire échec aux attaques allemandes déclenchées dans la vaste zone s'étendant du golfe du Maine jusqu'aux côtes nord-est de Terre-Neuve, des aéronefs des 5^e et 116^e Escadrons ont été utilisés pour former deux autres unités. À la fin de mars 1942, le 10^e Escadron, à Gander, a envoyé à Yarmouth un détachement qui a accaparé trois Canso A et du personnel expérimenté du 5^e Escadron; le 19 mai, le détachement a été réorganisé pour former le 162^e Escadron. (Comme les usines canadiennes tardaient à livrer les Canso A, l'unité a fonctionné pendant dix autres mois avec l'effectif d'un détachement, soit quatre aéronefs au maximum.) En mai 1942, six Canso et du personnel du 116^e Escadron ont constitué le 117^e Escadron à l'hydrostation de North Sydney. La nouvelle unité a protégé les convois océaniques et côtiers qui partaient de Sydney et, avec un détachement posté à Gaspé (Québec), elle a aussi protégé les navires marchands dans le golfe Saint-Laurent où les sous-marins allemands avaient remporté leurs premières victoires dans la nuit du 11 au 12 mai. À la fin de mai, le 116^e Escadron a dépêché quatre Catalina I à Botwood (Terre-Neuve) pour qu'ils mènent des opérations au-dessus du détroit de Belle Isle et des routes des convois transatlantiques; en juillet, le corps principal de l'Escadron et les quatre Catalina I qui restaient ont déménagé de Dartmouth à Botwood²⁰.

Les Canso et les Catalina étaient les chiens-bergers du Commandement aérien de l'Est, car ils exécutaient surtout de longues missions d'escorte. Vers le milieu de l'année, les 29 hydravions à coque ordinaires et amphibies constituaient moins du tiers des aéronefs de lutte anti-sous-marine de l'ARC sur la côte Est, mais ils ont enregistré 20 000 des 50 000 heures de vol opérationnelles du Commandement aérien de l'Est en 1942. Cependant, les Canso et les Catalina n'ont exécuté que trois des 40 attaques contre des sous-marins et, dans le cas où la présence d'un sous-marin allemand a pu être confirmée par les documents allemands, seuls des dommages superficiels ont été infligés

au bâtiment ennemi. Les petits, rapides et agiles Lockheed Hudson qui équipaient quatre escadrons pouvaient mieux surprendre les sous-marins allemands ayant fait surface dans les eaux côtières que les gros et lourds Canso.

Il convient toutefois de souligner que l'escadron de Hudson ayant connu le plus de succès, soit le 113^e, était dirigé par le commandant d'aviation N. E. Small, un des premiers aviateurs à utiliser des Catalina, qui avait procuré sa première victoire au Commandement aérien de l'Est en détruisant l'U-754, le 31 juillet 1942. Quoi qu'il en soit, la meilleure riposte face à l'offensive allemande dans les eaux nord-américaines avait été d'appliquer aussi le système des convois aux navires marchands empruntant les routes côtières; les Canso et les Catalina à long rayon d'action avaient alors été l'épine dorsale de la défense aérienne assurée à ces convois²¹.

À la différence du travail défensif ennuyant mais essentiel de 1942, au cours des premiers mois de 1943, les Canso A du 5^e Escadron ont eu l'occasion de montrer les dents. En novembre 1942, l'unité, appuyée par un détachement de deux appareils du 162^e Escadron, avait démenagé à Gander (Terre-Neuve). Abandonnant les eaux côtières d'Amérique du Nord où ils affrontaient une défense de plus en plus farouche, les sous-marins allemands sont retournés aux routes des convois, au milieu de l'Atlantique, et ils ont bien failli remporter une victoire décisive au cours des mois suivants. Parce que la glace avait obligé les hydravions à coque du 116^e Escadron à quitter Botwood à destination de stations hivernales de Dartmouth et de Shelburne (Nouvelle-Écosse) et que les Digby du 10^e Escadron, ployant sous la tâche, devenaient de moins en moins fiables lors des vols de longue distance, le Canso A était le seul aéronef de l'ARC à même d'appuyer les convois océaniques assaillis de toutes parts. En fait, les sous-marins allemands se concentraient au-delà du rayon d'action normal des Canso A; le commandant d'aviation Small, qui était venu à Gander avec le détachement du 162^e Escadron, a donc fait alléger les hydravions en en retirant tout l'équipement non essentiel, de sorte qu'ils ont pu dès lors se rendre jusqu'à 1 127 km (700 milles) de leur base. (Malheureusement, Small a été tué quand son Canso A 9737 s'est écrasé au décollage le 7 janvier 1943.) Entre le 4 février et le 12 mai 1943, le 5^e Escadron a mené au moins neuf attaques contre l'ennemi : il a endommagé l'U-604, l'U-621 et l'U-438 et détruit l'U-630. La dernière victoire a été remportée le 4 mai 1943 par le Canso A 9747 que pilotait le commandant d'aviation B. H. Moffit; l'appareil se trouvait alors à plus de 1 046 km (650 milles) de sa base. À ce moment-là, les Canso A construits au Canada commençaient enfin à être livrés en grand nombre sur la côte Est²² tandis que les Alliés prenaient alors de plus en plus le dessus sur les sous-marins allemands. Ce sont donc les Catalina, les Canso et les Canso A construits aux États-Unis qui ont protégé les voies maritimes au large du Canada et de Terre-Neuve quand l'issue de la bataille de l'Atlantique était en jeu²³.

Notes

1. K. M. Molson et R. A. Taylor, *Canadian Aircraft Since 1909*, Stittsville (Ontario), Canada's Wings, 1982, p. 203–209.
2. Gordon Swanborough et Peter M. Bowers, *United States Navy Aircraft Since 1911*, New York, Funk and Wagnalls, 1968, p. 76-80; Owen Thetford, *Aircraft of the Royal Air Force Since 1918*, New York, Funk and Wagnalls, 1968, p. 144-145.
3. Lettre adressée par le chef de l'état-major de l'Air au ministre de la Défense nationale, 25 août 1939, Bibliothèque et Archives Canada (BAC), groupe de manuscrits IIIB5, vol. 31, dossier X-47; lettre adressée par Stedman au chef de l'état-major de l'Air, 3 septembre 1939, Quartier général de la Défense nationale, Direction de l'histoire et du patrimoine (DHP), 78/478.
4. « RCAF Estimates for Fiscal Year Ending March 31, 1941 », DHP 181.003 (D2319).
5. Ce paragraphe et ceux qui suivent sont tirés du dossier 1021-9-95 du Quartier général (QG) de l'ARC, vol. 1–5, BAC, groupe de documents (RG) 24, classeurs 5133–5134.
6. La Consolidated a désigné la variante britannique du PBY-5 comme étant le modèle 28-5ME, et la variante canadienne, comme étant le modèle 28-5MC.
7. Correspondance de juin et de juillet 1940, DHP 181.002 (D107).
8. DHP 181.003 (D4095); R.-U., Archives nationales, AIR 8/461.
9. W8340, W8431, W8342, Z2134, Z2136, Z2137, Z2138, Z2139 et Z2140.

10. Journaux personnels quotidiens et registres des opérations (ORB), 5^e et 116^e Escadrons, juin et juillet 1941, DHP.
11. Numéros de série de l'ARC 9701, 9702, 9704, 9705, 9706, 9707 et 9709.
12. À Rockcliffe : numéros de série de l'ARC 9703, 9708 et 9710 à 9718. À San Diego : numéros de série de l'ARC 9719 à 9736.
13. Dossier 60-3-12 du QG, vol. 1, BAC, RG 24, classeur 5395. La RAF a remboursé le prêt avec huit Catalina IB (numéros de série de la RAF FP 290 à 297), qui sont entrés en service dans l'ARC en décembre 1942, et 12 Catalina IV (numéros de série de la RAF JX 206, JX 207, JX 209, JX 211 à JX 213, JX 217, JX 219, JX 571, JX 572, JX 579 et JX 580), dont l'ARC a pris possession en mai 1943. Au moins 17 de ces aéronefs ont été attribués à des unités de la côte Ouest.
14. En novembre 1941, un des Catalina I prêtés (W8430) a été retourné à la RAF aux Bermudes et remplacé dans le 116^e Escadron par le Catalina I DP 202 qui avait volé depuis l'Écosse jusqu'à Dartmouth le mois précédent pour livrer du matériel à la mission britannique de l'Air aux États-Unis.
15. Note de Kottmeier adressée au secrétaire de l'Air auprès du ministère de la Défense nationale, 2 septembre 1941, et correspondance ultérieure, BAC, RG 24, classeur 5134, dossier 1021-9-951 du QG, vol. 4; Registres des opérations (ORB), 5^e et 116^e Escadrons, de novembre 1941 à janvier 1942, DHP.
16. Lettre d'Adams adressée au Directeur du génie aéronautique, 10 octobre 1941, procès-verbal des représentants de l'Aviation au Conseil de l'Air, 5 décembre 1941, BAC, RG 24, classeur 5134, dossier 1021-9-95 du QG, vol. 5.
17. Numéros de série 9737 à 9750 de l'ARC.
18. ORB des 5^e et 116^e Escadrons, de décembre 1941 à janvier 1942. Propos du chef de l'état-major de l'Air à l'intention de l'officier d'aviation commandant en chef du Ferry Command de la RAF, Dorval, transmission, 16 décembre 1941, BAC, RG 24, classeur 5395, dossier 60-3-12 du QG, vol. 2.
19. ORB des 5^e et 116^e Escadrons, janvier et février 1942, DHP.
20. ORB du 10^e Escadron, les 17 et 19 mars 1942, DHP; ORB du 162^e Escadron, mai et juin 1942, DHP; ORB du 116^e Escadron, de mai à juillet 1942, DHP; ORB du 117^e Escadron, de mai à août 1942, DHP.
21. Rapports mensuels du Commandement aérien de l'Est sur la guerre anti-sous-marine, de janvier à décembre 1942, DHP 181.003 (D25); DHP 76/278 (grand dossier); DHP 85/77.
22. Une seule des neuf attaques exécutées par le 5^e Escadron l'a été par un Canso A construit au Canada; l'appareil 9764 s'en est alors pris au sous-marin allemand U-706 le 22 avril 1943, mais en vain.
23. DHP 76/278 (grand dossier); DHP 85/77.

Roger Sarty

Monsieur Roger Sarty (Ph. D.) est professeur d'histoire à la faculté des arts de l'Université Wilfrid Laurier. Ses intérêts portent sur les opérations aériennes et maritimes de la Grande-Bretagne, du Canada et des États-Unis pendant la Première et la Seconde Guerre mondiale, la politique en matière de défense du Canada et les relations civilo-militaires. Il a coécrit deux volumes de l'histoire officielle des opérations de la Marine royale canadienne, Rien de plus noble et Parmi les puissances navales. Son dernier ouvrage, War in the St. Lawrence: The Forgotten U-Boat Battles on Canada's Shores, a été publié en 2012 par Allen Lane, Toronto.

Un départ très soudain : l'Aviation royale du Canada et la Force d'urgence des Nations Unies

Par William March

En 1956, l'Organisation des Nations Unies (ONU) n'occupait guère de place dans la conscience collective de la plupart des membres de l'Aviation royale du Canada (ARC). Les gestes posés par celle-ci pour soutenir l'ONU avaient compris une contribution plus que modeste à l'« action policière » en Corée et la fourniture de quelques membres à la Commission internationale de surveillance et de contrôle (CISC), qui s'efforçait en vain d'instaurer la paix en Indochine. L'ONU n'était que peu mentionnée, sinon pas du tout, dans les rapports annuels du ministère de la Défense nationale (MDN) livrés en 1954 et 1955¹. Il n'existait pas non plus, au MDN ou aux Affaires extérieures, de cadre stratégique régissant les contributions à l'ONU. Ainsi, bien que l'engagement pris par les Forces canadiennes (FC), en novembre 1956, envers une « force de maintien de la paix » n'ait guère étonné (les nouvelles des combats au Moyen-Orient et des travaux de l'ONU faisaient la une des journaux depuis des semaines), les planificateurs de l'ARC, préoccupés de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) en Europe et du très récent Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD), se trouvaient en quelque sorte en suspens.

L'État d'Israël, en collusion avec les Français et les Britanniques, a lancé l'opération KADESH le 29 octobre 1956, assaillant l'Égypte sur terre et dans les airs. Le lendemain, les gouvernements de France et du Royaume-Uni posaient un ultimatum au président égyptien, Gamal Abdel Nasser, exigeant le « droit » de faire protéger par leurs forces des points vitaux comme le canal de Suez. Le président Nasser ayant refusé, des avions français et britanniques ont entrepris le 31 octobre une campagne aérienne contre des cibles égyptiennes (c'était l'opération REVISE). Moins d'une semaine plus tard, les 5 et 6 novembre, les forces terrestres anglo-françaises posaient le pied en Égypte².

La réaction, au sein de l'ONU, a été aussi prévisible qu'initialement futile. Le 2 novembre, l'Assemblée générale condamnait l'attaque contre l'Égypte et demandait un cessez-le-feu immédiat et le retrait des forces de combat. Le Conseil de sécurité de l'ONU, dont la France et la Grande-Bretagne étaient membres permanents, était empêché d'agir. Face aux grommellements de l'Union soviétique qui menaçait d'intervenir directement, Lester B. Pearson, ministre canadien des Affaires extérieures, a proposé la formation d'une force d'urgence de l'ONU, composée de contributions de pays consentants, afin d'installer une zone tampon entre les combattants pour favoriser l'atteinte d'un règlement négocié. Cette proposition avait aussi le mérite de contourner le Conseil de sécurité, car elle allait faire l'objet de débats de l'Assemblée générale, qui avait conféré des pouvoirs à son Secrétaire général, Dag Hammarskjöld. La résolution, approuvée au cours d'une séance tenue dans la nuit du 3 au 4 novembre, a pris la forme d'un organisme doté de la personnalité morale le 7 novembre avec l'approbation de l'Assemblée générale des Nations Unies³.

Au Canada, la planification avait commencé avant l'approbation définitive de l'ONU. Comme c'était une suggestion de M. Pearson qui avait lancé le processus, le Canada a été l'un des premiers pays (sur un total, au final, de dix) à promettre des forces à l'ONU et il allait donner à ces forces leur premier commandant (cmdt), le major-général (Mgén) E. L. M. Burns, alors affecté à l'ONU dans le cadre de l'Organisme des Nations Unies chargé de la surveillance de la trêve (ONUST). Bien que la planification entre états-majors militaires canadiens se soit déroulée à Ottawa, un petit contingent s'est rendu au siège des Nations Unies, à New York, pour participer à des discussions poussées sur la composition et le transport de la force. On estimait qu'il faudrait quelque 6 000 militaires et qu'une unité aérienne intégrée en serait un élément essentiel⁴. Avec l'approbation du gouvernement, le général (Gén) H. D. Graham, chef d'état-major général (CEMG), a engagé l'Armée canadienne (AC) à fournir un groupe-bataillon d'un peu plus d'un millier de militaires provenant des Queen's Own Rifles of Canada (QOR of C). Le Canada, toutefois, prévoyait y consacrer également des éléments de médecine et de transport afin que le contingent canadien

soit autonome⁵. Le maréchal de l'Air C. R. Slemon, Chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA), a chargé l'ARC de fournir un élément de transport qui transférerait le personnel de l'ONU entre une base d'étape située au terrain d'aviation de Capodichino, aux abords de Naples, en Italie, et Abou-Souweïr, en Égypte⁶.

Il fallait faire vite et le contingent canadien devait atteindre l'Italie, et de là l'Égypte, le plus tôt possible. Le Commandement du transport aérien (CTA) a confié la première partie de cette tâche au 426^e Escadron de transport (426 ET), situé à Dorval, au Québec, qui était sous le commandement du lieutenant-colonel d'aviation (Lcol avn) A. J. Mackie. Les transports aériens réguliers sur le territoire canadien ont été annulés tandis que des Canadair DC4M North Star de l'ARC étaient préparés en vue de la mission⁷. Le premier vol de soutien à l'opération RAPID STEP a pris l'air le 12 novembre; il transportait le groupe précurseur de ce qui allait officiellement devenir l'Unité de la base canadienne au Moyen-Orient (UBCMO). Ne s'arrêtant que le temps de prendre du carburant à Gander (Terre-Neuve), à Lajes (Açores) et à Gibraltar, le North Star s'est posé à Capodichino 29 heures et 20 minutes après son départ, dont 25 heures et 10 minutes passées en l'air. Le service de navette des North Star s'est poursuivi pendant novembre et décembre de cette année-là, emmenant du personnel essentiel et de l'équipement léger pour que le Canada puisse contribuer à l'implantation de l'ONU en Italie et en Égypte. Dès février 1957, des vols militaires réguliers étaient établis entre le Canada, l'Europe et l'Égypte afin de satisfaire aux besoins de maintien en puissance, particulièrement au chapitre du transfert de personnel⁸.

Bien que l'ARC ait été appelée à jouer un rôle clé en matière de transport, elle n'a certainement pas été le seul service canadien à se rendre utile à ce chapitre. Parmi les premiers ordres donnés pour l'opération RAPID STEP I (dont il allait finalement y avoir trois itérations), le Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) MAGNIFICENT, surnommé 'MAGGIE', l'unique porte-avions canadien, qui en était à sa dernière sortie avant un remplacement prévu, a été appelé au Canada le 7 novembre. Dès son arrivée à Halifax, le 13, les travaux qui lui ont permis de transporter le gros des fournitures destinées au contingent canadien de la Force d'urgence des Nations Unies (FUNU) ont débuté. On envisageait de faire du MAGGIE un quartier général flottant en plus d'un navire de transport et, en vue des jours sombres, une base ferme sur laquelle se rabattre rapidement⁹. Toujours le 13, les Fairchild C119 Flying Boxcar du 435^e Escadron de transport (ET) quittaient la Station de l'ARC Namao, en Alberta, entreprenant le déplacement, en 48 heures, du 1^{er} Bataillon des QOR of C de leur dépôt de Calgary vers Halifax. L'équipement nécessaire de bataillon et de soutien allait suivre par voie ferrée.

Les préparatifs du transport du contingent canadien au Moyen-Orient allaient bon train et il n'y manquait que l'approbation de l'Égypte, qu'exigeait l'entente de l'ONU, pour que les forces aillent de l'avant¹⁰. Le président Nasser s'est alors objecté à l'inclusion des QOR of C, qui lui semblaient trop « britanniques » par leur nom et par la similitude de leur uniforme. Presque au même moment, les planificateurs, à New York, commençaient à se rendre compte que les unités promises par d'autres pays contributeurs ne comprenaient pas les éléments administratifs, logistiques et de soutien nécessaires. Les discussions entre le Mgén Burns et le Secrétaire général ont débouché sur la demande que le bataillon canadien d'infanterie soit gardé en réserve pour l'instant et que le gouvernement canadien se concentre sur la satisfaction du besoin de transport par voie aérienne, d'unités d'administration, de transmissions, de génie, de service aux armées et de soins de santé¹¹. Dès le 11 décembre, tous les intéressés s'étaient entendus pour que les QOR of C ne soient pas du déploiement et pour que le retour de l'unité à son dépôt de Calgary et le retrait de son équipement du MAGGIE se fassent en vitesse. On ne le savait pas à l'époque, mais il est très problématique de confier à un seul pays la responsabilité de la majorité des fonctions de soutien d'une mission de l'ONU.

L'opération RAPID STEP II a dès lors débuté et quelque 500 membres du Corps des transmissions royal du Canada, du Corps de l'intendance de l'Armée canadienne, du Corps royal canadien des magasins militaires et du Corps royal canadien du génie électrique et mécanique, accompagnés de leur équipement, ont été transportés à Halifax depuis tous les coins du Canada et embarqués sur le porte-avions de la Marine royale canadienne (MRC). Quatre de Havilland Canada DHC3 Otter et un petit contingent de l'ARC allaient se joindre aux membres de l'Armée de terre pour la traversée¹². Ces appareils allaient former le cœur du soutien volant exclusif à la FUNU. Le MAGGIE, parti

d'Halifax le 29 décembre 1956, est arrivé à Port-Saïd le 11 janvier 1957. Quatre jours plus tard, les Otter ont écrit une page d'histoire, étant le premier aéronef à voilure fixe de l'ARC à décoller de l'un des porte-avions canadiens de Sa Majesté.

Comme on envisageait de modifier la contribution de l'Armée canadienne à la FUNU, le 435 ET a été mis en état d'alerte le 19 novembre 1956 en vue de longues opérations possibles quelque part au Moyen-Orient. Le lendemain, une équipe de planification de l'ARC comptant 16 membres, dirigée par le commodore de l'air (Cmdre/air) F. S. Carpenter, commandant en chef de l'aviation (CCA) du Commandement du transport par voie aérienne (CTA), quittait le Canada pour rallier Capodichino, en Italie. Se trouvait parmi ce groupe le Lcol avn H. A. Morrison, commandant désigné de l'unité de transport par voie aérienne (UTA), alors en instance de création, qui avait les objectifs suivants :

- a. dénicher, le plus vite possible, un aérodrome voisin de Naples d'où le 435 ET pourrait transporter, à bord de ses C119, les troupes et le matériel de la FUNU en Égypte;
- b. préparer les installations au point de permettre aux C119 de commencer à s'envoler vers l'Égypte dès leur arrivée à Naples¹³.

La base, à Capodichino, disposait des installations nécessaires pour l'opération de l'ARC. Les pourparlers avec les autorités du gouvernement italien et de la marine américaine, qui se servaient du terrain d'aviation comme installation de transport, ont rapidement mené à une entente permettant aux avions de transport canadiens de l'utiliser aux fins de l'ONU. La marine américaine, pour sa part, a accepté de fournir un lien de communication avec l'Amérique du Nord¹⁴.

À la Station de l'ARC Namao, en Alberta, le 435^e Escadron entreprenait son long mouvement vers Capodichino. Au vu des limites des Boxcar, le voyage d'environ 10 500 kilomètres (km) allait devoir se faire en plusieurs étapes. Les appareils ont volé jusqu'à Downsview, en Ontario, et ont ensuite poursuivi leur chemin vers l'Italie selon le trajet établi par le 426^e Escadron. Les premiers appareils ont été chargés de personnel et d'équipement de l'ARC et de l'Armée canadienne destinés aux installations italiennes et égyptiennes. Il allait finalement y avoir douze C119 attachés au terrain d'aviation italien, le 435^e Escadron fournissant le gros des aéronefs, des équipages aériens et du personnel à terre. Le 436 ET (Downsview) et d'autres stations et unités de l'ARC ont fourni des renforts. Sous l'habile commandement du Lcol avn W. C. Klassen, cmdt du 435^e Escadron, le premier vol de l'ONU a eu lieu dans les quatre jours qui ont suivi l'ordre d'aller de l'avant¹⁵.

Les dispositions de commandement et de contrôle (C2) étaient relativement simples. Le commandement de l'UTA, officiellement nommé CANUNEF à compter du 11 février 1957, a été confié au commandant de la FUNU. L'officier supérieur de l'ARC, qui était chargé du commandement de l'UTA, avait les responsabilités suivantes :

- a. exécuter les plans et mener à bien les tâches que pouvait lui confier, de temps à autre, le commandant de la FUNU;
- b. diriger et contrôler les activités :
 - i. de la 114^e Escadrille (ele) de communication, Capodichino, Italie;
 - ii. de la 115 Ele Communication, Abou-Souweïr, Égypte¹⁶.

Les responsabilités administratives que ne prenaient ni l'ONU ni la FUNU devaient continuer de relever de l'ARC et du CTA. Dès la fin de janvier 1957, les effectifs des diverses composantes de l'ARC étaient les suivants : UTA – 11 officiers, 85 membres d'équipes au sol et d'équipage et 40 civils; 114 Ele Communication – 22 officiers et 86 membres d'équipes au sol et d'équipage; 115 Ele Communication – 17 officiers et 64 membres d'équipes au sol et d'équipage¹⁷.

La force aérienne américaine s'est chargée de la majeure partie des transports nécessaires pour déplacer les différents contingents de l'ONU de leurs pays d'origine vers l'Italie. Comme il était « interdit » aux grandes puissances de pénétrer en Égypte par la voie des airs, le transbordement d'Italie en Égypte a d'abord été réalisé au moyen d'appareils nolisés de Swissair et, par la suite, par l'ARC avec le soutien occasionnel de la force aérienne italienne¹⁸. Le premier vol de l'ONU effectué

par l'ARC pour le soutien de l'opération READY LIFT, c'est-à-dire le pont aérien entre l'Italie et l'Égypte, a décollé de Capodichino le 24 novembre chargé de troupes de l'ONU en partance pour Abou-Souweïr, à quelque 116 km au nord-est du Caire. Au vu des hostilités récentes, les C119 ont d'abord dû s'en tenir à une présence dans l'espace aérien égyptien entre une demi-heure après le lever du soleil sur place et une demi-heure avant le coucher du soleil sur place. Le point d'entrée et de sortie était la ville portuaire de Rosetta, à quelque 65 km à l'est d'Alexandrie. Pour maximiser la charge utile, les C119 canadiens décollaient chargés de suffisamment de carburant pour atteindre l'installation de la marine américaine dans la baie de Souda, en Crète, où ils reprenaient du carburant pour finir le trajet vers Abou-Souweïr¹⁹. Les installations du champ d'aviation égyptien étaient, au mieux, rudimentaires car elles avaient été lourdement endommagées lors d'attaques aériennes françaises et britanniques pendant les récentes hostilités. Les premiers Canadiens ont constaté, à leur arrivée, la violence des attaques, qu'illustrait notamment une roquette non explosée logée dans le toit de l'un des hangars. Il a fallu un travail considérable pour ramener le champ d'aviation à un état sécuritaire et lui donner la capacité de recevoir le flux ininterrompu d'aéronefs qui s'y posaient et en décollaient²⁰.

L'agitation régnait à Capodichino à cette époque, les équipes au sol étant à l'œuvre la journée entière, en trois quarts de travail. Bien qu'ils aient eu à leur disposition un hangar et de l'espace sur l'aire de trafic (et bien que l'économie locale ait fourni aux Canadiens tout ce qu'il leur fallait au chapitre du logement, de l'alimentation et du divertissement), les techniciens ont eu à surmonter toute une gamme de problèmes. L'absence de plates-formes d'entretien moteur convenant aux C119 et la différence de courant électrique ont été les deux points les plus frustrants. L'ingéniosité et l'improvisation étaient de mise dans la petite organisation d'entretien qui se démenait pour tenir la cadence d'un horaire de vol exigeant²¹.

Dès la fin de décembre, la course initiale au déploiement de forces de l'ONU afin qu'elles servent de zone tampon entre les forces égyptiennes et les forces israéliennes était presque terminée. À eux seuls, les douze C119 de l'ARC avaient transporté 1 712 passagers et 278 tonnes métriques [306 tonnes courtes (américaines)] de fret²². La mission de l'UTA/CANUNEF passant du déploiement au maintien en puissance, il a été décidé de réduire le nombre de Boxcar car le Canada en avait besoin sur son territoire. Il n'en restait que quatre à la fin de janvier 1957. En temps opportun, les 114 et 115 Ele Communication ont été désignées UTA à part entière et dotées, à Capodichino, d'un petit élément d'état-major leur assurant un soutien administratif de niveau supérieur²³.

Les C119 ont continué de faire la navette entre l'Italie et l'Égypte, transportant marchandises et militaires, au fil des besoins. En mars 1957, ce travail comprenait le transport d'éléments du 56^e Escadron de reconnaissance du Canada, formé principalement de membres des Lord Strathcona's Horse (Royal Canadiens) et des Royal Canadian Dragoons. Il avait été déterminé que la FUNU avait besoin d'un supplément d'unités terrestres mobiles aux fins de la surveillance et, dans le cas de l'opération RAPID STEP III, les militaires destinés à la dernière addition au contingent canadien ont fait la traversée. À compter de mars, la contribution canadienne à la FUNU comprenait 1 000 membres, tous grades confondus. Dès janvier 1958, la FUNU était réputée bien établie, l'ONU étant en mesure de répondre par d'autres moyens aux besoins de transport de marchandises lourdes. Les C119 restants sont rentrés au Canada et la 114 UTA a été dissoute²⁴.

Les Otter de la 115 UTA ont été installés à Abou-Souweïr, où les ont bientôt rejoints trois CC129 Dakota principalement utilisés pour le transport en direction et en provenance d'Abou-Souweïr et de grands aéroports comme celui de Beyrouth, au Liban. Une fois l'état stable atteint, quelque 90 membres de l'ARC et un nombre variable de membres de l'Armée de terre (chargés du contrôle des mouvements, des communications et de la poste) étaient chez eux dans ce petit bout de désert. Les Dakota et les Otter attachés à la 115 UTA s'acquittaient depuis la première heure de fonctions de transport léger. Les Otter, avec leur capacité de décollage et d'atterrissage courts (ADAC), étaient devenus un lien important avec les postes avancés de l'ONU. En plus de transporter des passagers, le courrier et des rations fraîches, ces appareils servaient à évacuer les blessés victimes, pour la plupart, de mines²⁵.

De même, les Dakota et les Otter étaient un organe vital de l'appareil de surveillance de la FUNU. Au vu de la longueur de la ligne de démarcation, qui faisait 273 km, du périmètre de 60 km de la bande de Gaza, de l'absence de routes, de la rareté des unités de reconnaissance terrestre et du danger posé par les champs de mines, la surveillance aérienne était la seule option possible²⁶. Il ne s'agissait pas d'une opération de haute technicité. L'équipage aérien, et un observateur de temps à autre, se livrait à une surveillance à l'œil nu, s'aidant à l'occasion de jumelles d'observation. S'il repérait quelque chose, soit il le signalait dès l'atterrissage, soit, si c'était possible, il le communiquait à une patrouille mobile proche pour qu'elle voie de quoi il retournait. Au départ, ces vols avaient lieu une fois par jour, à des moments différents, pour accroître les chances de détecter un quelconque mouvement non autorisé le long des quelques routes ou en surface dans le désert. En août 1957, la fréquence de ces patrouilles a été réduite à trois sorties par semaine, mais il est arrivé souvent que la surveillance aérienne ait un impact digne de mention²⁷. À titre d'exemple, le 18 juillet, à la suite de rumeurs persistantes, qui couraient à New York, selon lesquelles les Égyptiens s'affairaient à fortifier l'île de Tiran, à l'est de Charm-el-Cheïkh, contrevenant ainsi à l'accord de cessez-le-feu, un Otter y a été envoyé pour vérifier. L'équipage canadien a confirmé les signalements, ce qui a mené au dépôt d'une protestation et, finalement, au démantèlement du poste avancé incriminé²⁸.

En mars 1957, la FUNU quittait Abou-Souweïr pour s'installer dans la bande de Gaza, établissant son poste de commandement à Gaza même. Dans le cadre de la réinstallation générale de la FUNU, la 115 UTA prenait en septembre ses quartiers au terrain d'aviation d'El-Arich, l'aérodrome le plus proche qui puisse convenir à ses activités, car il se trouvait à une centaine de kilomètres à l'ouest de Gaza. Pendant ce temps, la majorité des membres de l'AC logeait dans une grande base de l'ONU, Camp Rafah, établie près du quartier général bien qu'à l'extérieur de la bande de Gaza. Les membres des deux armées canadiennes étaient relativement proches, mais il n'y a pas eu entre eux de relation formelle avant le milieu des années 1960. Jusqu'à ce moment, l'UTA avait relevé du contrôle opérationnel de l'ONU mais était sous le commandement du CTA, sans exigence de se signaler à l'officier supérieur canadien à Camp Rafah²⁹.

Les conditions de fonctionnement, au nouveau terrain d'aviation, étaient encore plus primitives qu'à Abou-Souweïr, car ses installations déjà squelettiques avaient été détruites par les Israéliens. L'ARC a pris des dispositions pour que les militaires logent dans le village d'El-Arich, sur la côte, à 15 km au nord de l'aérodrome. Connues sous le nom de Camp Marina, ces installations de l'ARC permettaient au personnel de se baigner de temps à autre dans les eaux chaudes de la mer Méditerranée, une activité qui donnait d'autre part à l'ARC l'occasion de raffiner ses habiletés en surveillance car assez souvent, les fins observateurs des Otter repéraient des requins très près de la plage³⁰. Ces signalements mettaient ordinairement fin aux activités aquatiques jusqu'au départ du prédateur.

Les opérations aériennes de l'ONU se sont trouvées davantage compliquées par le besoin de partager l'usage de l'unique piste avec les éléments de combat de la force aérienne de la République arabe d'Égypte (RAE). Un escadron de douze chasseurs à réaction MiG a entrepris des opérations en partance du terrain d'aviation d'El-Arich le 15 décembre 1958³¹. Les groupes canadien et égyptien étant stationnés de côtés opposés du terrain d'aviation, leurs activités quotidiennes étaient complètement séparées et le personnel de l'ARC a veillé à déposer des plans de vol auprès des autorités égyptiennes pour éviter tout incident. Et pour ne rien laisser au hasard, les Canadiens se sont efforcés d'entretenir de bonnes relations avec leurs homologues égyptiens, les uns fréquentant les autres à leurs mess respectifs quand l'occasion se présentait³².

Il reste que de temps à autre pendant la présence de la FUNU, les tensions entre Israël et l'Égypte ont monté et que souvent, il y a eu des accrochages militaires entre leurs forces. Bien que ces altercations aient été relativement mineures, elles signifiaient que les aéronefs non égyptiens, même ceux qui arboraient le blanc de l'ONU, étaient vus d'un œil soupçonneux. Un de ces dangers, par exemple, a surgi le 17 juin 1958, quand un Dakota 666 ayant à ses commandes le commandant d'aviation (Cmdt avn) K. M. Han a été forcé par des MiG de la RAE de se poser à Abou-Souweïr quand il a été estimé qu'il volait hors du corridor aérien établi³³.

En plus des difficultés avec les Égyptiens et les Israéliens, l'aviation dans le désert, avec son sable, sa chaleur et ses installations rudimentaires d'entretien, posait des problèmes d'envergure³⁴. Malgré les efforts déployés par les équipes d'entretien et malgré les compétences des équipages, ce n'était pas une mince affaire que d'assurer la sécurité en vol des Dakota et des Otter. Ceux-ci étaient souvent forcés de se poser inopinément parce que leur équipement était devenu inutilisable. Parfois, ces atterrissages forcés ont eu l'apparence d'une plaisanterie, par exemple le 9 mai 1959, quand un Dakota qui transportait des passagers au Caire a perdu un moteur et s'est posé près d'un petit village. Dès qu'il s'est immobilisé, l'aéronef a été entouré de fermiers locaux prêts à arrêter tout le monde. Heureusement, la fille du gouverneur de Gaza était passagère de l'appareil et elle a rapidement apaisé les craintes des paysans. L'équipage et les passagers ont ensuite été escortés au village en tant qu'invités d'honneur³⁵.

L'Otter était un aéronef robuste, mais son utilisation dans le désert obligeait à l'exploiter à la limite, ou presque, de son domaine de vol. Au fil de l'histoire de la 115 UTA, il s'est perdu trois appareils. Deux écrasements, celui de l'Otter 3675 lors d'une tentative d'atterrissage à Rafah le 15 avril 1957 et celui de l'Otter 3744 dans la bande de Gaza le 19 septembre 1958, n'ont pas entraîné de blessures graves. Par contre, quelques jours après l'écrasement au décollage d'El Kuntilla, en Égypte, de l'Otter 3678, survenu le 26 avril 1966, les deux pilotes canadiens et l'un des passagers sont morts de leurs blessures³⁶. Au total, quatre militaires de l'ARC ont perdu la vie pendant leur service au sein de la 115 UTA; les deux autres ont été tués dans des accidents de voiture le 2 novembre et le 26 décembre 1963, respectivement³⁷.

Les Dakota, finalement, ont été retirés du service et remplacés par deux DHC4 Caribou (portant la désignation CC108). Ces appareils et 20 techniciens sont arrivés à El-Arich le 28 septembre 1960 dans le cadre d'une rotation régulière du personnel. Trois instructeurs, qui ont rapidement familiarisé les équipages de la 115 UTA avec le dernier ajout au parc aérien de l'ONU, les accompagnaient. La première mission des Caribou a eu lieu le 4 octobre; c'était un transport régulier vers Beyrouth³⁸. Pendant les quelques mois qui ont suivi, les Dakota et les Caribou se sont partagé les cieux moyen-orientaux. Retiré plus tard la même année, un Dakota a brièvement remplacé, pendant l'été 1963, un Caribou affecté à d'autres fonctions de l'ONU au Yémen, mais dès novembre, le dernier des Dakota quittait El-Arich. Les Caribou ont été les dignes successeurs des Dakota et n'ont pas tardé à faire leurs preuves dans le difficile environnement du désert, se montrant beaucoup plus capables que leurs prédécesseurs. De même, comme ils constituaient un produit d'aviation relativement nouveau, ils ont donné au personnel de la 115 UTA l'occasion de rompre avec sa routine habituelle en l'appelant, de temps à autre, à faire la démonstration des capacités du Caribou à des acheteurs étrangers éventuels³⁹.

En 1960, la FUNU 1 avait atteint, tout compte fait, un état stable quant au soutien de l'ARC, mais c'était une époque houleuse pendant laquelle le maintien de la paix a constitué un élément important de la politique étrangère et de défense du Canada. Instauré par le gouvernement libéral de Louis St-Laurent, ce type de soutien direct à l'ONU a fait l'objet d'un examen minutieux de la part du gouvernement conservateur de John Diefenbaker installé au pouvoir lors des élections de 1957. Comme le remarquait J. L. Granatstein, « nous avons maintenant oublié que le Canada, au départ, n'était guère enthousiaste à l'idée de participer aux opérations de maintien de la paix de l'ONU⁴⁰ ». George R. Parkes, le nouveau ministre de la Défense nationale (min DN) du gouvernement conservateur, avait certainement des réserves à cet égard, ou du moins, il en donnait l'impression à ses généraux supérieurs. Cette position a été présentée dans une lettre expédiée en août 1957 au sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures par le président du Comité des chefs d'état-major, le général Charles Foulkes; on y lit que « [l]e ministre a indiqué que ces engagements [de l'ONU] coûtent très cher au Ministère et n'ont guère de retombées positives sur les armées. Il désire que l'on procède à leur examen dans l'optique d'une réduction aussi hâtive que possible⁴¹ ». On comprend qu'un min DN aux prises avec une escalade des dépenses de défense illustrée par le projet de l'Avro Arrow ait cherché à sabrer dans les coûts partout où c'était possible. Malheureusement, son vœu de le faire au détriment des opérations de l'ONU a suscité l'opposition des Affaires extérieures et a ensuite été rapidement torpillé quand M. Diefenbaker a annoncé, lors d'une allocution prononcée le 23 septembre devant l'Assemblée générale des Nations Unies, que « l'engagement du Canada envers l'ONU [est] la pierre d'angle de notre politique étrangère⁴² ».

Nonobstant l'hyperbole, John Diefenbaker – et, après 1963, le premier ministre libéral Lester B. Pearson – reconnaissait que le soutien de l'ONU prenait de l'importance politique au point de se situer juste au-dessous de l'OTAN et du NORAD. Cette évolution s'illustrait par sa position subordonnée à celle des autres organisations dans la liste des priorités du *Livre blanc de 1964 sur la défense*⁴³. Il s'agissait tout de même d'un soutien qualifié que le Canada voulait fournir. D'après l'historien Granatstein :

On ne demande pas aux Canadiens de participer à des opérations de maintien de la paix en raison de leur neutralisme naturel ou parce que les militaires et membres des équipes au sol et des équipages canadiens équivalent à une gendarmerie. Loin de là. On [a] [...] besoin d'eux dans la région de Suez parce que, en leur qualité d'alliés de l'OTAN ayant une tradition de service à l'étranger acquise au fil de deux guerres mondiales, [ils ont] des capacités techniques avancées [...] ⁴⁴.

Les politiciens de l'époque partageaient ce sentiment. Paul Martin père, ministre des Affaires extérieures, dans une allocution prononcée à l'université d'État à Wayne, au Michigan, le 19 juin 1964, soulignait que le maintien de la paix n'était pas facile à faire accepter au Canada en raison de ses risques et problèmes intrinsèques et du peu de reconnaissance à attendre de l'étranger une fois la tâche entreprise. Il soutenait néanmoins qu'il était « du devoir d'un pays qui a la capacité de réagir rapidement grâce à une force efficace⁴⁵ » de le faire.

L'augmentation de la capacité de transport de l'ARC était présentée avec force dans le *Livre blanc de 1964*. Il ne s'agissait tout de même que d'un seul élément du programme de réarmement de quelque 1,5 milliard de dollars en cours dans les forces de défense du Canada pendant la première moitié des années 1960. Le besoin de remplacer les chasseurs au service de l'OTAN et du NORAD, et celui d'acquérir une capacité nucléaire modeste, signifiaient que l'ARC allait continuer de consacrer le gros de son enveloppe budgétaire au Commandement de la défense aérienne et à la Division aérienne en Europe⁴⁶. L'ARC avait conscience de la nécessité de renforcer sa capacité mondiale de transport et, de fait, elle appuyait cette notion car elle avait acquis quatre aéronefs de transport CC130B Hercules et commandé la remise en état des vénérables Boxcar; elle avait besoin de ces aéronefs pour prendre en charge les engagements existants de l'alliance. Les officiers supérieurs de l'ARC comprenaient que l'insistance marquée du *Livre blanc de 1964* sur les tâches de l'ONU et sur les forces terrestres mobiles n'était que l'expression de la double ou de la triple affectation des mêmes forces, bien qu'avec une capacité plus robuste de transport par voie aérienne. Ces forces seraient mises à profit dans l'Arctique ou aux fins de l'OTAN ou de l'ONU, selon ce que le gouvernement estimerait utile⁴⁷.

L'ARC ne semble pas avoir eu la même présence d'esprit quand il s'est agi d'acquérir une nouvelle génération d'aéronefs utilitaires. Bien qu'elle ait été la fière propriétaire d'un bon nombre de de Havilland Canada Otter, elle n'a guère montré d'intérêt pour le Caribou, un excellent ADAC de vitesse et de capacité d'emport de fret supérieures. En 1961, l'armée américaine a commandé 173 exemplaires de cet aéronef robuste, mais l'ARC n'en a acquis que cinq, dont deux étaient les prototypes d'origine. Leur utilité était bien comprise. Dans son témoignage du 31 octobre 1963 devant le Comité spécial de la Chambre des communes sur la politique de défense, le maréchal de l'Air C. R. Dunlap, CEMFA, déclarait au sujet des opérations de l'ONU que « la reconnaissance peut être confiée à n'importe lequel de toute une gamme d'aéronefs [...] [mais que], en raison de la nature de l'opération, il n'est pas nécessaire de recourir à un avion de combat [...]. Les aéronefs utilisés sont l'Otter et le Caribou, ce genre d'appareils, pour le transport et la reconnaissance⁴⁸ ». Cette déclaration a entraîné une question supplémentaire sur le Caribou et le CEMFA a dû admettre que :

[n]ous n'avons que très peu de Caribou. En tout, nous n'en avons que quatre et nous avons constaté que dans les opérations que nous menons pour l'Organisation des Nations Unies, nous aurions pu en utiliser beaucoup plus [...]. Nous dépassons les limites raisonnables d'exploitation du Caribou. Je crois que dans tout programme à venir, nous nous rendrons compte qu'il nous faut davantage d'aéronefs de cette classe⁴⁹.

Ces petits appareils utilitaires étaient, la plupart du temps, regroupés en de petites organisations comme la 102^e Unité mixte (UM) de la Station de l'ARC à Trenton. Bien que ces unités aient souvent fourni les appareils et le personnel qui ont constitué le gros des UTA canadiennes au service de l'ONU, elles n'étaient tout simplement pas si importantes au chapitre de la planification à long terme de l'ARC, car elles n'avaient pas de rôle de combat. On pardonnera peut-être à la Force aérienne son imprévoyance au vu de l'apparente ambivalence du gouvernement quant au maintien de la paix (comme on l'a vu plus haut). Par surcroît, il régnait de la confusion au sein de l'ARC sur la façon de traiter une unité « provisoire » qui n'allait pas durer tout à fait une décennie. En mars 1960, le cmdt 114 UTA, le Colon R. H. Manson, a écrit au CTA pour obtenir des précisions sur un système où l'équipement intérieur était fourni par l'ONU. Les pièces de Dakota, l'habillement et l'équipement technique nationaux étaient fournis par les installations du matériel aéronautique de Langar, au Royaume-Uni; les pièces d'Otter, quant à elles, provenaient de Downsview, en Ontario, tandis que l'équipement mobile était fourni par la Division aérienne en Europe et que les achats locaux étaient limités à 1 000 \$ ou moins⁵⁰. Ce problème, jamais résolu, s'est aggravé en quelques brèves années à la suite des complications supplémentaires nées de l'unification des trois armées et de l'établissement d'un seul quartier général pour l'ensemble des forces.

Au début des années 1960, les missions de maintien de la paix ont crû dans le monde entier, en Afrique comme ailleurs. La FUNU, en tant qu'opération de longue date de l'ONU, s'est souvent fait « emprunter » du personnel pour d'autres missions et ses installations et aéronefs ont été détachés à ces nouvelles opérations. Pendant les quatre années qu'ont duré les opérations de l'ONU au Congo, des membres choisis de l'effectif de l'ARC ont été provisoirement affectés à l'Opération des Nations Unies au Congo (ONUC), à laquelle ils ont fourni des avis sur l'effort aérien croissant tandis que le terrain d'aviation d'El-Arich a servi de carrefour de transit aux appareils qui circulaient entre l'Europe et les bases de l'ONU dans l'ancienne colonie belge⁵¹.

En juin 1963, quand la situation au Yémen, un pays voisin, a tourné au conflit ouvert, l'ONU a rapidement établi une présence. Prélevant du personnel et des ressources de l'ONUC et de la FUNU, le Canada a été prié de fournir à la Mission d'observation des Nations Unies au Yémen (UNYOM) 50 militaires qui seraient membres de ce qui allait devenir la 134 UTA. Alors même que l'on rassemblait les ressources nécessaires en militaires et en aéronefs, la 115 UTA envoyait un Caribou, un Otter, un équipage aérien et une équipe au sol pour lancer le plus tôt possible les opérations de surveillance⁵². Les opérations aériennes au Yémen allaient ralentir graduellement, mais la 115 UTA a continué d'appuyer la mission jusqu'à ce qu'elle prenne fin, en septembre 1964⁵³.

Les tensions entre Israël et ses voisins, toujours présentes même pendant les périodes les plus sereines, ont rapidement monté vers la fin de 1966. Les attentats terroristes perpétrés contre Israël ont donné lieu à des représailles contre la Jordanie et la Syrie; six MiG syriens ont notamment été abattus en avril 1967 dans ce cadre. Le président Nasser, qui venait de signer un pacte de défense mutuelle avec la RAE et la Syrie, s'est senti obligé de faire quelque chose pour soutenir le pacte, sous peine de voir fléchir son influence dans le monde arabe⁵⁴. Il a donc, le 13 mai 1967, décidé de chasser la FUNU et de disposer des forces de la RAE le long de la frontière égypto-israélienne. Et bien qu'on ne croie guère qu'il ait voulu, par ces gestes, provoquer une guerre avec Israël, l'autre possibilité, c'est-à-dire une perte de prestige et d'influence dans tout le monde arabe, avait encore moins d'attrait⁵⁵. Trois jours plus tard, le message suivant était livré au major-général indien Indarjit Rikhye, alors commandant de la FUNU, par le chef d'état-major de la RAE au nom du président Nasser :

J'ai donné à toutes les forces armées de la République arabe d'Égypte instruction de se tenir prêtes à prendre des mesures contre Israël dès l'instant où Israël pourra poser des gestes d'agression envers un pays arabe, quel qu'il soit. Par suite de ces ordres, nos troupes sont déjà concentrées dans la région du Sinaï, sur nos frontières orientales. Je vous demande d'ordonner l'évacuation immédiate de toutes ces troupes⁵⁶.

Le Mgén Rikhye a insisté pour que ce message soit transmis directement à l'ONU à New York, ce qui a été fait le 18 mai 1967. Le Secrétaire général de l'ONU, U Thant, avait la ferme conviction que la FUNU ne pouvait rester en place qu'avec le consentement du pays hôte, que le président Nasser venait de retirer. U Thant a donné la réponse suivante au ministre des Affaires étrangères de la RAE :

Nous nous conformerons à la demande de votre gouvernement. Je m'affaire à donner des instructions pour que les dispositions nécessaires de retrait de la Force, de ses véhicules et de son équipement, et de disposition de tous les biens qui y sont rattachés, soient prises sans retard⁵⁷.

Tous ne souscrivaient pas à la décision du Secrétaire général et des doutes planaient sur la légalité du retrait, à la demande d'un seul pays, d'une force mandatée par l'ONU⁵⁸. Au Canada, la question a fait l'objet d'échanges au cabinet. Le premier ministre Pearson, dont les gestes avaient mené, plus d'une décennie plus tôt, à la création de la FUNU, était d'avis que la demande de l'Égypte aurait dû donner lieu à une discussion au sein de l'ONU et non à la décision précipitée d'U Thant⁵⁹. Mais cette décision avait été prise et la force devrait partir. Il n'existait, hélas, aucune procédure couvrant l'exigence d'évacuation de milliers de membres de l'ONU et de tonnes de matériel rapidement et avec efficacité.

Un plan existant, qui était issu de travaux initiaux entrepris en 1959 par le Mgén Burns et qui avait été mis à jour en 1964, partait d'un retrait progressif sur plusieurs semaines ou sur des mois. Comme ce document était jugé politiquement sensible, il n'en existait que deux exemplaires. Celui qu'aurait dû détenir le Secrétariat de l'ONU à New York étant introuvable, l'exemplaire du quartier général de la FUNU a servi d'assise aux recommandations pertinentes au pont aérien et maritime nécessaire au retrait en bon ordre de la FUNU. On estimait qu'il faudrait au moins six semaines pour réaliser ce retrait et le contingent canadien, qui assurait la majeure partie du soutien logistique et du transport par voie aérienne, allait devoir y travailler jusqu'à la fin⁶⁰.

Au Canada, les autorités n'étaient pas au fait du plan de l'ONU et n'avaient pas elles-mêmes de plan valable pour le retrait du contingent canadien. On avait reconnu dès 1959 la possibilité d'un retrait unilatéral des forces canadiennes en service dans la FUNU et on avait recommandé l'élaboration de plans de circonstance pour le pont aérien et maritime. Rien n'avait été fait avant 1964, quand le lieutenant-général G. Walsh, chef d'état-major général, a ordonné l'élaboration d'un plan d'évacuation aérienne du contingent canadien. Malheureusement, entre ce moment-là et celui où on aurait dû le mettre en œuvre (en 1967), il avait eu le temps de devenir irrémédiablement dépassé⁶¹. Le CTA a quand même bénéficié de l'insistance sur la mobilité aérienne du *Livre blanc de 1964*, et particulièrement de l'ajout des aéronefs de transport Hercules. Dans un rapport datant de 1966, le Cmdre/air G. G. Diamond, CCA CTA, soulignait que le « concept de fonctionnement [du CTA] [était] apte à satisfaire, rapidement et efficacement, aux exigences urgentes du MDN⁶² ».

Le 18 mai, le CTA, en réponse à une demande du Quartier général des Forces canadiennes (QGFC), présentait un plan d'évacuation non seulement du contingent canadien, mais bien de la force entière, à partir du terrain d'aviation d'El-Arich. L'évacuation se ferait sans précipitation et consisterait à transporter par air le personnel de l'ONU et du matériel choisi vers une destination à déterminer. Le matériel lourd suivrait par la mer. Cependant, le 19 mai, toute cette planification soignée s'est évanouie quand la RAE a annoncé qu'il n'était permis à aucun aéronef militaire étranger de se poser en territoire égyptien⁶³.

Les planificateurs canadiens supérieurs se trouvaient devant un dilemme. L'escalade continue du harcèlement des forces de l'ONU tant par les Arabes que par les Israéliens exacerbait les préoccupations relatives à la sécurité du contingent canadien. Un incident, en particulier, où des aéronefs israéliens ont tenté de forcer un Caribou de l'ARC à se poser, et pour lequel on a reconnu le professionnalisme des pilotes canadiens, a été particulièrement troublant⁶⁴. Le 19 mai, en fin de journée, un plan révisé était en vigueur qui permettait l'évacuation de la force au moyen de transports aériens et maritimes civils, mais simultanément, le CEMD, le général J. V. Allard, ordonnait discrètement au Commandement maritime d'étudier la possibilité de prendre le contingent canadien à bord de navires de guerre canadiens. Il a fallu moins d'une journée au Commandement maritime pour répondre que des navires convenant à cette tâche, dotés d'hélicoptères embarqués Sea King, pourraient prendre la mer dans les 36 heures suivant la réception de l'ordre et être sur place dix jours plus tard⁶⁵.

La confusion a régné pendant la semaine du 20 au 27 mai 1967 tant à Ottawa qu'à Gaza. Des indications contradictoires émanant du représentant du Canada au siège de l'ONU, à New York, et de diplomates en Égypte signalaient avec le même sérieux la possibilité d'hostilités imminentes et une baisse des tensions. Le 23 mai, le général Allard, prenant des mesures en fonction de son interprétation de la situation, ordonnait l'exécution de l'opération LEAVEN, l'évacuation navale prévue du contingent canadien, à laquelle il donnait pour date cible la première semaine de juin. Simultanément, à partir de la possibilité que la RAÉ se laisse convaincre et permette aux aéronefs militaires d'utiliser El-Arich ou un autre terrain d'aviation, le CTA a reçu pour instruction de poursuivre le raffinement d'un plan d'évacuation principalement axé sur le transport par voie aérienne. Pour ajouter à la confusion, les communications entre Ottawa, l'UBCMO et la 115 UTA étaient très inégales, ce qui signifiait que les commandants supérieurs canadiens sur place ne savaient guère ce qu'Ottawa planifiait et n'ont pas fourni de renseignements détaillés quant au nombre de militaires, au type de matériel et au poids du cargo qu'il allait falloir déplacer. Au sein du CTA, toute la planification reposait sur l'hypothèse d'un maximum de 740 personnes, chacune ayant au plus 45 kilogrammes (kg) de bagages, à évacuer d'El-Arich par la voie des airs⁶⁶.

Malgré les efforts les plus sincères des uns et des autres, il est apparu que le retrait - au vu des restrictions imposées par l'Égypte et de la possibilité que les navires de guerre canadiens subissent des dommages imprévisibles pendant leur déplacement - ne pourrait avoir lieu avant le début de juin⁶⁷. Ensuite, le samedi 27 mai, le Mgén Rikhye recevait des autorités égyptiennes une note l'informant de ceci :

En raison de l'attitude biaisée du gouvernement canadien à l'égard d'Israël, le sentiment général d'une vaste part de la population et des forces armées s'est mobilisé contre la politique canadienne et, par souci de la sécurité des troupes canadiennes et de la réputation des Forces d'urgence des Nations Unies [sic], qui ont fait de leur mieux dans l'exécution de leur tâche, nous exigeons le retrait immédiat, dans les 48 heures, des troupes canadiennes présentes sur le territoire de la République arabe d'Égypte et nous sommes disposés à faciliter autant que possible, si besoin est, leur transport, qu'il soit aérien ou autre⁶⁸.

Tôt le lendemain matin, le cmdt UBCMO présentait au QGFC un plan estimant qu'il faudrait de 20 à 25 chargements d'Hercules pour extraire le personnel et le matériel de Gaza, soit plus du double de l'estimation initiale du CTA. Les planificateurs se sont précipités pour composer avec l'inclusion de plus de 160 000 kg de matériel qui, apparemment à l'insu du QGFC, s'était accumulé au cours de la décennie⁶⁹. Pendant qu'on adaptait les plans, le CEMD donnait, à 19 h 20 (heure d'Ottawa) le 28 mai, l'ordre d'extraire le contingent canadien de la FUNU.

La planification du pont aérien a été révisée pendant tout le mois de mai au rythme de l'évolution de la situation. Des dispositions ont été prises pour l'obtention des autorisations de survol et du soutien nécessaire en carburant, hébergement, communications et services météo. Sous le commandement du Lcol avn J. C. Wynn, un détachement du CTA a été affecté à Pise, en Italie, point initial de l'évacuation. Dès le 25 mai, deux Hercules tirés du 435^e Escadron (Lahr) et du 436^e Escadron (Soellingen), en Allemagne, étaient en place à Pise. S'y sont joints deux aéronefs CC106 Yukon qui ont assuré le reste du transport du personnel canadien jusqu'au Canada. Quand l'exigence égyptienne de retrait immédiat du contingent canadien a été connue, le 27 mai, le détachement du CTA à Pise a été porté à six Hercules et 12 équipages, 14 membres d'une section mobile des mouvements aériens, deux officiers des opérations et 27 militaires formant une équipe d'entretien⁷⁰. Bien qu'il ait été ardu d'obtenir à temps toutes les autorisations de vol voulues (c'était la fin de semaine, après tout) et bien que les communications aient parfois été, au mieux, épisodiques, tout était prêt pour que le CEMD donne l'ordre d'entreprendre l'extraction le 29 mai et il ne s'est écoulé qu'une heure avant que le premier Hercules ne parte pour El-Arich⁷¹.

Les écueils ont été nombreux pendant le transport du personnel et du matériel canadiens dans ce qui allait bientôt devenir une zone de guerre active. Le Lcol avn J. W. Fitzsimmons, cmdt 115 UTA (qui comptait 94 membres, tous grades confondus), exerçait le contrôle « ponctuel » du traitement et du chargement des aéronefs du CTA. En quelque 55 heures, entre le 29 et le 31 mai, 702 militaires, membres d'équipes au sol et d'équipage canadiens, ainsi que presque tout leur équipement, étaient

ramenés d'Égypte sans subir de préjudice. Les Hercules, qui faisaient jusqu'à six vols par jour, ont effectué 18 déplacements entre El-Arich et Pise, trois d'El-Arich à Nicosie (Chypre) (matériel lourd) et 12 pour transporter des gens et du matériel de Pise au Canada (ces 33 vols ont représenté au total 530 heures et 45 minutes de vol). Les Yukon étaient également au travail, effectuant six déplacements de Pise au Canada (112 heures et 40 minutes de vol). Les trois Caribou de la 115 UTA se sont « auto-déployés » au Canada, où ils se sont posés le 6 juin 1967; ils étaient le dernier élément du contingent canadien de la FUNU à rentrer au pays⁷².

Le succès de la soustraction du danger des Canadiens a donné lieu à une multitude de problèmes, dont particulièrement la perte de l'UTA, pour les forces restantes de l'ONU. L'absence de transport par voie aérienne régulier et d'une organisation centrale responsable de la logistique a signifié que les différents contingents nationaux se sont trouvés, en fin de compte, seuls. Le Mgén Rikhye a recommandé le retrait accéléré des forces de l'ONU et il était en train de prendre des dispositions d'évacuation des forces de la FUNU via Israël quand les hostilités ont éclaté, le 5 juin, entre les Égyptiens et les Israéliens. Pour l'ONU, le résultat net s'est établi ainsi : 15 soldats du maintien de la paix tués, 17 soldats du maintien de la paix blessés et de graves atteintes à une réputation déjà branlante⁷³.

Il s'est agi d'une fin peu satisfaisante pour le premier grand engagement canadien en maintien de la paix. Par un coup du sort, le retrait rapide a sans aucun doute épargné des vies de Canadiens et fait ressortir tant le besoin de produire des plans nationaux de circonstance en cas de troubles que la préconnaissance des politiciens et officiers supérieurs qui ont appuyé le concept d'une capacité plus robuste de transport par voie aérienne militaire. Le CTA a donné un rendement admirable dans sa fourniture de l'UTA et dans sa réussite, à temps, de l'évacuation. L'opération, toutefois, a mis en lumière un certain nombre de lacunes dans l'administration des contributions à l'ONU, particulièrement au chapitre du suivi de l'équipement et du matériel, dans les communications et dans le C2⁷⁴. La révélation peut-être la plus profonde de cet événement particulier a été la suivante : « l'opération a irréfutablement illustré que le fait de placer des troupes sous le contrôle d'une autorité non canadienne n'affecte pas la responsabilité nationale fondamentale, qu'il faut conserver pour assurer la sécurité et la saine direction et pour fournir de l'aide quand c'est nécessaire⁷⁵ ». La puissance aérienne canadienne, aujourd'hui comme en 1967, est un élément crucial de l'exercice fructueux de ces responsabilités nationales.

.....

Notes

1. Canada, MDN, *Department of National Defence Report for Fiscal Year 1953-1954*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1954; Canada, MDN, *Department of National Defence Report for Fiscal Year 1954-1955*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1955.

2. Il existe une multitude d'ouvrages sur la crise du canal de Suez, mais le lecteur qui recherche un récit succinct des aspects militaires de l'opération le trouvera dans le texte de Derek Varble, *The Suez Crisis 1956*, Essential History Series, Oxford, Osprey Publishing, 2003.

3. Le lecteur désireux d'obtenir une vue d'ensemble détaillée de ces événements du point de vue canadien pourra consulter l'ouvrage de Michael K. Carroll, *Pearson's Peacekeepers: Canada and the United Nations Emergency Force, 1956-67*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2009, p. 3 à 56.

4. ONU, document A/3943, « Étude sommaire sur l'expérience tirée de la création et du fonctionnement de la Force – Rapport du Secrétaire général », 9 octobre 1958, p. 13, paragraphe 34, http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=a/3943&referer=/english/&Lang=F (consulté le 16 juin 2015).

5. Canada, MDN, Direction – Histoire et patrimoine (DHP), Rapport n° 4, « Canada and Peacekeeping Operations » (en anglais seulement), 22 octobre 1965, p. 16.

6. Motiuk, Laurence. *Thunderbirds for Peace: Diary of a Transport Squadron*, Ottawa, Larmot Associates, 2004, p. 500.

7. Le North Star était une édition canadienne du Douglas C54/DC4. Muni de moteurs Rolls-Royce Merlin, il était bruyant et non pressurisé, n'ayant à proposer à ses passagers que des voyages longs, dans le vacarme et, souvent, l'inconfort. Pour en apprendre davantage sur cet appareil, voir l'ouvrage de Larry Milberry, *The Canadair North Star*, Toronto, CANAV Books, 1982.

8. L'auteur Motiuk donne une appréciation détaillée des vols à bord des premiers North Star dans son ouvrage *Thunderbirds for Peace*, p. 504 à 509, 513.

9. Granatstein, J. L. et D. J. Bercuson. *War and Peacekeeping*, Toronto, Key Porter Books, 1991, p. 195.

10. Le concept du consentement du pays hôte, selon lequel la force de l'ONU est tenue de respecter les droits souverains du pays hôte (ici l'Égypte) et ne peut y pénétrer et s'y activer que si le gouvernement de ce pays y consent, a été l'un des aspects clés de l'établissement de la FUNU. Voir à ce sujet le document de l'ONU « Middle East – UNEF 1, Background », <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unef1backgr2.html> (consulté le 16 juin 2015).

11. Canada, ministère des Affaires extérieures, *The Crisis in the Middle East, October-December 1956*, Ottawa, imprimeur de la Reine, 1957, p. 27.

12. L'Otter était un ADAC auquel recourait l'ARC pour toute une gamme de travaux utilitaires; il était jugé parfait pour l'exploitation à partir de terrains d'aviation rudimentaires. Bien qu'il ait été considéré comme un aéronef nordique, il a admirablement bien fonctionné au Moyen-Orient. Sept Otter (portant les numéros de série 3675, 3677, 3678, 3696, 3743, 3744 et 3745), en tout, ont été de la FUNU. Trois d'entre eux ont été détruits dans le cadre d'accidents (les 3675, 3678 et 3744). Pour en apprendre davantage sur cet important aéronef canadien, voir l'ouvrage de Karl E. Hayes, *De Havilland Canada DHC-3 Otter: A History*, Killiney, Irlande, Karl E. Hayes, 1982.

13. Canada, DHP, dossier 8-200-115, « ATU, CANUNEF, Capodichino Daily Diary », p. 1.

14. *Ibid.*, p. 1 à 3.

15. Milberry, Larry. *Sixty Years: the RCAF and CF Air Command 1924 to 1984*, Toronto, CANAV Books, 1986, p. 310.

16. Canada, DHP, dossier 8-200-115, « ATU, CANUNEF, Organization Order 8.12, Air Transport Unit, Canadian United Nations Emergency Force, Capodichino, Italy », 11 février 1957, p. 1. Ces dispositions étaient en application dans les faits dès le 22 novembre 1956, mais cet ordre les a officialisées.

17. Canada, DHP, dossier 8-200-115, « ATU, CANUNEF, Capodichino Daily Diary », p. 4.

18. ONU, document A/3943, « Étude sommaire », p. 14, paragraphe 38, accessible en français à l'adresse http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=A%2F3943&Submit=Recherche&Lang=F.

19. Motiuk, *Thunderbirds for Peace*, p. 502.

20. Carroll, *Pearson's Peacekeepers*, p. 124.

21. Connolly, Cmdt avn J. A. « Determined on Delivery », dans *The Roundel*, vol. 9, n° 1, janvier-février 1957, p. 10. Le matériel électrique nord-américain fonctionnait à une tension de 110 ou de 220 volts tandis que la tension, à Capodichino, était de 160 volts.

22. Canada, MDN, « Renseignements/Information pour l'opération des Forces canadiennes (FC) Force d'urgence des Nations Unies I », <http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/od-bdo/di-ri-fra.asp?intlopid=273&cdnopid=324> (consulté le 16 juin 2015).

23. Canada, DHP, dossier 9-200-115, Récit historique (RH), « 115 Air Transport Unit, UNEF, El Arish, Egypt (ci-après RH 115 UTA), Organization Order 8.12 », 31 décembre 1957.

24. *Ibid.*, note 22.

25. Une mission d'évacuation médicale de cette nature a été réalisée en janvier 1960 à bord d'un Dakota 656 quand un membre du contingent danois a été blessé par une mine. Il est intéressant de noter que les missions de ce type étaient assez routinières pour n'être mentionnées que rarement dans les RH des UTA. Il s'agit de la rubrique du 6 janvier 1960 du RH 115 UTA, qui couvre la période du 1^{er} décembre 1959 au 31 mai 1960.

26. Carroll, *Pearson's Peacekeepers*, p. 124.

27. ONU, document A/3943, « Étude sommaire », p. 17, paragraphe 71, accessible en français à l'adresse http://www.un.org/french/documents/view_doc.asp?symbol=A%2F3943&Submit=Recherche&Lang=F.

28. Canada, DHP, dossier 8-200-115, annexe A à l'ordre administratif de la Force aérienne n° 71.00/01, UTA, CANUNEF, Naples, Italie, du 1^{er} juin 1957 au 30 novembre 1957, p. 2, rubrique du 18 juillet 1957.

29. Carroll, *Pearson's Peacekeepers*, p. 137.

30. RH 115 UTA, du 1^{er} juin au 30 novembre 1960, rubrique du 29 août 1960.
31. RH 115 UTA, du 1^{er} décembre 1958 au 31 mai 1959, partie III, rubrique du 15 décembre 1958. La République arabe d'Égypte (RAE) a été une brève union politique entre l'Égypte et la Syrie; elle n'a existé que de 1958 à 1961 bien que l'Égypte ait continué de porter le nom officiel de RAE jusqu'en 1971.
32. RH 115 UTA, du 1^{er} juin 1961 au 30 novembre 1961, rubriques des 9 et 13 juin 1961.
33. RH 115 UTA, du 1^{er} juin 1958 au 30 novembre 1958, partie III, rubrique du 17 juin 1958.
34. Les conditions météorologiques étaient rarement mentionnées dans les récits historiques mais, le 16 avril 1960, la 115 UTA a vécu sa « première vraie tempête de sable de l'année [...] La visibilité était limitée à 50 pieds [15,3 mètres] et les vents atteignaient les 60 milles à l'heure [96,6 km/h]. Il n'a pas été possible de décoller avant 16 h ». RH 115 UTA, du 1^{er} décembre 1958 au 31 mai 1959, partie III, rubrique du 16 avril 1960.
35. Dossier 9-200-115, lettre du CCA CTA à l'éditeur de la publication *The Roundel*, 5 juin 1959.
36. Canada, MDN, Direction de la sécurité des vols, « Occurrence Report for 25 April 1966 Air Accident », <http://www.115atu.ca/Files/1861%20CC123%20Accident.pdf> (consulté le 16 juin 2015). Les Lt avn R. V. Edwards et J. P. M. L. Picard ont succombé à leurs blessures, respectivement, les 28 et 30 avril 1963.
37. Le Lt avn E. D. Harper et le Sergent J. K. Hermann ont été tués lors d'accidents de la route différents. Au total, 31 Canadiens ont perdu la vie pendant leur participation à la FUNU 1. La liste complète de ces victimes se trouve dans le *Canadian Peacekeepers Honour Roll*, Knight's Canadian Info Collection, <http://www.members.shaw.ca/kcic1/peacekeepers.html> (consulté le 16 juin 2015).
38. RH 115 UTA, du 1^{er} juin au 30 novembre 1960, rubriques du 28 septembre et du 4 octobre 1960.
39. RH 115 UTA, du 1^{er} décembre 1961 au 31 mai 1962, rubrique du 28 janvier 1962.
40. Granatstein, J. L. « Peacekeeping: Did Canada Make a Difference? And « What Difference Did Peacekeeping Make to Canada? », dans *Making a Difference? Canada's Foreign Policy in a Changing World Order*, John English et Norman Hillmer, rédacteurs, Toronto, Lester Publishing, 1992, p. 225.
41. Lettre du président du conseil, Chefs d'état-major, au sous-secrétaire d'État intérimaire aux Affaires extérieures, 13 août 1957, citée dans le rapport n° 8 de la Direction de l'histoire, DHP, Quartier général des Forces canadiennes, « Canada and Peace-keeping Operations: The Congo, 1960–64 », 16 juin 1966, paragraphe 6, <http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/rep-rap/doc/cfhq/cfhq008.pdf> (consulté le 16 juin 2015), ci-après le « Rapport n° 8 ».
42. Diefenbaker, John G. *One Canada: Memoirs of the Right Honourable John G. Diefenbaker*, vol. 2 – *The Years of Achievement, 1956 to 1962*, Toronto, Macmillan, 1976, p. 121.
43. Canada, MDN, *Livre blanc sur la défense*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, p. 24, http://publications.gc.ca/collections/collection_2012/dn-nd/D3-6-1964-eng.pdf (consulté le 16 juin 2015). Le soutien consenti à l'ONU était à la quatrième place de la liste des priorités, après des forces aptes au déploiement pour la protection du Canada, des forces pouvant servir d'élément de dissuasion en Europe, et des forces maritimes permanentes.
44. Granatstein, « Peacekeeping », p. 231.
45. Jockel, Joseph T. *Canada and International Peacekeeping*, Toronto, Institut canadien d'études stratégiques, 1994, p. 11.
46. James, Stephen L. « The Formation of Air Command, A Struggle for Survival », thèse de maîtrise présentée au Collège militaire royal du Canada en 1989, p. 19. Dès 1962, la moitié environ du budget de l'ARC était consacrée à ces deux commandements, l'autre moitié étant répartie entre les commandements maritime, de l'instruction, du matériel aéronautique et du transport aérien.
47. Granatstein, J. L. *Canada : 1957-1967*, Toronto, McClelland and Stewart, 1986, p. 225 et 226.
48. Canada, Chambre des communes, Comité spécial de la défense, Procès-verbaux et témoignages, n° 18, 31 octobre 1963, p. 638.
49. *Ibid.*
50. Bibliothèque et Archives Canada, Groupement d'enregistrement 24, vol. 20, p. 250, dossier 895-100-118/115, vol. 1, Lettre du Lt avn R. H. Manson au CCA CTA, 4 mars 1960.

51. RH 115 UTA, du 1^{er} juin 1961 au 30 novembre 1961, rubriques du 24 au 29 juin 1961. Le lecteur trouvera une vue d'ensemble complète de l'ONUC dans « United Nations Operation in the Congo », ONU, <http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/onuc.htm> (consulté le 16 juin 2015); un article en français sur ce sujet est accessible à l'adresse <http://www.un.org/fr/peacekeeping/missions/past/onuc/>.
52. RH 115 UTA, 1963, annexe A.
53. Le lecteur trouvera une vue d'ensemble de la mission dans l'article « Renseignements/ Information sur l'opération des Forces canadiennes (FC) *Mission d'observation des Nations Unies au Yémen* », Canada, MDN, <http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/od-bdo/di-ri-fra.asp?intlopid=311&cdnopid=382> (consulté le 16 juin 2015); et dans l'ouvrage de Fred Gaffen, *In the Eye of the Storm: A History of Canadian Peacekeeping*, Toronto, Deneau & Wayne, 1987.
54. Carroll, Michael K. « From Peace(keeping) to War: The United Nations and the Withdrawal of UNEF », *Middle East Review of International Affairs*, vol. 9, n° 2, article 5 (juin 2005), <http://www.gloria-center.org/2005/06/carroll-2005-06-05/> (consulté le 16 juin 2015).
55. *Ibid.*
56. ONU, « Report of the Secretary-General on the Withdrawal of the United Nations Emergency Force », document A/6730 et annexes 1 à 3, 26 juin 1967, corps du document, paragraphe 6, <http://unispal.un.org/UNISPAL.NSF/0/D21AF95689E8F2C00525660B0051640F> (consulté le 16 juin 2015).+
57. *Ibid.*, annexe 3, paragraphe 24.
58. Le lecteur trouvera une vue d'ensemble complète de ce point dans Canada, DHP, Quartier général des Forces canadiennes, rapport n° 16 de la Direction de l'histoire, « The Withdrawal of UNEF from Egypt, May-June 1967, Canadian Aspects », 1^{er} avril 1968, paragraphes 14 à 29, <http://www.cmp-cpm.forces.gc.ca/dhh-dhp/his/rep-rap/cfhqrd-drqgfc-eng.asp?txtType=4&Rfid=307> (consulté le 16 juin 2015). Ci-après le « Rapport n° 16 ».
59. Le lecteur trouvera une vue d'ensemble de cette période et des mesures prises par le gouvernement canadien dans les ouvrages de Sean M. Maloney, *Canada and UN Peacekeeping: Cold War by Other Means, 1945-1970*, St. Catharines, Ontario, Vanwell Publishing, 2002, p. 229 à 236; et de Carroll, *Pearson's Peacekeepers*, p. 161-181.
60. Carroll, *Pearson's Peacekeepers*, p. 172.
61. Rapport n° 16, paragraphe 34. Compte tenu du bouleversement administratif et opérationnel occasionné par l'unification des trois armées, il n'est pas étonnant que ce plan n'ait pas été mis à jour.
62. Rapport n° 16, paragraphe 35. Cette robuste capacité de transport aérien venait de faire ses preuves lors de l'opération NIMBLE, un pont aérien de quatre mois pour le transport de produits pétroliers entre le Congo et la Zambie, et dans le cadre de l'exercice WINTER EXPRESS, un exercice de l'OTAN au cours duquel 1 000 militaires, 197 véhicules et plus de 45 000 kg de fret ont été aérotransportés du Canada au nord de la Norvège et en ont été ramenés.
63. Rapport n° 16, paragraphes 47 et 48.
64. Canada, *Gazette du Canada*, 16 septembre 1967. L'incident a eu lieu le 17 mai 1967 pendant un vol d'El-Arich à Gaza. Le Lieutenant d'aviation (Lt avn) R. J. V. Simpson (pilote) s'est vu décerner une Citation de la Reine pour bravoure et le Lt avn J. T. S. L. Gagnon (copilote), une Citation de la Reine pour précieux services dans les airs. Le lecteur trouvera le texte complet de ces citations (en anglais seulement) dans « Honours and Awards to Canadian Forces Personnel for Postwar Services Related to Aviation », Association de la Force aérienne du Canada, <http://rcfafassociation.ca/uploads/airforce/2009/07/postwardec.html> (consulté le 16 juin).
65. Rapport n° 16, paragraphe 50.
66. Rapport n° 16, paragraphes 51 à 65. Carroll, dans *Pearson's Peacekeepers*, p. 161-181, donne également une excellente vue d'ensemble où il fait porter davantage d'accent sur les aspects politiques.
67. Rapport n° 16, paragraphe 62. Le NCSM SAGUENAY a été endommagé pendant le voyage par une mer démontée, d'où la recommandation de le remplacer.
68. Ainsi que le cite le Rapport n° 16, annexe C, paragraphe 70.
69. Rapport n° 16, paragraphes 71 à 75.
70. Rapport n° 16, paragraphe 82.

71. Rapport n° 16, paragraphes 82 et 83. La France a été le dernier pays à donner l'autorisation de survol. Les communications, comme celles qu'assurait le service de téléx de l'ONU, ont été décrites comme n'étant accessibles « que par d'heureux accidents ».

72. Canada, DHP, dossier 112.302.005(D4), Note de service V1550-1 (dossier temporaire) 7164 (D Ops [Directeur, Opérations]), 16 juin 1967, au sujet des états parlementaires sur le retrait de la FUNU. Le lecteur trouvera plus de détails aux paragraphes 84 à 97 du Rapport n° 16 et un point de vue personnel sur le degré de confusion qui régnait à ce moment dans le texte du Capt avn (à la retraite) M. G. Belcher, « Exodus El Arish », dans *Airforce Magazine*, vol. 7, n° 3 (septembre 1983), p. 26 et 27. Le Capt avn Belcher se souvient que dans la précipitation du départ, il a oublié de reprendre le pavillon de l'ARC de la hampe située devant le bâtiment du poste de commandement, une faute pour laquelle il a été dûment réprimandé.

73. Carroll, « From Peace(keeping) to War ».

74. Rapport n° 16, paragraphe 99. Ces questions ont été soulevées lors d'une réunion tenue avec le CEMD le 16 août 1967, à laquelle participaient le Col Power et les Lcol avn Fitzsimmons et Wynn.

75. Citation tirée du Rapport n° 16, paragraphe 99. Il s'agit d'un extrait du procès-verbal de la réunion 18/67 des chefs d'état-major (CEM) tenue le 16 août 1967; le procès-verbal joint porte la date du 21 août 1967.

William March

Le major William March, un officier de systèmes de combat aérien et maritime, a passé plus de 39 ans en uniforme. Il est actuellement membre de la Réserve aérienne, agissant à titre d'historien de l'ARC au sein de la direction générale d'Histoire et Patrimoine de l'ARC.

Chapitre 7

« Chauffeurs de camion » volants ou « Chevaliers du ciel » : Paul Hellyer et l'acquisition du CC130 Hercules par l'ARC

Par Richard Mayne

D'après le ministre de la Défense nationale Paul Hellyer, les officiers de la Force aérienne à Ottawa rejetaient l'idée de dépenser de l'argent pour des avions de transport simplement parce que, selon lui, ils détestaient la possibilité qu'on les considère comme des « chauffeurs de camion de l'armée ». Tout aviateur digne de ce nom se devait d'être un « chevalier du ciel », un duelliste de la supériorité aérienne, comme celui que l'on voit dans les films¹. C'était là une accusation grave à l'encontre des dirigeants de l'Aviation royale du Canada (ARC). Pour Hellyer, des événements comme la crise de Suez en 1956 et celle du Congo quatre ans plus tard montraient clairement que les militaires canadiens devaient se doter de forces polyvalentes, c'est-à-dire de forces pouvant intervenir dans les nouvelles situations que constituaient le maintien de la paix et les conflits régionaux, en plus d'assumer les rôles traditionnels comme la défense de l'Europe et de l'Amérique du Nord contre une éventuelle agression de l'Union soviétique. Cependant, Hellyer était d'avis que l'ARC avait un parti pris malsain pour les avions de chasse, parti pris issu de l'étroitesse d'esprit d'un État-major de l'air qui ne comprenait pas les nouvelles réalités stratégiques du début des années 1960 — ou pire, qui avait choisi intentionnellement de ne pas en tenir compte. En fait, Hellyer irait encore plus loin en insinuant que leur détermination à acquérir d'autres chasseurs au lieu de l'avion de transport C-130E Hercules était un « exemple classique » de la manière dont les dirigeants militaires canadiens cachaient sciemment la vérité à leurs maîtres politiques. Cela, le ministre expliqua, ils le faisaient dans le but d'obtenir ce qu'ils voulaient plutôt que ce dont le pays avait réellement besoin en matière de défense. Il ne fait aucun doute que l'identité moderne de la Force aérienne continue d'être façonnée par des communautés très soudées autour d'un type précis d'aéronef ou de métier, mais la question clé est de savoir si cette culture était si omniprésente dans les années 1960 qu'elle créa en fait une situation où Hellyer dut forcer les officiers supérieurs de l'ARC à accepter une capacité de transport supérieure en faisant l'acquisition du C-130E Hercules.

À l'époque où Hellyer était ministre de la Défense nationale, le commandement du transport aérien de l'ARC était relativement jeune, mais il avait déjà un passé dont il pouvait être fier. Même si l'ARC avait transporté des passagers et des cargaisons depuis sa création en 1924, il avait fallu attendre la Deuxième Guerre mondiale pour voir la Force aérienne se doter d'une capacité de transport considérable. Suite à la formation d'une direction générale du transport aérien pendant l'été 1943, trois escadrons de transport d'outre-mer² vinrent se joindre aux unités de l'ARC présentes au Canada. Toutes ces unités servirent avec distinction pendant la guerre. Elles formèrent l'assise d'une nouvelle capacité pour l'ARC qui se perpétua une fois la guerre finie. La création du Commandement du transport aérien (CTA) le 1^{er} avril 1948 et l'acquisition immédiatement après la guerre d'avions comme le North Star de Canadair et le C-119 Flying Boxcar de Fairchild (qui vinrent s'ajouter à la flotte existante des C-47 Dakota entre autres) indiquaient que le transport aérien demeurerait dans la structure de l'ARC³. En effet, alors que la création de la Division aérienne en Europe et les besoins grandissants de la défense aérienne sur le territoire canadien placèrent clairement la production de chasseurs au premier plan, la planification d'après-guerre reconnut l'importance du transport aérien⁴. Cela devint évident quand l'ARC chercha un avion pour remplacer la flotte vieillissante des North Star. Le CTA avait joué un rôle primordial au Canada (approvisionnement de l'Arctique, reconnaissance de zone et reconnaissance photographique, ainsi que l'appui donné à l'Armée), mais c'est le transport aérien stratégique qui attira le plus l'attention. Les observations suivantes furent faites dans un rapport rédigé au milieu des années 1950 :

Depuis la fin de la dernière guerre, on a clairement montré l'effet dissuasif du transport aérien sur un éventuel agresseur, notamment avec le pont aérien de Berlin. En outre, on se rappellera que l'ARC a pu contribuer de manière notable à la mission de l'ONU au moyen du transport aérien dans les jours critiques de la guerre de Corée. Aujourd'hui, notre capacité de faire une contribution similaire a beaucoup diminué et cela ne pourrait être réalisé qu'au détriment d'autres engagements militaires opérationnels tout aussi importants⁵.

Cela expliqua les efforts entrepris par l'ARC pour se doter d'une capacité de transport réelle.

Même si la valeur stratégique du transport aérien était évidente, le choix de l'avion devant remplir ce rôle vital ne l'était pas. Pour certains, le CC-106 Yukon, fabriqué par Canadair à Montréal, était un transporteur respectable : sa vitesse maximale était de 320 nœuds [592,6 km/h], il avait un grand rayon d'action et une bonne capacité d'emport. D'autres, toutefois, n'avaient pas une aussi bonne impression. C'était le cas, par exemple, du lieutenant-général David Adamson, officier d'état-major subalterne au quartier général de la Force aérienne (QGFA) au milieu des années 1950, qui était préoccupé, car, pour lui, la décision de faire l'acquisition du Yukon était fondée plus sur la politique et la protection de 6 000 emplois chez Canadair que sur les besoins réels de l'ARC. Compte tenu de l'expérience que l'ARC avait eue avec le Comet fabriqué par de Havilland, certaines personnes à l'état-major de la Force aérienne voulaient un avion de transport à réaction comme le DC-8 de Douglas, mais, comme Adamson le fit remarquer :

Canadair, Rolls Royce, et Bristol avaient obtenu gain de cause sur la Colline parlementaire. Une décision politique avait été prise : une autre version du Britannia de Bristol ... serait construite par Canadair, réglant ainsi le problème politique et celui de l'industrie aérospatiale tout en forçant les militaires à se contenter d'un avion qui serait dépassé avant que le premier appareil ne sorte de la chaîne d'assemblage ... [Néanmoins,] c'est ce plan que l'on suivit obstinément⁶.

Il y avait une grande part de vérité dans cette déclaration. En fait, quand on abandonna le développement du moteur Orion qui devait équiper le Yukon, des membres du Conseil de l'air virent une occasion en or d'annuler le marché et de choisir un autre avion. À la réunion du Conseil de l'air du 11 février 1958, le commodore de l'air W. R. MacBrien fut l'un des premiers officiers supérieurs à faire remarquer officiellement que l'avion de transport Hercules en cours de développement à la Lockheed Corporation était un bien meilleur choix que le Yukon. Le maréchal de l'air Hugh Campbell, chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA), convint que le Hercules était un « avion attrayant » en raison de sa « polyvalence comme transporteur », mais il fut plus prudent. Il fit valoir que, le Yukon étant plus rapide et ayant une meilleure autonomie que la version actuelle du Hercules, il n'était pas prêt à abandonner le transporteur de fabrication canadienne⁷. Toutefois, pour un certain nombre d'officiers d'état-major, le Hercules (surtout la version B sortant des chaînes d'assemblage de Lockheed) était un meilleur avion et c'est celui qu'il fallait à l'ARC.

L'argument en faveur de l'acquisition du Hercules est simple et efficace; c'était le parfait avion pour compléter le Yukon qui, de par sa conception, était incapable de transporter des marchandises lourdes en vrac. Autrement dit, ce dont l'ARC avait besoin, c'était un avion pouvant traverser l'Atlantique et équipé d'une rampe de chargement basculante à l'arrière du fuselage qui permettrait de transporter des véhicules de l'Armée. Le Yukon avait un train d'atterrissage tricycle surélevé qui rendait cela impossible. Après avoir étudié cinq types d'avions, on décida que le C-130B offrait le meilleur assortiment de capacités, ce qui lui permettrait de transporter les cargaisons lourdes, alors que le Yukon transporterait les troupes et l'équipement léger⁸. En plus d'invoquer l'argument selon lequel le Hercules était capable d'accomplir des tâches impossibles pour le Yukon, le QGFA se servit aussi du changement du contexte stratégique pour justifier son acquisition. La probabilité que le Canada soit mêlé à des situations de conflits régionaux ne faisait qu'augmenter et, par conséquent, l'ARC insista sur le fait que le Hercules serait un moyen indispensable pour appuyer les missions des Nations Unies et pour répondre à d'autres besoins de l'Armée et de la Force aérienne, comme le renforcement de la Division aérienne et la Brigade en Europe, sans parler des diverses opérations au Canada, notamment dans l'Arctique⁹.

C'est pour ces raisons qu'une proposition fut présentée au Conseil de l'air le 31 octobre 1958, demandant que l'ARC fasse l'acquisition d'au moins six Hercules. Le problème était cependant que cet achat pourrait se faire au détriment de quatre avions du programme d'acquisition du Yukon. Réduire la commande passée à un fabricant canadien afin d'acheter un avion de construction américaine n'allait pas être une mince affaire, et le CEMFA le savait. C'est pourquoi il demanda à son État-major de mener une étude qui examinerait de nouveau comment l'ARC comptait se servir du Yukon et de trouver où l'on pourrait faire des économies dans ce programme. Campbell ne s'arrêta pas là; il

voulait confirmer auprès de l'armée de l'air américaine (United States Air Force - USAF) que le rôle proposé pour le Hercules dans l'ARC était légitime. Enfin, on fit des arrangements pour qu'un petit groupe de pilotes de l'ARC se rendent à l'usine de Lockheed à Marietta, en Géorgie, pour apprendre à piloter le C-130¹⁰. Cela constitua un appui retentissant. L'enthousiasme ne s'arrêta pas là; la nouvelle d'une acquisition possible du Hercules provoqua l'envoi spontané de lettres de soutien d'officiers de la Force aérienne de l'extérieur du QGFA. Le Lcol d'aviation C. F. Sanford, officier d'état-major qui écrivit au nom du commandant du CTA, ne mâcha pas ses mots lorsqu'il déclara à Campbell qu'« à de nombreuses occasions, au cours des dernières années, un avion du type du C130 aurait été essentiel ou aurait accéléré et facilité les opérations du CTA¹¹ ».

Ce type de rapport interne était particulièrement important étant donné que l'ARC devait lutter énergiquement pour obtenir le C-130. La déclaration de Canadair selon laquelle le fabricant était en train de développer une version du Yukon avec une queue pivotante (qui permettrait le chargement par l'arrière) présentait un nouveau défi. Mais l'ARC trouva une bonne réplique en disant qu'un Yukon que l'on pourrait charger par l'arrière demanderait tout de même de l'équipement de levage spécialisé, ne pourrait pas utiliser des pistes courtes et préparées à la hâte, était plus cher et n'aurait pas la capacité de largage du Hercules. Les officiers de l'ARC firent aussi de leur mieux pour contre-carrer le désir du gouvernement d'acquiescer un appareil construit par une entreprise canadienne : le vice-maréchal de l'air (VMA) Murray D. Lister rappela que l'ARC « ne devait pas teinter son énoncé de besoins avec des considérations commerciales ou politiques », alors que Campbell insista sur le fait que le besoin de se doter du Hercules était « urgent et qu'il le deviendrait encore plus dans un avenir immédiat¹² ». Ce n'était pas suffisant. Le Conseil du Trésor décida que le programme, qui allait coûter 22 millions de dollars, était trop dispendieux pour l'année financière 1960. Par conséquent, il fut rejeté pour « raisons budgétaires ». Par bonheur pour l'ARC, le hasard fit bien les choses. Grâce à une disponibilité soudaine et inattendue d'appareils dans la chaîne d'assemblage de Lockheed — et aux supplications que les Canadiens avaient adressées à l'USAF, à savoir que « le programme était très significatif pour l'ARC » et qu'il était « vraiment important », les Américains firent au gouvernement une offre qu'il ne put refuser et qui se traduisit par l'acquisition de quatre Hercules en 1960¹³.

Cette évolution imprévue constituait de bonnes nouvelles, mais l'ARC voulait encore les deux Hercules restants sur les six qui faisaient partie du besoin original. Le sous-ministre de la Défense nationale, E. B. Armstrong, doutait que l'ARC obtienne gain de cause. À son avis, il était peu probable que le Conseil du Trésor approuve une demande qui ne se trouvait pas dans le budget du ministère. Et pire que cela, le gouvernement aurait énormément de mal à défendre l'achat d'avions supplémentaires fabriqués par les Américains, tout particulièrement parce que l'industrie aéronautique canadienne disposait d'avions qui n'avaient pas été vendus. Il avait raison. La politique d'achat d'aéronefs au Canada avait, à l'occasion, profité à l'ARC, mais, en l'occurrence, elle allait contrer les efforts que cette dernière faisait pour obtenir l'avion de transport qu'elle voulait. Les ventes escomptées du Yukon aux États-Unis n'avaient pas eu lieu; il était donc possible que l'ARC ait à faire l'acquisition de cinq avions supplémentaires de Canadair que le gouvernement avait désignés « passif éventuel¹⁴ ». Pourtant, le CEMFA n'est pas prêt à s'avouer vaincu; il ordonna à ses officiers d'état-major de rédiger un nouvel énoncé de besoin pour le Hercules afin d'essayer à nouveau d'en faire l'acquisition. Il s'agissait d'un exercice frustrant. Les arguments originaux en faveur de l'achat du Hercules étaient déjà solides et il était difficile d'en trouver de nouveaux. Pour cette raison, certains officiers d'état-major justifèrent le besoin d'avoir deux C-130 supplémentaires en insistant sur les limites du Yukon. Cela perturba le vice-chef d'état-major adjoint de la Force aérienne, qui déclara au personnel : « Le 106 [Yukon] est extrêmement utile — ne le dénigrez pas¹⁵. » Pourtant, ce fut le VMA D. M. Smith, qui illustra le mieux la frustration que l'état-major de la Force aérienne ressentait alors qu'il tentait d'acquiescer d'autres Hercules. Le spectre d'une guerre générale refaisant surface pendant la crise de Berlin de 1961, Smith soutint que ce type de situation géopolitique était un parfait exemple de la raison pour laquelle l'ARC avait besoin d'autres avions de transport. Il déclara à Douglas Harkness, ministre de la Défense conservateur : « L'ARC n'a jamais eu le moindre doute que le besoin ... est valide. Inutile de dire qu'il est d'autant plus pressant compte tenu de la situation internationale actuelle — en fait, nous avons besoin de tous les avions à long rayon d'action que nous pouvons obtenir¹⁶. » Malheureusement, l'usage du contexte géopolitique et stratégique pour justifier l'acquisition du Hercules ne porta pas plus de fruits que les tentatives précédentes. De nouveau, le Conseil du Trésor rejeta les arguments de l'ARC disant qu'il n'existait pas suffisamment de preuves

pour indiquer qu'il s'agissait d'un besoin essentiel qui l'emportait sur les contraintes budgétaires en résultant¹⁷. Ce fut donc un autre revers pour l'état-major de la Force aérienne, mais cela ne le découragea pas pour autant.

L'ARC était dans une situation difficile. D'une part, elle souligna que le Cabinet avait placé la responsabilité d'être « le transporteur aérien du ministère de la Défense nationale » entièrement sur ses épaules. D'autre part, elle n'avait pas reçu suffisamment de directives quant à ce que le gouvernement voulait qu'elle fasse de cette capacité. De plus, le Conseil de l'air était préoccupé par le fait que le nombre d'avions devant accomplir les missions de transport aérien avait été choisi de manière complètement arbitraire. Cette situation le mettant mal à l'aise, le Conseil de l'air décida de créer une politique définitive concernant le transport aérien avec des besoins fermes en matière de force qui lui permettraient de justifier quels devraient être les autres avions à acheter¹⁸. À bien des égards, cette décision avait déjà été prise. La version E du Hercules, qui n'avait jamais été perdue de vue depuis le moment où elle était apparue sur la planche à dessin, était le favori évident pour remplacer les Boxcar vieillissants¹⁹. Il n'y avait pas d'équivoque possible. Premièrement, le C-130E était capable d'emporter des passagers comme des cargaisons en vrac et il avait l'autonomie supérieure qui manquait au modèle B. Deuxièmement, le C-130B avait déjà « montré des qualités exceptionnelles », ce qui, pour l'état-major de la Force aérienne, prouvait que la version E améliorée « augmenterait considérablement la capacité du système de transport aérien ». Enfin, le sentiment était que, en plus de satisfaire à toutes les exigences de l'ARC, c'était le moins coûteux de tous les avions envisagés²⁰.

Ainsi, au milieu de 1962, l'ARC commença une nouvelle campagne pour acquérir des avions Hercules supplémentaires. Cette fois-ci, cependant, il n'y aurait pas de demi-mesures. L'ARC détermina qu'il lui fallait au moins 24 Hercules pour répondre à ses besoins en matière de transport ainsi que le besoin de l'Armée qui était de fournir simultanément des moyens de transport aérien pour deux bataillons de défense territoriale. Si l'on tenait compte des quatre C-130B originaux, ainsi que des quatre autres que le Conseil de l'air avait déjà approuvés pour remplacer la flotte vieillissante des Lancaster de reconnaissance photographique du 408^e Escadron, l'ARC demandait au gouvernement d'acheter 16 avions à Lockheed. Sur le plan opérationnel, il était inacceptable d'en accepter moins, et l'ARC aurait été heureuse d'en demander plus si ce n'avait été un problème d'effectif. Autrement dit, en raison des plafonds que l'ARC devait respecter en matière de personnel, le nombre de Hercules dont elle pouvait se doter était limité par les effectifs en vigueur du personnel affecté aux Boxcar et aux North Star²¹. C'était la situation un mois avant que Paul Hellyer ne devienne ministre de la Défense nationale en avril 1963. Que ce soit en raison de restrictions budgétaires, de considérations liées à l'achat d'avions fabriqués au Canada ou de plafonds d'effectifs, les efforts entrepris par l'ARC pour faire l'acquisition d'une flotte suffisamment nombreuse de Hercules étaient constamment contrecarrés par des décisions politiques. Par conséquent, l'élection d'un gouvernement libéral et la nomination d'un ministre qui désirait étendre le rôle de la Force aérienne dans le domaine du transport aérien auraient dû constituer une bonne nouvelle pour l'ARC — ce ne fut pas le cas; la situation empira.

Peu de temps après avoir pris ses fonctions, Hellyer avertit les trois services qu'il allait y avoir d'importantes restrictions budgétaires. Il ajouta qu'il avait un projet pour les militaires canadiens, appelé la Force mobile, qu'il décrivit comme « essentiellement une unité de combat aéroportée qui pourrait être déployée rapidement avec son équipement par avion n'importe où dans le monde²² ». Le C-130E était un bon avion pour mettre en œuvre le projet d'Hellyer, mais l'état-major de la Force aérienne avait de la difficulté à comprendre comment il allait maintenir une force aérienne polyvalente pouvant répondre aux besoins du Canada en matière de défense aérienne, d'aviation maritime, d'opérations tactiques et d'opérations interalliées, en plus d'augmenter sa capacité de transport aérien au moyen d'un plus grand nombre de Hercules, tout en exécutant de grosses restrictions budgétaires²³. Naturellement, les économies réalisées par l'unification des trois services devaient permettre de réaffecter des fonds pour acquérir du nouveau matériel, mais ce concept — qui, en réalité, ne produisit pas les résultats escomptés — n'était pas encore compris.

Le maréchal de l'air C. R. « Larry » Dunlap, qui remplaça Campbell en tant que CEMFA au milieu de 1962, était tout aussi perplexe; il essaya d'utiliser la contradiction qui existait entre les restrictions budgétaires proposées, d'une part, et le maintien des capacités, d'autre part, à l'avantage de

l'ARC. Dans une certaine mesure, il est difficile de ne pas conclure que Dunlap se livrait lui-même à un jeu politique avec le ministre, car un officier d'état-major enregistra ce qui suit :

Dans les circonstances présentes, l'achat d'autres avions C130E est limité pour des raisons d'effectifs, mais compte tenu des récentes discussions et études concernant des restrictions budgétaires possibles, le CEMFA souhaite se servir des restrictions financières pour justifier la limite des achats. On recommande d'expliquer que l'on a un montant limité d'argent pour les immobilisations et qu'il est nécessaire de répartir cet argent de nombreuses manières²⁴.

Le message de Dunlap était clair. L'ARC comprit qu'il était nécessaire de fournir une « réponse souple » au moyen d'une structure de force équilibrée, mais, si Hellyer voulait l'avion pour son concept de force mobile, cela se ferait au dépens d'une autre capacité, à moins que le gouvernement ne soit prêt à fournir des fonds supplémentaires pour l'acheter. Pour illustrer davantage ce point, l'état-major de la Force aérienne donna des instructions pour que la présentation concernant le Hercules soit de nouveau renforcée en réitérant combien l'ARC le voyait comme l'avion parfait pour répondre à ses besoins en matière de transport, besoins qui découlaient des nouvelles réalités stratégiques du début des années 1960²⁵. Par ailleurs, des officiers d'état-major observèrent qu'en raison des « considérations propres à la chaîne d'assemblage » retarder l'acquisition du C-130 d'un an coûterait six millions de dollars de plus. Dunlap fit remarquer que cet argument serait « précieux » au cours des entretiens avec le ministre. On présume que Dunlap avait l'intention de se servir de la réduction du coût pour forcer Hellyer à prendre rapidement une décision, mais malheureusement la campagne au complet eut l'effet inverse.

Alors que la note de service fournissant des arguments à l'appui de l'achat du Hercules était adressée au chef d'état-major et aux comités de la Défense à des fins d'approbation, Dunlap et Hellyer se réunirent pour parler du programme. On ne sait pas exactement ce qui fut dit pendant la réunion, mais il semblerait que Dunlap est allé trop loin. Il est évident que les choses avaient mal tourné pour l'ARC quand la décision concernant l'achat du C-130E fut reportée parce qu'il « n'était pas opportun » de procéder à l'acquisition de l'avion. L'argent était le principal facteur de cette décision; comme un officier d'état-major le fit observer, « ce dossier a apparemment péri de mort lente à cause des restrictions budgétaires²⁶ ». Les efforts de Dunlap pour opposer les restrictions budgétaires aux besoins en capacité n'avaient pas abouti, car, pour le ministre, il était clair que l'ARC déclarait que le transport aérien n'était pas abordable. Cette réunion contribua fort probablement à l'impression qu'avait Hellyer de l'ARC, à savoir qu'elle était composée d'inconditionnels de l'aviation de chasse qui n'étaient pas intéressés par la mobilité aérienne.

D'autres exemples ne firent que renforcer cette impression. Par exemple, lorsque Hellyer demanda à ses chefs de préparer une structure de la force solide sur le plan économique avec des prévisions jusqu'en 1972, l'ARC sembla d'un seul coup abandonner toute prudence : on lui présenta un plan onéreux centré sur l'achat de 217 chasseurs tactiques F-4C Phantom, pour un coût total de 712 millions de dollars. Même si l'ensemble du programme comprenait l'acquisition de 32 C-130E (ainsi que de deux DC-8 et dix transporteurs stratégiques C-141), l'accent mis sur les Phantom n'échappa pas au ministre. Au moins un officier supérieur de marine était de cet avis, car il était évident que l'ARC ne suivait pas les directives. Il fit remarquer : « En général, la Marine et l'Armée semblent avoir suivi les propositions du ministre à la lettre alors que la Force aérienne a répondu à la proposition de manière plutôt extravagante²⁷. » Pour ne rien arranger, l'ARC n'était pas très enthousiaste à l'idée d'acquérir le CC-108 Caribou, fabriqué par de Havilland, pour le transport léger. Il est donc probable que l'interprétation erronée qu'Hellyer fit de toutes ces réactions confirma les soupçons grandissants qu'il avait, c'est-à-dire que l'ARC n'était pas très intéressée à obtenir un avion de transport²⁸.

Néanmoins, en contradiction directe avec les accusations originales d'Hellyer, les faits montrent clairement que l'ARC comprenait et appréciait son rôle de transporteur aérien et que l'état-major supérieur lutta avec acharnement pour acquérir ce qu'il considérait être l'avion idéal pour remplir cette tâche. Ces efforts furent souvent contrecarrés par des considérations d'ordre politique, comme le budget et les restrictions liées aux effectifs, ainsi que la nécessité de satisfaire le secteur aéronautique

canadien. C'est pourquoi les allégations d'Hellyer à propos du Hercules et sa perception de l'attitude de l'ARC à l'égard du transport aérien étaient une pilule particulièrement difficile à avaler pour les officiers d'état-major concernés. Le problème, c'est que les déclarations du ministre ont perpétué d'autres stéréotypes. Étant donné la manière dont la Force aérienne fonctionne, il est naturel que sa culture soit dominée par des communautés regroupées autour d'un aéronef ou d'un métier particulier²⁹, mais il est tout simplement erroné de croire que l'ARC du début des années 1960 se dérobaient à son rôle de transporteur — ou que des « schismes tribaux » poussaient les officiers supérieurs à ne pas tenir compte des réalités stratégiques. Au lieu de cela, les faits montrent bien que les officiers supérieurs de l'ARC purent surmonter des obstacles politiques et économiques énormes pour obtenir une flotte d'avions de transport qui servirait le Canada de manière remarquable pendant quarante ans. Et l'héritage de l'ARC dans le domaine du transport aérien — comme le montre le rôle primordial joué par la flotte actuelle de CC130J Hercules, CC150 Polaris et CC177 Globemaster de la Force aérienne dans l'appui aux missions en Afghanistan, en Libye, au Mali et en Iraq — est mis en relief par les devises immuables d'unités, comme celle du 435^e Escadron, qui est : **Nous portons la charge!**

Notes

1. Paul Hellyer, *Damn the Torpedoes: My Fight to Unify Canada's Armed Forces*, Toronto, McClelland & Stewart, 1990, p. 74. Hellyer fut ministre de la Défense nationale de 1963 à 1967.
2. Larry Milberry, *Canada's Air Force at War and Peace*, vol. 2, Toronto, CANAV Books, 2000, p. 205-207 et R. J. Lane, « The Evolution and Current Status of Air Transport Command », *The Roundel*, vol. 14, n° 2 (mars 1962), p. 5-6. Pour d'autres ouvrages sur cette période, voir : T. W. Melnyk, *Canadian Flying Operations in South East Asia, 1941-1945: The Sixth Year*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1976. Brereton Greenhous et al., *Le creuset de la guerre 1939-1945 Histoire officielle de l'Aviation royale canadienne, tome III*, Ottawa, Défense nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Les éditions du gouvernement du Canada, 1999. Larry Milberry, *Air Transport in Canada*, Toronto, CANAV Books, 1997.
3. Larry Milberry, *The Canadair North Star*, Toronto, CANAV Books, 1982, et Larry Milberry, *Canada's Air Force at War and Peace*, vol. 3, Toronto, CANAV Books, 2000, p. 360-361.
4. Randall Wakelam, *Cold War Fighter: Canadian Aircraft Procurement 1945-54*, Vancouver, UBC Press, 2012.
5. Ministre de la Défense nationale, « RCAF Requirement for Long Range Transport », 7 juin 1956, Direction de l'histoire et du patrimoine (DHP), 73/1223, boîte 8, dossier 128.
6. David R. Adamson, « The Yukon Saga », *Airforce Magazine*, automne 2009, p. 30-31.
7. Réunion du Conseil de l'air du 11 février 1958, DHP, 73/1223, dossier 1828.
8. Correspondance du colonel d'aviation (col avn) Anderson au CEMFA, « Long Range Transport Aircraft », 11 septembre 1958, Bibliothèque et Archives Canada (BAC), groupe d'archives (GA) 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-180, vol. 1.
9. Note de service au comité des chefs d'état-major (CCEM), « Aircraft to Provide Complementary Hulk Bulk to CC 106 – C130B », s.d., vers 1959, DHP, 73/1223, boîte 8, dossier 129. Note de service du CEMFA au CCEM, 1^{er} juin 1959, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-180, vol. 1.
10. Réunion du Conseil de l'air du 31 octobre 1958, DHP, 73/1223, boîte 92, dossier 1828.
11. Correspondance du lieutenant-colonel d'aviation C. F. Sanford, au nom du cmdt du CTA de l'ARC, au CEMFA, 25 février 1959, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-180, vol. 1
12. Aide-mémoire, 12 janvier 1959, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-180 vol. 1. Correspondance du col avn Anderson au chef de la recherche opérationnelle, « Long Range Transport Comparison of the C 130B and the CL 44G », 2 février 1959, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-180, vol. 1. Correspondance du vice-chef d'état-major de la Force aérienne (VCEMFA) p.i. [Lister] au chef de la recherche opérationnelle, 6 août 1959, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-180, vol. 1. Note de service du CEMFA au CCEM, 19 octobre 1959, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-180, vol. 1.

13. Correspondance du VMA J. A. Easton, AMTS (Air Member Technical Services), au major-général W. O. Sentor (sous-chef d'état-major adjoint, Matériels de l'USAF), 18 mars 1960, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6496, dossier 1038LT-80, partie 1.
14. Correspondance d'E. B. Armstrong au ministre de la Défense nationale, 1^{er} mai 1961, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-181.
15. Correspondance du SVCEMFA au chef de la recherche opérationnelle, 13 juillet 1961, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-181.
16. Correspondance du chef d'état-major adjoint de la Force aérienne (VMA D. M. Smith) au ministre de la Défense nationale, 31 août 1961, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-181.
17. Correspondance du secrétaire adjoint du Conseil du Trésor au ministre de la Défense nationale, 8 janvier 1962, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-181.
18. Correspondance du col avn J. E. Macdonald au C Plans R [chef des plans et du renseignement], 7 mars 1961, BAC, GA 24, R112-32847, dossier 096-107-16; réunion du Conseil de l'air, 29 mars 1960; correspondance du maréchal de l'air Hugh Campbell au chef de l'état-major général, 5 janvier 1961, BAC, GA 24, R112-32847, dossier 096-107-16.
19. Correspondance du DMTR au chef de la recherche opérationnelle, 5 décembre 1960, BAC, GA 24, n° d'acquisition 1983-84/167, boîte 6499, dossier 1038LT-180, vol. 2.
20. Données justificatives pour la réunion du Conseil de l'air sur l'acquisition du CC 130E, 29 janvier 1963, BAC, GA 24, vol. 18150, dossier 981-101-93. Réunion du Conseil de l'air du 30 janvier 1963, DHP, 73/1223, boîte 8, dossier 130.
21. Réunion du Conseil de l'air du 20 mars 1963. Note de service du CEMFA au CCEM, 15 mai 1963, DHP, 73/1223, boîte 8, dossier 130. CCEM, 30 mai 1963, DHP, 73/1223, dossier 1311. Correspondance du VCEMFA Annis au vice-chef de l'état-major général, 31 mai 1963, BAC, GA 24, vol. 18150, dossier 981-101-93.
22. Correspondance du ministre au CCEM, 27 août 1963, et « Mobile Force Study of Composition and Cost », mandat, BAC, GA 24, vol. 21811, CCEM 2447:1; CCEM, 5 septembre 1963, DHP, documents Raymount, 73/1223, boîte 63, dossier 1311; Procès-verbal de la première réunion du « Joint Service Study a Plan for Mobile Force », 18 septembre 1963, BAC, GA 24, vol. 21811, CCEM 2447:1. Parmi les autres membres du comité figuraient le brigadier H. W. Love (président – Armée) et le commodore de l'air F. W. Ball.
23. « Long Range Plan for the Royal Canadian Air Force », 1956–1966, Long Range Plan 56, DHP, 73/492.
24. Correspondance du commandant d'aviation Sturgess (OEM 4 à l'EMFA) au VCEMFA, 9 août 1963, BAC, GA 24, vol. 18150, dossier 981-101-93.
25. Conseil de l'air, 16 août 1963. Données justificatives pour la réunion du Conseil de l'air, 12 août 1963, DHP, BAC, GA 24, vol. 18150, dossier 981-101-93. Note de service du ministre de la Défense nationale à l'intention du Cabinet, s.d., vers août 1963, BAC, GA 24, vol. 18150, dossier 981-101-93.
26. Graves, 1^{er} octobre 1963, à propos des notes de procès-verbal jointes à la version provisoire d'une note de service destinée au CCEM, 27 août et 6 septembre 1963, BAC, GA 24, vol. 18150, dossier 981-101-93.
27. K. L. Dyer (vice-chef de l'état-major de la Marine), « Possible Force Structure 1963–1972 », 23 décembre 1963, DHP, 91/297.
28. Pour en savoir plus sur l'acquisition du CC 108, lire la correspondance portant sur les procès-verbaux de réunion du Conseil de l'air, DHP, 73/1223, boîte 92, dossier 1828.
29. Allan English et Colonel John Westrop, *Canadian Air Forces Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations*, Trenton (ON), Canadian Forces Aerospace Warfare Centre, 2007. Lire, en particulier, le chapitre 7.

Richard Mayne

M. Richard Mayne, CD, Ph.D. a reçu son baccalauréat de l'Université de Toronto, sa maîtrise de l'Université Wilfrid Laurier (à Waterloo, en Ontario) et son doctorat en histoire militaire de l'Université Queen's (à Kingston, en Ontario). Au cours de ces études, M. Mayne a reçu plusieurs prix et bourses d'études, notamment la Graduate Gold Medal for Arts (1999) à l'Université Wilfrid Laurier et une bourse du Social Sciences and Humanities Research Council à l'Université Queen's. Après avoir été officier des opérations maritimes de surface et sous-marines pendant 17 ans dans les Forces armées canadiennes (FAC), il sert désormais à l'état-major de la Force aérienne à titre de directeur de la Direction – Histoire et patrimoine de l'ARC. Avant d'être nommé à ce poste, il était analyste de la défense dans le service du Chef – Développement des forces et occupait le poste de sous-chef de section pour l'équipe de l'Analyse de la sécurité future. Pour son travail au service du Chef – Développement des forces, il a couvert une vaste gamme de sujets de la défense, comme les implications militaires de futurs grands événements pour les FAC ainsi que la nature des opérations de guerre et des opérations expéditionnaires de l'avenir. Avant d'entrer à la fonction publique en 2008, M. Mayne avait été historien pendant neuf ans à la Direction – Histoire et patrimoine au quartier général de la Défense nationale. Il a rédigé, seul ou avec d'autres personnes, ou coédité des livres, des chapitres pour des ouvrages publiés et des articles sur divers aspects de l'histoire militaire canadienne et questions de défense.

M. Mayne contribue à des associations et fonds s'occupant d'histoire; il est le coprésident du conseil d'administration du Fonds du patrimoine de la Force aérienne. En outre, il est membre du conseil d'administration de la Canadian Aviation Historical Society et de celui de l'Association canadienne de conservation aéronautique. Il est aussi membre du comité du Musée des FAC.

Il a travaillé à d'autres titres pour le ministère de la Défense nationale au fil des ans, notamment à temps partiel pour l'Institut de leadership des Forces canadiennes et comme enseignant pour le Programme de commandement et d'état-major interarmées du Collège des Forces canadiennes au milieu des années 2000.

Chapitre 8

Création d'une capacité d'aviation pour l'Armée canadienne : leçons du passé

Par Randall Wakelam

Note de l'éditeur: Ce chapitre est une réimpression du *Journal de l'Armée canadienne*, volume 15, n° 2, automne 2013.

En 1967, le Quartier général des Forces canadiennes (QGFC), alors récemment fusionné, publie une étude demandant la création d'une vaste capacité d'appui hélicoptéré pour la force de campagne canadienne restructurée¹. Les auteurs mentionnent succinctement que « la mobilité aérienne est le prochain grand cycle révolutionnaire du développement de la force terrestre...² ». Elle donnerait à l'Armée de terre un avantage en permettant l'utilisation optimale de ressources limitées dans l'ensemble des cinq fonctions de combat terrestre qui existaient à ce moment : manœuvre de combat, tir, communications, reconnaissance, et approvisionnement. Les auteurs notent « qu'aucun de nos ennemis probables ou des pays nécessitant une opération de maintien de la paix ne dispose d'une importante capacité aéromobile. Posséder une telle capacité nous différencierait favorablement en matière de mobilité et compenserait notre infériorité au point de vue de l'effectif...³ ».

Le présent article vise à répondre à plusieurs questions, ou du moins à les exposer. Est-ce que cette vision s'alignait sur le discours des principaux alliés et leurs expériences à ce moment? Qu'est-il arrivé après la publication de l'étude? Est-ce que les principes centraux de l'étude sont toujours d'actualité? Cet article a pour but d'examiner ces questions dans le contexte plus large de l'aviation au sein de l'Armée canadienne. Notre hypothèse est que même si l'on comprenait et l'on acceptait que la mobilité était au cœur de la différence, jusqu'à tout récemment, les Forces canadiennes (FC) n'étaient jamais parvenues à le faire de façon significative. Par conséquent, cet article examinera des études antérieures de l'Armée de terre ainsi que les opinions sur le sujet, provenant principalement d'articles tirés des publications de la Défense *The Snowy Owl*, le *Journal de l'Armée canadienne* et la *Revue canadienne de la défense*. Nous comparerons également la situation de l'époque au Canada en regard de l'évolution de la doctrine aux États-Unis (É.-U.) et au Royaume-Uni. L'article prendra ensuite une tournure quelque peu autobiographique, en comparant les expériences d'aviateurs (dont l'auteur) avec les concepts qui ont amené l'Armée de terre à tendre vers la mobilité aérienne. Dans l'ensemble, l'auteur soutient que même si les Forces canadiennes ont élaboré et adopté un concept de mobilité aérienne tactique plutôt sophistiqué, jusqu'à récemment sa mise en œuvre n'a pas été des plus efficaces.

Étant donné le peu de sources traitant de ce sujet, il n'est pas étonnant que la question ait été relativement peu analysée jusqu'à maintenant. La littérature sur les concepts ou la doctrine du Canada relativement aux hélicoptères se fait plutôt rare, et le corpus sur l'aviation au sein de l'Armée de terre canadienne en général est encore plus limité. La plupart des ressources existantes consistent en des volumes de papier glacé axés sur la technologie ou des récits personnels, principalement basés sur l'expérience au Vietnam, ainsi qu'un nombre croissant de publications traitant des guerres du Golfe et de l'Afghanistan. De ces ouvrages, les mémoires de Robert Mason parues en 1983, *Chickenhawk*, décrivant les expériences d'un jeune adjudant, pilote de la 1st Cavalry Division (Air mobile), au Vietnam sont les plus réussies⁴. En ce qui concerne la qualité du contenu et le style littéraire, nous les classerions dans la même catégorie que le livre *And No Birds Sang* de Farley Mowat. Il n'existe que quelques volumes traitant de l'élaboration de la doctrine sur les hélicoptères, et bon nombre d'entre eux sont des rapports et des études de la U.S. Army, qui ne sont pas toujours faciles à trouver. Un ouvrage que l'on retrouve dans la plupart des grandes bibliothèques est celui du général (Gén) John Tolson, *Airmobility 1961–1971*, paru en 1973 et faisant partie de la série *Vietnam Studies* de la U.S. Army⁵. La meilleure monographie faisant une analyse comparative est *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers, 1945–1992*, de Matthew Allen, parue en 1993, qui porte principalement sur les États-Unis et l'URSS, mais comprend également des analyses sur le Royaume-Uni, la France et l'Allemagne⁶. Matthew Allen fait plusieurs observations générales que nous reprendrons à divers endroits du présent article. Tout d'abord, il affirme que la doctrine a peu évolué

dans les quelques années suivant 1965, car la technologie ne se prêtait pas à d'importants progrès en matière de concepts ou de doctrine. Matthew Allen se concentre sur la période commençant au milieu des années 1960, car selon lui ce n'est qu'à ce moment que les hélicoptères et la mobilité aérienne ont commencé à être pris en compte dans les réflexions entourant les scénarios de conflits importants⁷. Après avoir examiné ces diverses expériences vécues au pays, M. Allen conclut que la contribution particulière de « l'hélicoptère [à la guerre aéroterrestre] était d'offrir aux forces terrestres la rapidité des mouvements aériens, tout en conservant la capacité d'interaction directe et étroite avec les troupes au sol et le terrain. Certains ont fait valoir [...] que ce processus pouvait être qualifié de "révolution de la voilure tournante"⁸ ».

Pour ce qui est des ouvrages publiés sur l'expérience de l'aviation au sein de l'Armée de terre canadienne, les lecteurs doivent consulter les documents relatant l'histoire des 408^e et 430^e Escadrons tactiques d'hélicoptères, qui sont presque entièrement consacrés aux gens et aux endroits. Hugh Halliday travaille également à la préparation d'un manuscrit traitant de l'appui des forces aériennes et de l'aviation au bénéfice de l'Armée de terre⁹. Les divers journaux mentionnés plus haut ne mentionnent que rarement les hélicoptères et l'aviation au sein de l'Armée de terre; les quelques articles trouvés sur le sujet parus dans les années 1950 et 1960 seront abordés ci-dessous. Plusieurs sources primaires révèlent d'importants points de vue concernant l'utilisation des hélicoptères. La première est l'étude de l'Armée de terre sur l'exercice GOLD RUSH à l'époque de la guerre froide, menée durant la seconde moitié des années 1950 sous la direction des chefs d'état-major généraux en poste à ce moment, le Gén Guy Simonds et le Gén Howard Graham, et la deuxième est l'étude de M. Smith de 1967 mentionnée précédemment¹⁰. Entre ces deux publications, est parue en 1961 une étude sur le développement des méthodes de combat de l'Armée canadienne intitulée *The Canadian Army Post-1970 Operational Study*¹¹.

Le 19 janvier 1955, le lieutenant-général Guy Simonds rencontre le vice-chef d'état-major général (VCEMG), le major-général Herbert A. Sparling, le quartier-maître général (QMG), le major-général Samuel Findlay « Fin » Clark, et le sous-chef d'état-major général (SCEMG), le brigadier Robert W. Moncel, afin de discuter de l'utilisation d'aéronefs pour le réapprovisionnement des formations avancées au sein de la zone de maintenance de l'Armée de terre¹². Le Mgén Sparling fait remarquer que l'emploi d'aéronefs à voilure fixe pour cette fonction serait problématique pour un certain nombre de raisons, et mentionne que l'on pourrait remédier à ces problèmes en utilisant des aéronefs à décollage et atterrissage verticaux. Le Lgén Simonds indique que l'on devrait examiner attentivement le recours aux hélicoptères comme solution. Après une discussion philosophique, il semble qu'il convient d'explorer davantage l'option de réapprovisionnement par hélicoptère, et l'on suggère la formation d'une unité d'hélicoptères expérimentale. Le Lgén Simonds donne son approbation, et précise que la question devrait être examinée assez urgemment. Il prévient toutefois que l'introduction du réapprovisionnement aérien ne devait pas être perçue comme une simple substitution au transport terrestre, ni comme une option de livraison supplémentaire. Il était plutôt d'avis qu'il fallait revoir le réapprovisionnement depuis le début et peut-être de l'envisager comme un système juste-à-temps; faire autrement serait une « erreur¹³ ». Il est à noter que l'on retrouve, annexées au procès-verbal de la réunion, deux analyses comparant l'efficacité des camions de deux tonnes et demie alors en service à celle d'hélicoptères à charge utile de cinq tonnes, qui devaient être disponibles sur le marché dans un avenir assez rapproché¹⁴.

Dans les semaines qui ont suivi les discussions de janvier, le Lgén Simonds a demandé une étude approfondie sur la tactique et la logistique. La directive concernant l'exercice GOLD RUSH datée du 15 février 1955 indiquait une nouvelle approche¹⁵ : « L'objet de l'étude est de déterminer quel type d'organisation doit être ajoutée aux forces de campagne au niveau du corps ou à un niveau inférieur, ainsi que les considérations logistiques pour satisfaire aux conditions de la guerre de l'avenir, en gardant à l'esprit la nécessité pour ces formations d'être en mesure de combattre tout aussi efficacement en situation de guerre conventionnelle ou atomique¹⁶. » La directive précisait que l'étude allait se dérouler en plusieurs phases, la première visant à examiner les concepts tactiques et les exigences en matière de soutien logistique qui en découlent. Dans le cadre de la partie logistique de l'étude, on devait déterminer la viabilité et les caractéristiques des aéronefs d'approvisionnement à décollage et atterrissage verticaux et de ceux à voilure fixe pouvant assurer le soutien de formations d'infanterie et de formations blindées. Toujours durant la phase 1, on devait procéder à un examen plus approfondi de la façon dont fonctionnerait un système d'approvisionnement aérien. À cette

fin, une unité d'hélicoptères expérimentale devait être mise sur pied assez rapidement pour qu'elle puisse participer à la phase 2 de l'exercice. Durant la phase 2, le Lgén Simonds précise « que avec la formation d'une unité d'hélicoptères expérimentale, [il prévoit] que cette unité, en collaboration avec l'équipe de l'exercice, effectue les essais et les exercices ». Ces exercices visaient à déterminer les aspects pratiques de l'utilisation d'hélicoptères pour soutenir les formations d'infanterie et les formations blindées de la force de campagne¹⁷. La troisième phase de l'exercice avait pour but de concevoir un « camion volant » à voilure fixe qui, durant la phase 4, allait être mis à l'essai de façon semblable aux hélicoptères. Tous ces travaux devaient être réalisés, et les conclusions finales présentées dans un délai de quatre ans¹⁸.

Une fois l'exercice GOLD RUSH en cours, le Lgén Simonds écrit au ministre pour lui expliquer ce qu'il fait et pourquoi il le fait. Il mentionne que, selon lui, les conclusions des États-Unis et du Royaume-Uni concernant l'environnement opérationnel de l'avenir avaient un horizon temporel trop rapproché et les études réalisées jusqu'à maintenant « ne constituent pas réellement une évaluation fondamentale des problèmes alors rencontrés à [son] avis¹⁹. Il semble raisonnable d'en conclure que, même si l'Armée canadienne pouvait utiliser dans le futur les concepts, la doctrine, et l'équipement élaboré ou approuvé par ces deux armées alliées, elle ne le ferait probablement qu'après une sérieuse réflexion, voire même après l'établissement de ses propres concepts.

Même si l'exercice GOLD RUSH était une entreprise de l'Armée de terre, la valeur des hélicoptères a été reconnue par les trois éléments, et les travaux se poursuivaient pour définir les types d'hélicoptères requis et déterminer comment en faire l'acquisition et en assurer le fonctionnement. Le 21 décembre 1955, dans le rapport du comité spécial sur les exigences opérationnelles relatives aux hélicoptères, il est indiqué que « l'objectif était de faire des recommandations au comité des chefs d'état-major concernant le nombre minimum de types d'hélicoptères qui permettrait de répondre aux besoins des trois éléments, l'acquisition d'un tel équipement, sa maintenance et l'instruction du personnel, conformément au mandat confié par le Comité des chefs d'état-major²⁰ ». Fait significatif, le deuxième paragraphe de l'étude précise que « chacun des éléments avait un besoin immédiat d'hélicoptères pour accomplir des tâches existantes et élaborer des procédures relatives à des tâches futures connues ». Il est ensuite précisé que, pour l'Armée canadienne, deux aéronefs étaient nécessaires : le premier, un hélicoptère léger pour l'instruction et des tâches diverses, y compris l'intercommunication ; le deuxième, pour le soutien logistique, y compris l'évacuation des pertes²¹. La conclusion de l'étude est que les besoins des trois éléments pouvaient être satisfaits par l'acquisition de deux types d'hélicoptères : le modèle 47 de Bell et le S-58 de Sikorsky²². Les autres aspects de l'étude concernent des questions telles que l'acquisition, la maintenance et l'instruction du personnel.

Plusieurs recommandations sont formulées à la fin du document. Les auteurs avancent que seuls deux types d'aéronefs sont requis, et proposent en outre que le Comité des méthodes de guerre air-terre soit désigné comme organisme responsable de la coordination des besoins futurs en matière d'hélicoptères pour les éléments. À cet égard, deux principales tâches devaient lui être confiées : « déterminer le nombre minimum de types différents d'hélicoptères nécessaire pour répondre aux besoins futurs des éléments; et recommander, du point de vue des éléments, s'il était souhaitable que ces hélicoptères soient conçus et produits au Canada²³ ». Les auteurs mentionnent également que « lorsque deux services ou plus ont des besoins similaires qui peuvent être satisfaits au moyen d'un même hélicoptère, l'administration des aspects de la conception et du développement devrait être effectuée par un seul élément désigné par le Comité des principaux officiers d'approvisionnement (CPOA). Cette tâche pourrait être possible grâce à la création d'un sous-comité du CPOA qui se consacrerait aux hélicoptères et aurait un mandat et un mode de fonctionnement semblables à ceux du comité mixte sur les véhicules des services²⁴ ». Au passage, il est intéressant et important de noter que dès 1955, les services étaient prêts à envisager l'acquisition de plateformes communes; le projet combiné d'acquisition d'hélicoptères (PCAH) de la fin des années 1980 était alors perçu comme ayant un potentiel révolutionnaire en ce qui concerne la synergie d'une flotte commune, mais, comme on peut le constater, le PCAH, dans le cadre duquel l'hélicoptère de transport moyen de l'Armée de terre, l'hélicoptère de lutte anti-sous-marine (LASM) de la Marine et l'hélicoptère de recherche et de sauvetage (SAR) de la Force aérienne allaient tous être remplacés par l'hélicoptère EH101, a vu le jour près de trois décennies après l'acceptation du principe d'acquisitions coordonnées.

De fait, à cet égard, un document militaire intitulé « A Paper on the Control and Operation of Helicopters in the Canadian Services » était joint au rapport et daté du 17 novembre 1955²⁵. Dans l'introduction de ce document, les auteurs mentionnent que « l'hélicoptère en est encore qu'à ses balbutiements et fera l'objet d'améliorations poussées. À ce jour, nous avons fait l'acquisition d'une variété d'hélicoptères pour répondre aux besoins des forces armées canadiennes, et pas moins de six types différents sont actuellement en service. » Le document avait donc pour objet « d'examiner les divers rôles de l'hélicoptère dans les services canadiens, et si possible, de formuler des recommandations concernant l'unification et la normalisation des types d'hélicoptères, des établissements d'instruction, des pièces de rechange, de l'approvisionnement et des installations de maintenance²⁶ ».

Les auteurs poursuivent en décrivant les hélicoptères que détient et utilise l'Armée canadienne :

L'Armée canadienne, conjointement avec l'Aviation royale du Canada (ARC), assure le fonctionnement de l'école de pilotage élémentaire d'hélicoptères et du CIEA [Centre interarmes d'entraînement aérien], [à] Rivers [au Manitoba], et au cours des deux dernières années, quelques pilotes de l'Armée de terre ont suivi l'instruction sur l'hélicoptère à l'école. Les deux hélicoptères Bell 47 ainsi que les deux hélicoptères Sikorsky S-51 qui se trouvent à l'école ont été achetés par l'ARC pour l'Armée de terre, toutefois, l'ARC est responsable de la maintenance des aéronefs ainsi que de l'acquisition des pièces de rechange et de l'approvisionnement de celles-ci. Les instructeurs de vol de l'école de pilotage d'hélicoptères proviennent de l'ARC et de l'Armée canadienne. Par conséquent, l'expérience qu'à l'Armée canadienne de l'utilisation d'hélicoptères se limite au pilotage d'hélicoptères légers et à l'instruction sur ces derniers. L'Armée de terre n'a aucune expérience de l'acquisition de pièces de rechange ni de la maintenance d'hélicoptères²⁷.

Plus loin dans le document, les auteurs abordent brièvement l'utilisation des hélicoptères dans les rôles de transport et de soutien au transport, et notent que « [d]epuis la guerre de Corée, l'Armée canadienne a montré un grand intérêt pour l'utilisation de l'hélicoptère comme aéronef de transport pour le Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne (RCASC). De plus, l'ARC manifeste un vif intérêt pour l'hélicoptère de transport dans le cadre de son rôle de transport aérien²⁸ ». Ils mentionnent que l'Armée de terre avait recommandé la mise sur pied d'une escadrille d'évaluation pour les opérations de transport, et qu'il faudrait faire l'acquisition de sept aéronefs H34 (la désignation militaire de l'hélicoptère Sikorsky S-58) pour étudier le potentiel. Bien que ce ne soit pas mentionné explicitement, il semble y avoir peu de doute que ceci est en lien avec le programme GOLD RUSH. Il est en outre mentionné dans le document que l'Armée de terre avait recommandé que l'on ait recours à des pilotes et à du personnel de maintenance de l'Armée de terre pour l'instruction et l'évaluation²⁹.

En juin 1956, le Lgén Simonds avait pris sa retraite, et était remplacé par le Lgén Howard D. Graham. Peu de temps après que le Lgén Graham prenne le commandement de l'Armée de terre, on lui remet un rapport sur l'exercice GOLD RUSH. Une grande partie du document porte sur le concept tactique, qui devait avoir été examiné durant la phase 1 de l'exercice. Le concept suit une structure assez classique décrivant les actions d'une force de couverture, d'une force principale et d'une réserve, mais comporte un appendice distinct présentant des conclusions tirées du concept tactique en ce qui a trait à la mobilité dans lequel il est noté que « le degré de mobilité requis dans un champ de bataille nucléaire sera ultimement atteint par la combinaison de deux méthodes : la transportabilité aérienne [et] la rapidité en tous terrains des véhicules, y compris les moyens pour surmonter les obstacles³⁰ » [C-1]. Il est également mentionné séparément que « l'aviation doit désormais faire partie intégrante de toutes les opérations terrestres de l'Armée de terre. Ceci peut être divisé en deux parties : les aéronefs tactiques de l'Armée de terre sous le contrôle des commandants de l'Armée de terre et les aéronefs logistiques (sur demande pour certaines missions tactiques)³¹ ». [C-2]³²

En septembre 1956, une activité connexe, l'exercice FIRE-FLY, était bien amorcée. L'exercice GOLD RUSH avait permis de justifier l'emploi de forces aéroportées, et l'exercice FIRE-FLY visait maintenant à élaborer de façon détaillée les modèles d'organisations et les principes directeurs. La transportabilité aérienne tactique avait été prise en compte dans le document de discussion, mais dans un organigramme ultérieur daté du 22 octobre 1956, qui présentait ce qu'on appelait la « nouvelle division d'infanterie », on

remarquait une certaine forme d'organisation d'aviation au sein des trains divisionnaires, qu'on situait au niveau de l'escadron ou de la compagnie, sans pour autant que ne soit détaillée la façon dont cette organisation soutiendrait la division³³.

Dans l'ébauche du document décrivant le concept tactique de l'exercice GOLD RUSH, qui n'a malheureusement pas de date ni d'auteur, il est indiqué que le concept a été élaboré selon des prévisions stratégiques de 1960³⁴. Cette version du document, comportant 80 pages, contient un exposé assez approfondi sur l'aviation de l'Armée de terre, lequel fait partie d'une plus vaste section intitulée « New Equipment³⁵ ». Cet exposé commence par une mention des lacunes techniques contemporaines de l'aviation et de la nécessité absolue d'avoir un hélicoptère de transport lourd pouvant transporter des chars légers ou même des chars moyens. Les auteurs conviennent ensuite qu'une telle capacité ne sera pas disponible au cours de la période en question. Le concept fait également ressortir les difficultés que comporte l'utilisation d'aéronefs à voilure fixe dont la nécessité d'avoir recours à des pistes d'atterrissage est peu commode. Les auteurs indiquent ensuite que l'aviation sera en mesure de transporter toutes les armes de l'infanterie et, un jour, des pièces d'artillerie et des véhicules légers, et qu'avec cette capacité de transporter des charges de ce type et de ce poids, il sera possible d'utiliser des hélicoptères pour constituer des défenses antichars raisonnablement efficaces, initialement au moyen de fusils sans recul, puis, espérons-le, d'armes guidées antichars dans l'avenir. Il est également noté que l'aviation pourrait fournir plusieurs capacités tactiques autrement inexistantes : observation et surveillance (comme extension de l'observatoire aérien existant); déploiement et redéploiement rapides de forces de surveillance; transport rapide d'un ou de plusieurs groupements tactiques, quoique ceux-ci devraient opérer sans équipement lourd; renforcement ou rétablissement rapide de positions après une attaque nucléaire; déploiement de petites patrouilles de reconnaissance en profondeur dans la zone arrière de l'ennemi; capacité de fournir des forces là où le transport terrestre est impossible; évacuation des pertes. Étant donné que ce document a été produit en 1956 ou peut-être au début de 1957, il s'agit d'une description juste de ce qui était disponible ou le serait sous peu et, comme nous avons pu le voir rétrospectivement, les hélicoptères de transport lourd commençaient tout juste à être mis en service.

L'Armée canadienne du milieu des années 1950 examinait ici des questions relativement importantes concernant la mobilité sur le champ de bataille de haute intensité et, à cette période, presque assurément nucléaire. L'exposé semble plutôt réfléchi et recherché, mais tout ce qu'il dit est que les Canadiens imitaient ou, du moins, adoptaient les notions avancées par les États-Unis et le Royaume-Uni. Après l'expérience de la Seconde Guerre mondiale, cette situation pouvait paraître normale compte tenu de notre inclination historique à travailler avec la British Army, et du virage après 1945 vers l'adoption de la doctrine, des tactiques et de l'équipement américains. À ce moment et durant les quinze années qui ont suivies, la brigade canadienne de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) faisait partie de la British Army of the Rhine; il semblait donc justifié que notre opinion en matière d'hélicoptères suive la tendance britannique.

En réalité toutefois, du point de vue de la capacité de l'aviation, la British Army des années 1950 et 1960 n'était pas bien organisée, en théorie comme en pratique. Durant la Seconde Guerre mondiale, les Britanniques ont développé un concept d'aviation au sein de l'armée et en ont démontré la grande valeur en employant à la fois des escadrons d'observation aérienne et des divisions aéroportées avec des forces à bord de planeurs, ces derniers pouvant accomplir des opérations spectaculaires, bien qu'à sens unique. Ces capacités se sont toutefois érodées après la guerre. Comme le Gén Sir Anthony Farrar-Hockley, un des pionniers de la communauté de l'aviation de la British Army, le mentionne dans *The Army in the Air: The History of the Army Air Corps*, « en dépit de l'expérience en Malaisie et en Corée, l'armée en tant qu'organisation en 1956 n'avait pas de fondement professionnel pour l'utilisation tactique d'hélicoptères et, en fait, d'Auster autrement que pour des tâches d'observation aérienne et de taxi. Peu de gens avaient vu un hélicoptère dans un environnement militaire³⁶ ». Le Gén Farrar-Hockley ajoute que lorsqu'un Corps d'aviation a été formé en 1956, il n'y avait ni doctrine, ni plans, ni équipement. Même si des aéronefs étaient en service, ce n'est qu'en 1964 qu'un plan quinquennal cohérent a été mis en place, et ce, apparemment sans aucune étude conceptuelle comme celle de l'exercice GOLD RUSH. L'hélicoptère choisi durant ces premières années chaotiques a été le Skeeter de Saunders-Roe, un aéronef sous-motorisé et plutôt difficile à piloter, même pour un hélicoptère³⁷.

La constatation d'un malaise général est appuyée par les conclusions de Matthew Allan, qui mentionne que la période allant de 1945 à 1967 n'était guère joyeuse pour les défenseurs de l'hélicoptère de la British Army ou de la Royal Air Force (RAF). En ce qui concerne la mobilité, il souligne que ce n'est qu'à la fin des années 1980 que les Britanniques ont créé une brigade aéromobile permanente. Néanmoins, il conclut que même si le rôle antichar, tout aussi nouveau, a été facilement adopté en tant qu'extension de la doctrine terrestre antichar, la mobilité aérienne, un concept entièrement nouveau pour la British Army, n'a pas été aussi bien accueillie³⁸.

Nous pouvons raisonnablement conclure, il semblerait, que même si nous avions des officiers de l'Armée de terre affectés en tant que pilotes à la British Army, cette dernière avait peu à nous apprendre pour nous aider à former ou même à façonner notre propre conception de la mobilité aérienne³⁹. Qu'en est-il alors de l'influence de la U.S. Army?

Il y avait également des officiers en échange, mais pendant qu'une certaine confusion régnait chez les Britanniques, les Américains semblaient avoir plutôt bien compris le fondement théorique de la mobilité aérienne et l'utilisation des hélicoptères. Matthew Allan précise qu'il y avait au sein de la U.S. Army un cadre solide de théoriciens hauts gradés et influents ayant perçu l'utilité de l'hélicoptère, particulièrement dans le champ de bataille nucléaire. Déjà en 1954, le Gén John Gavin avait écrit un article intitulé « Cavalry... And I Don't Mean Horses! » dans le *Harper's Magazine*. Le thème central, dit Matthew Allan, était que la mobilité serait de la plus haute importance dans le champ de bataille nucléaire et que l'hélicoptère permettrait d'avoir cette mobilité, que ce soit pour des fonctions de reconnaissance, de mouvement des troupes ou de logistique. Malgré cette vision, les fonds n'étaient pas suffisants pour faire l'acquisition des capacités décrites, mais la situation changea en 1961 lorsque le secrétaire de la Défense Robert McNamara a ordonné la création d'un comité sur les besoins en matière de mobilité tactique de l'armée. En quelques mois, le comité, présidé par le Gén Hamilton Howze, a produit un rapport dans lequel il recommandait la création de multiples divisions d'assaut aérien, de brigades de combat de cavalerie aérienne (dotées d'hélicoptères antichars) et de brigades de transport aérien. L'hypothèse « centrale était que les aéronefs, notamment les hélicoptères, pouvaient remplir les cinq fonctions de combat de l'armée : reconnaissance, manoeuvre, puissance de feu, commandement et contrôle, et logistique⁴⁰ ».

Seulement trois ans plus tôt, dans un article paru en 1958 dans le *Ordnance Magazine* de la U.S. Army, le Gén Howze, qui se présente comme un soldat de la cavalerie, expose une vision impressionnante, mais calculée de l'aviation dans ses conclusions et recommandations à l'intention du secrétaire McNamara⁴¹. Dans son article, le Gén Howze formule d'abord des mises en garde, indiquant que même si les hélicoptères peuvent accomplir bien des choses, ils sont également très coûteux. Il souligne que les hélicoptères ne devraient « être employés qu'à certaines fins spéciales, pour lesquelles ils sont indispensables⁴² ». Ces emplois spéciaux comprennent le mouvement de troupes et le ravitaillement à travers des obstacles ou sur de grandes distances très rapidement, mais, comme le précise l'auteur, cela nécessite de nombreux hélicoptères et l'exploitation de grandes flottes d'aéronefs constitue une proposition coûteuse. Il convient de noter qu'à son avis « l'hélicoptère ne remplace pas le camion pour les tâches courantes⁴³ ». Il réitère toutefois que la défense mobile suppose la mobilité, et que les hélicoptères conviendraient bien à cette utilisation; il va même jusqu'à suggérer que l'infanterie et l'aviation devraient être « installées en bivouac côte à côte et prêtes à partir⁴⁴ ». Il aborde ensuite la dispersion dans le champ de bataille moderne et la façon dont les hélicoptères pourraient être utilisés pour concentrer des forces à des moments et à des endroits en particulier. Il examine également la question du réapprovisionnement de ces organisations dispersées et fait remarquer que « nous considérons le réapprovisionnement par voie aérienne d'unités isolées (soit la majorité des unités dans les zones les plus avancées) comme une nécessité courante⁴⁵ ». Il passe ensuite de la mobilité dans le champ de bataille au besoin en matière de reconnaissance, encore une fois dans le cadre d'une situation tactique dispersée, et soutient que l'intégration des aéronefs à la doctrine sur la reconnaissance et aux organisations de reconnaissance pourrait être d'une grande utilité. Afin d'optimiser l'efficacité des ressources de l'aviation, il mentionne le besoin d'observateurs formés. Il va même plus loin et ajoute « [qu'il] visualise [...] des pelotons de ces équipes de reconnaissance à bord d'aéronefs pour la plupart et des hélicoptères légers de reconnaissance, tous armés d'une seule mitrailleuse légère. Les modes d'opération des petites équipes n'ont pas encore été élaborés, mais l'on y travaille⁴⁶ ». Ces aéronefs voleraient à basse altitude afin de réduire au minimum la possibilité de détection. De plus, le

Gén Howze précise que ces pelotons de reconnaissance seraient appuyés par des pelotons d'infanterie à bord d'aéronef un peu plus gros, et il ajoute que les équipes de reconnaissance et d'infanterie devraient être appuyées par un nombre d'« hélicoptères tireurs », selon son expression, qui opéreraient à la cime des arbres en étroite coordination avec les forces de reconnaissance⁴⁷.

Pour nous, ce qui est le plus frappant à propos de cet article n'est pas la réflexion du Gén Howze, même s'il est fort probable qu'il décrivait clairement ce que sont devenus les concepts de mobilité aérienne et de cavalerie aérienne des années 1960, c'est plutôt le fait que cet article a été reproduit dans le *Canadian Army Journal* en 1958, ce qui suggère que les rédacteurs en chef, à tout le moins, reconnaissaient l'importance de la mobilité aérienne. Il ne s'agissait pas toutefois d'un cas d'exception; les travaux d'érudition sur la mobilité aérienne étaient peu nombreux, mais mûrement réfléchis.

Dans une étude exhaustive qui se penchait sur l'utilisation des hélicoptères dans le cadre d'opérations de contre-insurrection intitulée « Vertical Envelopment in Anti-Guerrilla Warfare », le major (Maj) G. R. Mills, un stagiaire australien au Collège d'état-major de l'Armée canadienne, affirme que les forces de guérilla en général bénéficiaient de deux principaux avantages : le renseignement et la mobilité, que les forces de contre-insurrection doivent neutraliser. Il en déduit que la mobilité aérienne « fournit aux combattants anti-guérilla la rapidité et l'effet de surprise requis pour leur permettre d'attaquer promptement la guérilla⁴⁸ ». Il mentionne la défaite des Français en Indochine et les problèmes rencontrés par les Britanniques en Malaisie comme indicateurs de ce qui peut se produire si l'on ne peut pas dominer les guérillas sur ces plans. Selon lui, la solution repose sur l'utilisation de forces aéroportées ou héliportées; il précise toutefois pourquoi les forces aéroportées sont problématiques en raison de la nature générale du terrain des opérations de contre-insurrection. En comparaison, les forces héliportées peuvent se révéler hautement efficaces. Il indique que la technologie permet maintenant aux hélicoptères de transporter d'importantes charges. Qui plus est, les soldats de l'infanterie participants à ces opérations ne nécessitent pas d'instruction spécialisée en parachutage, et les hélicoptères ne requièrent pas de terrain d'aviation ou de surface d'atterrissage spéciaux; ils peuvent larguer des soldats organisés en vue du combat et exactement au bon endroit, plutôt que dispersés, comme c'est souvent le cas avec les parachutistes⁴⁹. Le Maj Mills poursuit en mentionnant que l'utilisation d'une force héliportée de grande taille, qui arrive rapidement et sans avertissement, permettrait de neutraliser le renseignement de l'ennemi et certainement sa mobilité. Il reconnaît toutefois que les hélicoptères ont également leurs limites, et notamment qu'ils sont vulnérables aux tirs terrestres à certains moments d'un assaut aéromobile. Il ajoute néanmoins que certaines stratégies peuvent être utilisées pour neutraliser ou du moins réduire au minimum ces faiblesses, et mentionne l'utilisation d'hélicoptères armés et, curieusement, l'exemple des Français en Algérie où tous les hélicoptères avaient deux pilotes, ce qui a entraîné une réduction des pertes sur une période de trois ans⁵⁰.

Dans un article intitulé « The Nuclear Battle Group » paru en 1959 dans le *Canadian Army Journal*, le Col A. J. B. Bailey, du Commandement de l'Ouest, examine la possibilité d'un conflit européen et affirme que la dispersion dans le champ de bataille nucléaire nécessiterait une mobilité terrestre et aérienne⁵¹. Selon lui, les opérations en tant que telles ne différeraient pas grandement de celles qui avaient eu lieu par le passé, mais en présence d'armes nucléaires dans le champ de bataille, une plus grande dispersion était requise. Il décrit en détail son concept et propose que le groupement tactique nucléaire, c'est-à-dire un groupe-brigade dans le jargon moderne, soit élaboré en fonction de l'utilisation et de la protection de missiles guidés ou d'une batterie de roquettes équipée de munitions nucléaires. Il y aurait en outre ce qu'il appelle des forces conventionnelles, essentiellement quatre équipes de bataillon qui assureraient une certaine protection des vecteurs à capacité nucléaire et effectueraient certaines manœuvres normales dans la zone de brigade. Au sein de chacune des équipes de bataillon, le Col Bailey voit un besoin de ressources aériennes sous la forme d'aéronefs de liaison, d'aéronefs d'observation et d'aéronefs de transport léger. Il affirme que « [l]es compagnies de carabinières doivent disposer d'une mobilité supérieure en tous terrains et à travers des obstacles; cette mobilité peut être obtenue au moyen de véhicules chenillés amphibies légers et d'aéronefs légers à voilure fixe ou à voilure tournante. Il devrait y avoir suffisamment de transporteurs au sein du groupement tactique pour transporter par voie terrestre et/ou aérienne au moins trois des quatre bataillons d'infanterie⁵² ». De même, il est d'avis que le régiment de reconnaissance devrait compter des aéronefs à voilure fixe et des aéronefs à voilure tournante au sein de chacun des escadrons de reconnaissance et, avec une vision plutôt futuriste, estime que les aéronefs devraient disposer d'un équipement de

photographie à infrarouge⁵³. En ce qui concerne la logistique, il insiste sur la nécessité d'avoir recours à un aéronef de transport léger, notamment pour le plan de réapprovisionnement en combustible nucléaire. Il souligne à nouveau le besoin de mobilité, qui peut être fournie soit par des véhicules chenillés « et/ou par des aéronefs à voilure tournante, qui peuvent servir au transport du personnel, des armes, ou des fournitures⁵⁴ ». Ainsi, à chacun des niveaux du quartier général du groupement tactique, du régiment de reconnaissance, du régiment d'artillerie nucléaire, des équipes de bataillon et, enfin, des services administratifs, le Col Bailey voit un besoin d'aéronefs, quel qu'en soit le type⁵⁵. Concrètement, et probablement en raison de la nature très conceptuelle de son article, le Col Bailey ne fait aucune suggestion quant au nombre ou au type d'aéronefs.

Comme contrepoids à ces articles, des entreprises pouvant fournir la différence en matière de mobilité ont fait d'intéressantes campagnes publicitaires directes. Un peu comme les publicités d'hélicoptères qui apparaîtront plus tard dans la *Revue canadienne de la défense*, des annonces publicitaires sont parues dans plusieurs éditions du *Snowy Owl* : 1961-1963, 1965-1966 et 1969-1970. Les éditions 1961-1963 comportaient une publicité de Havilland Canada occupant une page complète et présentant un aéronef de transport léger Caribou aux couleurs de la US Army. L'édition 1965-1966 comprenait une publicité de Boeing Helicopters dans laquelle on demandait « Quand pouvez-vous envoyer un peloton pour faire le travail d'une compagnie? » en supposant comme réponse que le peloton était approprié et qu'il s'est rendu au bon endroit au bon moment, l'hélicoptère étant le moyen évident de s'en assurer. Enfin, dans l'édition 1969-1970, le modèle 212 de Bell ainsi que tous les hélicoptères de Bell figuraient dans une annonce d'une page entière⁵⁶.

En août 1961, loin de l'examen du public auquel sont soumis les articles de revue, l'Armée de terre devait produire l'étude intitulée *The Canadian Army Post-1970 Operational Study*⁵⁷. Il s'agissait essentiellement d'une étude conceptuelle dans laquelle on tentait d'exposer les circonstances stratégiques, opérationnelles et tactiques du monde tel qu'il allait être dans près de dix ans. Dans cet ouvrage, les auteurs examinent l'environnement opérationnel et indiquent que la période allant de 1966 à 1970 pourrait voir certains changements d'opinion : « il pourrait y avoir une meilleure compréhension de l'application des principes de la puissance de feu et de la mobilité en fonction des besoins dans l'environnement du champ de bataille prévu pour la période suivant 1970⁵⁸ » [*italique présent dans le document original en anglais*]. Un paragraphe connexe traitant de la mobilité commence en mentionnant que « la plus grande mobilité aujourd'hui est celle fournie par la maîtrise des airs par l'homme⁵⁹ ».

Les auteurs ajoutent ensuite que la « mobilité, plus que la puissance de feu, fournira le type d'environnement opérationnel dans lequel la guerre se déroulera à compter de 1970⁶⁰ ». Une fois tous les facteurs pris en considération, les auteurs sont d'avis que le champ de bataille et l'environnement d'après 1970 seront marqués par une grande fluidité. Ils précisent que « la période 1970-1975 sera caractérisée par la menace des armes nucléaires et, par conséquent, le concept tactique de dispersion et de mobilité de 1966-1970 sera toujours en application. Toutefois, la capacité de mobilité accrue, particulièrement du point de vue de la mobilité aérienne, permettra à ce type de guerre de prendre une meilleure forme⁶¹ ». Cet énoncé souligne l'important besoin de mobilité, et les auteurs indiquent que la mobilité aérienne et la mobilité terrestre seraient essentielles. Ils précisent que « [l]e thème de tout plan tactique sera de frapper un point vital de l'ennemi au moyen de forces aéromobiles, puis de l'exploiter grâce à une opération de suivi de plus grande envergure menée par des forces terrestres mobiles⁶² ». « Cette combinaison de troupes aéromobiles et de troupes terrestres mobiles permettra aux forces terrestres d'opérer profondément dans le champ de bataille qui sera caractérisé par la dispersion et la défense en profondeur⁶³. » Même s'ils admettent que les troupes aéromobiles seraient vulnérables aux actions de l'ennemi, particulièrement lorsqu'elles sont dans les airs, les auteurs sont d'avis que l'utilisation de troupes aéromobiles serait ultimement plus économique et efficace que de tenter de percer la défense au sol. Ils croient que la force aéromobile opérera dans des aéronefs volant à basse altitude, soit des aéronefs à décollage et à atterrissage verticaux, soit des hélicoptères, ou peut-être même dans une forme d'aéroglesseur⁶⁴. Les troupes aéromobiles étaient également perçues comme ayant un rôle dans les raids, la prise d'objectifs au-delà d'obstacles, la reconnaissance en profondeur, le harcèlement en zone arrière et les démonstrations de force⁶⁵.

Les auteurs examinent ensuite les rôles des diverses armes et des divers corps de l'Armée de terre. En ce qui concerne les armes de combat, ils notent plusieurs « points de départ » ; le virage vers l'intégration des trois armes de combat (infanterie, artillerie, arme blindée) pour former une seule organisation moderne est l'un de ces points, mais un autre est encore plus frappant : « l'Armée “se tournera vers la voie aérienne” de toutes les façons possibles, les limites scientifiques et technologiques étant les seules barrières à la pleine utilisation tactique et logistique de véhicules aériens de tout type⁶⁶ ». Ce point est renforcé plus loin dans l'étude dans le contexte de l'organisation d'après 1970 : la « [t]echnologie pourrait permettre un degré bien plus élevé de mobilité qu'actuellement. En 1985, la performance en tous terrains pourrait désigner une capacité au-dessus du sol plutôt qu'au sol, et les sous-unités pourraient être en mesure de combattre à bord de véhicules ou d'aéronefs⁶⁷ ». Enfin, les auteurs indiquent que « [l']Armée canadienne doit devenir entièrement mécanisée et aussi aéromobile que possible. Il ne peut y avoir de demi-mesures, les seules limites sont celles imposées par la science et la technologie. L'Armée canadienne de l'avenir ne peut se permettre d'être “clouée au sol”⁶⁸ ». Dans l'ensemble, la force de campagne aurait besoin de plusieurs capacités, notamment « du degré le plus élevé possible de mobilité terrestre et aérienne afin de lui permettre de se concentrer malgré un terrain en apparence impossible⁶⁹ ». Enfin, les auteurs mentionnent que « l'Armée d'après 1970 devra comprendre une force de campagne qui est organisée, équipée et entraînée pour vivre, se déplacer et combattre dans un environnement entièrement mobile, au sol ou dans les airs⁷⁰ ». En tant que document conceptuel, cette étude a traité de tout ce qu'elle pouvait en ce qui concerne l'aviation, compte tenu du fait qu'à l'époque l'Armée canadienne avait une mobilité limitée et ne disposait pas d'un grand nombre d'hélicoptères. De fait, les auteurs ont peu utilisé le terme « hélicoptère » et lui ont préféré le mot « aérien » ; on pourrait raisonnablement avancer que le mot « aérien » pourrait de temps à autre comprendre, même au niveau tactique, les aéronefs de transport plutôt que les hélicoptères de transport. C'est peut-être pour certaines de ces raisons que nous jugerions aujourd'hui cette étude, qui remonte à plus de 50 ans, comme imprécise ou incomplète. Néanmoins, elle a fourni une justification claire pour explorer davantage l'acquisition d'hélicoptère à l'appui d'un concept de mobilité aérienne.

Nous avons rapidement eu une idée du type de plans d'acquisition que pouvait avoir l'Armée de terre. En 1962, le *Canadian Army Journal* publie un court article intitulé « Wings for the Canadian Army », qui fournit un bref historique de l'aviation au sein de l'Armée de terre ainsi qu'un relevé des avoirs en 1962. La majeure partie de l'article traite de l'instruction et de l'emploi des pilotes, mais il comprend quelques points clés. D'abord, l'article mentionne que les améliorations des technologies associées aux hélicoptères légers de reconnaissance et aux hélicoptères-cargos étaient reconnues et que ces derniers fourniraient à l'Armée de terre, ou plutôt pourraient fournir à l'Armée de terre, une excellente capacité en tous terrains au sens que l'entend l'Armée de terre. À la fin de l'article, les cinq principales fonctions de l'aviation sont énumérées : reconnaissance, poste d'observation aérien d'artillerie, liaison du commandement, mouvement tactique de troupes et soutien logistique. Cela dit, l'article précise également que seulement 46 aéronefs à voilure fixe et aéronefs à voilure tournante, qui sont tous des aéronefs légers ou des hélicoptères, sont disponibles à ce moment, bien que l'on planifie l'acquisition d'un hélicoptère-cargo dans le futur⁷¹.

La notion de mobilité aérienne n'a pas été adoptée universellement et, fait intrigant et ironique, dans un article paru dans le numéro suivant du *Canadian Army Journal*, le Maj V. J. Ferguson examine la question de la mobilité d'un angle plus traditionnel. Dans son article « What Do We Mean by 'Mobility'? », il indique « que le but est finalement d'examiner le terme “mobilité” et de définir les concepts de base qui conviennent aux discussions militaires⁷² ». L'article a une vaste portée, allant du point de vue conceptuel au point de vue technique, mais est axé très clairement sur les véhicules terrestres. Si l'on en doute au départ, lorsque l'auteur commence à parler de protection blindée et de caractéristiques de flottabilité, ainsi que d'armement principal, la possibilité qu'il traite d'aviation est rapidement mise de côté.

En dépit des réflexions du Maj Ferguson, la décision d'acheter des hélicoptères est prise. Le 20 août 1962, E. B. Armstrong, sous-ministre de la Défense nationale, écrit au secrétaire du Conseil du Trésor lui demandant l'autorisation d'acheter 12 hélicoptères-cargos pour l'ARC et l'Armée de terre. Il fait référence au fait que le Conseil du Trésor avait en réalité approuvé l'acquisition en janvier de la même année. Cette nouvelle lettre fournit davantage de détails sur le plan d'achat et indique

notamment que, puisque le U.S. Marine Corps et la U.S. Air Force ont, dans les mois qui se sont écoulés depuis l'approbation, tous deux décidé de faire l'achat de centaines d'aéronefs du même type, le Vertol 107, l'Armée de terre est maintenant devant la perspective nécessaire, mais heureuse, de faire l'acquisition d'une variante de l'aéronef du U.S. Marine Corps, qui était en fait un aéronef plus robuste que celui dont l'Armée de terre avait initialement prévu faire l'acquisition. Il y a d'autres bonnes nouvelles : la variante du Marine Corps concernant l'aéronef était en fait plus performante que celle proposée par l'Armée de terre, et le fabricant était prêt à la vendre aux Canadiens au prix conclu initialement. La mauvaise nouvelle est qu'en raison du taux de change, ces aéronefs coûteraient maintenant environ 680 000 \$ de plus que ce qui avait été prévu au budget⁷³. Le 27 août, le secrétaire adjoint du Conseil du trésor présente une réponse, et indique que le 24 août, le Conseil du Trésor a examiné la demande et l'a approuvée; des fonds y seront affectés en priorité afin de permettre l'acquisition de 12 aéronefs⁷⁴.

La nouvelle de cette acquisition a été révélée vers la fin de l'année. Le *Army Aviation News*, une revue photocopie produite par l'école d'aviation tactique de l'Armée de terre située au camp Rivers, au Manitoba, fait mention de la décision d'achat dans son numéro de plus de 50 pages. Cette revue est une publication intrigante qui répond aux intérêts tactiques et individuels des aviateurs de l'Armée de terre, son but étant « d'encourager la rédaction d'articles sérieux sur des sujets d'intérêt professionnel concernant l'aviation dans les forces armées ». Dans ce numéro en particulier, le Maj Bert Casselman, commandant de l'école et rédacteur en chef, fournit un éditorial sous la forme d'un extrait du *Canadian Journal of Economics and Political Science* de 1954. Le Maj Casselman, qui allait assurer le commandement du 403^e Escadron, le premier escadron tactique d'hélicoptères formé à la fin de la décennie, cite le passage suivant de la revue : « Une armée moderne est avant tout une institution dynamique, qui cherche à s'adapter aux conditions qui évoluent rapidement et sont grandement indépendantes de sa volonté. Elle fait constamment preuve d'une souplesse et d'une polyvalence extraordinaires. » Le Maj Casselman poursuit en disant « que c'est le mot "dynamique" qui doit être appliqué à l'aviation de l'Armée de terre si elle veut suivre le rythme de l'Armée de terre dans son ensemble. » Il indique que l'acquisition de nouveaux équipements, soit l'hélicoptère d'observation CH112, l'aéronef d'observation d'artillerie L19L, et de nouveaux postes radio, ainsi que l'achat imminent du CH113, étaient tous des indicateurs de ce dynamisme. De plus, il mentionne qu'il incombe à tous les membres de la communauté de l'aviation de l'Armée de terre d'être compétents sur le plan technique et tactique⁷⁵.

Il s'agissait donc du contexte, alors que les Forces canadiennes nouvellement créées cherchaient à définir en termes précis leurs concepts et leurs capacités pratiques en ce qui a trait à la mobilité dans le champ de bataille et à l'utilisation des hélicoptères.

Environ quatre ans plus tard, est publiée l'étude de Wilson Smith, « Canadian Forces Helicopter Study ». Les auteurs commencent par une réitération de leur mandat, tel qu'il a été énoncé par le ministre de la Défense nationale. L'équipe de l'étude a reçu la directive « d'évaluer l'efficacité opérationnelle de l'aéronef à décollage et atterrissage verticaux pour l'appui d'une force mobile dans toute la gamme des conflits mondiaux. » Le rapport indique que, dans le cadre de ses enquêtes, le groupe d'étude, composé du Bgén N. G. Wilson-Smith, officier supérieur de liaison de l'Armée de terre, État-major de liaison des Forces canadiennes (Washington); du colonel d'aviation G. B. Murray, directeur des besoins opérationnel de la force terrestre (Air); du Lcol R. E. Borland, Quartier général de la branche de l'aviation tactique de la Force mobile; de F. J. Joyce, Direction des études spéciales, QGDN; et de S. Woodend, Direction de la recherche opérationnelle Terre-Air (Annexe A)⁷⁶, a visité une variété de pays, de fabricants d'aéronefs, d'organismes et d'organisations de recherche, et a rencontré un grand nombre d'officiers d'expérience⁷⁷. Le chapitre 1 présente un résumé de l'étude et les conclusions, la principale étant « que le concept de la mobilité aérienne [...] est valide dans toutes les situations militaires possibles auxquelles nous pourrions faire face, et que les hélicoptères amélioreront grandement notre capacité opérationnelle, nous permettant ainsi de faire plus avec moins d'effectifs⁷⁸ ». Les auteurs concluent également que, bien que les probabilités d'une guerre nucléaire soient réduites, les guerres limitées semblent davantage possibles, et les opérations d'imposition de la paix dans le tiers monde sont beaucoup plus probables qu'il y a quelques années. « Les conflits qui se situent au bas de l'échelle d'intensité surviendront dans les pays sous-développés ayant d'importantes populations, un terrain difficile, et des moyens de communication différents.⁷⁹ » Au sujet de la

mobilité aérienne, les auteurs notent que « pour faire face à des forces supérieures en nombre, nous devons avoir une mobilité supérieure », et cette mobilité est importante pour l'exécution des cinq fonctions de combat terrestre : manœuvre, tir, communications, reconnaissance, et approvisionnement⁸⁰. Les auteurs font une mention précise et importante : « aucun de nos ennemis probables ou des pays nécessitant une opération de maintien de la paix ne dispose d'une importante capacité aéromobile. Posséder une telle capacité nous différencierait favorablement en matière de mobilité et compenserait notre infériorité au point de vue de l'effectif⁸¹ ». Les auteurs concluent également que « [l]a mobilité aérienne est le prochain grand cycle révolutionnaire du développement de la force terrestre⁸² ». L'étude précise que « si suffisamment d'aéronefs sont fournis pour permettre de mener de façon habituelle des opérations entièrement aéromobiles, d'importantes économies peuvent être réalisées en matière de véhicules terrestres. Lorsque des aéronefs sont fournis seulement de façon temporaire ou occasionnelle, les unités de combat ne bénéficient pas d'économies considérables⁸³ ». Mises en commun, ces conclusions semblent indiquer que la mobilité aérienne rendrait l'Armée de terre plus efficace pour un ensemble défini de ressources, puisque, dollar pour dollar, le transport par aéronefs est plus rentable que le transport terrestre. Le rapport mentionne que les hélicoptères étaient effectivement vulnérables, mais qu'il était possible de réduire au minimum les pertes en utilisant des tactiques efficaces. Quatre types d'aéronefs sont proposés : un hélicoptère léger d'observation (HLO), un hélicoptère utilitaire de transport tactique, un hélicoptère-cargo et un hélicoptère armé. Étrangement, le Hughes OH6 est suggéré pour le rôle d'HLO; c'était le type d'aéronef alors en service dans la U.S. Army au Vietnam. Même si l'étude mentionnait un « hélicoptère armé », le type suggéré pour ce rôle est le Bell AH1G Huey Cobra⁸⁴. Il convient de noter qu'à cette époque, le Huey Cobra était considéré comme un hélicoptère armé, mais il sera peu de temps après connu comme un hélicoptère d'attaque.

En ce qui concerne le rôle des véhicules aériens, les auteurs mentionnent que les hélicoptères pouvaient être utiles pour l'exécution des cinq fonctions de combat de la force terrestre : commandement, reconnaissance, manœuvre, tir et logistique. Cette partie du résumé précise toutefois que « les hélicoptères sont particulièrement utiles dans le cadre d'opérations de maintien de la paix. De telles opérations sont plus probables dans des pays ayant peu de routes ainsi qu'un terrain difficile. La mobilité aérienne permettrait de maîtriser la situation au moyen d'un écran solide appuyé par une force de réserve hautement mobile, réactive, et centrale⁸⁵ ». Comme si l'on ne l'avait pas suffisamment mentionné, le chapitre d'introduction se termine par une réitération du fait que la mobilité aérienne est importante, et que l'ensemble des cinq fonctions de l'Armée de terre peuvent être accomplies ou facilitées au moyen d'hélicoptères. Il est indiqué que le mandat de l'étude ne comprenait pas d'examen du programme d'hélicoptères de la Force mobile. Les auteurs mentionnent toutefois qu'ils ont examiné le programme, et qu'ils sont d'avis qu'il est entièrement approprié⁸⁶.

Dans les sections et les chapitres suivants de l'étude, les auteurs continuent de souligner l'aspect pratique de la mobilité aérienne, tant de façon générale qu'en donnant des exemples précis, comme la Malaisie, la Corée, Suez et l'Algérie, en plus du Vietnam. Ils mentionnent que « l'hélicoptère donne aux forces terrestres la capacité d'utiliser les airs sans apporter de changement de base aux principes et aux procédures de combat terrestre. Une force héliportée combat avec les mêmes buts et les mêmes tactiques qu'une force à bord de véhicules. Une unité de combat nécessite peu d'adaptation pour devenir aéromobile⁸⁷ ». Au même moment, les auteurs insistent sur le fait que « les hélicoptères apportent une dimension additionnelle à chacune des fonctions de la bataille terrestre [...] L'incidence de leur mise en service sur l'efficacité des forces terrestres sera aussi grande, voire plus grande que le remplacement du cheval par le véhicule motorisé⁸⁸ ».

L'étude mentionne un avantage additionnel à la mise en service des hélicoptères : « [i]déalement, l'ajout d'hélicoptères à la structure de la force devrait correspondre à une réduction des véhicules terrestre. » Pour les unités utilisant des hélicoptères de façon continue, l'étude suggère qu'il serait possible de retirer pratiquement tous leurs véhicules terrestres. On donne ici comme exemple la First Cavalry Division (Air Mobile) de la U.S. Army, qui dispose d'une capacité de transport par hélicoptère suffisante pour déplacer le tiers de ses forces terrestres à n'importe quel moment et, se faisant, la division est en mesure de fonctionner avec 1 500 véhicules plutôt qu'avec les 3 500 véhicules habituels. L'étude ajoute que la quasi-totalité de ces véhicules sont des véhicules utilitaires légers⁸⁹.

Les auteurs abordent les questions de la vulnérabilité, des tâches de l'aviation, et de la façon dont les ressources d'aviation pourraient être utilisées dans les divers théâtres de guerre susceptibles de se former dans les années à venir. On juge que les opérations menées au moyen d'hélicoptères seraient des plus efficaces dans les régions caractérisées par des guerres limitées, ou lorsque la mission centrale en est une d'imposition ou de maintien de la paix. Enfin, les auteurs notent que les hélicoptères pourraient faire l'objet d'une importante utilisation au Canada, soit en appui aux administrations civiles, soit en cas d'incursion dans le Nord, afin d'aider à faire face à l'établissement de forces ennemies à cet endroit⁹⁰.

Les auteurs traitent brièvement de la question de la rentabilité et ils sont d'avis que « [l]es coûts associés aux véhicules aériens respectent la capacité économique de toute nation qui détient actuellement des unités terrestres mécanisées et des aéronefs d'une force aérienne tactique. Par exemple, les divisions entièrement aéromobiles ne sont que légèrement plus coûteuses que les autres types de divisions. » Plusieurs chiffres sont présentés pour des organisations équivalentes de la U.S. Army. L'étude indique que si le facteur coût d'une division aéromobile est évalué à 100 p. 100, celui d'une division blindée serait de 93 p. 100, celui d'une division mécanisée, de 92 p. 100, et celui d'une division d'infanterie, de 87 p. 100⁹¹.

Le « Helicopter Study Report » semble avoir saisi l'essence de l'opinion qui prévalait durant la précédente décennie quant à l'importance de la mobilité et la façon de créer et d'exploiter une mobilité aérienne. Qui plus est, les auteurs ont tenu compte de certaines preuves historiques importantes de cette même période, et n'ont pas hésité à recourir aux concepts et à l'équipement des États-Unis. Bien qu'ils ne précisent pas de nombre d'aéronefs, les auteurs semblent avoir appréhendé de façon pragmatique les idées essentielles de la mobilité aérienne et de « l'avantage que représente la mobilité ». La question que nous devons maintenant examiner est la progression du concept après son introduction.

Un article du Capt I. R. Binney paru en 1972 dans la revue *Canadian Defence Quarterly*, qui venait de naître, fournit un aperçu significatif de la situation des hélicoptères⁹². Dans son introduction, le Capt Binney mentionne que « [l]a vision de l'ensemble des soldats marchant 50 miles pour se rendre au champ de bataille ne concerne désormais plus que les historiens. » Il précise ensuite le nombre et les types d'hélicoptère que les Forces canadiennes avaient achetés ou qu'elles s'apprêtaient à acheter au cours des deux ou trois années suivantes, et mentionne que d'autres aéronefs suivraient, notamment un plus gros hélicoptère de transport moyen et peut-être même une certaine forme d'hélicoptère armé. Le Capt Binney ajoute que « le Canada a adopté les concepts d'"aéromobilité" pour les opérations des troupes tactiques avec un certain retard, mais beaucoup d'enthousiasme⁹³ ». Il indique que le virage vers les hélicoptères était lié à la volonté de trouver des façons d'accroître la mobilité tactique afin de remédier à des problèmes de soutien logistique. Il mentionne que le Canada avait reconnu au début des années 1950 et des années 1960 que les aéronefs à décollage et atterrissage verticaux présentaient un grand potentiel⁹⁴. Le problème maintenant, dit-il, est que les fonds ne sont tout simplement pas suffisants pour acheter tout ce qui est jugé nécessaire⁹⁵. Mais surtout, mentionne le Capt Binney, les planificateurs avaient initialement affirmé que les véhicules aériens pourraient remplacer les véhicules terrestres, et dollar pour dollar, le réapprovisionnement par véhicule aérien était plus rentable. C'était peut-être vrai en théorie, mais il était maintenant évident qu'il était nécessaire de disposer tant d'une capacité de réapprovisionnement terrestre que d'une capacité de réapprovisionnement aérienne⁹⁶. En outre, il reconnaît qu'il est inapproprié d'utiliser des aéronefs tels que l'hélicoptère de transport moyen Vertol pour transporter quelques hommes ou quelques livres d'équipement, et se réjouit du fait que les planificateurs canadiens avaient fait la même constatation et choisi de faire l'acquisition d'une variété d'aéronefs dans le cadre des achats à venir. Pour transporter une ou deux personnes, un hélicoptère d'observation est suffisant; mais pour transporter quelques personnes, un hélicoptère utilitaire convient mieux. On reconnaît encore toutefois que, comme l'a montré l'expérience de la U.S. Army au Vietnam, l'hélicoptère de transport moyen est essentiel pour le transport de gros articles lourds comme des pièces et des munitions d'artillerie⁹⁷.

Après avoir présenté le problème épineux du financement, le Capt Binney indique que le Canada avait besoin de 18 hélicoptères moyens d'après les besoins logistiques de 125 tonnes par jour d'une brigade aérotransportable, mais qu'en raison de contraintes financières, il n'en a acheté que 12. Il traite ensuite du *Helicopter Study Report* qui recommandait quatre types d'hélicoptères. Il ajoute que

le Canada s'est empressé d'acheter 10 hélicoptères utilitaires CH118, Single Huey, afin d'élaborer la doctrine et des procédures. Il explique que le Canada avait besoin d'un hélicoptère utilitaire bimoteur et que c'est ce qui a mené au développement du modèle 212 de Bell; il précise toutefois que même si les Forces canadiennes avaient initialement besoin de 90 hélicoptères de ce type, seulement 50 avaient été achetés en raison de restrictions budgétaires. Dans le même ordre d'idée, il mentionne que le modèle de structure des forces avait permis d'établir un besoin de 107 hélicoptères d'observation, mais qu'on en avait acheté que 74; on prévoyait toutefois en acheter d'autres, mais il ne s'agissait pour le moment que de plans⁹⁸.

Le Capt Binney aborde également certains des problèmes associés aux hélicoptères d'attaque. Il fait remarquer que, bien que ces hélicoptères étaient perçus comme avantageux d'après l'expérience au Vietnam, les États-Unis en ont perdu plusieurs lorsqu'ils ont fait face à des forces de défense aérienne évoluées au Cambodge. Il mentionne aussi qu'Israël avait décidé d'utiliser les hélicoptères seulement lorsque la capacité de défense aérienne de l'ennemi était faible ou inexistante. Ces deux expériences très risquées semblent défier l'utilisation la plus probable des hélicoptères canadiens dans tout conflit futur en Europe du Nord. Le Capt Binney termine son article sur une note plutôt pessimiste, ou peut-être réaliste, et mentionne que même si des plans ont été élaborés pour l'utilisation d'hélicoptères, ces derniers, comme tous les plans de la Défense, sont peu susceptibles de trouver écho chez le nouveau gouvernement. Il indique qu'« entre les restrictions financières draconiennes et l'intention apparente du gouvernement actuel d'adopter une posture de guerre moins agressive dans le cadre de sa politique de défense, les Forces canadiennes ont été obligées de procéder à une réorganisation restrictive ». Il s'interroge à savoir combien d'hélicoptères seront utilisés et dans quelles situations ils le seront. Il se demande également dans quelles circonstances les hélicoptères seront utilisés si les Forces canadiennes s'éloignent de ce qui pourrait être considéré comme étant des rôles militaires classiques⁹⁹.

Le problème que représente l'utilisation d'hélicoptères en Europe était bien compris et, au moment de la publication de l'article du Capt Binney, l'OTAN mettait à l'essai l'utilisation du Cobra de Bell équipé de missiles TOW (floguidés à poursuite optique, lancés par tube) contre des forces blindées modernes. Comme l'a mentionné Wayne Ralph dans le *Canadian Defence Quarterly*, l'hélicoptère d'attaque de Bell équipé de missiles TOW était un adversaire redoutable. Il indique que l'avant étroit de l'hélicoptère et sa capacité d'effectuer un glissement jusqu'à 35 nœuds rendent sa poursuite difficile et compensent ses problèmes de vulnérabilité. En utilisant un hélicoptère de reconnaissance pour repérer les objectifs avant de faire intervenir un hélicoptère d'attaque, il est possible, comme les essais auxquels a participé le Canada l'ont démontré, d'atteindre un taux de destruction allant de 18:1 à 34:1. Wayne Ralph précise toutefois que les hélicoptères doivent généralement être utilisés dans ce qu'il appelle un « environnement permissif », c'est-à-dire qu'ils doivent demeurer au-dessus d'un terrain tenu par leurs propres forces. Il conclut en affirmant que la mise en service prévue du système de missile Hellfire, un missile autonome, rendra l'hélicoptère d'attaque beaucoup plus efficace sur le champ de bataille¹⁰⁰.

Curieusement, l'année suivante, le *Canadian Defence Quarterly* publie un article traitant de la guerre dans l'Arctique. L'auteur, le Maj Ken Eyre, un officier de l'infanterie d'expérience et ouvert d'esprit, ne fait aucunement référence à l'utilisation des hélicoptères. Il mentionne plutôt que les soldats de l'infanterie se déplaceraient à pied ou au moyen de motoneiges comme le ski-doo, et que le réapprovisionnement aérien serait effectué par des aéronefs Hercules. C'était peut-être étrange, mais il n'a pas fait mention des hélicoptères, car son concept nécessitait en partie le recours à tout un régiment d'artillerie et, même si les pièces avaient été les obusiers légers démontables utilisés à l'époque par le régiment aéroporté, il aurait été extrêmement difficile de déplacer les pièces, les munitions et les soldats sur de grandes distances dans le Nord, particulièrement durant l'hiver. Fait intéressant, deux ans plus tard, on peut voir en page couverture du *Canadian Defence Quarterly* (vol. 6, no 3, hiver 1977) un hélicoptère Chinook dans l'Arctique canadien, tandis qu'une version antérieure de la revue montrait des soldats en uniforme de camouflage d'hiver embarquant dans un Vertol sur un terrain recouvert de neige¹⁰¹.

Durant cette même période, la doctrine tactique de l'aviation est diffusée dans une publication des Forces canadiennes, 311 (5), *Escadron tactique d'hélicoptères au combat*, d'abord parue en mai 1971,

puis rééditée en 1978¹⁰². Dans la préface du nouveau volume il est indiqué que « [l]a composition des escadrons d'hélicoptères qui est décrite ci-après ne représente qu'une des diverses solutions possibles. La composition réelle d'un escadron d'hélicoptères peut varier en fonction des directives, des rôles assignés, du matériel ou de la composition de la force opérationnelle dont il fait partie¹⁰³ ». Puis, il est mentionné que, « [c]omme pour toute doctrine, il ne faut pas la suivre aveuglément, mais l'appliquer avec bon sens et l'adapter aux circonstances et à la situation tactique du moment¹⁰⁴ ». Cette précision pouvait sembler plutôt raisonnable et peut-être même anodine, mais elle a ouvert la porte à des conséquences inattendues. Ces mots sont néanmoins répétés dans les premières phrases du corps du document : « Les principes d'organisation décrits dans le présent manuel ne font qu'illustrer les principes d'emploi tactique exposés et il n'y a pas lieu de les considérer comme représentatifs des effectifs de guerre¹⁰⁵. » Si nous pouvons nous permettre une observation : pourquoi cette doctrine a-t-elle été diffusée si elle n'était pas représentative des effectifs de guerre?

Le volume décrit ensuite les rôles et les tâches d'un escadron d'aviation à l'appui d'un groupe-brigade. Les tâches sont les suivantes : reconnaissance et observation, direction des tirs d'artillerie; poste de commandement et liaison aéroportés; contrôle aéroporté des aéronefs chargés de l'appui aérien rapproché; appui antiblindés et appui-feu; transport aérien tactique des troupes et de l'équipement; transport aérien logistique; retransmission radio; et évacuation des blessés¹⁰⁶. On y décrit également plusieurs caractéristiques de l'aviation, notamment la mobilité et la souplesse. Curieusement, et outre le fait que le volume ne visait pas à représenter les effectifs de guerre ou peut-être par extension, les capacités de mener une guerre, l'une des caractéristiques de l'aviation était la puissance de feu, pourtant à cette époque aucune ressource d'aviation canadienne ne pouvait faire plus qu'assurer sa propre défense, et ce, non sans certaines difficultés¹⁰⁷.

Le chapitre 2 du volume traite des diverses organisations en commençant par celles de la force terrestre jusqu'au niveau de la division : d'infanterie, mécanisée, blindée, aéroportée, et encore une fois, curieusement, aéromobile. Il est toutefois aussi noté que la plupart des formations de campagne canadiennes étaient en fait organisées comme des groupes-brigades : « Le groupe-brigade canadien est conçu pour opérer indépendamment d'une division. En conséquence, outre des unités blindées et des unités d'infanterie, il possède ses propres unités d'appui tactique et de soutien logistique. » Dans cette liste d'unités, on retrouve un escadron tactique d'hélicoptères¹⁰⁸. La section 3 du même chapitre porte sur les organisations aériennes tactiques. Étrangement, sous « Opérations de transport aérien tactique », on retrouve l'« hélicoptage d'assaut », tandis que dans le sous-paragraphe suivant, « Opérations d'aviation tactique », figure le « transport tactique et logistique des troupes et du matériel¹⁰⁹ ». Cette section comporte également des descriptions d'organisations fonctionnelles et tactiques, et il est indiqué que « [l]'effectif et la dotation en matériel d'un escadron tactique d'hélicoptères sont fondés sur : [l]e nombre et le type des aéronefs ainsi que la cadence d'utilisation nécessaire pour exécuter la mission assignée » ainsi que le personnel de maintenance et de soutien nécessaire aux opérations de l'escadron¹¹⁰. Au sujet des organisations tactiques, les auteurs mentionnent que « [l]'importance numérique et la mission opérationnelle de la formation terrestre qu'il s'agit d'appuyer et les rôles assignés [sic] à l'escadron d'aviation tactique d'appui détermine le nombre et le type des aéronefs qui sont groupés en escadron pour appuyer la formation terrestre ». Les facteurs qui devaient être pris en considération ici étaient la nécessité d'avoir des ressources de façon permanente ou pour des tâches précises de durée limitée¹¹¹. À partir de ces généralités, il était ensuite possible de passer à des regroupements d'hélicoptères plus précis : pour l'appui de reconnaissance, six hélicoptères d'observation seraient normalement affectés à une troupe de reconnaissance; pour l'appui à l'observatoire aérien ou au contrôleur aérien avancé, la norme était de trois hélicoptères d'observation; le commandement et la liaison pour le quartier général d'un groupe-brigade exigeaient normalement deux hélicoptères utilitaires en configuration de poste de commandement aéroporté, et quatre hélicoptères d'observation; l'évacuation sanitaire était habituellement une tâche confiée à six hélicoptères utilitaires; et enfin, pour les opérations aéromobiles, quatre hélicoptères utilitaires étaient nécessaires pour le mouvement d'un peloton, et douze pour le mouvement d'une compagnie¹¹².

Après avoir traité des divers postes de direction et d'administration au sein d'un escadron typique, les auteurs présentent les divers escadrons qui peuvent être formés : l'escadron tactique d'hélicoptères de brigade, l'escadron d'hélicoptères de groupe-brigade standard, l'escadron d'hélicoptères d'assaut, l'escadron d'hélicoptères de transport moyen, l'escadron d'hélicoptères d'attaque, et enfin l'escadron

d'entretien des aéronefs en campagne¹¹³. Ils décrivent ensuite de façon détaillée la composition et l'organisation de chacun de ces types d'escadrons. Ils précisent que l'escadron tactique d'hélicoptère de brigade « peut avoir une dotation de 12 [aéronefs d'observation] et [de] 6 [aéronefs utilitaires]. Il peut être composé par exemple d'un PC d'escadron », de deux escadrilles d'aéronefs d'observation, et d'une escadrille d'aéronefs utilitaires, en plus de l'organisation administrative et de celle de soutien. L'escadron d'hélicoptères de groupe-brigade standard est affecté à un groupe-brigade détaché pour mener des opérations indépendantes. Dans ce cas, un escadron comporte une escadrille d'aéronefs utilitaires formée d'une section de transport regroupant sept hélicoptères utilitaires qui peuvent déplacer un peloton à la fois et d'une section d'hélicoptères armés regroupant elle aussi de sept aéronefs qui peuvent fournir un appui-feu au moyen de roquette et d'armes antiblindés. L'escadrille d'aéronefs d'observation de l'escadron est également divisée en deux sections, pour un total de 13 aéronefs pouvant fournir un appui de reconnaissance et d'artillerie. Enfin, il y a une escadrille de transport moyen composée de quatre aéronefs¹¹⁴. Un escadron d'hélicoptère d'assaut a pour rôle de mener des assauts aéromobiles avec deux compagnies. L'escadron comporte trois escadrilles d'hélicoptères, deux escadrilles identiques de douze hélicoptères utilitaires chacune, et une escadrille de poste de commandement composée de quatre hélicoptères utilitaires et de six hélicoptères d'observation. Les hélicoptères d'observation devaient fournir un appui en matière d'orientation et de marquage pour l'assaut¹¹⁵. L'escadron de transport moyen comporte douze hélicoptères de transport et quatre hélicoptères d'observations additionnels faisant partie de l'escadrille de poste de commandement. Enfin, un escadron d'hélicoptères d'attaque est composé de quatre équipes ou escadrilles d'attaque, chacune composée de deux hélicoptères d'observation et de trois hélicoptères utilitaires, ces derniers agissant vraisemblablement comme pseudo-hélicoptères d'attaque¹¹⁶.

En rétrospective, l'imprécision de ce document doctrinal est troublante, mais à l'époque, en tant que pilote et instructeur du 10^e Groupement aérien tactique, il semblait s'agir d'une façon pragmatique de décrire une situation plutôt changeante. La doctrine avait été rédigée par des personnes qui, comme l'auteur, essayaient simplement de décrire de manière aussi transparente que possible l'organisation et utilisation de ces ressources qui avaient été achetées au début des années 1970. Toutefois, cela signifie bien souvent que les escadrons à l'appui de brigades n'étaient pas organisés en fonction des besoins de la formation terrestre, mais plutôt simplement en fonction de ce que l'on pouvait rassembler en un jour donné, pour un exercice donné. Les aéronefs et les capacités étaient essentiellement répartis en petits groupes partout au pays, avec tout au plus un cadre d'instructeur d'aviation disponible la plupart du temps (mais certainement pas tous les jours) pour les besoins de la brigade affiliée. La situation était pire dans l'Ouest, où les distances sont telles qu'il faut une journée complète de vol ne serait-ce que pour rejoindre les unités au Manitoba ou en Colombie-Britannique. En plus des lacunes en matière d'aéronefs, le fait que les ratios des équipages ne suffisaient jamais même à s'approcher des taux d'utilisation nécessaires des aéronefs en état de service n'aidait en rien. Par exemple, en 1993, le 408^e Escadron tactique d'hélicoptères avait dix hélicoptères d'observation disponibles, mais seulement 10 pilotes au sein de son escadrille d'observation. Étant donné que les limites imposées pour les vols tactiques durant cette période permettaient aux pilotes d'effectuer au plus six heures de vol tactique par jour (ces six heures comprennent le temps durant lequel le moteur est en marche), et qu'il fallait recourir aux officiers pour assurer le fonctionnement du poste de commandement d'escadrille et la liaison pour les unités appuyées, bien souvent, l'escadrille d'observation était en fait clouée au sol dès midi, après avoir commencé ses activités un peu avant 6 heures¹¹⁷.

À la fin des années 1970, l'Armée de terre a introduit dans son cadre conceptuel une structure de force de campagne connue sous le nom de Corps 86. Ce corps était une formation de combat très robuste et comprenant un groupe d'aviation. Au niveau du groupe, qui fournissait un appui à toutes les formations du corps, on retrouvait des escadres d'hélicoptères de transport et d'attaque, ainsi que des escadrons de guerre électronique et une escadre d'ambulance aérienne. Il y avait un escadron mixte d'hélicoptères qui offrait un soutien direct à chacune des divisions, ainsi qu'un escadron de 24 hélicoptères utilitaires. Enfin, chacune des brigades était appuyée par un escadron d'observation. Ironiquement, les ressources des groupes n'étaient pas toujours bien comprises, ni bien utilisées. Dans au moins un cas, lors d'un important exercice de poste de commandement mené par le Collège des Forces canadiennes à l'hiver 1988, les stagiaires de l'Armée de terre ont complètement ignoré la disponibilité de l'escadre d'hélicoptères d'attaque lorsqu'ils tentaient de prévenir un important débarquement terrestre de forces ennemies. Ce n'est qu'en raison de l'insistance du commandant du

groupe d'aviation avec un certain appui du directeur de l'exercice que les hélicoptères d'attaque ont été appelés à intervenir. On peut soutenir que c'est l'incapacité constante des ressources d'aviation existantes à soutenir adéquatement les besoins en matière de mobilité et de forces antiblindés de l'Armée de terre qui a fait en sorte que les stagiaires ont oublié l'utilité et la disponibilité de l'aviation¹¹⁸.

À peu près au même moment, alors qu'ils sont stagiaires au Collège des Forces canadiennes, l'auteur et Marcel Duval, aujourd'hui lieutenant-général, écrivent des articles soutenant que le 10^e Groupement aérien tactique devrait systématiquement être organisé dans l'esprit de la doctrine. Même s'il n'y avait aucune ressource d'attaque au Canada, les unités restantes pouvaient du moins être organisées en fonction de la doctrine approuvée afin que les brigades individuelles puissent bénéficier d'un important soutien lorsqu'elles en avaient besoin durant l'instruction collective. Le bon sens de cette approche avait de fait été vu durant les années 1980 et la série d'exercices RENDEZVOUS. Plus particulièrement, durant l'exercice RENDEZVOUS 85, un escadron utilitaire de division avait été créé, et toutes les ressources de transport moyen disponibles avaient été groupées, mais, pour des raisons inconnues, cette pratique a été abolie à l'exercice RENDEZVOUS 92. Toutefois, durant cet exercice, les hélicoptères utilitaires de tous les escadrons participants étaient rassemblés de temps à autre pour fournir une capacité de transport efficace au moins similaire à ce qu'un escadron utilitaire complet pouvait offrir et, par conséquent, plusieurs activités aéromobiles de groupe-compagnie et de bataillon ont pu être exécutées.

Les petites réussites contrastaient fortement avec certains des échecs lamentables qui sont également survenus durant cette période. Dans un cas en particulier, en 1986, lors d'un exercice d'hiver en Gaspésie, seulement trois Huey étaient disponibles pour déplacer tout un bataillon. Plus tard la même année, le même bataillon avait planifié une insertion aéromobile de 50 km au moyen de dix Huey dans deux Chinook; au cas où le plan n'exigeait qu'un seul des deux Chinook, mais les deux hélicoptères sont tombés en panne avant le début de l'opération, ce qui a complètement ruiné le plan tactique terrestre. Ce genre de pagaille avait des répercussions sur la confiance des leaders de l'Armée de terre en les capacités de l'aviation à créer une différence en matière de mobilité.

En comparaison, durant cette même période, le 10^e Groupement aérien tactique avait entrepris une série d'exercices pour entraîner son propre personnel : l'exercice WINGED WARRIOR. Il s'agissait d'une phase de confirmation d'une semaine du cours d'aviation de niveau avancé, dans le cadre de laquelle les membres du personnel navigant s'entraînaient à agir comme commandants de mission et comme commandant au niveau de la sous-unité au sein d'unités d'aviation. Dans le cadre de ces exercices, des ressources suffisantes étaient regroupées pour mener des activités de reconnaissance approfondie, d'observation de l'artillerie, de marquage, de transport de troupes et de transport d'obusiers. Lorsque c'était possible, des hélicoptères d'attaque appartenant aux États-Unis étaient également intégrés à l'exercice. Les rôles étaient en quelque sorte inversés puisque les armes de combat assuraient le soutien lors de ces exercices, habituellement sous la forme d'un groupe-compagnie, et elles fournissaient les mortiers et les obusiers. À la fin de l'exercice, le commandant de la compagnie d'infanterie témoignait presque invariablement de sa grande satisfaction à l'égard de la capacité des ressources d'aviation d'amener ses troupes et lui-même là où ils devaient être pour mener des opérations terrestres efficaces. On peut en conclure, assez raisonnablement, que les aviateurs d'expérience comprenaient plutôt bien ce qu'il fallait en terme d'organisation et de capacité pour faire la différence en matière de mobilité. Ce qui semble curieux est qu'aucune tentative n'a été faite pour établir une organisation permanente permettant de fournir de façon régulière ce niveau raisonnable de mobilité à chacune des formations au sein de la force de campagne. Cela aurait eu une incidence non seulement sur la réputation de la communauté de l'aviation, mais également sur la compétence tactique des organisations de l'aviation et de celles de l'Armée de terre, au moment où l'on percevait comme principale menace le Pacte de Varsovie en Europe centrale.

La menace, bien sûr, a disparu il y a environ vingt ans, et à mesure que l'Armée de terre participait de plus en plus à des opérations de soutien de la paix, les unités d'aviation participaient elles aussi à des opérations autres que la guerre. À compter de 1985, avec l'affectation d'hélicoptères à la force multinationale dans le Sinäi, a commencé une série d'opérations de soutien de la paix, plusieurs d'entre elles en Amérique centrale, dans le cadre desquelles des hélicoptères, principalement des Huey, puis les nouveaux Griffon, ont été utilisés à des fins utilitaires. Toutefois, lorsque des unités d'aviation ont été mises sur pied en ex-Yougoslavie, il a été reconnu que la flotte, à ce moment

composée uniquement du CH146, nécessitait plus qu'une simple capacité utilitaire. Les leaders du 10^e Groupement aérien tactique, et par la suite ceux de la 1^{re} Escadre ont défendu avec vigueur, et ultimement avec succès, l'acquisition des technologies de surveillance et de systèmes de tirs de suppression permettant au Griffon de rechercher de l'information et de se protéger lorsqu'il se trouve dans un environnement hostile. Ce dont le Griffon ne disposait pas, c'est d'une capacité à évoluer en haute altitude et dans un milieu chaud comme celui que l'on retrouve actuellement en Afghanistan. Tant pour la raison technique bien réelle, mais également peut-être à cause de l'insatisfaction constante des leaders de l'Armée de terre à l'égard de l'aviation, aucune ressource d'aviation n'avait été envoyée en Afghanistan jusqu'à tout récemment. De fait, ce n'est qu'une fois que le lieutenant-général Rick Hillier, alors chef d'état-major de la Défense, et son successeur, le lieutenant-général Walt Natynczyk, ont eu servi avec les forces américaines et alors bien compris les capacités de l'aviation, notamment en matière de transport, que l'élan a été donné à partir des échelons supérieurs en vue de faire l'acquisition de ressources d'aviation et de les déployer. Par la suite, avec l'arrivée des Chinook et des Griffon en Afghanistan, l'aviation a été en mesure de fournir à l'Armée de terre la plus-value en matière de mobilité dont elle avait tant besoin pour être en mesure de mener des opérations à partir des airs, en grande partie comme l'étude opérationnelle de l'Armée canadienne sur la période après 1970 l'avait postulé et comme le rapport d'étude sur les hélicoptères l'avait réitéré. La question ici n'est pas d'y arriver à tout prix en premier, mais plutôt d'éviter les opérations terrestres qui partent dans tous les sens, et ainsi neutraliser la menace insurrectionnelle. En ce sens, les capacités de l'aviation appuient grandement les observations effectuées dans les années 1960. Il y a peut-être une certaine ironie, quoique plutôt triste, que près d'un demi-siècle après la rédaction de ces deux documents, l'aviation ait fourni le soutien dont l'Armée de terre avait besoin pour effectuer une tâche opérationnelle dans un théâtre de combat. Même si les documents ont tous deux indiqué la viabilité et l'importance des ressources d'aviation, et ce, très clairement et logiquement, et avec une grande intuition, la *realpolitik* et les circonstances réelles de réduction budgétaire, les doctrines faussées par le territoire intérieur et l'apparente incapacité des leaders à reconnaître et à atténuer ces limites, ont fait en sorte que la capacité de l'aviation à fournir une mobilité et une puissance de feu n'a pas été pleinement acceptée jusqu'à ce que des Canadiens soient envoyés dans des endroits mettant leur vie en danger.

.....

Notes

1. En tant qu'ancien aviateur du 10^e Groupement aérien tactique, je suis conscient que, bien que nous parlions aujourd'hui de l'appui de l'aviation au sein de l'Armée de terre, à cette époque ces termes étaient peu compris ou plutôt mal perçus.
2. Canada, ministère de la Défense nationale, *Canadian Armed Forces Helicopter Study Report*, mai 1967, dossier QGDN 11520-1, vol. 2, p. 4.
3. *Ibid.*, p. 4.
4. Robert Mason, *Chickenhawk*, Londres, Penguin, 1984.
5. Général John Tolson, *Vietnam Studies: Airmobility 1961-1971*, Washington, D.C., Department of the Army, 1973.
6. Matthew Allen, *Military Helicopter Doctrines of the Major Powers, 1945-1992*, Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1993.
7. *Ibid.*, p. xx.
8. *Ibid.*, p. xxi.
9. 408^e et 430^e Escadrons tactiques d'hélicoptères; Hugh Halliday.
10. Direction – Histoire et patrimoine (DHP), 73/1299, Gold Rush dossier 1, « GOLD RUSH Exercice Directive », 15 février 1955.
11. Étude sur le développement des méthodes de combat de l'Armée canadienne, « First Draft: The Canadian Army Post-1970 Operational Study », 11 août 1961.
12. DHP 73/1299, Gold Rush dossier 1, « compte rendu de la réunion tenue dans le bureau du chef d'état major général le mercredi 19 janvier 1955 pour discuter du soutien logistique apporté par des aéronefs dans la zone avancée », 19 janvier 1955.
13. *Ibid.*, para 7.
14. *Ibid.*, Appendices A et B.

15. DHP 73/1299, Gold Rush dossier 1, « GOLD RUSH Exercise Directive », 15 février 1955, para 2.
16. *Ibid.*, para 3.
17. *Ibid.*, para 11.
18. DHP 73/1299, Gold Rush dossier 1, « Exercise GOLD RUSH Terms of Reference for a Study of the Organization of Field Formations to Meet the Conditions of Future Warfare », 15 février 1955.
19. Lettre du Lgén Simonds au ministre de la Défense nationale, 14 mars 1955, citée dans QG 2001-91/G9 (Ex GR) *Brief for the Chief of the General Staff*, 12 juin 1956.
20. CSC 10-9 (TD 3), « Report of the Ad Hoc Committee on Service Requirements for Helicopters », 21 décembre 1955 (document fourni par le Lcol [retraité] Dean Black).
21. *Ibid.*, para 3.
22. *Ibid.*, para 7.
23. *Ibid.*, para 20.
24. *Ibid.*, para 20.g.
25. « A Paper on the Control and Operation of Helicopters in the Canadian Services », 17 novembre 1955 (document fourni par le Lcol [retraité] Dean Black).
26. *Ibid.*, para 2.
27. *Ibid.*, para 4 à 7.
28. *Ibid.*, para 14.
29. *Ibid.*, para 15.
30. DHP 73/1299, GOLD RUSH dossier 1, Appendice C du document QG 2001-91/G9 (Ex GR) daté du 12 juin 1956, para 1(b).
31. *Ibid.*, para 1. (j).
32. DHP 73/1299, GOLD RUSH dossier 1, « Brief for the Chief of the General Staff, Exercise Gold Rush », dossier QG 2001-91/G9 (Ex GR), 12 juin 1956.
33. DHP 73/1299, GOLD RUSH dossier 1, « Operation Fire-Fly », dossier QG 2001-91/F15 (Ex GR), 28 septembre 1956.
34. DHP 73/1299, « GOLD RUSH dossier 2, Exercise 'Gold Rush' Volume 1 The Tactical Concept », dossier QG 1200-6/9, sans date, para 5.
35. *Ibid.*, para 37, p. 10-12.
36. Général Sir Anthony Farrar-Hockley, *The Army in the Air: The History of the Army Air Corps*, Stroud, Gloucestershire, Alan Sutton Publishing, 1994, p. 186.
37. *Ibid.*, p. 187 à 194 et 202.
38. Allen, p. 127 à 129 et 168.
39. Le Col (retraité) Leo Noiles et le Lcol (retraité) Allan Cooper font partie des officiers qui ont piloté des hélicoptères Skeeter dans la British Army au début des années 1960.
40. Allen, p. 6 à 9.
41. Major-général Hamilton Howze, « Helicopters in the Army », *Canadian Army Journal*, vol. 12, n° 2 (avril 1958), p. 48 à 58 (reproduction autorisée du numéro de janvier-février 1958 du *ORDNANCE Magazine*).
42. *Ibid.*, p. 48.
43. *Ibid.*, p. 48.
44. *Ibid.*, p. 49.
45. *Ibid.*, p. 53.
46. *Ibid.*, p. 54.
47. *Ibid.*, p. 55 et 56.
48. Maj G. R. Mills, Royal Australian Engineers, « Vertical Envelopment in Anti-Guerrilla Warfare », *The Snowy Owl*, vol. II, n° 3 (1963-1965), p. 66.

49. Mills, p. 64.
50. Mills, p. 59-68.
51. Col A. J. B. Bailey, chef d'état-major, Quartier général du Commandement de l'Ouest, « The Nuclear Battle Group », *Canadian Army Journal*, vol. 13, n° 2 (avril 1959), p. 5 à 22.
52. *Ibid.*, p. 14.
53. *Ibid.*, p. 14-15.
54. *Ibid.*, p. 16.
55. *Ibid.*, p. 17.
56. Information dans les revues.
57. Étude de l'Armée canadienne sur le développement des méthodes de combat, « First Draft: The Canadian Army Post-1970 Operational Study », 11 août 1961. Ce document s'intitulait auparavant « Canadian Army in 1971-1975 Tactical and Logistic Appreciation ».
58. *Ibid.*, para 402.
59. *Ibid.*, para 411.
60. *Ibid.*
61. *Ibid.*, para 417.
62. *Ibid.*, para 421.
63. *Ibid.*, para 422.
64. *Ibid.*, para 423.
65. *Ibid.*, para 424.
66. *Ibid.*, para 609.
67. *Ibid.*, para 805.
68. *Ibid.*, para 907.
69. *Ibid.*, para 912.
70. *Ibid.*, para 916.
71. Direction de la guerre air-terre, Quartier général de l'Armée, « Wings for the Canadian Army », *Canadian Army Journal*, vol. 16, n° 2 (avril 1962), p. 84 à 89.
72. Maj V. J. Ferguson, « What Do We Mean by "Mobility"? », *Canadian Army Journal*, vol. 16, n° 3 (juillet 1962), p. 48 à 52.
73. QG 7811-0 TD 1313, Note de service, « Cargo Helicopters RCAF and Army », du sous-ministre du MDN au secrétaire du Conseil du Trésor, 20 août 1962 (document fourni par le Lcol [retraité] Dean Black).
74. Conseil du Trésor 589042-1, Note de service du secrétaire du Conseil du trésor au sous-ministre du MDN, 27 août 1962 (document fourni par le Lcol [retraité] Dean Black).
75. Maj A. K. Casselman, éd., *Army Aviation News*, vol. 3, n° 14 (décembre 1962), p. 1. Il s'agit du même aéronef que le Nomad CH112 qui était mis en service dans la U.S. Army, et le L19L est la variante la plus moderne de l'aéronef d'observation Bird Dog appelé l'O-1 dans le jargon de la U.S. Army.
- 76 « Helicopter Study Report », p. 1.
77. *Ibid.*, p. 1.
78. *Ibid.*
79. *Ibid.*, p. 3.
80. *Ibid.*, p. 4.
81. *Ibid.*
82. *Ibid.*
83. *Ibid.*
84. *Ibid.*, p. 5.

85. *Ibid.*, p. 7.
86. *Ibid.*, p. 9.
87. *Ibid.*, p. 18.
88. *Ibid.*, p. 17.
89. *Ibid.*, p. 18.
90. *Ibid.*, p. 23 et 24.
91. *Ibid.*, p. 24 et 25.
92. Capt I. R. Binney, « The Helicopter in the Canadian Forces », *Canadian Defence Quarterly*, vol. 1, n° 3 (hiver 1972), p. 28 à 33.
93. *Ibid.*, p. 28.
94. *Ibid.*
95. *Ibid.*, p. 29.
96. *Ibid.*, p. 29 et 30.
97. *Ibid.*, p. 30.
98. *Ibid.*, p. 30 et 31.
99. *Ibid.*, p. 32 et 33.
100. Wayne D. Ralph, « The Bell AH-1Q TOW Cobra: Operational Experience and Field Trials », *Canadian Defence Quarterly*, vol. 4, no 2 (automne 1974), p. 24 à 27.
101. Major K. C. Eyre, « Tactics in the Snow: The Development of a Concept », *Canadian Defence Quarterly*, vol. 4, no 4 (printemps 1975), p. 7 à 12.
102. Canada, Ministère de la Défense nationale, B-OG-311-005/FT-001, *Aviation tactique, volume 5, L'escadron tactique d'hélicoptères au combat*, avril 1978.
103. *Ibid.*, p. iii/iv.
104. *Ibid.*, p. iii.
105. *Ibid.*, p. 1-1.
106. *Ibid.*, p. 1-1 et 1-2.
107. *Ibid.*, p. 1-3.
108. *Ibid.*, p. 2-3.
109. *Ibid.*, p. 2-4.
110. *Ibid.*, p. 2-5 et 2-6.
111. *Ibid.*, p. 2-6.
112. *Ibid.*, p. 2-7.
113. *Ibid.*, p. 2-11.
114. *Ibid.*, p. 2-12 et p. 2-14.
115. *Ibid.*, p. 2-15.
116. *Ibid.*, p. 2-17.
117. L'auteur était commandant du 408^e Escadron tactique d'hélicoptères à ce moment.
118. Toujours à la recherche de l'ORBAT (ordre de bataille) du Corps 86. L'auteur était un participant à l'exercice décrit.

Randall Wakelam

*Le colonel (retraité) Randall Wakelam, Ph. D., est un associé en recherche au Laurier Centre for Military Strategic and Disarmament Studies et siège à plusieurs comités de rédaction. Il a publié de nombreux travaux sur les questions de commandement et de leadership et sur l'instruction militaire. En 2009, il a publié *The Science of Bombing: Operational Research in RAF Bomber Command* (University of Toronto Press), et en 2010, il a participé à la rédaction du rapport *The Report of the Officer Development Board: Maj-Gen Roger Rowley and the Education of the Canadian Forces*. Il a ensuite publié l'ouvrage *Cold War Fighters: Canadian Aircraft Procurement, 1945–54* (University of British Columbia Press). Récemment invité en tant que chercheur universitaire dans le cadre du programme *Changing Character of War* de l'Université d'Oxford, au Royaume-Uni, il travaille actuellement à la rédaction d'une biographie de Wilfred Curtis, qui a été chef d'état-major de la Force aérienne du Canada de 1947 à 1953, avant d'aller prêter main-forte à la mise sur pied de l'Université York, à Toronto.*

Liste d'abréviations

Acc.	accession
ADAC	à décollage et atterrissage courts
AG	mitrailleur de bord
AHB	Air Historical Branch (Royaume-Uni)
ANC	Archives nationales du Canada
ARC	Aviation royale du Canada (avant 1968); Aviation royale canadienne (après 1968)
BAC	Bibliothèque et Archives Canada
BdU	<i>Befehlshaber der Unterseeboote</i>
BdU/ B.d.U.	commandant en chef des sous-marins (<i>Befehlshaber der Unterseeboote</i>)
C2	commandement et contrôle
CANUNEF	contingent canadien de la FUNU
CCA	commandant en chef de l'aviation
CCEM	Comité des chefs d'état-major
CEMD	chef d'état-major de la défense
CEMFA	chef d'état-major de la Force aérienne
CFC	Collège des Forces canadiennes
CGAFC	Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes
cmdt	commandant
Cmdt Avn en chef	Commandant de l'aviation en chef
CPOA	Comité des principaux officiers d'approvisionnement
CTA	Commandement du transport par voie aérienne
DFC	Croix du service distingué dans l'Aviation
DHP	Direction – Histoire et patrimoine
É.U.	États-Unis
ET	escadron de transport
Ex GR	Exercice GOLD RUSH
F.d.U.	Führer der Unterseeboote
FAC	Forces armées canadiennes
FUNU	Force d'urgence des Nations Unies
GA	Groupe d'archives
Gén	général

GNAT	torpille acoustique navale allemande
HG	convoi en partance de Gibraltar
HLO	hélicoptère léger d'observation
HMS	Navire de Sa Majesté
HMSO	Her Majesty's Stationery Office (Service d'édition des publications officielles du Royaume-Uni)
HX	convoi en partance de New York
ILFC	Institut de leadership des Forces canadiennes
kg	kilogramme
km	kilomètres
lb	livre
LCMSDS	Laurier Centre for Military Strategic and Disarmament Studies
lcol avn	lieutenant-colonel d'aviation
MA	maréchal de l'Air
Maj	major
MCG	Musée canadien de la guerre
MDN	ministère de la Défense nationale
MFM	manque de force morale
mgén	major-général
min DN	ministre de la Défense nationale
MM	médecin militaire
NCSM	Navire canadien de Sa Majesté
NORAD	Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
ON	convoi du Royaume-Uni vers l'Amérique du Nord
ONS	convoi lent du Royaume-Uni vers l'Amérique du Nord
ONU	Organisation des Nations Unies
ONUC	Opération des Nations Unies au Congo
ORB	registre des opérations
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PBY	désignation de l'hydravion à coque de la Consolidated Aircraft Corporation (Modèle 28)
PCAH	projet combiné d'acquisition d'hélicoptères
PEACB	Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique

Liste d'abréviations

QG	quartier général
QGDN	Quartier général de la Défense nationale
QGFA	quartier général de la Force aérienne
QGFC	Quartier général des Forces canadiennes
QOR of C	Queen's Own Rifles of Canada
R.E. 8	reconnaissance expérimentale 8
R.U.	Royaume-Uni
RAE	République arabe d'Égypte
RAF	Royal Air Force
RFC	Royal Flying Corps
RG	groupe de documents
RH	récit historique
RO	recherche opérationnelle
s/off	sous-officier
SC	convoi lent
SNO	Officier supérieur de la Marine
TD	dossier temporaire
TOW	filoguidé à poursuite optique, lancé par tube
UBCMO	unité de la base canadienne au Moyen-Orient
USAF	United States Air Force (armée de l'air américaine)
USN	United States Navy (Forces navales des États-Unis)
UTA	unité de transport par voie aérienne
VCEMFA	vice-chef d'état-major de la Force aérienne
VLR	à très grand rayon d'action
VLT	Visual Link Trainer
VMA	vice-maréchal de l'Air
WO	radiotélégraphiste