

Sans gloire ni panache : les héros du Bomber command

Lorsque l'on évoque l'Angleterre en guerre, on songe immédiatement à la Royal Air Force, au Fighter Command qui a sauvé la Grande Bretagne de l'invasion au cours de l'été 1940. Ce sont les heures glorieuses de la « Battle of Britain » (que l'on traduit improprement par Bataille d'Angleterre, mais ainsi le veut la tradition), le combat héroïque d'une poignée de pilotes, aux commandes de leurs Hurricanes et de leurs Spitfires. Mais la Royal Air Force, ce fut aussi le Bomber Command, dont les équipages accomplirent des missions particulièrement dangereuses, avec d'énormes pertes, dans des conditions physiquement très pénibles, missions sans panache, sans gloire, que l'Angleterre s'empressa d'oublier. Il fallut attendre le 28 juin 2012 pour que soit enfin érigé dans Green Park un monument à la mémoire des 55 573 morts du Bomber command.

À partir de 1943, l'Angleterre est engagée dans une vaste campagne de bombardement stratégique. Et s'il fallait des pilotes, il fallait autant d'opérateurs radio, de navigateurs, de mitrailleurs, de bombardiers. La RAF utilisait pour l'essentiel deux modèles de bombardiers lourds : le Handley Page Halifax et l'Avro Lancaster. L'équipage était composé de 7 hommes : un pilote, un mécanicien, un navigateur, un bombardier, un opérateur radio, un mitrailleur de tourelle centrale et un mitrailleur arrière. Le Lancaster est pour son époque, un gros avion (31 mètres d'envergure, plus de 16 tonnes à vide), mais à l'intérieur, il est particulièrement étroit (moins d'un mètre sur certaines parties du fuselage). Ce n'est pas un avion dans lequel on a aménagé une soute à bombe, mais une soute à bombe autour de laquelle on a construit un avion. Et tout était conçu pour que l'avion puisse être allégé de façon à emporter la plus forte charge de bombes. Il ne disposait d'aucun blindage, en dehors d'une plaque d'acier de 12 mm derrière le siège du pilote, et l'équipage n'avait ni de gilets pare-éclats ni de casques. L'armement défensif d'un Lancaster se limitait à 8 mitrailleuses de calibre 0,303 (7,62 mm) beaucoup plus légères avec leurs munitions que les mitrailleuses de 050 (12,7mm) des américains, mais moins efficaces aussi.

Dans les années 40, l'aviation militaire n'a pas plus de trente ans d'existence, mais les progrès depuis la guerre précédente, ont été spectaculaires. Les avions volent plus haut, plus vite, se dirigent avec plus de précision, grâce à la radionavigation. Leurs capacités d'emport ont été décuplées. Ainsi, les Britanniques peuvent bombarder de nuit, l'obscurité et l'altitude procurant une relative protection contre l'artillerie anti-aérienne de l'ennemi et ses avions de chasse. Dans le cadre des

opérations de bombardement stratégique de l'Allemagne, les missions duraient entre 6 et 8 heures. Un Lancaster qui décollait d'Angleterre devait tout d'abord faire des cercles au-dessus du territoire britannique afin de gagner de l'altitude. Alourdi par les bombes et le carburant, l'avion mettait 40 à 45 minutes pour atteindre l'altitude de 20 000 pieds. Ensuite, le trajet était long, car même à 20 000 pieds d'altitude, comme il fallait économiser le carburant pour le retour, la vitesse de croisière de l'avion en charge ne dépassait pas 300-350 Km/h. Pendant presque toute la durée du voyage, l'équipage devait porter les masques à oxygène, et subir un froid intense. Le vol à haute altitude faisait porter de lourdes contraintes sur les hommes : les avions n'étaient pas pressurisés, peu étanches, et mal chauffés. Tous n'étaient pas égaux devant le froid. Le pilote, le navigateur, l'opérateur radio et le mécanicien, jouissaient d'une situation relativement favorable dans la cabine de pilotage. Un système de chauffage utilisant la chaleur dégagée par les moteurs, y maintenait une température supportable. Dans le nez de l'appareil, le bombardier avait deux fonctions : celle, principale, de bombardier, et la fonction accessoire de mitrailleur avant. Il était exposé au froid, et ne recevait qu'avec parcimonie l'air chaud de la cabine. Également exposé était le mitrailleur de la tourelle supérieure. Cependant, la tourelle communiquait avec la cabine, de sorte qu'il recevait lui aussi un peu de chaleur. Celui qui avait le plus à souffrir était le mitrailleur arrière. Après avoir refermé les portes coulissantes de sa tourelle il se trouvait dans un isolement glacial, n'ayant plus que l'interphone pour le relier à ses camarades. À 20 000 pieds, la température de l'air est de -24°C pour une température au sol de 15°C. En hiver, elle peut descendre à - 30°C.

L'offensive de bombardement stratégique dans laquelle la RAF s'était engagée de concert avec l'USAAF¹ après la Conférence de Casablanca (janvier 1943) a indéniablement contribué à affaiblir les capacités offensives de l'Allemagne. Dans quelles proportions, c'est assez difficile à établir. Les sacrifices consentis en ressources matérielles mais surtout en pertes humaines (le Bomber Command a perdu plus de 55 000 hommes, soit un taux de mortalité de 44 %) étaient-ils justifiés en regard des résultats ? Les experts, reconnus ou autoproclamés, en débattent encore. Les dommages collatéraux étaient-ils moralement acceptables ? Vaste question, qui se pose dans tous les conflits. Quoi qu'il en soit, on s'interroge sur la protection des personnels navigants dans la partie non chauffée de l'avion, et en particulier celle des mitrailleurs arrière. Comment pouvaient-ils survivre immobiles pendant des missions de 6 à 8 heures, à de telles températures ? Pour avoir la réponse, j'avais interrogé mon vieil ami, Thomas J. Maxwell, aujourd'hui décédé. Tom aimait tout ce qui vole, les avions, les hélicoptères, mais surtout les oiseaux qui venaient visiter son jardin. Il était décoré de la DCF (Distinguished Flying Cross) et

¹Pendant toute la guerre, on ne parle que d'USAAF, United States Army Air Force. Les forces aériennes seront détachées de l'Armée pour former l'USAF, United States Air Force, le 18 septembre 1947.

de la Légion d'honneur française. Il avait réussi à sauter de son Lancaster en perdition, au retour d'une mission sur Stuttgart en mars 1944, et de ce fait, pouvait arborer l'insigne du Caterpillar Club, une association informelle qui réunit ceux qui ont pu sauter en parachute d'un appareil en détresse². Un agriculteur de l'Oise, Médard Martens, l'avait recueilli, et mis en contact avec la Résistance pour le faire passer en Espagne. Tom ne manquait jamais d'évoquer Monsieur Martens et sa famille, et rappelait que les Français qui aidaient des aviateurs alliés risquaient la peine de mort. De Gibraltar, il avait pu rejoindre l'Angleterre et compléter son tour de 32 missions. Son aventure est relatée dans plusieurs ouvrages, en particulier dans *The Red Line*, de John Nichol³. Tom Maxwell s'était engagé à 19 ans pour la durée de la guerre, puis après un bref passage dans l'enseignement, il allait à nouveau rejoindre la RAF, obtenir ses galons d'officier, et faire toute sa carrière dans le contrôle aérien.

Comme presque tous ses condisciples, c'était la chasse qui attirait le jeune Tom Maxwell, parce qu'il y avait du panache, un esprit chevaleresque, et que les exploits du Fighter Command pendant la bataille d'Angleterre étaient dans tous les esprits. Ils s'engageaient « for King and Country », pour le pays et pour le roi. À la déclaration de guerre, alors qu'il n'était pas en âge de s'engager, il rêvait de piloter un Boulton Paul Defiant, un chasseur bi-place équipé d'une tourelle qui en théorie, devait décimer les vagues de bombardiers qui viendraient attaquer Londres (les événements ont démontré l'inefficacité du Defiant dans ce rôle). Il avait suivi une formation élémentaire de pilote sur De Havilland Tiger Moth, et s'était retrouvé mitrailleur arrière sur Lancaster, au 622 Squadron, basé à Mildenhall dans l'East Anglia. Le Flight Lieutenant Maxwell m'a donc décrit avec précision l'équipement du mitrailleur arrière. Et ce n'était pas une question accessoire, mais bien une question de vie ou de mort.

La seule protection que le mitrailleur pouvait recevoir venait de ses vêtements. Le service d'approvisionnement de la RAF avait choisi judicieusement les tenues des équipages pour lutter contre le froid. Tout d'abord, ils se rasaient et prenaient un bain avant de partir en mission, et contrairement à ce que l'on voit souvent dans les films, ne revêtaient pas pour l'occasion leur meilleur uniforme et leur plus belle casquette. S'ils se rasaient soigneusement, ce n'était pas par souci d'esthétique, mais pour faciliter le port du masque à oxygène. Les mitrailleurs revêtaient des sous-vêtements thermiques, gilet à manches longues et caleçon long. Il ne s'agissait pas des sous-vêtements ordinaires, couleur écru, de l'armée, mais d'un textile plus blanc, plus doux au toucher et plus chaud.

²L'insigne reproduit une chenille, qui rappelle que les parachutes étaient confectionnés en soie naturelle.

³Nichol, John. *The Red line*. Collins, 2013.

Certains enfilaient une chemise civile avec foulard de soie pour la dissimuler pendant le briefing mais la plupart portaient la chemise réglementaire, sans mettre le col, et en dissimulaient l'absence là encore par un foulard de soie : la RAF ne connaissait pas encore la chemise moderne à col cousu, mais la chemise à col amovible, ce dernier étant attaché par deux boutons pression. Assez inconfortable, le col, qu'il fallait normalement amidonner, n'était jamais porté en vol. Pour ceux qui partaient en permission immédiatement au retour d'une mission, il leur suffisait d'aller chercher dans leur casier un faux-col et de nouer la cravate noire. Tous revêtaient le pantalon d'uniforme. Ils enfilaient aussi de grosses chaussettes de laine, qui venaient par-dessus les chaussettes ordinaires, et montaient jusqu'aux genoux. Sur la chemise, venait un pull marin blanc, très long pour bien protéger les reins, et par-dessus, la veste de treillis. Certains préféraient porter le pull par-dessus la veste de treillis. Les bottes complétaient la tenue de vol. Il y avait dans la RAF deux sortes de bottes : les bottes fourrées en suède brun, à fermeture éclair, et les bottes de cuir noir en deux parties, également fourrées, le bas lacé, et la tige amovible. Il suffisait d'ôter la tige pour qu'elles aient l'apparence de chaussures de marche ordinaires, plus discrètes si l'on tombait en territoire ennemi. Confortables à haute altitude, les bottes devenaient trop chaudes pendant les vols à basse altitude.

C'était dans cette tenue que les équipages se rendaient au briefing. La consigne était de se présenter en uniforme de vol réglementaire au briefing, dans la mesure où un officier supérieur en inspection pouvait être présent. Après le briefing, l'équipage se retirait dans les vestiaires, pour finir de s'équiper. C'est là qu'apparaissaient les écharpes de couleur vive, cadeau de la mère, de l'épouse ou de la fiancée. Elles étaient tolérées, parce qu'elles étaient agréables à porter et qu'elles étaient considérées comme des porte-bonheur. Dans les vestiaires se trouvait tout l'équipement complémentaire : les harnais de parachutes, les lampes de poche, les « nécessaires d'évasion ». Le nécessaire d'évasion comprenait, dans une boîte de celluloid qui prenait place dans la poche du treillis le long de la jambe, divers articles indispensables : des allumettes, cinq cigarettes, des tablettes de glucose, des cubes de potage déshydraté, des cartes imprimées sur soie, une petite boussole, et autres accessoires y compris du papier hygiénique. Pilotes, navigateurs, mécaniciens, radios n'avaient plus qu'à enfiler les bottes fourrées et la veste de mouton retourné : ils recevaient dans la cabine l'air chaud venu des moteurs intérieurs (les plus rapprochés du fuselage) et n'avaient pas besoin de protection supplémentaire. Le sort du bombardier était différent. Tout dépendait du temps qu'il aurait à passer dans le nez

de l'avion, rivé à son viseur, cherchant la cible ou aidant à la navigation visuelle. Il lui arrivait aussi de devoir s'installer dans la tourelle avant⁴.

Le mitrailleur arrière était, nous l'avons vu, le plus exposé au froid (la tourelle était complètement isolée du reste de l'appareil et ne recevait aucun apport d'air chaud), au point que souvent, la condensation de sa respiration formait de la glace autour de la bouche et du masque à oxygène. Des lunettes lui étaient fournies, mais elles étaient encombrantes et perturbaient la vision. C'est pourquoi beaucoup de mitrailleurs s'en passaient, et parfois, avaient les conduits lacrimaux gelés. Pour résister à l'air glacé, le mitrailleur arrière revêtait une combinaison chauffante, faite d'un tissu brun souple et soyeux, avec des résistances qui couvraient la majeure partie du corps. Il portait bien entendu des gants, en fait, trois paires superposées. La première paire était faite d'un matériau soyeux appelé Celanese⁵. Ensuite venaient les gants électriques, munis de résistances chauffantes sur chaque doigt, reliés à la prise d'alimentation fixée au poignet, et qui, lorsqu'ils fonctionnaient correctement, étaient chauds et confortables mais parfois, dégageaient une chaleur insupportable. En dernier lieu, venait une paire de gants de cuir souple. L'alimentation électrique provenait des batteries 24 volts de l'avion, rechargées par deux générateurs de 1500 W, montés en parallèle, et entraînés par les deux moteurs proches du fuselage.. Ces batteries fournissait l'électricité à tout l'avion

Là ne s'achevait pas l'équipement du mitrailleur arrière : venait par-dessus la combinaison chauffante, une combinaison de grosse gabardine grise avec col de fourrure, lequel n'était pas un ornement, mais une protection indispensable contre les courants d'air. Il n'y avait plus qu'à enfiler le gilet de sauvetage, et le harnais du parachute...Lorsque les équipages se dirigeaient vers les autobus qui allaient les conduire vers les avions, on reconnaissait de loin les mitrailleurs à leur démarche de canard. Une fois installé à grand-peine dans sa tourelle, le mitrailleur ne pouvait pratiquement plus remuer, tant la place était mesurée. C'est la raison pour laquelle la combinaison flottante, garnie intérieurement de duvet, qui devait à la fois tenir chaud et faire office de gilet de sauvetage, avait dû être abandonnée, elle était trop encombrante compte-tenu de l'exiguïté de la tourelle.

Le harnais de parachute s'enfilait par-dessus le gilet de sauvetage. En effet, s'il fallait sauter au-dessus de la mer, le parachute pouvait retomber sur l'aviateur, le noyer ou l'étouffer. Il fallait donc procéder de la façon suivante : gonfler le gilet de sauvetage lorsque l'on s'approchait de l'eau, tourner l'anneau qui fermait le harnais,

⁴ L'équipage d'un Lancaster n'était que de 7 hommes : il n'y avait ni co-pilote, ni mitrailleur avant, le bombardier cumulant les deux fonctions.

⁵ Il s'agit d'acétate, une soie synthétique produite par l'entreprise américaine Celanese (fondée en 1918).

et au dernier moment, à 3 mètres de l'eau, libérer le parachute, de façon à tomber dans la mer sans parachute. S'il fallait abandonner l'avion, le mitrailleur arrière se trouvait devant une difficulté supplémentaire : l'espace, dans la tourelle, était trop mesuré pour qu'elle puisse contenir le parachute. Il fallait donc sortir de la tourelle, prendre le parachute dans le fuselage, et l'accrocher au harnais avant de sauter, par l'issue de secours à l'avant, par la porte d'entrée à l'arrière, ou par la tourelle, selon le cas. Il y avait encore un autre facteur qui rendait la tourelle plus glaciale encore. Beaucoup de mitrailleurs, comme Tom Maxwell, avaient remarqué que le panneau de central de plexiglas entre les canons pouvait recevoir une tache d'huile, dont l'œil, avec la fatigue ne pouvait se détacher, et prenait parfois l'apparence d'un chasseur ennemi. Ils l'avaient donc fait retirer, pour mieux voir, et malheureusement avoir plus froid encore.

Un jour, partant pour une mission d'environ 6 heures, j'avais réussi à trouver un coin à ma droite dans la tourelle, pour y mettre une petite Thermos de café. Au retour, 5 heures plus tard, alors que nous survolions l'Angleterre et que nous commençons la descente vers la base, je me suis dit qu'un petit peu de café serait le bienvenu. Je découvris alors que le bouchon de la Thermos avait explosé, et qu'il en sortait un cylindre de café complètement pris en glace.

Les équipages déjeunaient copieusement avant de partir en mission, sachant qu'ils ne pourraient pas s'alimenter dans les 10 heures qui allaient suivre. C'est pourquoi ils se voyaient remettre des rations de vol dont la distribution était rigoureusement contrôlée : barres de chocolat, chewing-gum, sucreries, destinées à fournir le « coup de fouet » indispensable. Malheureusement, seul l'« avant » de l'appareil pouvait en profiter : sans aucune mobilité, le froid lui interdisant d'ôter ses gants, qu'il n'aurait pas nécessairement pu remettre correctement, le mitrailleur ne pouvait rien avaler, et conservait ses rations de vol pour ses proches. C'est ainsi engoncés dans cet invraisemblable harnachement, totalement immobiles tant l'espace était mesuré, et physiquement isolés du reste de l'équipage, que les mitrailleurs des Lancaster passaient en moyenne huit heures d'affilée, constamment aux aguets, et parfaitement conscients d'occuper à bord de l'appareil le poste le plus exposé. Leur quatre mitrailleuses leur permettait de maintenir par un tir nourri les chasseurs ennemis à bonne distance du Lancaster, mais le calibre de 7,62 mm ne pouvait guère causer de dégâts importants à un avion sauf à toucher un organe vital. Loin de tout idée de gloire, devant accomplir une tâche sans panache et physiquement très pénible, les mitrailleurs devaient aussi vivre avec l'idée que leurs jours étaient comptés. En 1943-44, l'espérance de survie d'un membre du Bomber Command ne dépassait pas quelques semaines. Et dans la RAF, le tour, c'est à dire le nombre de missions qu'il fallait théoriquement accomplir pour prétendre à une

affectation moins dangereuse était fixé à 30, mais il était fréquent que le tour soit prolongé, faute de relève disponible. Et n'oublions pas que les chasseurs et l'artillerie anti-aérienne des Allemands n'étaient pas les seuls dangers. Il y avait aussi ce que l'on appelle les pertes opérationnelles, les accidents consécutifs à des défaillances mécaniques, inévitables sur des avions utilisés au-delà de leurs limites, les collisions en vol, les erreurs de pilotage dues à des personnels épuisés, sans compter les accidents à l'entraînement et des formations parfois trop hâtives. Les nécessités de la guerre ne permettaient pas de ménager des marges de sécurité.

Oubliés par les gouvernements qui se sont succédés, les 55,573 morts du Bomber command ont attendu 67 ans pour que leur mémoire soit officiellement honorée. Inutile de préciser que rares étaient les anciens en état de suivre, même à la télévision, la cérémonie.