



CONDORS EN MER DE CHINE

PAR LUC VANGANSBEKE

Sauf mention contraire,
toutes photos : US Nara

DES B-24 CONTRE LE TRAFIC MARITIME JAPONAIS

Durant les quinze derniers mois de la guerre du Pacifique, les B-24 Liberator du *308th Bomb Group (Heavy)* attaquent systématiquement les voies de communication japonaises depuis la Chine. Leur rôle s'apparente assez bien à celui des Fw 200 Condor de la *Luftwaffe*, à ceci près que, cette fois, il s'agit d'une *Success Story* grâce à un emploi judicieux du radar.



Composé des *373rd*, *374th*, *375th* et *425th Bomb Squadrons (BS)*, le *308th Bomb Group (308th BG)* se déploie en Chine au printemps 1943. Après quelques tâtonnements sur le type de missions qu'il peut leur confier, le major général Claire L. Chennault, célèbre commandant de la *14th Air Force*, les engage contre le trafic maritime nippon en mer de Chine. En effet, l'économie de guerre du Japon est entièrement

dépendante de ses importations de matières premières. Juste avant le début de la guerre du Pacifique, l'Empire du Soleil levant importait 82 % de son pétrole, 75 % de son minerai de fer ainsi que la totalité du caoutchouc, de la bauxite et de certains produits chimiques utilisés dans ses usines. Ses lignes de communication maritimes constituent donc indiscutablement son talon d'Achille.

Les dégâts infligés par le *308th BG* à la navigation ennemie croissent rapidement, mais les Japonais renforcent les défenses antiaériennes à bord de leurs navires marchands, qui sont aussi de plus en plus souvent escortés par des unités de la Marine impériale. Les Liberator enregistrent des pertes et de plus en plus d'appareils rentrent endommagés. La parade consiste à patrouiller de nuit et à profiter de l'obscurité pour désorienter les canoniers ennemis, mais cette solution complique encore la

tâche des équipages, qui ont déjà bien du mal à repérer les bâtiments ennemis en plein jour. Une solution est en vue au printemps 1944.

LOW ALTITUDE BOMBING

Lorsque, en 1942, les *US Army Air Forces* (USAAF) mettent sur pied leurs premiers *Squadrons* de patrouilleurs maritimes, un seul est équipé d'un radar. L'instrument est un modèle britannique, appelé *Air Surface Vessel Unit* (ASV). Avec la *Magnetic Anomaly Detection Unit* (MAD), il permet de localiser des navires de surface à des portées relativement importantes, voire, dans des conditions favorables, de déceler la présence de sous-marins en plongée peu profonde. Très rapidement, les Américains développent leurs propres équipements, et, en 1943, les premiers B-24 équipés du système AN/APQ-5 *Low Altitude Bombing System* (LABS) sont déclarés opérationnels. Il comprend un radar de recherche SCR-717-A et un viseur de bombardement Norden. Comme l'APS-15 équipant alors les PB4Y-1 de l'*US Navy*, le SCR-717-A est installé dans un dôme escamotable, monté à la place de la tourelle ventrale. L'équipement électronique de bord est complété par un système IFF SCR-729, ainsi que par un altimètre radio AN/ARN-1 pour les mesures à basse altitude. L'ensemble est monté à bord de Liberator officiellement désignés SB-24, mais le *308th BG* utilisera plutôt le terme de « B-24 LABS » ou *Snooper*, tandis que les autres versions du Liberator sont appelées « B-24 lisses ». Ce radar embarqué peut détecter des bâtiments de surface jusqu'à une cinquantaine de kilomètres. Son opérateur détermine si l'écho constitue un objectif possible et guide le pilote vers celui-ci. Arrivé à portée, le bombardier sélectionne sa cible sur l'écran de l'AN/APQ-5 et annonce « *PDI on!* » [1] par l'interphone. Le pilote passe alors en pilotage automatique, tandis que le bombardier garde l'écho dans le croisillon de visée de son écran. Le LABS calcule le point de largage en tenant compte des informations fournies par le radar, transmet les corrections requises au pilote automatique et largue les bombes, généralement un chapelet de trois projectiles de 500 livres (226,8 kg). Un B-24 en emporte habituellement douze et peut donc effectuer quatre passes de bombardement en LABS. L'installation d'un réservoir supplémentaire dans la soute à bombes assure à chaque appareil une autonomie de près de seize heures à vitesse de croisière. Avec un équipage entraîné – au sein duquel le pilote, l'opérateur radar et le bombardier travaillent en coordination étroite –, le LABS permet d'obtenir d'excellents résultats. Une attaque nocturne offre un meilleur effet de surprise et évite, au moins durant la première passe de bombardement, les tirs antiaériens. Souvent, l'équipage du navire visé ne remarque pas qu'il est attaqué jusqu'à l'explosion de la première bombe. Pour un *Sea Sweep* au LABS, la méthode consiste à voler à basse altitude, ce que la plupart des membres d'équipage considèrent comme dangereux en raison des dimensions importantes du B-24. La grande vulnérabilité des bombardiers face aux tirs antiaériens est néanmoins limitée par l'obscurité, du moins jusqu'à la fin de la première attaque, mais si celle-ci est menée avec précision, il n'en faut pas une deuxième contre l'objectif choisi. Bien que plusieurs avions puissent participer à la même mission, tant pour limiter les risques de collision en vol que pour éviter les faux échos radar, chacun d'eux attaque séparément pendant que les autres attendent à distance.

[1] *PDI* pour *Pilot Direction Indicator*, le dispositif signalant au pilote automatique toute déviation de l'avion par rapport au cap à tenir.

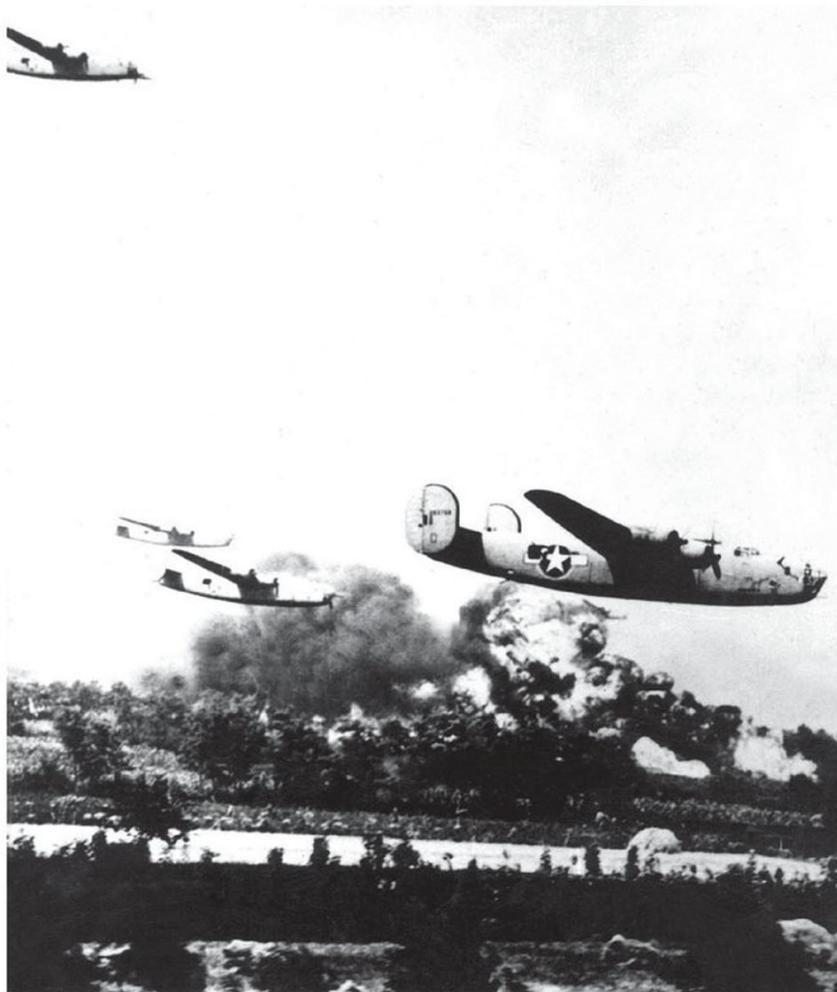


▲ Un B-24 du *308th BG* participe à un raid aérien contre Sinshih, un centre logistique japonais sur le lac Tung Ting, non loin de Changsha. L'appareil sur la photo est un B-24 lisse, comme en attestent les tubes des mitrailleuses de la tourelle boucle ventrale, parfaitement visibles.

▼ Trois membres d'équipage posent devant *The Goon*, un B-24D du *374th Bomb Squadron* à Chengkung. Les 16 petits drapeaux japonais sous la tourelle dorsale sont les victoires attribuées à Arthur Benko, technicien de bord de l'appareil et mitrailleur, affichant le score le plus élevé de tout le *308th BG*. Le 15 novembre 1943, ce sous-officier est porté disparu alors qu'il vole à bord d'un autre appareil, abattu lors d'une mission au-dessus de Hong Kong.

▼ Deux Liberator franchissent la côte chinoise, probablement pour un nouveau *Sea Sweep*. Moins résistant aux coups que le B-17, le B-24 a un rayon d'action plus important, ce qui en fait un excellent patrouilleur maritime.





Début 1944, alors que deux formations de SB-24 ont déjà obtenu d'excellents résultats dans le Pacifique avec les *5th* et *13th Air Forces*, un nouveau détachement de bombardiers LABS, destiné à la *14th Air Force*, est formé sous le commandement du lieutenant-colonel William D. Hopson, un réserviste, ancien pilote de ligne reconverti dans les patrouilles maritimes et la lutte ASM. En avril, vingt B-24J LABS flambant neufs s'envolent donc pour la Chine sous la conduite de Hopson. À leur arrivée, les avions et leurs équipages sont répartis entre les quatre *Squadrons* du *308th BG*, chacun de ceux-ci détachant en permanence deux appareils à Kweilin, tandis que les autres restent sur leurs bases habituelles de Kunming, Yanghai et Chengkung, en réserve ou en maintenance. Les difficultés sont innombrables : des patrouilles à distance maximale de la base, des aides à la navigation inexistantes et des prévisions météorologiques vagues, un équipement électronique encore peu fiable, un soutien logistique sommaire (particulièrement en ce qui concerne l'électronique), des opérations à partir d'aérodromes régulièrement attaqués par air et par terre, et un commandement initialement sceptique sur les possibilités du LABS.

LABS À L'ESSAI

Lancée le 24 mai en direction de Samah Bay, dans l'île de Hainan, la première sortie *Snooper* doit être abandonnée pour des raisons techniques, mais, la nuit suivante, deux autres SB-24 y repartent. Arrivant à une altitude de 1 000 pieds (environ 300 m), l'un d'eux met trois coups au but sur un cargo, tandis que le second attaque

▲ Ces B-24D viennent d'effectuer un raid à basse altitude contre des objectifs terrestres. À leur arrivée en Chine, au printemps 1943, Chennault accueille d'abord les quadrimoteurs avec un certain scepticisme, surtout en raison de leur forte consommation d'essence : le plein d'un seul B-24 équivaut à celui de 20 chasseurs !

▼ Vue de la tourelle frontale d'un B-24J. Alors que les B-24D des débuts ont un nez entièrement vitré, les leçons des raids de la *8th Air Force* sur l'Allemagne ont rapidement mené à l'installation d'un armement de proue plus puissant et plus mobile.

► Un armurier monte les fusées sur des bombes *General Purpose* de 100 livres. Les missions antinavires se déroulant habituellement avec des projectiles de 500 livres, cet avion est probablement préparé pour un raid contre un objectif terrestre ou fluvial.

un transport depuis une altitude de 2 000 pieds et le coule également. Dans la nuit du 26 au 27, un *Snooper* bombarde la zone des docks de Samah Bay et chasse les bateaux ennemis hors du port, où d'autres SB-24 les attendent. Le premier avion, appartenant au *374th BS*, ne rentrera pas – ce qui en fait le premier Liberator LABS perdu par le *308th BG* – et un autre abandonne la mission en raison de problèmes de radar. Un troisième attaque par erreur une petite île qui, sur l'écran de l'opérateur, ressemble à un bateau... Le 27, deux autres *Snoopers* rentrent bredouilles, mais le surlendemain, un cargo est coulé au large de Hainan. Les résultats s'améliorent en juin : les bombardiers LABS effectuent 71 sorties, trouvent des objectifs pendant 11 nuits et revendiquent 16 navires coulés (53 100 t), 5 autres probablement détruits et 10 endommagés, pour la perte de 3 appareils et d'un équipage. Un score pour le moins honorable en raison de la météo détestable qui sévit au large des côtes chinoises en cette saison. Entre-temps, un second détachement de 25 B-24J LABS achève son entraînement aux États-Unis en tenant compte des premiers rapports envoyés par Hopson. Début juillet, il rejoint à son tour la Chine.







▶ Cette photo, extraite d'un manuel de maintenance, montre la position du *Tunnel Gunner* sur un B-24C. Sur les B-24D qui arrivent en Chine au printemps 1943, cette mitrailleuse ventrale simple a été remplacée par une tourelle boule, mais en raison des nombreuses missions à basse altitude, il n'est pas exclu que l'on en soit revenu à l'ancien système sur certains appareils.



▼▼ En bas : L'équipage du *Zoot Chute*, un B-24J du 373rd Bomb Squadron, prend la pose avant un départ en mission en 1944. Cet avion sera détruit dans un crash à la fin du mois d'octobre de la même année.

▼ Ci-dessous : Les *Waist Gunners* préparent leurs mitrailleuses de 12,7 mm. En mission, les armes sont en position dans deux sabords latéraux, à mi-chemin entre la soute à bombes arrière et la tourelle de queue.



Les bombardiers LABS effectuent des patrouilles régulières au-dessus de la mer de Chine méridionale, le détroit de Formose, les environs de l'île de Hainan et au large de Shanghai. Le *308th BG* lance également des *Sweeps* sur le Yang Tse-kiang pour s'en prendre au trafic fluvial, qui constitue l'un des moyens de communication les plus importants à la disposition des Japonais en Chine. Bien que plusieurs navires y soient coulés, la grande quantité d'unités de petite et moyenne dimensions rend difficile la sélection des objectifs. En juillet et en août, le manque de carburant réduit le nombre de missions, mais les sorties en mer se poursuivent dans la mesure du possible. Le 19 août, le lieutenant Jaye LeVan et son équipage trouvent un croiseur de la Marine impériale. En 1 heure 48 minutes et trois passes de bombardement, ils le transforment en épave en train de sombrer.

Du 25 mai à la fin août, 134 sorties LABS sont menées, 391 bâtiments ennemis sont localisés, 147 sont attaqués et 34 marchands sont coulés, de même que 2 navires de guerre. Sept autres sont considérés comme probablement coulés et 17 sont endommagés pour la perte de 7 Liberator. L'historique du *308th BG* décrit ainsi une mission datée du 8 juin [2] : « L'avion n° 275, monté par l'équipage du lieutenant Wallace [...], a repéré un navire à une distance de plus de 55 km. Utilisant le LABS, ils s'en sont approchés en traversant une zone de turbulences et d'orages. Ils ont d'abord effectué un passage à vide, puis, suivant un cap de 160° et à 30° par rapport à l'axe longitudinal du navire, ils ont largué leurs 8 bombes à intervalles d'une quinzaine de mètres. Le bateau a disparu deux minutes et demie après l'attaque. Un autre passage a été effectué au-dessus du même point, mais plus rien n'apparaissait sur l'écran du radar. Directement après la passe de bombardement, 3 éclairs ont été distinctement observés derrière l'avion, malgré le temps bouché. Le navire est considéré comme coulé. »

LABS, MODE D'EMPLOI

Étudiant les rapports des équipages, Hopson affine la procédure d'emploi du LABS et définit les règles décrites par Edward G. Menaker, officier spécialiste du radar, affecté à l'état-major du *308th BG* [3] : « Règle 1 : si le pilote automatique fonctionnait, toutes les passes de bombardement s'effectueraient avec celui-ci. Au début, l'idée ne plaisait guère aux pilotes, qui estimaient qu'ils volaient mieux que le



◀ Le B-24D-25-CO *The Mighty Eight Ball* du 425th BS. Les 18 bombes et 4 drapeaux japonais attestant d'autant de victoires aériennes peintes près du cockpit témoignent d'un séjour bien rempli en Chine, malgré la pénurie de carburant qui immobilise régulièrement les bombardiers lourds.

▶ À voir les gerbes d'eau de part et d'autre du navire visé, et du coup au but entre les deux, il y a fort à parier que nous avons ici affaire au résultat d'un bombardement au radar. Habituellement, un B-24 LABS largue 3 bombes de 500 livres à chaque passage sur l'objectif.

▼ Les navires de guerre ennemis ne se tirent pas mieux que les bâtiments de commerce des rencontres avec les B-24 du 308th BG. Remarquons les mines stockées à l'arrière du navire attaqué et touché à l'avant.

pilote automatique. [...] Hopson leur a rétorqué qu'un pilote automatique fonctionnant correctement maintenait l'avion bien mieux sur sa trajectoire que ne pouvait le faire n'importe quel pilote en chair et en os, et qu'il était nécessaire de bombarder avec une précision maximale.

Règle 2 : les recherches en mer pouvaient s'effectuer à n'importe quelle altitude, tant qu'elle assurait une portée maximale au radar. Une fois qu'un objectif était identifié, il fallait descendre pour effectuer la première passe de bombardement à 400 pieds. Le pilote pouvait ensuite déterminer lui-même quelle était la meilleure altitude, jusqu'à 2 000 pieds, pour les passes suivantes. Si l'objectif était un navire de guerre, la règle des 400 pieds n'était pas appliquée.

Règle 3 : les prévisions météo étaient si maigres que nous n'avions aucune information fiable sur la pression barométrique. Pour maintenir une marge de sécurité lorsque nous descendions si bas, il fallait calibrer l'altimètre barométrique à

[2] Young, Edward M., *B-24 Liberator units of the CBI*, Oxford (UK), Osprey Publishing Limited, 2011, p. 76

[3] Glines Carroll V., *Chennault's Forgotten Warriors, The Saga of the 308th Bomb Group in China*, Atglen, PA (USA), Schiffer Military/Aviation History, 1995, p. 133

partir de l'altimètre radio pour les conditions locales. [...] Les pilotes devaient descendre jusqu'à ce que l'altimètre radio indiquât 2 000 pieds. C'était sa limite supérieure, et toujours suffisamment haut pour ne pas percuter la surface de l'eau. L'altimètre barométrique était alors réglé à cette même altitude de 2 000 pieds, en jouant sur la pression atmosphérique. [...] Pendant la descente, l'antenne fouet, que l'avion traînait en dessous de lui et qui mesurait plusieurs centaines de pieds, était déployée. La bobine sur laquelle elle était enroulée se trouvait à l'intérieur de l'appareil, et l'un des mitrailleurs de sabord gardait une main dessus.





► Un B-24J du 375th BS survole le territoire chinois le 16 septembre 1944. Comme bon nombre de chasseurs de la 14th Air Force, cet appareil arbore une gueule de requin, insigne hérité de l'*American Volunteer Group* qui a combattu en Chine et en Birmanie sous la conduite de Chennault de décembre 1941 à juillet 1942.



▲ Malgré son camouflage, ce navire japonais n'a pas échappé à l'attention des aviateurs de la 14th Air Force et vient de subir un mitraillage en règle.

Le lest à l'extrémité de l'antenne touchait à coup sûr la surface de l'eau avant que l'avion n'en fasse de même si l'altimètre radio affichait une donnée incorrecte. Bien que je n'aie jamais entendu dire que l'antenne d'un avion avait touché l'eau, voler à si basse altitude, à une distance aussi importante de la base de départ, restait périlleux. Néanmoins, [...] certains descendaient même à 100 pieds. »

Au début de l'automne, le 308th BG compte une moyenne quotidienne de 24 B-24 LABS présents et de 14 en état d'opérer. En septembre, les *Snoopers* revendiquent 32 marchands coulés (104 000 t), 2 navires de guerre coulés et 8 autres bâtiments probablement coulés ou endommagés. Septembre 1944 restera le meilleur mois de la campagne, avec 70 % des bâtiments attaqués envoyés par le fond.

LABS, ESTIMATION DES RÉSULTATS

La météo reste un problème durant la mousson. Dans son journal personnel, le capitaine Elmer Haynes, pilote au 375th BS, décrit son expérience du 7 septembre 1944 [4] : « Nous avons été appelés pour le briefing à 20h00, où nous avons reçu les derniers renseignements concernant un convoi de 5 navires, et nous avons décollé à 21h30. Nous devons rencontrer un front orageux surmonté de cumulus. Les turbulences s'annonçaient fortes, et, dans des conditions normales, même dans ses pires cauchemars, aucun pilote ne rêverait de voler par un temps pareil. Il était impossible de prévoir à l'avance l'intensité des vents, pluies et éclairs, mais si nous parvenions à traverser le front, l'air nocturne plus frais aurait dispersé les nuages orageux lorsque nous serions sur le chemin du retour vers Liuchow. [...] Alors que nous approchions du front orageux, l'équipage a reçu l'ordre de tout attacher fermement et de se préparer à un vol très rude. Milt et moi avons tenté de garder les ailes bien à plat et de maintenir l'altitude. Nous ne pouvions rien faire d'autre, hormis prier et espérer que notre B-24 tiendrait le coup et ne passerait pas sur le dos. Un avion pouvait être mis en pièces dans un tel orage, avec ses courants d'air agissant comme une paire de ciseaux géants sur le fuselage et sur les ailes. Les pressions [...] étaient si fortes que de nombreux rivets sautaient et que le fuselage se déformait. Plus d'un B-24 a ainsi été endommagé au point que, une fois revenu au sol, il ne reprenait plus jamais l'air. » Fin 1944, les bombardiers LABS poursuivent leurs attaques avec un résultat mensuel variant de 6 à 14 navires coulés et plusieurs endommagés. Edward G. Menaker décrit la manière dont les résultats d'une

mission sont évalués [5] : « les revendications étaient basées sur les déclarations des équipages rentrant de mission. Parfois, en observant par l'un des hublots, ils avaient vu l'éclair de l'explosion de leurs bombes et, éventuellement, distingué le type de navire attaqué. Les officiers de renseignements menant le débriefing faisaient de leur mieux pour établir les faits en cherchant un lien entre ce qu'affirmaient les membres d'équipage et ce qu'ils avaient déterminé à partir d'autres sources d'information, comme par exemple sur les mouvements de navires. J'ai ainsi formulé des mesures étalon et des critères pour estimer les résultats. [...] Nos équipages avaient déjà suivi des cours concernant les différents types de navires marchands et de guerre de l'ennemi, tout comme cela se faisait pour ses différents modèles d'avions. Les forces aériennes et la *Navy* avaient réparti les résultats des attaques en "coulés", "probablement coulés" et "endommagés". Mais comment pouvions-nous déterminer, après l'attaque d'une cible souvent invisible à l'œil nu, ce qu'il en était advenu ? Nous avons découvert assez rapidement que des rochers isolés renvoyaient un écho proche de celui de certains types de navires. Il en allait de même pour les voiles des sampans. Supposez que l'éclair de l'explosion démontre qu'une bombe a frappé un navire. A-t-il été coulé, probablement coulé ou endommagé ? [...] »





MESURES ÉTALON

« Les gens de la *Navy* [...] estimaient aussi qu'une bombe détonant à proximité immédiate de la coque pouvait causer des dégâts à n'importe quel bateau. En nous basant également sur la mémoire collective, nous sommes arrivés à l'échelle suivante :

1^{er} cas : si un objectif disparaissait de l'écran après une attaque et que le radar fonctionnait toujours correctement, comme en attestaient les échos d'autres navires toujours visibles sur l'écran, il était considéré comme coulé.

2^e cas : si l'objectif avait encaissé un coup but ou à proximité immédiate, et qu'il était identifié comme un modèle de navire susceptible d'être coulé de cette manière, mais que l'avion devait quitter le secteur avant que son écho ne disparaisse de l'écran, il était considéré comme probablement coulé.

3^e cas : Si, après identification visuelle, l'objectif ne faisait pas partie d'une catégorie de navires que la *Navy* considérait comme susceptibles d'être coulés à coup sûr par un ou plusieurs coups au but ou à proximité immédiate, et que son écho ne disparaissait pas de l'écran, il était considéré comme endommagé. Ces critères n'étaient pas communiqués aux équipages. Nous nous assurons simplement que les officiers chargés du débriefing posent les bonnes questions quant à la nature de l'objectif, où les bombes étaient tombées, combien de temps ils étaient restés sur la zone, quels autres objectifs étaient visibles sur l'écran du radar, etc. »

En avril 1944, l'offensive « Ichi Go » lancée par les Japonais en Chine orientale en vue d'ouvrir un corridor terrestre entre Pékin et l'Indochine – justement pour compenser les effets des raids contre leur flotte de commerce – prive la *14th Air Force* de plusieurs de ses aérodromes.

La chasse aux navires se poursuit néanmoins, et le *Group* effectue aussi des reconnaissances longue distance en mer de Chine méridionale. Les informations concernant les unités rencontrées sont ensuite transmises à la *Navy*. En janvier 1945, les résultats commencent à baisser. La première raison est le déclin de plus en plus rapide de la navigation commerciale nippone, également malmenée par les sous-marins de la *Navy* et les avions américains opérant à partir des Philippines partiellement libérées. À plus d'une occasion, les B-24 LABS effectuant un *Sea Sweep* doivent se réorienter vers un objectif secondaire faute de cibles ; l'heure semble venue pour la *14th Air Force* de changer d'objectif. Or, après les fortes pertes subies par leur flotte marchande, ainsi que le minage des principaux ports chinois et du Yang Tse-kiang, les Japonais recourent de plus en plus au chemin de fer pour ravitailler leurs unités en première ligne.

▲ Jusqu'à la fin de la guerre, pratiquement tous les équipages du *308th BG* s'adonnaient au *nose art* sur leurs appareils. Le B-24D *Little Flower* appartient au *375th BS*.

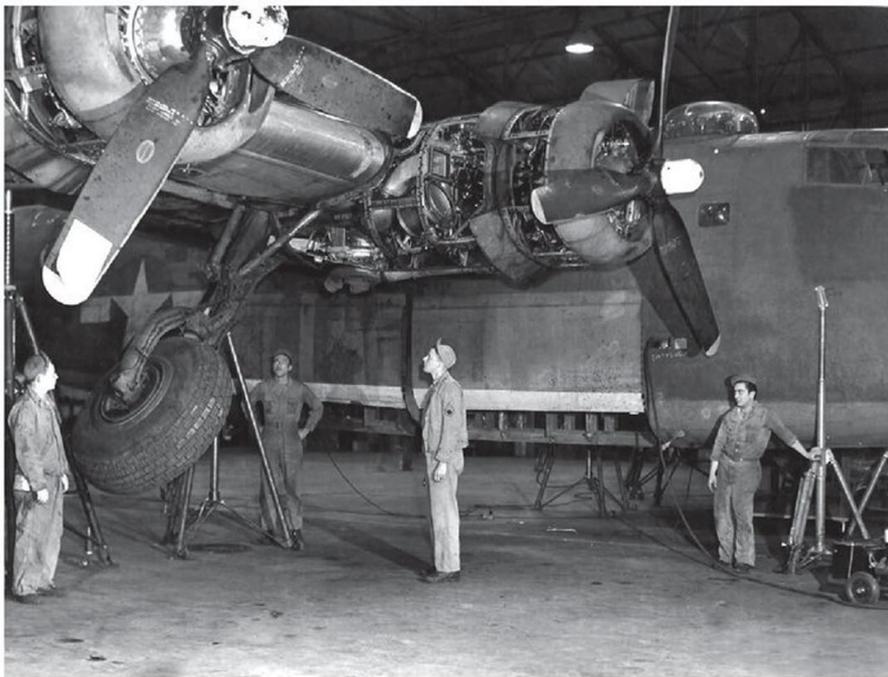
▼ Le B-24J *The Flying Cloud* fait partie du *374th BS*.

[4] Feuer A.B., *The B-24 in China, General Chennault's Secret Weapon in WWII*, Mechanicsburg, PA (USA), Stackpole Books, 1992, pp. 39-40

[5] Glines, *op.cit.*, pp. 131-132



► Le B-24D *The Wolf* du *374th Bomb Squadron*.



▲ Essai de train d'atterrissage sur un B-24 en cours d'inspection périodique. Le personnel technique du 308th BG travaille dans des conditions difficiles, au bout d'une chaîne logistique parmi les plus longues au monde.

▼ Le pilote du B-24J *Krachy Kourier* lance les moteurs de son appareil pour un vol d'essai ou le départ d'une nouvelle mission.



Avec l'arrivée de B-24L et M flambant neufs, le 308th BG compte bientôt plus de 65 quadrimoteurs. En février 1945, les 374th, 375th et 425th BS déménagent près de Chengtu et passent sous le contrôle du 312th Fighter Wing pour se consacrer désormais à l'attaque d'objectifs terrestres.

RADAR CONTROL CENTER

Seuls les B-24 LABS sont regroupés au sein du 373th BS, à présent basé à Luliang, tandis que la 14th Air Force ouvre à Kunming le 308th BG Radar Control Centre (RCC) chargé de l'étude et de la conservation des rapports concernant la navigation ennemie, ainsi que du contrôle des missions lancées contre elle. Cette cellule travaille en étroite collaboration avec une équipe de liaison de la Navy, dont le Lieutenant Commander F. Marvin Plake décrit son rôle aux aviateurs [6] : « un bombardier participant à une patrouille antinavire doit voler pendant de longues heures monotones au-dessus de l'eau. [...] Dans notre équipe de liaison, nous reportons sur des cartes marines tous les rapports d'observation de navires ennemis envoyés par les observateurs de l'Army et de la Navy ; nous contribuons à déterminer leurs routes de manière à aider les équipages à trouver leurs objectifs ; et nous essayons d'aider les hommes de l'Army à mieux identifier et décrire ce qu'ils ont vu en rentrant. L'identification des bateaux est particulièrement importante. [...] La plupart d'entre nous, détachés auprès d'une unité de l'Army Air Force, ont fait leur temps en mer. Nous connaissons la plupart des points vulnérables sur la plupart des types de navires. [...] La pieuvre japonaise vit d'une circulation, à deux sens. Le matériel et les troupes doivent descendre le long des tentacules à partir de la métropole ; les matières premières [...] doivent être transportées en sens inverse vers la mère patrie. Interrompez cette circulation, et l'organisme commence aussitôt à se décomposer. »

Le capitaine Haynes est désigné pour prendre la direction du RCC. L'une de ses premières activités à ce poste consiste à visiter le Lieutenant Commander Sam Savage, commandant l'US Naval Unit, Headquarters 14th Air Force : « il m'a expliqué en détail comment la Navy rassemblait les informations. Hormis une puissante radio, qui captait des messages provenant des navires de surface et des sous-marins en patrouille, Savage disposait aussi des rapports de surveillance d'un réseau secret de Coast Watchers. Ces observateurs étaient postés à des endroits stratégiques le long des côtes de Chine et d'Indochine, à Hong Kong et devant le détroit de Formose. À l'aide de radios portables à haute performance, ces agents signalaient tout mouvement ennemi, le type de navires et la direction dans laquelle ils allaient. Ces données étaient immédiatement transmises au quartier général de la 14th Air Force à Kunming. [...] Les données collectées [...] étaient évaluées, puis transmises par radio aux sous-marins. Ceux-ci recevaient aussi des informations provenant des reconnaissances effectuées par nos B-24 LAB en mer de Chine méridionale. »

L'un des premiers bénéfices de cette collaboration plus étroite est que les puissantes installations radio des marins permettent au RCC de rester en contact avec les vols de reconnaissance, qui décollent de manière ininterrompue à intervalles de six heures. En quelques minutes, la position et les données concernant un convoi ennemi, repéré par un B-24 du 373th BS, sont signalées à Kunming, analysées et transmises aux sous-marins et aux unités des Army Air Forces opérant depuis les Philippines, permettant une action quasi immédiate. Rapidement, l'éventail

d'informations traitées s'élargit pour inclure des données provenant de l'*Office of Strategic Services*, ainsi que de sources britanniques et françaises. L'assistance de spécialistes de l'identification de navires accroît la précision des interprétations photographiques, et les bulletins météo en provenance de stations alliées hors de Chine permettent de se faire une idée plus correcte du temps auquel on peut s'attendre en mission. En mars 1945, pratiquement plus aucun navire ennemi n'échappe à la vigilance du *373th BS* et de ses interlocuteurs. Les Japonais utilisent alors des sampans pour acheminer du fret en mer de Chine méridionale, les équipages des B-24 ayant jusqu'ici évité de gaspiller des bombes sur des cibles aussi modestes. Plutôt que de recourir à deux ou trois cargos, aisément détectés par les radars des Liberator, les Japonais utilisent de véritables flottilles de sampans, au milieu desquelles ils dissimulent parfois des navires plus importants.



UN BILAN ÉLOGIEUX

Pour le *373th BS*, le mois de mars se solde par 108 sorties en mer, au cours desquelles 8 navires marchands totalisant 26 550 t sont envoyés par le fond. Un destroyer et 6 autres cargos sont considérés comme probablement coulés et 11 bateaux sont endommagés. Les *sea sweeps* se poursuivent encore en avril, mais, le mois suivant, le *Squadron* reçoit l'ordre de se préparer à un transfert vers Okinawa, d'où ses B-24 LABS seront engagés au large de l'archipel nippon. Les combats sur l'île se poursuivent jusqu'au 21 juin, le mouvement est retardé jusqu'en juillet. Malgré son rôle de premier plan joué depuis plus d'un an dans l'emploi des B-24 LABS, le lieutenant-colonel Hopson ne fait pas partie du personnel muté vers Okinawa. Promu au grade supérieur, il prend le commandement du restant du *308th BG*, qui

déménage vers Rupsi, dans la province indienne d'Assam. L'ordre de rentrer aux États-Unis arrivera peu après la capitulation japonaise. Dans ses mémoires, Chennault fera ainsi l'éloge de ce groupe aérien si particulier [7]: « Lorsque l'état-major de l'*USAAF* à Washington évalua la précision de chaque *Bomb Group* engagé au combat, je découvris avec étonnement que le *308th* figurait en tête de liste. Ses Liberator larguèrent les premières bombes alliées sur Shanghai et Saigon, déclenchèrent la première alerte aérienne à Manille après la chute de Corregidor et gagnèrent l'estime des amiraux Halsey et Nimitz pour leurs patrouilles au-dessus de la mer de Chine méridionale durant la seconde bataille de la mer des Philippines, couvrant ainsi le flanc exposé de la *Navy*. » ■

▶ Un B-24D du *308th BG* prend l'air et rentre son train d'atterrissage en survolant une rangée de Curtiss P-40K du *23rd Fighter Group*.



[6] Glines, *op.cit.*, pp. 180,181

[7] Chennault, Claire Lee, Major General, US Army (Ret.), *Way of a Fighter*, New York, G.P. Putnam's sons, 1949, p. 248

▶ Le 3 août 1944, les B-24 du *308th BG* effectuent un raid sur Youchow, un important nœud ferroviaire et centre logistique japonais en Chine.