

LA VIE D'UN ÉQUIPAGE DE BOMBARDIER



LES CONDITIONS DE MISSION DES ÉQUIPAGES



P47 du Lieutenant Edwin King ayant eu son moteur touché et déversant son huile, janvier 1945



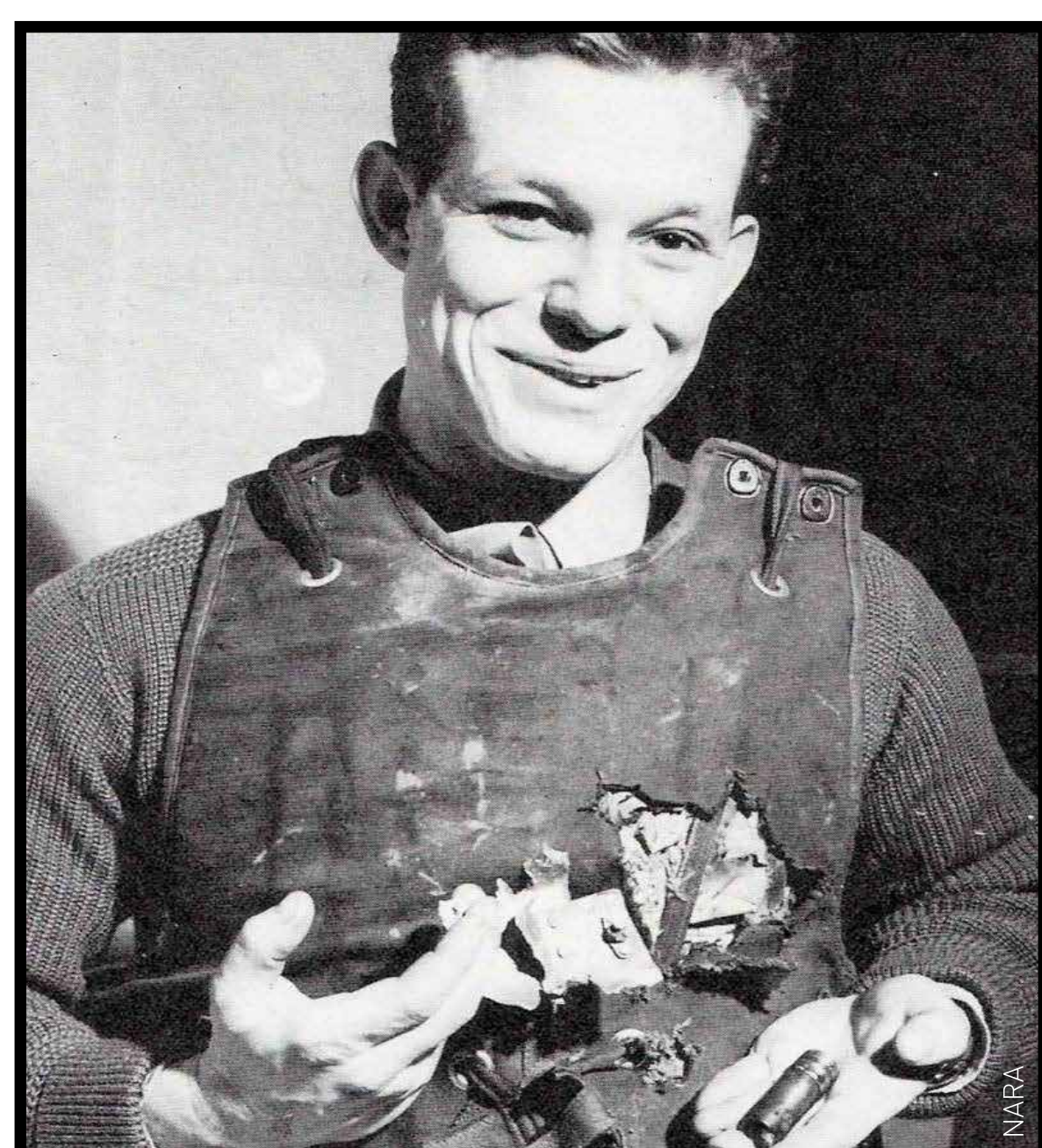
Mitrailleur latéral d'un bombardier

USSAF

La technique de bombardement américain est d'utiliser l'altitude pour se protéger des chasseurs ennemis. Les hublots des bombardiers sont ouverts afin de laisser dépasser les mitrailleuses de défense. Les équipages sont donc exposés à un froid intense.

La 8^{ème} Air Force déplore de nombreuses blessures, consécutives à l'exposition aux très basses températures. Les mitrailleurs, et particulièrement les mitrailleurs arrière, doivent survivre dans un environnement hostile lors de missions qui peuvent durer jusqu'à 12 heures. Lorsque la température au sol est de 20°C, la température à 12.000 mètres d'altitude est de -56°C.

La tourelle ventrale est un véritable cauchemar pour son occupant. Au froid et à l'exiguïté s'ajoute l'impression pleinement justifiée d'enfermement. Mais, de l'avis unanime, c'est le mitrailleur de queue qui est le plus exposé au froid. Sa position est aussi très inconfortable car il doit se tenir agenouillé.



Dégâts sur un gilet pare éclats

Témoignages d'Ed Hays mitrailleur arrière sur le B17 Tunc Elmer :

« Nous étions à chaque mission entre 8 500 et 10 000 mètres, en fonction du temps, de la position de notre escorte, mais c'était suffisamment haut pour que nous soyons entre -40°C et -60°C. Même avec nos combinaisons chauffantes, si nous avions le moindre morceau de peau nue qui touchait le métal, elle restait collée ».

« Des avions sont revenus à la base parfaitement indemnes de toute trace de projectile ennemi, mais les hommes à l'intérieur avaient eu les mains ou les pieds si profondément gelés qu'il avait fallu les amputer ».

L'avion d'Ed Hays est abattu le 22 février 1944 au dessus du Danemark, Ed est blessé et prisonnier.



Mitrailleur de tourelle ventrale

Quand un équipage atteint 25 missions de bombardement les personnels peuvent demander à être retirés de ce type de mission pour se consacrer à l'instruction ou à une autre fonction moins risquée.

Compte tenu de la pression psychologique qui pèse sur les équipages, il est arrivé que certains abandonnent leur mission. Lors des bombardements sur Lorient notamment, l'USAAF a embarqué des psychologues pour comprendre la raison de ces abandons.

Afin de soutenir le moral des équipages, l'USAAF tolère les dessins personnels sur les carlingues des appareils. C'est ainsi que les pin-up apparaissent en grande quantité, ce qui pour l'époque est très « osé ».



Mitrailleur latéral servant une mitrailleuse de calibre 50



Opérateur radio d'un bombardier de la RAF

RAF

Opérant de nuit à plus basse altitude, les équipages de la RAF sont légèrement mieux lotis, mais l'importance des pertes subies par les deux armées au cours de la campagne de bombardement stratégique de l'Allemagne est comparable.

Les missions dans le cadre du bombardement de l'Allemagne durent un minimum de huit heures. Un Lancaster qui décolle d'Angleterre doit tout d'abord effectuer des cercles au-dessus du territoire britannique afin de gagner de l'altitude. Alourdi par les bombes et le carburant, l'avion met 40 à 45 minutes pour atteindre l'altitude de 6000 mètres. Le trajet est long, car même à 6000 mètres d'altitude, la vitesse de croisière de l'avion en charge ne dépasse guère 300 à 350 km/h. Pendant presque toute la durée du voyage, l'équipage doit porter les masques à oxygène et subir un froid intense.

Bien que leurs conditions de vol soient difficiles, les Britanniques sont favorisés en comparaison des équipages des B-17, qui volent plus haut (plus de 10 000 mètres) que les Wellington (5 000 mètres) ou que les Lancaster (7 000 mètres).

Les équipages doivent atteindre 30 missions de bombardement avant de pouvoir envisager d'autres fonctions (d'instructeur par exemple).



Mitrailleur arrière d'un Wellington de la RAF



Insigne pilote



Insigne bombardier



Insigne navigateur



Insigne mitrailleur

ORGANISATION HIÉRARCHIQUE ET RÉPARTITION DES SPÉCIALITÉS DANS UN B17

- Premier Lieutenant** : Pilote et commandant de bord.
- Second Lieutenant** : Copilote. Chef des opérations incendie.
- Second Lieutenant** : Bombardier. Localise, identifie et exécute le bombardement.
- Second Lieutenant** : Navigateur. Trace l'itinéraire aller et retour.
- Sergent Technicien** : Mécanicien de vol et tireur mitrailleuse.
- Sergent-Chef** : Adjoint du mécanicien de vol et tireur mitrailleuse.
- Sergent Technicien** : Opérateur radio et tireur mitrailleuse.
- Sergent-Chef** : Adjoint de l'opérateur radio, mécanicien armement et tireur mitrailleuse.
- Sergent Technicien** : mécanicien armement et bombes, tireur mitrailleuse.
- Sergent-Chef** : Adjoint du mécanicien armement, tireur mitrailleuse.

Cette organisation théorique varie en fonction de l'ancienneté, des compétences et de la disponibilité des personnels.