

# L'ÉQUIPEMENT DES AVIATEURS

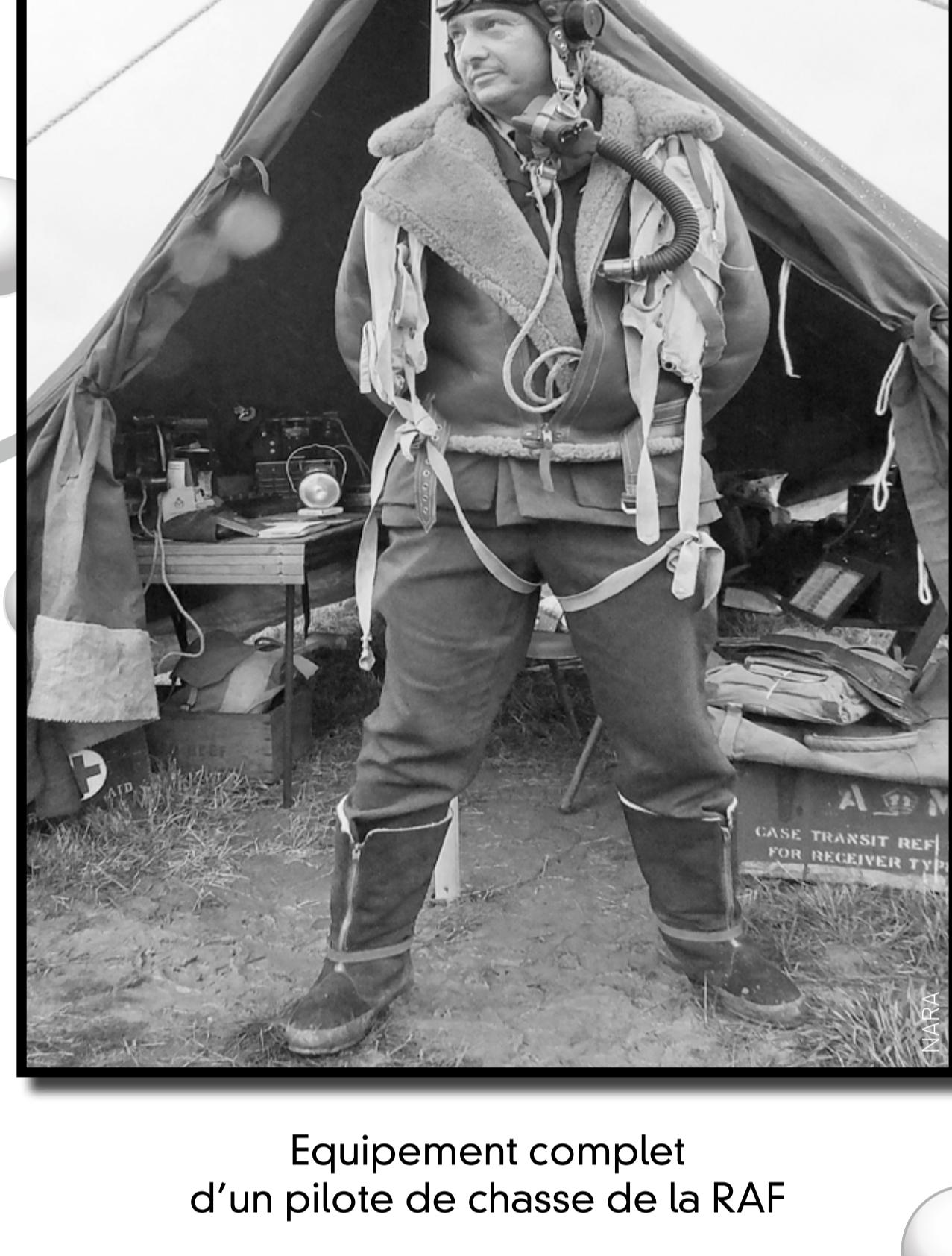


## LES ÉQUIPEMENTS DE LA RAF



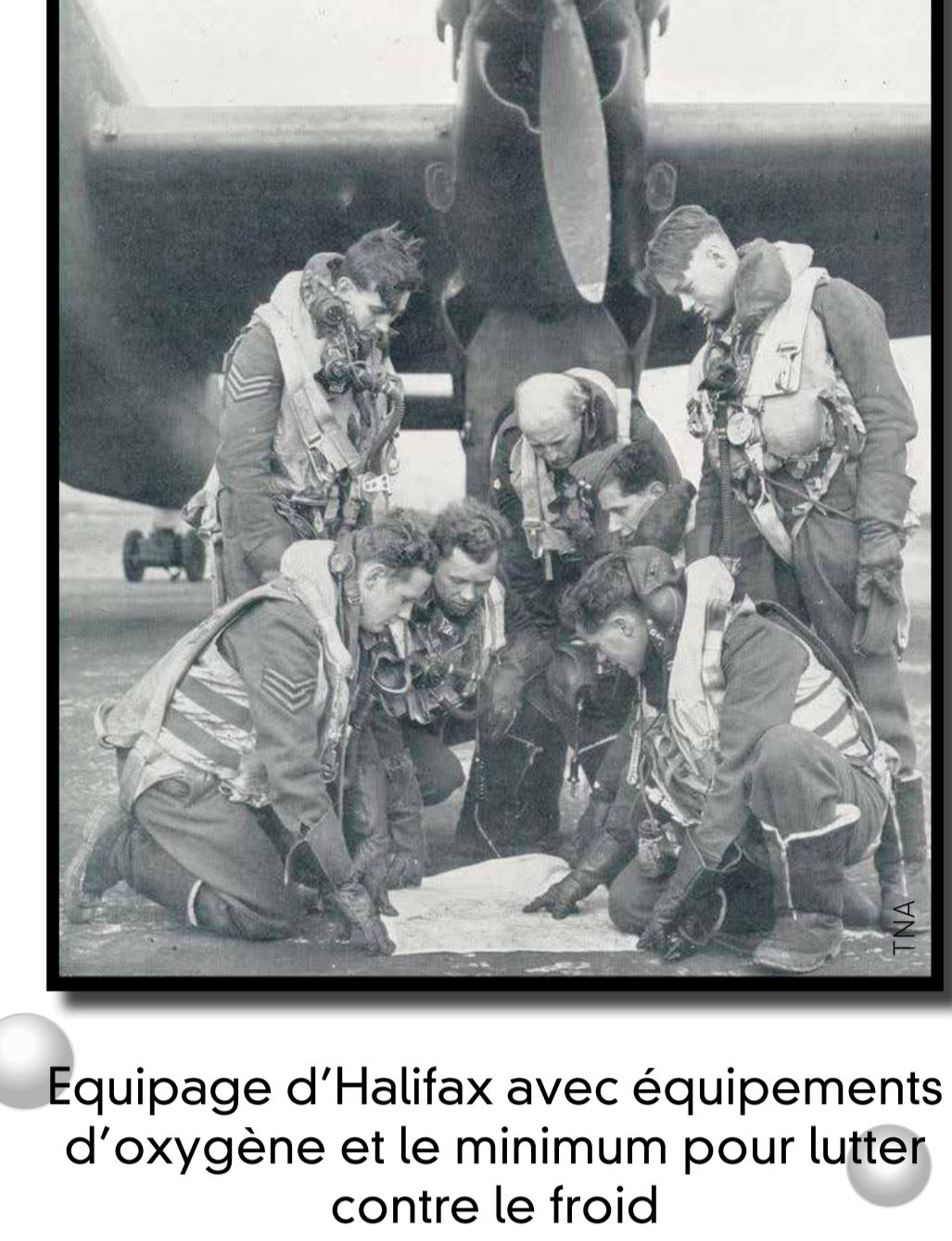
Pilote britannique de Spitfire équipé simplement de son gilet de sauvetage, son serre tête et ses lunettes

Les équipages portent des sous-vêtements thermiques, le pantalon d'uniforme en laine, de grosses chaussettes de laine en plus des chaussettes ordinaires, des sous-vêtements adaptés, une chemise, un pull marin très long pour protéger les reins et la veste d'uniforme en laine. Ils portent des bottes fourrées, classiques au début du conflit puis plus tard en deux parties détachables pour se transformer en chaussures de marche civiles plus discrètes s'ils tombent en territoire ennemi. Enfin ils portent par-dessus tout cela le blouson en mouton retourné, très chaud.



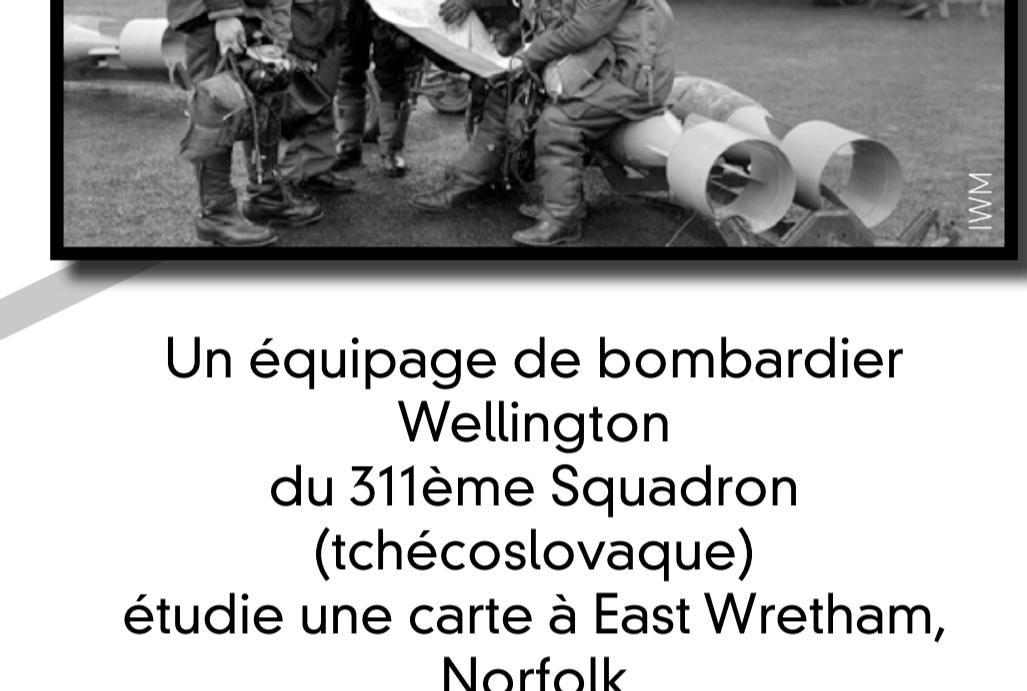
Equipement complet d'un pilote de chasse de la RAF

Avant d'embarquer les aviateurs s'équipent du harnais de parachute, gilet de sauvetage, lampe de poche et nécessaire d'évasion comprenant : allumettes, cigarettes, tablettes de glucose, cubes de potage déshydraté, cartes imprimées sur soie, boussole et autres accessoires.



Équipage d'Halifax avec équipements d'oxygène et le minimum pour lutter contre le froid

Les missions durant souvent plus de 10 heures, ils mangent copieusement avant de partir et prennent des rations de vol contenant des barres de chocolat, du chewing-gum et sucreries. Cependant, seule la cabine de pilotage étant « chauffée » les mitrailleurs ne prennent pas le risque d'ôter leurs gants pour essayer de manger.



Les équipements de chauffage et d'oxygène sont indispensables à l'altitude où ils volent. Toute avarie ou destruction sur ces équipements devient dramatique.

Un équipage de bombardier Wellington du 311ème Squadron (tchècoslovaque) étudie une carte à East Wretham, Norfolk

## LES ÉQUIPEMENTS DE L'USAAF



Pilote de chasse de l'USAAF équipé de son blouson en cuir A2, son parachute, son serre tête et ses lunettes.

Sur les B17, pilote et copilote portent la même tenue que le reste de l'équipage, car, malgré le chauffage, le poste de pilotage du B17 demeure glacial. Les problèmes consécutifs au gel des masques à oxygène ne sont pas rares lors des missions qui se déroulent à 9 000 mètres.

### Témoignage du Lieutenant Vern L. Moncur, pilote du B17 Thunderbird :

« Le sergent Baer, mitrailleur central gauche, s'est évanoui, manquant d'oxygène, peu de temps après que nous ayons quitté la cible. Le robinet d'admission de son masque avait gelé, et réduisait l'apport d'oxygène. Nous avons quitté la formation, et sommes descendus rapidement à 3400 mètres. Il est revenu à lui et tout est bien allé.

Le sergent Dickman, mitrailleur central droit, s'est aussi évanoui temporairement, à la suite d'un manque d'oxygène, alors qu'il essayait de ranimer le sergent Baer. La même chose est arrivée au sergent chef Andrus, opérateur radio, toujours à cause d'un masque à oxygène gelé. La température était de -50°C. »

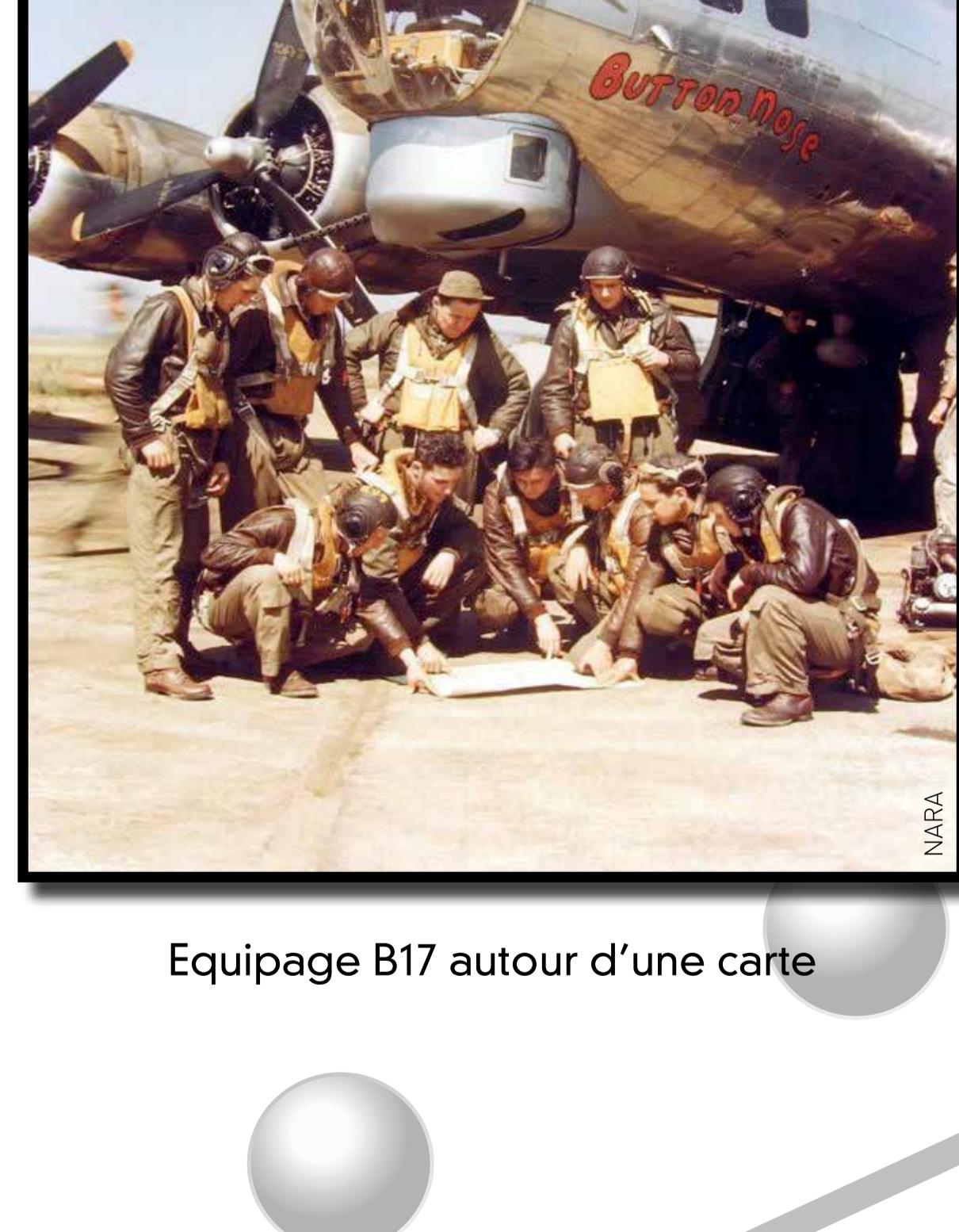


Lieutenant Vern L. Moncur  
Pilote du B17 Thunderbird

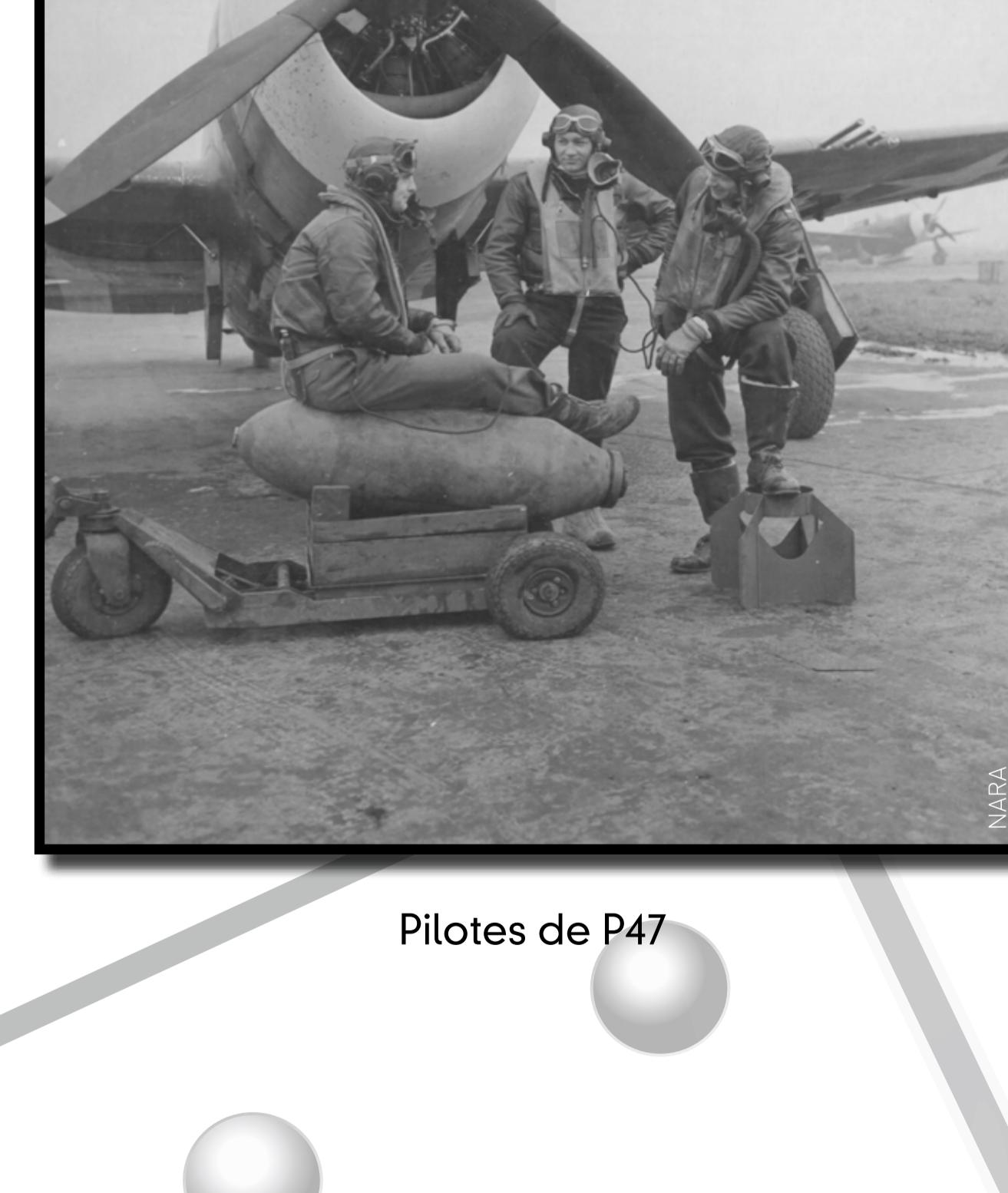
Si le harnachement des équipages britanniques est impressionnant, celui des Américains l'est encore plus : à tout l'équipement nécessaire au vol à haute altitude se rajoute parfois le gilet pare-éclats, qui protège partiellement des éclats d'obus mais non des balles, et le casque métallique.

Sur le même principe que les pin-up dessinées sur les carlingues d'avions, les blousons « décorés » sont tolérés pour maintenir le moral des équipages.

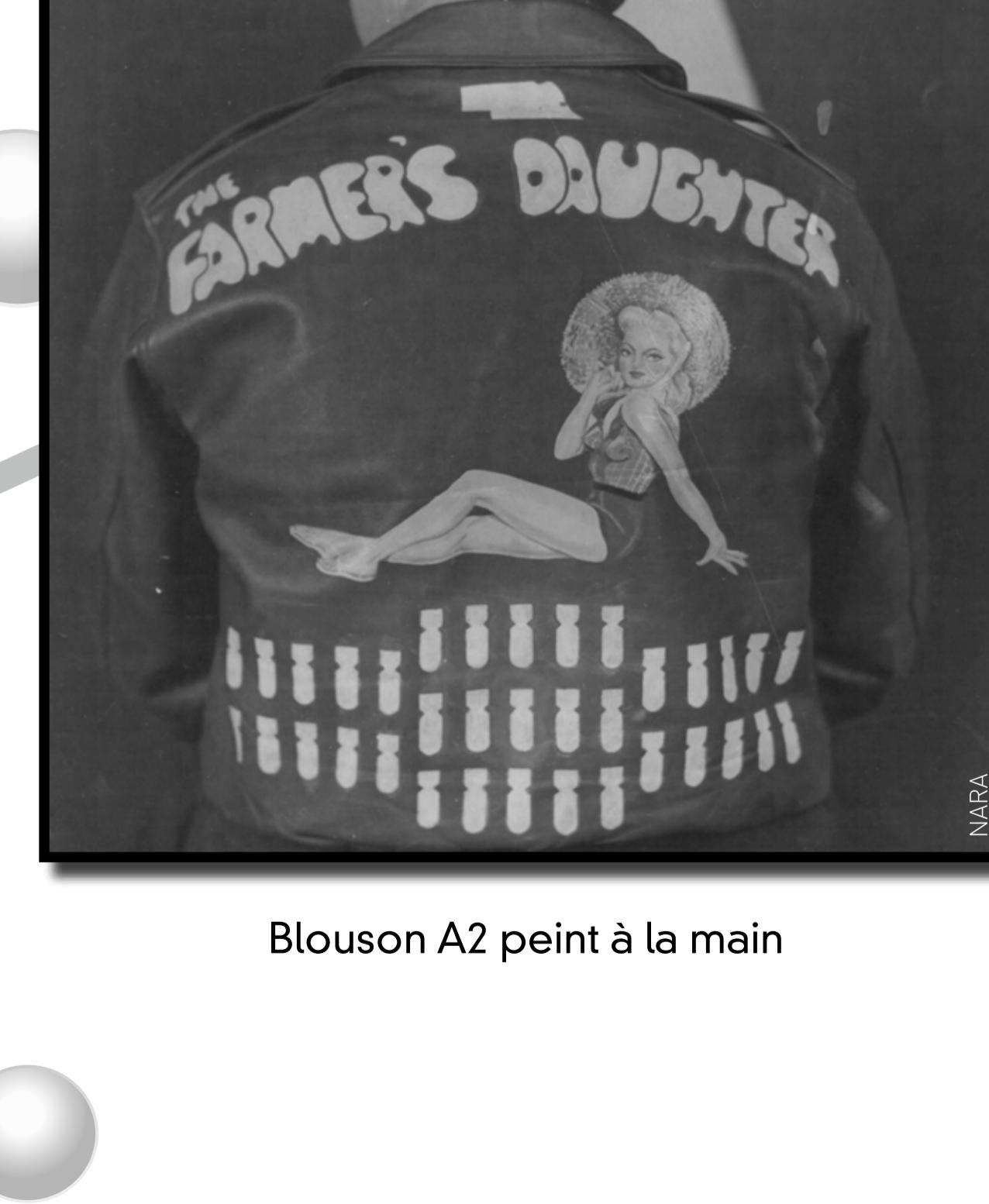
Comme sur le nez des avions, chaque bombe symbolise une mission de bombardement.



Equipe B17 autour d'une carte



Pilotes de P47



Blouson A2 peint à la main



Personnel au sol équipé du blouson cuir et mouton B3 des équipages de bombardiers