



STRAFERS & BIG GUNS

LES B-25 À « NEZ SOLIDE »

par Guy Julien

Extrêmement polyvalent, le Mitchell a été apprécié dans toutes les missions qui lui ont été confiées. Nulles cependant n'étaient plus risquées que celles assignées aux *strafers* [1].

Qu'il ait été équipé dès l'origine d'un « solid nose » ou bricolé à partir d'un bombardier standard, le *strafers* est un destructeur. Véritables *gunships*, pouvant pointer vers l'avant jusqu'à dix mitrailleuses et un canon de 75 mm, ces canonnières du ciel vont s'acharner dès 1943 à réduire en charpie les forces de l'Axe, de la Sardaigne au Yang-Tsé en passant par la Nouvelle-Guinée.

▼ Le *Captain* Max H. Mortensen du 500th *Bombardment Squadron* (345th *Bombardment Group*) vient juste de lancer sa bombe contre le chasseur de sous-marins n° 39 japonais à l'extrémité de l'île de la Nouvelle-Hanovre (à l'extrémité Nord de la Nouvelle-Irlande), le 16 février 1944. Elle manquera son but, mais, harcelé par les B-25, le navire s'échouera et l'équipage sera massacré avant de toucher la terre ferme. Dans le fond, le *Sanko Maru*, un pétrolier de 5 460 tonnes, explose sous les bombes d'autres B-25.



RAIDS EN MÉDITERRANÉE

Les premières missions à basse altitude contre la navigation sont entreprises au printemps 1943 à partir de la Tunisie par le 310th BG. Équipé d'abord de B-25C standards, son effectif est bientôt complété des modèles G et H. Arrivant au cours de l'été, les premiers *big guns* sont affectés au 447th BS. Dépendant du 321st BG, il les utilise dans un premier temps en Sardaigne contre des cibles fixes, telles que des stations d'aiguillage et des installations industrielles. Par la suite, les appareils du *Gun Squadron* seront employés essentiellement dans le cadre d'attaques contre le cabotage le long des côtes ligures. Ils essaieront, en outre, mais sans grand succès, de s'opposer aux diverses évacuations entreprises par les forces de l'Axe, à la fin de l'été 1943.

Le 379th BS (310th BG) débute alors sa transformation sur B-25G. Basé à Gambut, en Égypte, il entame, en décembre 1943, une série de patrouilles relativement peu concluantes au-dessus du Dodécanèse et de la mer Égée.

À cette époque, le 12th BG reçoit lui aussi une dotation partielle de B-25 « solid nose » (G, H et J), qu'il emploiera contre des objectifs terrestres en Italie et dans les Balkans, ainsi que contre la navigation dans l'Adriatique.

Alors même que le 379th BS affiche des résultats assez décevants dans un domaine où, jusque-là, le 310th BG pouvait s'enorgueillir de scores honorables en termes de tonnage envoyé par le fond, l'ensemble du groupe (intégré désormais à la MACAF – *Mediterranean Allied Coastal Air Force*) est rendu « G-compatible » [2]. Entraîné à Philippville sur les matériels déclassés du « 447th », revenu entre-temps aux B-25 à nez vitré, le 310th BG entre en action à la fin du mois de janvier 1944. Opérant à partir de Ghisonaccia (Corse), sa mission consiste à interrompre le trafic maritime ennemi dans le golfe de Gênes et en mer Tyrrhénienne et à s'attaquer aux principaux ports en activité dans cette zone. La Spezia, Livourne et Porto San Stefano (Orbetello) vont devenir les cibles attitrées des canonnières du 310th BG.

Les missions se déroulent conformément à un schéma bien établi. Les départs s'effectuent en début de matinée à 4 ou plus rarement 8 avions sous escorte de Spitfire



▲ Un appareil du 381st Bombardment Squadron (310th Bombardment Group), basé à Ghisonaccia (Corse) entre février 1944 et avril 1945. On distingue sur l'empennage vertical la large bande jaune, signe distinctif du *Group*, et une bande jaune plus fine en dessous propre à ce *Squadron*. Il présente l'armement en pointe avant et la tourelle Bell M-7 de queue du B-25H, mais la tourelle supérieure est celle du B-25G !

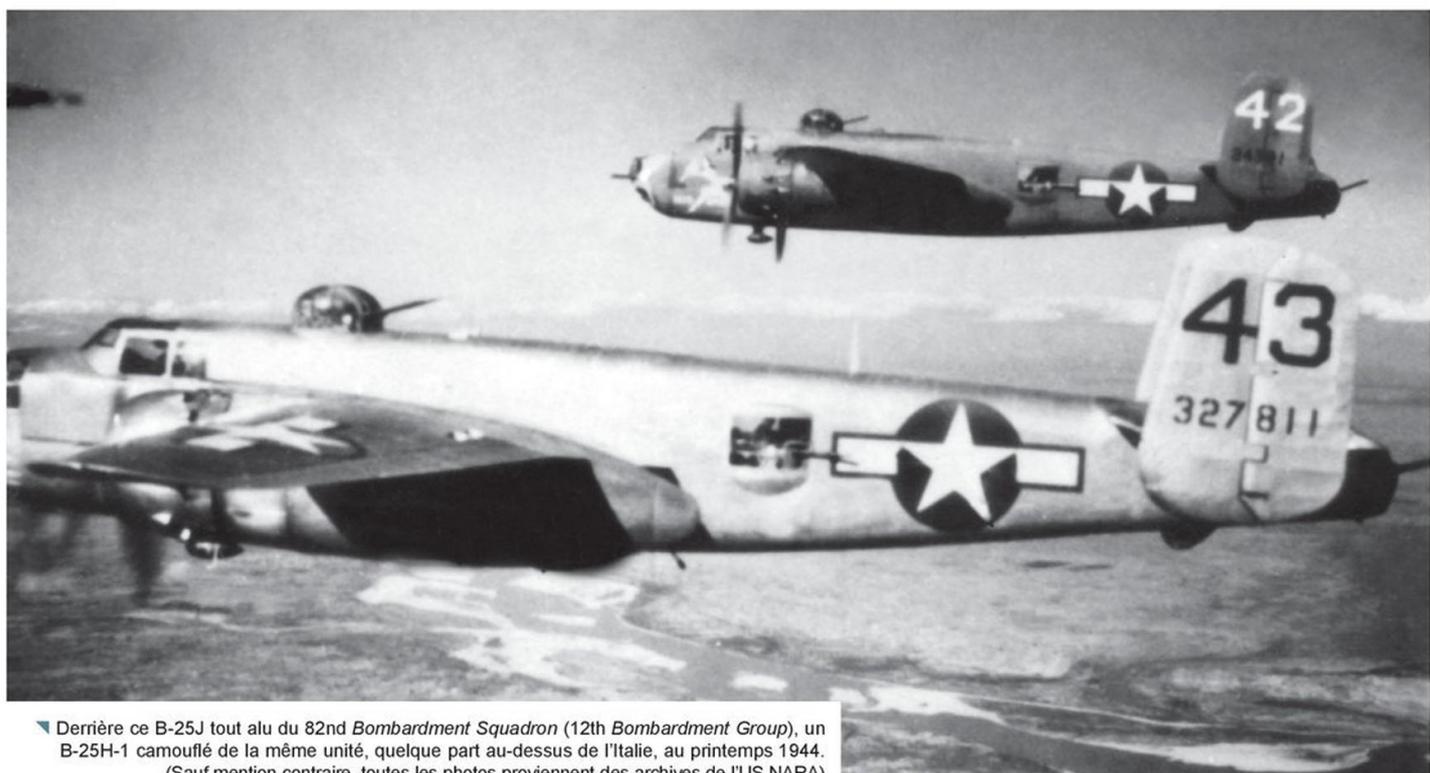
[1] De l'anglais *to strafe* : mitrailler. À noter que l'on écrit *straffer* en anglais et *straf* en américain.

[2] Le groupe, comme d'ailleurs l'ensemble de ceux utilisant les strafers, n'obtiendra jamais une pleine dotation d'appareils de ce type et continuera à utiliser une majorité de B-25 standards.

(de l'armée de l'Air et du 52nd FG de l'USAAF) ou de P-39 (350th FG). Le vol se fait à basse altitude. Il précède directement une attaque au canon puis à la bombe, suivie du retour au terrain après une heure trente de vol. Le débriefing et le déjeuner sont expédiés en vitesse afin de réaliser (parfois) une nouvelle mission dans l'après-midi.

Pour être routinières, ces sorties n'en sont pas moins périlleuses, comme s'en souvient George Underwood, alors mitrailleur affecté au 381st BS :

« Quand le canon faisait feu, l'avion paraissait s'arrêter sur place. Bien sûr, ce n'était qu'une illusion, mais elle était saisissante. À chaque tir, l'habitacle était rempli de fumée toxique, et quand les mitrailleuses entraient en même temps en action, c'était encore pire. En réalité, la cadence de tir du 75 mm était fonction de la seule force physique du canonier et de son habileté à le réarmer. Le manuel donnait la moyenne de quatre obus en une seule passe, mais je n'ai guère vu en opérations un appareil tirer dans ces conditions plus de deux projectiles d'affilée. Je me souviens qu'à chaque départ de coup, le nez de l'avion était illuminé brièvement par un immense éclair orange.



▼ Derrière ce B-25J tout alu du 82nd Bombardment Squadron (12th Bombardment Group), un B-25H-1 camouflé de la même unité, quelque part au-dessus de l'Italie, au printemps 1944. (Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent des archives de l'US NARA)



Les attaques à basse altitude étaient quelque chose de terrifiant, mais également de très excitant. Je revois encore les obus traçants verts et rouges des 20 et 40 mm de la *Flak* toucher l'eau et exploser dans notre sillage, alors que dans la tourelle supérieure, je me faisais tout petit en guettant les "gros noirs" de 88 mm. »

Parfois, la sortie est sans retour, comme pour cette mission du 8 février 1944 durant laquelle disparaît le *Brigadier General* Davis D. Graves, commandant le 63th *Fighter Wing*. Fred Nelson, mitrailleur arrière du B-25G 42-65166, y était :

« Nous avons décollé à 13h00, escortés par 8 Spitfire. Nous avons tout de suite mis cap à l'est vers la côte italienne. Notre objectif était constitué par deux petits caboteurs repérés précédemment dans le port de San Stefano, mais personne ne semblait rien savoir des navires de *Flak* qui s'y trouvaient aussi ! Nous avons dépassé Montecristo et nous nous sommes alignés sur notre axe d'attaque. Le 223 était en tête. Il a piqué le premier, nous étions son numéro 2, nous l'avons suivi au milieu d'une *Flak* déchaînée. Notre pilote a poussé "la vapeur" et nos moteurs ont dégagé une longue traînée de gaz d'échappement. Le premier obus de 75 mm est parti, et les mitrailleuses avant sont entrées en action. Nous survolions le port et je venais juste d'arroser l'un des navires marchands quand quelqu'un a annoncé à l'interphone que le 223 était en feu. Son moteur gauche avait été touché et brûlait. Les flammes ravageant le poste de pilotage semblaient avoir gagné la tourelle [le 223 est un B-25H, NDA]. L'avion était en montée, mais commençait sérieusement à dérapier sur l'aile gauche. Nous étions juste au-dessus de lui quand il a décroché. Mon copain Ralph Mohr, qui occupait le poste de tir arrière, a largué sa verrière une seconde avant l'impact. L'avion a touché l'eau, a rebondi, il s'est disloqué et a coulé. Nous avons fait un passage bas et nous nous sommes alignés pour une seconde passe. »

Graves volait en place droite sur le B-25 H (42-4223) du 1st *Lieutenant* Edgar Dorman. Aucun membre d'équipage ne survivra au crash [3].

Le rythme des sorties va être soutenu pendant près de trois mois. En avril 1944, les *gunships* participent encore à l'opération « Strangle », avant d'être tout bonnement retirés du service, après que les MAAF (*Mediterranean Allied Air Forces*, successeurs de la MACAF), dans un

[3] On se doute de l'émoi provoqué par la disparition du général Graves. On est tout aussi consterné en haut lieu, quelque temps plus tard, en apprenant que dans le Pacifique un certain *general* Soupta n'est pas rentré d'une mission. Ce nom n'apparaissant dans aucune liste de hauts gradés US, on imagine qu'il doit s'agir d'un officier de liaison hollandais. Les recherches s'étendent à toute la Nouvelle-Guinée et même à l'Australie. Finalement, le calme revient, quand il apparaît que ledit général est en fait un bouledogue, mascotte d'un *Squadron* de *strafers* de la 5th AAF, qui avait l'habitude de prendre part aux missions et qui était systématiquement couché sur la liste des membres de l'équipage !

▲ Un B-25G du 823rd *Bombardment Squadron* (« The Terrible Tigers »), 38th *Bombardment Group*, à l'allure très menaçante !

▲ Des B-25D modifiés du 405th *Bombardment Squadron* (« The Green Dragons »), 38th *Bombardment Group*, à Morotai (Halmahera), fin 1944.

souci de rationalisation, ont décidé d'abandonner complètement à la RAF les missions d'assaut naval, mettant ainsi un terme à la présence opérationnelle des *big guns* dans l'hémisphère Nord (si l'on excepte un couple de H exilés aux Aléoutiennes).

Aux antipodes, ils connaissent, en revanche, à cette époque, un pic d'activité !

LE PACIFIQUE

Au début de 1943, l'avance japonaise dans le Pacifique, stoppée l'année précédente, semble définitivement enrayée sur une ligne qui, du nord au sud, court des Aléoutiennes à la Nouvelle-Guinée en passant par Midway et Guadalcanal.

Après avoir admis sa défaite pour la possession de cette dernière île, l'état-major impérial décide de renforcer ses positions en Nouvelle-Guinée, désormais menacées, en dirigeant sur cette destination d'importants contingents retirés de Chine. C'est dans cette optique que, le 28 février 1943, la 51^e division d'infanterie nippone au grand complet embarque sur 8 transports de troupes. Escortés par autant de destroyers, ceux-ci quittent Rabaul afin de gagner le port de Lae. Il s'agit en fait d'une simple navigation côtière, qui conduira le convoi le long des côtes de la Nouvelle-Bretagne avant d'obliquer par le golfe de Huon vers la grande île de Papouasie. Pendant toute la durée de la traversée, la flotte doit bénéficier d'une constante protection aérienne. Or, celle-ci va s'avérer insuffisante, et ce qui va suivre s'apparente davantage à un massacre qu'à une bataille navale. Entre les 3 et 4 mars, le convoi est en effet attaqué sans relâche par les appareils de la 5th AAF et de la RAAF.

Tout ce qui vole dans le secteur est lancé à l'assaut de la force nippone. Les B-17 et les B-24 sont chargés de bombarder en vol horizontal, tandis que les B-25 du 38th BG attaqueront en volant rasant en utilisant la technique du ricochet (« skip bombing »). Pendant ce temps, opérant de concert avec des *Beaufighter* australiens, les A-20 et les *Mitchell gunships* appartenant au 3rd *Bombardment Group* mettront à l'épreuve les théories de « Pappy » Gunn. Des P-38 des 9th et 39th *Squadrons* sont en outre chargés de tenir les Zéro à distance.





▲ Un *strafers* du 71st Bombardment Squadron (« The Wolf Pack »), 38th Bombardment Group. Contrairement au précédent, le nez est entièrement opaque et une plaque de métal a été rivetée entre les premiers montants.

La première attaque a lieu en fin de matinée. Elle désorganise complètement le dispositif naval, et plusieurs bâtiments sont mis hors de combat. Depuis son siège de bombardier-navigateur d'un B-25, le *Captain* William S. Royalty est placé aux premières loges. Il donne une vision saisissante de l'engagement :

« Les croiseurs [sic] ont soudain ouvert le feu. Nous nous trouvons encore assez loin de la cible, mais nous pouvions distinguer les bateaux. Entre nous et les cargos, un écran de protection composé de ce qui semblait être deux croiseurs et trois destroyers nous barrait la route. Ils s'étaient lancés dans une série de manœuvres à grande vitesse faisant apparaître à leur suite d'immenses sillages d'écume. J'ai compté six transports de troupes et encore deux autres destroyers couvrant le flanc opposé du convoi. Au contact de l'ennemi, j'ai noté un coup direct porté par un B-17 sur l'un des croiseurs. Partout, nos avions étaient à la curée, bombardant et mitraillant l'ennemi qui ripostait. Nous avons repéré trois gros navires marchands que nous avons aussitôt attaqués. Une poignée de Zéro a essayé de s'interposer, mais ils ont été aussitôt pris à partie par des P-38. Nous sommes passés au travers de la mêlée et nous avons touché l'un des transports. Notre pilote a alors effectué un large virage durant lequel j'ai pu compter trois navires ennemis en feu et deux autres gravement endommagés. Volant à très basse altitude, de nouvelles escadrilles se sont alors ruées à l'attaque. Les Japonais abasourdis ne répliquaient plus que de façon sporadique. »

Après ce premier assaut, le 38th BG réarmé revient pour la seconde fois de la journée sur les lieux de la bataille « afin de couler tout ce qui flotte encore ». La suite est décrite par le 2nd Lieutenant Garret E. Middlebrook, qui se porte immédiatement à l'attaque d'un destroyer :

« Il y a eu une énorme explosion. Mes deux bombes ont déchiré sa coque juste en dessous du pont avant d'exploser au cœur du bâtiment, qui a semblé alors se soulever tout entier dans les airs. Nous venions à peine de dégager, quand il a été atteint de nouveau. Il y a eu d'énormes geysers. Il s'est brisé en deux et a coulé. »

Le jour suivant est consacré à parachever le travail de la veille en détruisant les canots où les naufragés ont pris place et en s'opposant aux tentatives organisées depuis Lae pour leur porter secours. Un pilote du 38th BG commentera : « la guerre c'est l'enfer. » Le journal de marche de son unité adopte, à propos de ce nettoyage, un ton différent : « Les requins étaient nombreux et ont connu quelques jours d'abondance... »

En tout état de cause, les huit cargos du convoi sont coulés, ainsi que quatre des destroyers. Une vingtaine de chasseurs sont en outre perdus au combat. Les Américains, en contrepartie, signalent seulement la perte de deux B-17 ! La 51^e division de l'Armée impériale, avec quelques centaines de survivants sur un effectif initial de 6 000 combattants, a été presque complètement annihilée avant même de poser le pied en Nouvelle-Guinée.

Après cette bataille connue comme celle de la « Mer de Bismark », le 38th BG est renvoyé à l'arrière pour être équipé au moins partiellement de *strafers*. Cette évolution au niveau des vecteurs va entraîner un développement spectaculaire de l'esprit offensif. Celui-ci sera encore

renforcé avec l'introduction d'armes nouvelles, telles que les parafrags, les bombes au phosphore et, en 1944, les roquettes et les premiers bidons de napalm.

Pendant tout le printemps 1943, les Mitchell de la 5th AAF sont constamment sur la brèche, tant au-dessus de la Nouvelle-Guinée que de l'archipel des Salomon. Agissant avec ou sans escorte, ils vont dans tous les cas se révéler être des proies difficiles pour les chasseurs japonais en maraude.

À la fin de l'été, la stratégie offensive des Alliés dans le Pacifique a été (enfin) clairement arrêtée. Le front Nord sera figé, ce qui contraindra les Japonais à une guerre d'usure à laquelle ils n'ont pas les moyens de faire face. L'élan sera donné dans le Pacifique Central et le Pacifique Sud, par le biais d'assauts successifs lancés respectivement par les forces de l'*Admiral* Chester Nimitz (au centre) et celles du *General* Douglas MacArthur (au sud). Il s'agit d'un classique mouvement en tenailles, dont l'objectif final est bien entendu l'archipel nippon.

Nimitz se prépare, dans ces conditions, à lancer sa flotte et ses Marines à la conquête de Tarawa, dans les îles Gilbert, alors que Mac Arthur, s'il veut tenir le serment de Bataan, doit d'abord en finir avec les Japonais en Papouasie avant de songer aux Philippines. La stratégie que Washington lui impose pour ce faire est simple : prendre tout ce qui peut être pris (rapidement et à moindre coût) et neutraliser le reste. L'essentiel de ce reste est constitué par la base aéronavale de Rabaul, en Nouvelle-Bretagne. Clé de voûte du système défensif japonais dans la région, elle a été surnommée « la Gibraltar du Pacifique ».



NAISSANCE DES STRAFERS ET BIG GUNS

« PAPPY » GUNN, LE BIEN NOMMÉ

S'il est un homme qui va révolutionner à lui seul la guerre aérienne dans le Sud-Ouest Pacifique, c'est bien le *Major* Paul I. Gunn. Baptisé « Pappy » en raison de son grand âge (43 ans), Gunn bénéficie de la protection du *Major General* Lewis H. Brereton, commandant la *Far East Air Force*, et s'installe à Brisbane (Australie) en mars 1942, où arrivent et sont remontés les avions de combat américains destinés à ce théâtre d'opérations. Son affectation officielle est quelque peu nébuleuse, mais, dans ces temps troublés, l'USAAF ne se souciait guère de l'étiquette. À cette époque où le pragmatisme est roi, cet autodidacte sans aucun diplôme, et qui ne doit ses galons qu'à ses faits de guerre, va se révéler être l'homme de la situation.

Le 8 mars 1942, le 3rd *Attack Group* est replié de Java et s'installe à Charters Towers (Queensland, Australie). Son commandant, le *Colonel* John H. Davies, s'est lié d'amitié avec Paul Gunn lors des missions qu'ils ont menées en commun à Java. C'est à peu près à cette date qu'arrive aussi en Australie Jack Fox, délégué général de North American auprès des Néerlandais pour la mise en œuvre de leurs B-25C-1, dont 12 sont rétrocédés à l'USAAF lors d'une réunion entre les états-majors hollandais et américains, le 22 mars.

Mais c'est sur les premiers A-20A que « Pappy » va se faire la main. Le 31 août, le 89th *Attack Squadron* (3rd AG) effectue sa première mission sur la Nouvelle-Guinée avec ses A-20A. Celle-ci, comme les autres qui suivent, démontre que l'appareil est totalement inadapté. Outre que son rayon d'action est limité pour des missions qui impliquent le franchissement de la chaîne des monts Owen Stanley (plus de 3 000 m d'altitude), son

► « Pappy » Gunn



armement offensif est nettement insuffisant. Gunn propose alors d'ajouter quatre mitrailleuses de 12,7 dans le nez et de remplacer les bombes en soute par deux réservoirs de 1 980 litres.

Ces modifications retardent l'entrée en service du A-20A. C'est une situation que ne peut tolérer le *Lieutenant General* George C. Kenney, qui prend le commandement de la 5th *Air Force* le 3 septembre 1942, et qui a désormais autorité sur tout le Sud-Ouest Pacifique.

Kenney, passant outre aux recommandations de Gunn, demande à ce que les A-20A soient armés de bombes à fragmentation munies d'un parachute (parafags). Une quarantaine de ces bombes peuvent être logées dans la soute d'un A-20, et la première mission exécutée sur Buna, le 12 septembre, constitue un vrai succès. Néanmoins, cette espèce de bricoleur de génie ne laisse pas Kenney indifférent, qui décide d'incorporer Gunn à son état-major ; désormais, celui-ci ne répondra qu'aux ordres du *Brigadier General* Ennis C. Whitehead, bras droit de Kenney.

▼ Un B-25D-25 du 499th *Bombardment Squadron* (345th *Bombardment Group*) à Nadzab, à l'été 1944. Baptisé THE EXTERMINATOR, il porte le numéro de série 42-87450. On note que la disposition et le nombre de mitrailleuses sont différents (ici seulement quatre fixes) et que le nez est entièrement vitré.



Gunn effectue les mêmes modifications sur le B-25C. Le nez, dont les vitres sont remplacées par des plaques de métal (ou parfois simplement peintes), étant occupé par quatre mitrailleuses, le poste de bombardier est supprimé et s'y substitue celui de copilote. Les mitrailleuses de queue sont déposées, tout comme la tourelle ventrale, généralement inutilisée car ramassant toute la boue au décollage et donnant le mal de mer au mitrailleur. Pour faire bonne mesure, Gunn plaque deux mitrailleuses de chaque côté du fuselage à la hauteur du poste du pilote, ce qui permet de porter la puissance de feu vers l'avant à dix mitrailleuses (en incluant les deux de la tourelle supérieure) – soit environ 4 kg de plomb par seconde de tir ! Les appareils sont équipés de râteliers pour l'emport de 60 bombes à fragmentation légères et 6 autres de 50 kg.

Les essais conduits en décembre 1942 se révèlent positifs. Ainsi modifié, le B-25 s'avère plus lent et moins maniable que le A-20, mais pour des attaques à 50 m d'altitude, cela ne fait aucune différence. En revanche, le B-25 affiche une plus grande autonomie et une capacité en charges offensives supérieure. Le dépôt de Townsville reçoit l'ordre de procéder à la modification d'un certain nombre d'appareils ; en avril 1943, il aura livré une trentaine de B-25C *strafers*.

B-25G... COMME GUN

L'idée de monter un canon de gros calibre dans un avion est aussi ancienne que l'aviation de combat. Dès 1910, Gabriel Voisin avait testé un canon de 37 mm dans l'un de ses biplans. Toutes les aviations du monde, ou presque, ont expérimenté un tel armement, notamment l'USAAC, qui imaginait qu'un gros canon permettrait d'éliminer des cibles invulnérables aux petits calibres et rendrait les attaques au sol plus sûres. En effet, d'une part, une telle arme ne pouvait être montée que dans un bimoteur et, d'autre part, la suppression rapide des cibles éviterait une ou plusieurs autres passes.

Dans tout l'arsenal de l'USAAF, le B-25C est incontestablement le modèle qui se prête le mieux à l'emport d'une arme de gros calibre, telle que le Colt M4 de 75 mm, car le long fût (3,00 m) peut être logé dans le tunnel d'accès au poste de bombardement sans avoir à toucher à la cellule. Évidemment, le canon devant être chargé manuellement, la cadence de tir est donc fonction de la rapidité du servant ; 21 obus sont embarqués. Un nouveau nez, plus court et opaque, remplace la pointe vitrée, et il reçoit deux mitrailleuses de 12,7 mm comme aide à la visée. Pour compenser le poids supplémentaire du canon (405 kg, plus 21 obus de 6,7 kg chacun), mais aussi du blindage protégeant l'arme, la tourelle ventrale sera supprimée, et le bureau d'études fait la chasse aux kilos superflus, ce qui permet de maintenir le poids en ordre de vol dans des limites raisonnables (15 900 kg contre 15 420 pour le C). Un prototype, baptisé XB-25G (41-13296), vole le 22 octobre 1942.

Les essais en vol, comme la campagne de tir, s'avèrent tout à fait satisfaisants. Le recul est certes sensible, mais peu déstabilisant. Des tests menés contre des cibles aussi variées que des sous-marins et des ponts seront jugés très positifs. En tout, 405 B-25G seront produits (dont 5 sont des C-15 modifiés). Dans le Pacifique, certains G recevront six mitrailleuses supplémentaires dans le nez ! Ce sont, à n'en pas douter, les avions les plus lourdement armés de toute la Seconde Guerre mondiale.



▲ Photo du haut : Encore une disposition très particulière sur ce B-25D du 341st Bombardment Group à Kunming (Chine), en 1944.

▲ Ci-dessus : La très impressionnante gueule du canon M4 de 75 mm.

L'accueil en unité est des plus mitigés. Le 345th Bombardment Group – les fameux *Air Apaches* – les renvoie carrément au dépôt, estimant que ses *strafers* sont tout aussi efficaces et qu'ils ont l'avantage de disposer d'un copilote. Le B-25G n'est guère mieux accueilli en Méditerranée, car la perspective d'une approche au ras des marguerites à vitesse et altitude constantes face à la redoutable *Flak* allemande n'a rien d'une assurance tous risques ; seuls les 310th et 321st BG aligneront un *Squadron* équipé du *big gun*. Il est beaucoup mieux accepté sur le théâtre CBI (China-Burma-India), où l'opposition aérienne est faible et la DCA japonaise pas toujours au top. La RAF réceptionne deux appareils (FR208 et 209) pour des tests au sein de l'A&AEE (*Aeroplane and Armament Experimental Establishment*) de Boscombe Down, mais ne manifestera aucun intérêt pour cette version. D'ailleurs, elle ne demandera même pas un exemplaire de la version suivante du *big gun* : le B-25H.



UN BIG GUN AMÉLIORÉ

Poursuivant sur sa lancée, North American propose le B-25H, une version très améliorée du G, toujours armée d'un canon de 75 mm, mais cette fois du M5 (Oldsmobile T1E1), beaucoup plus léger (184 kg), bien qu'il reste à chargement manuel. Le prototype (42-32372) vole le 15 mai 1943.

La cellule a reçu d'importantes modifications, notamment : la section arrière du fuselage a été affinée, la tourelle supérieure Bendix a été repositionnée plus en avant, occupant l'ancien espace du navigateur, et des postes de tir ont été montés en sabords. Une tourelle électrique Bell M-7, armée de deux mitrailleuses, est logée dans la queue. Enfin, le nez accueille quatre mitrailleuses et deux « packs » sont logés de chaque côté du fuselage, à la hauteur du poste de pilotage. L'équipage compte maintenant cinq hommes, et le poids en ordre de vol atteint 15 870 kg.

La production s'élève à 1 000 exemplaires, dont 100 G-1 (avec les « packs » du côté droit uniquement). La majeure partie des appareils construits est réservée à l'entraînement aux USA, tandis que 248 exemplaires sont cédés aux Marines sous la dénomination de PBJ-1H.

Ceux qui arrivent aux unités de l'USAAF sont considérés avec la même attention que les B-25G : du total désintéressé à la mise en œuvre au sein de *Squadrons* spécialisés. Beaucoup verront leur canon remplacé par une ou deux mitrailleuses.

UN STRAFER AMÉLIORÉ

La version suivante, le B-25J, constitue un hybride, mariant le fuselage avant des versions C/D au fuselage arrière du H. Elle sera la plus prolifique du Mitchell (4 318 exemplaires). Bien que majoritairement produite avec un nez vitré (six membres d'équipage, dont un copilote), cette variante connaît également des dérivés à « nez solide » bardé de mitrailleuses, soit d'origine (B-25J-27 et -32), soit modifiés par les dépôts, principalement dans le Sud-Ouest Pacifique, où la pointe avant vitrée et le bombardier ne présentent aucun intérêt pour les missions à basse altitude. North American fournira ultérieurement un kit pour transformer les appareils. Par ailleurs, sur ce théâtre d'opérations, le compartiment du radio reçoit un réservoir supplémentaire de 660 litres. Outre ses... dix-huit mitrailleuses lourdes, le B-25J peut également être armé de quatre roquettes de 5-in. sous chaque aile !



▲ Un B-25H-5.

[4] Cette technique, qui consiste à faire ricocher la bombe sur la surface de l'eau (*to skip* : sauter, sautiller), est une autre invention de Paul I. Gunn, décidément pas à court d'imagination ! Les bombes étaient réglées à 15 secondes, ce qui laissait peu de place à l'erreur.

Le 38th *Bombardment Group* perçoit ses premiers exemplaires à Nadzab (Nouvelle-Guinée), en juillet 1944 ; sur ce théâtre d'opérations, les 345th et 42nd BG seront également équipés de cette version. En Méditerranée, le 310th BG, alors basé en Corse, touche les siens dès avril 1944.

L'US Navy, un temps intéressée par le Mitchell, en commande 706 exemplaires, qui reçoivent la dénomination de PBJ, mais ils seront tous transférés à l'US Marine Corps. Aucun des 50 PBJ-1C et 152 D, équivalents du B-25C et D, ne sera transformé en *strafers*. La plupart des 255 PBJ-1J, dérivés du B-25J, seront dépouillés de tout leur armement offensif. La Navy ne touchera qu'un seul B-25G (PBJ-1G).

La Royal Australian Air Force obtiendra la cession de 30 B-25D destinés aux Hollandais et de 20 B-25J dans le cadre du « prêt-bail », mais aucun ne sera transformé en *strafers*.

Les versions à canon de 75 mm du B-25 connaîtront peu de succès auprès des équipages. Outre le fait que les cibles dignes de son calibre étaient rares, sa mise en action nécessitait une approche stable pour ne pas gêner la visée, ce qui facilitait grandement la tâche des artilleurs ennemis. Le rechargement manuel du canon était un autre point négatif. Si un canonnière habile pouvait tirer quatre obus par minute, cette cadence assez faible pouvait contrairement, contrairement à ce qu'avait espéré l'Air Force, à effectuer une ou plusieurs autres passes. Il fallait à peu près 20 secondes au B-25 pour franchir la distance constituant la portée maximale du canon (2 300 m), ce qui signifie que le premier obus devait être tiré du plus loin possible, si on voulait pouvoir tirer un second obus... à bout portant !

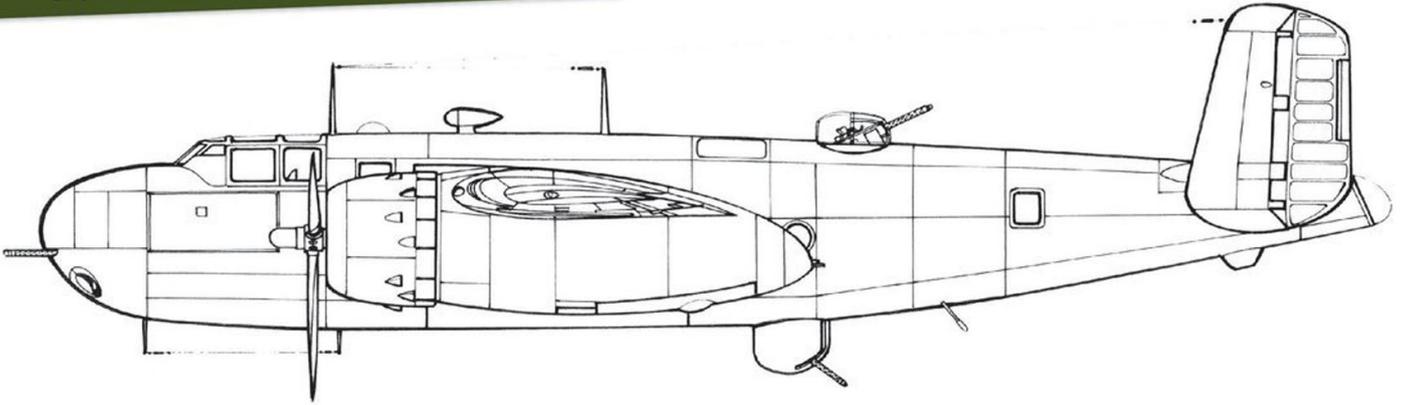
▼ Un B-25J-20.

La RAF, avec son Mosquito FB. XVIII « Tsetse » armé d'un canon de 57 mm, fera le même constat, malgré le fait que le Molins 6-Pounder possédait un magasin automatique. Elle optera pour les roquettes, en dépit de leur trajectoire hasardeuse.

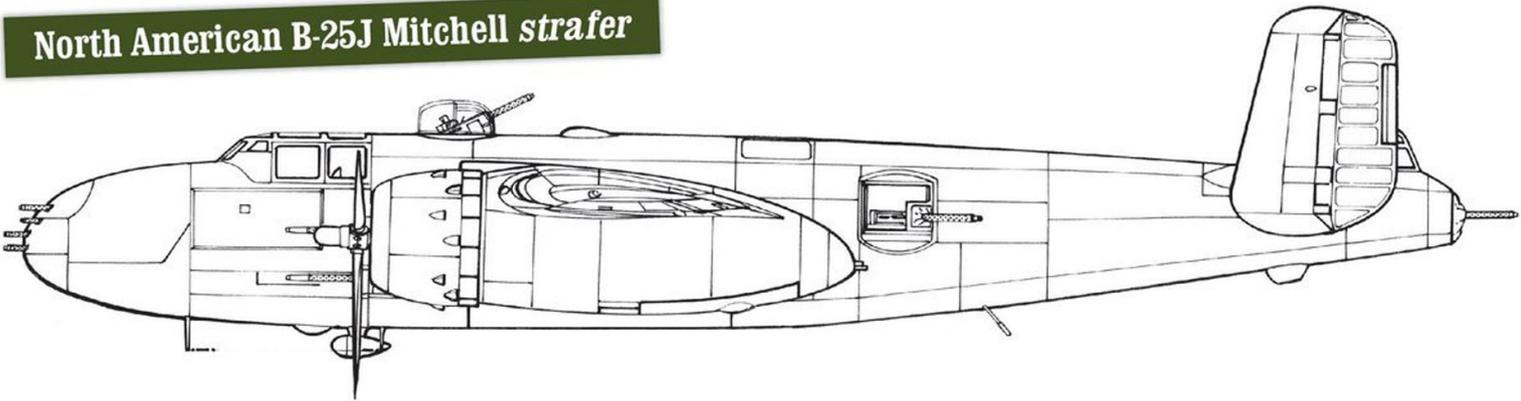
Les unités de l'USAAF préféraient de loin la puissance de feu de leurs *strafers*. Couplée aux parafraqs et à la technique du « skip-bombing » [4], celle-ci était déjà dévastatrice, même contre des petits bâtiments de guerre. Si toutes les forces aériennes se sont intéressées à un moment ou à un autre, quitte à le récuser, au principe de monter un avion de gros calibre dans un avion, le concept du *strafers* est purement américain et n'a d'ailleurs intéressé que l'Air Force. Le fils spirituel du B-25 *gunship*, le Douglas A-26 (puis B-26) *Invader*, connaîtra une belle carrière après la guerre, où il aura l'occasion de participer à plus d'un conflit comme avion d'appui tactique. ■



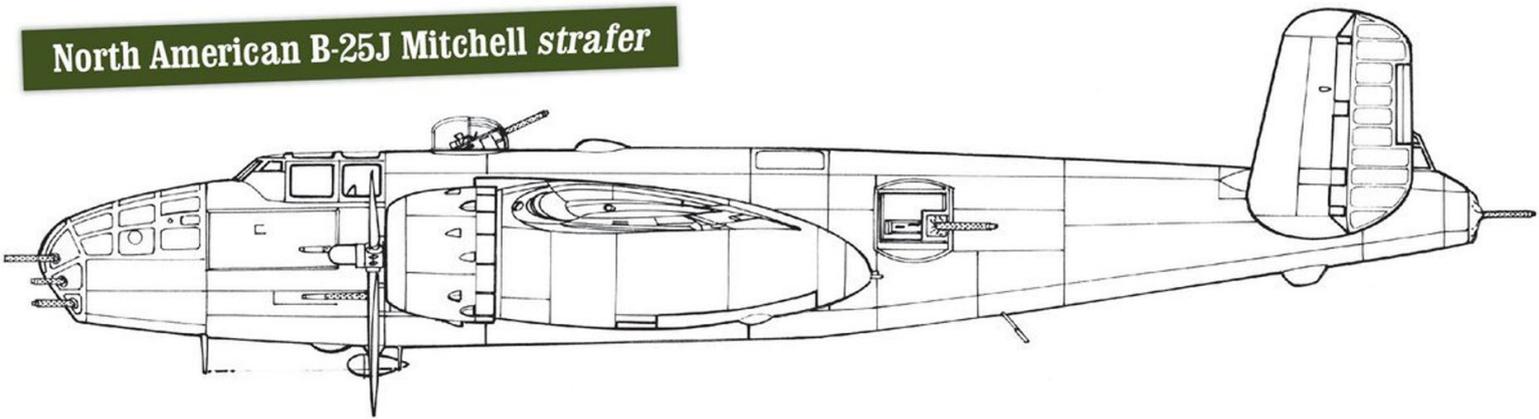
North American B-25G Mitchell



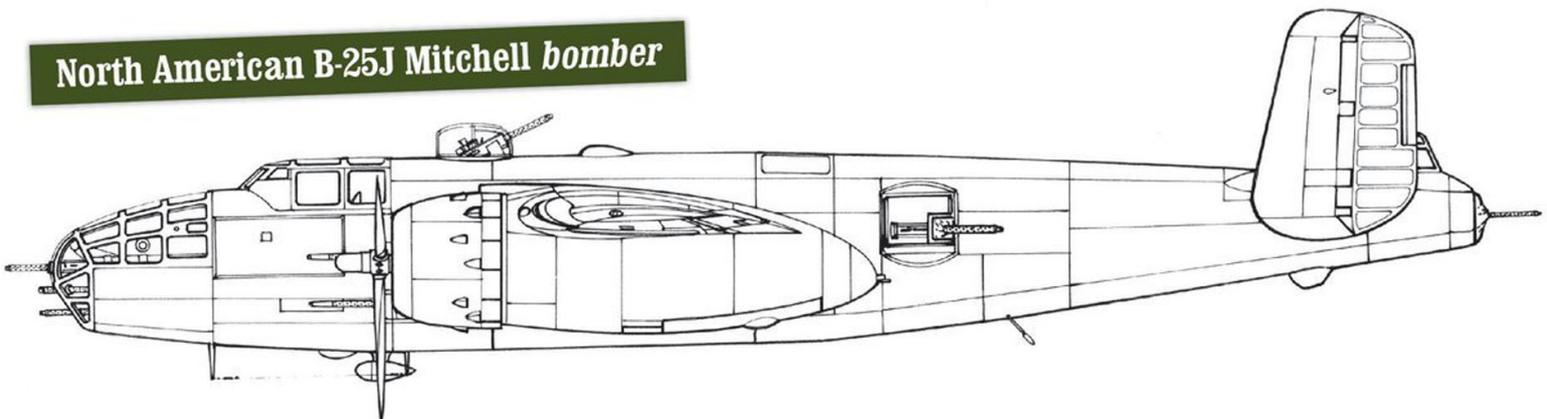
North American B-25J Mitchell *straffer*

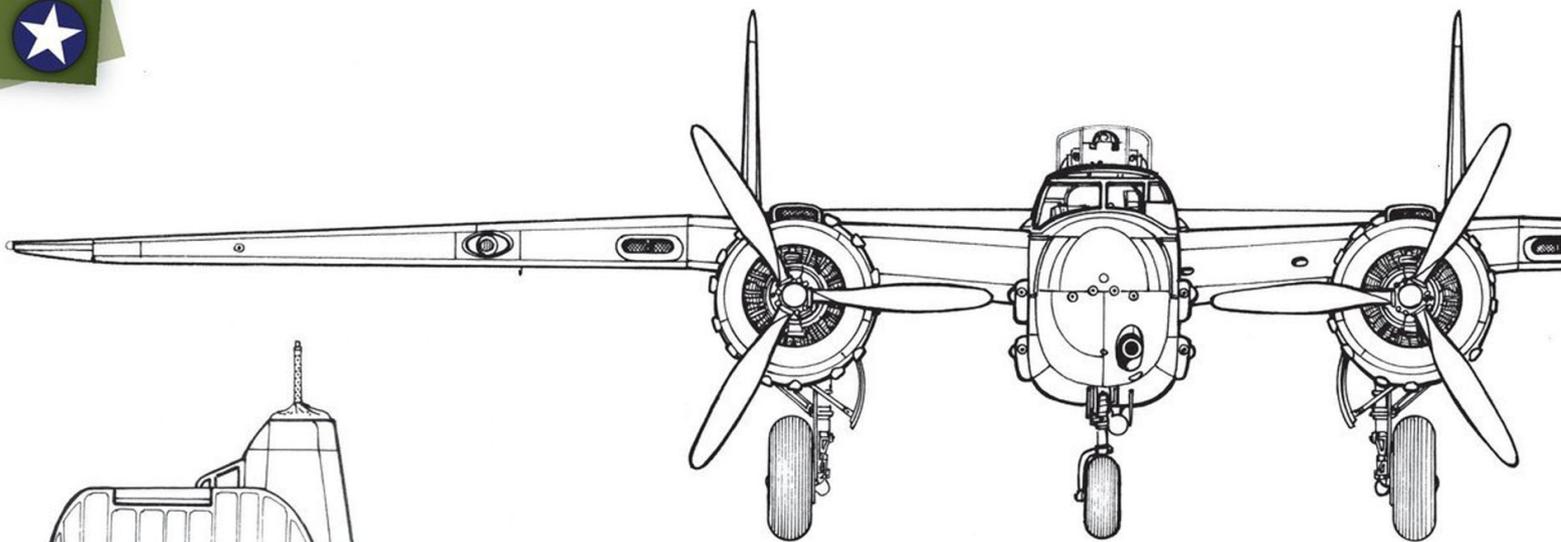


North American B-25J Mitchell *straffer*



North American B-25J Mitchell *bomber*





North American B-25H Mitchell

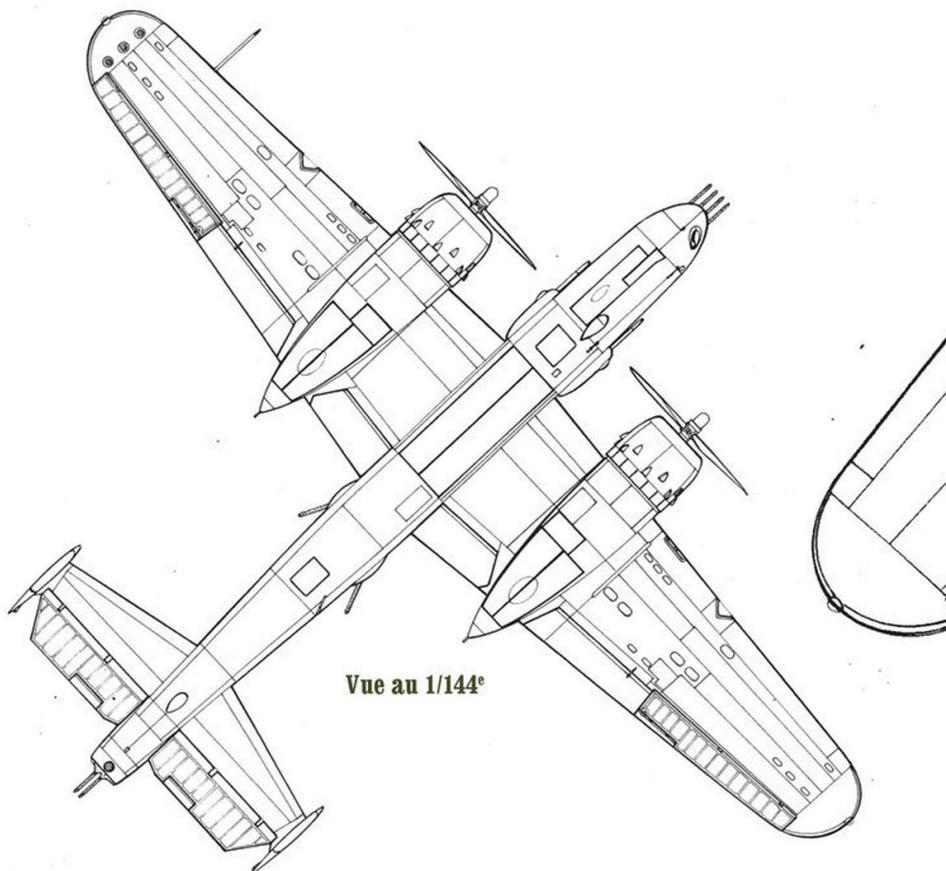
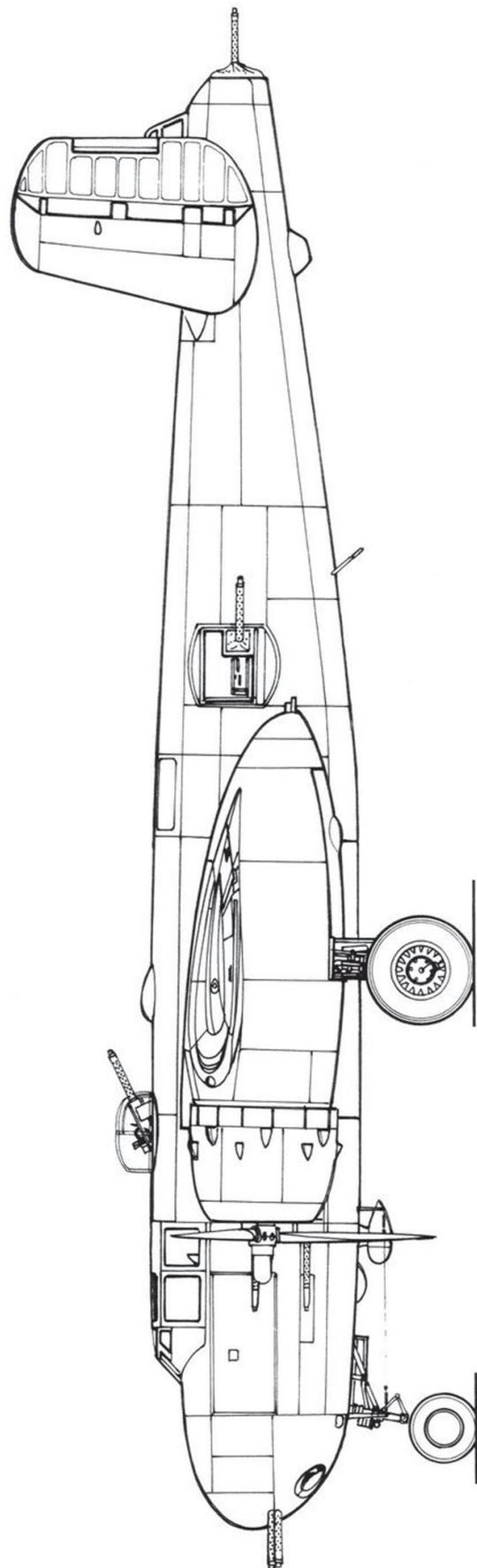
Type :
Bombardier/avion d'attaque au sol, équipage de cinq hommes.

Moteurs :
Deux Wright Cyclone R-2600-13 de 14 cylindres en double étoile refroidis par air avec chacun un compresseur mécanique à deux étages, développant 1 700 ch au niveau de la mer.

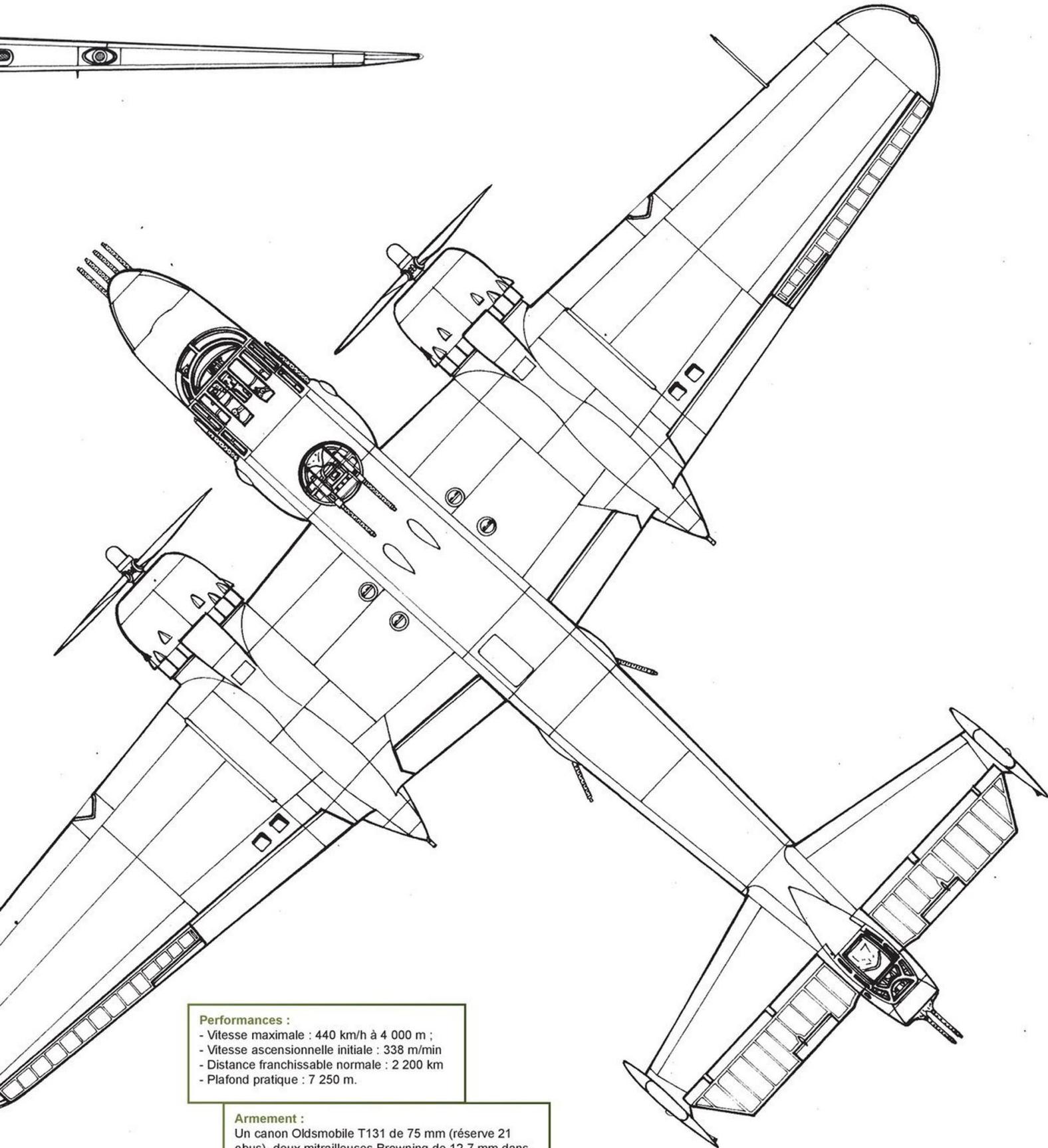
Dimensions :		Poids :	
Envergure :	20,40 m	À vide :	8 900 kg
Longueur :	15,50 m	En charge :	15 870 kg
Hauteur :	4,80 m		

Plan au 1/72^e

© Hubert Cance - 2012



Vue au 1/144^e



Performances :

- Vitesse maximale : 440 km/h à 4 000 m ;
- Vitesse ascensionnelle initiale : 338 m/min
- Distance franchissable normale : 2 200 km
- Plafond pratique : 7 250 m.

Armement :

Un canon Oldsmobile T131 de 75 mm (réserve 21 obus), deux mitrailleuses Browning de 12,7 mm dans la pointe avant, deux mitrailleuses en pack individuel de chaque côté du fuselage avant, deux mitrailleuses dans la tourelle supérieure, une mitrailleuse dans chaque sabord et deux mitrailleuses dans la tourelle de queue Bell M-7 ; 1 360 kg de charges diverses en soute et sous les ailes.



RABAUL

Rabaul, au nord-est de l'île de Nouvelle-Bretagne, a d'abord été un comptoir allemand avant d'être remis à l'Australie à l'issue de la Première Guerre mondiale. La ville est prise par les Japonais en janvier 1942 et, aussitôt, les nouveaux occupants entreprennent des travaux de fortification. Ils creusent, à leur habitude, des dizaines de galeries souterraines, mais surtout ils développent les capacités du port et construisent ou étendent deux aérodromes, ce qui a pour effet de transformer la base à la fois en plaque tournante et en verrou stratégique.

En octobre 1943, l'état-major impérial entretient à Rabaul une importante force aérienne, dont les effectifs ont été encore accrus par l'apport de flottilles débarquées de la flotte combinée, ce qui ne va pas sans provoquer quelques grincements de dents au sein de la Marine.

À cette époque, outre sur 367 canons de DCA, la défense du bastion s'appuie sur les 201^e, 204^e, 251^e

▲ EL DIABLO IV, le B-25D-10 41-30340 survole le cap Gloucester (Nouvelle-Bretagne). L'appareil était affecté au 499th Bombardment Squadron (345th Bombardment Group) et habituellement piloté par le *Captain* Octave J. Daniel.

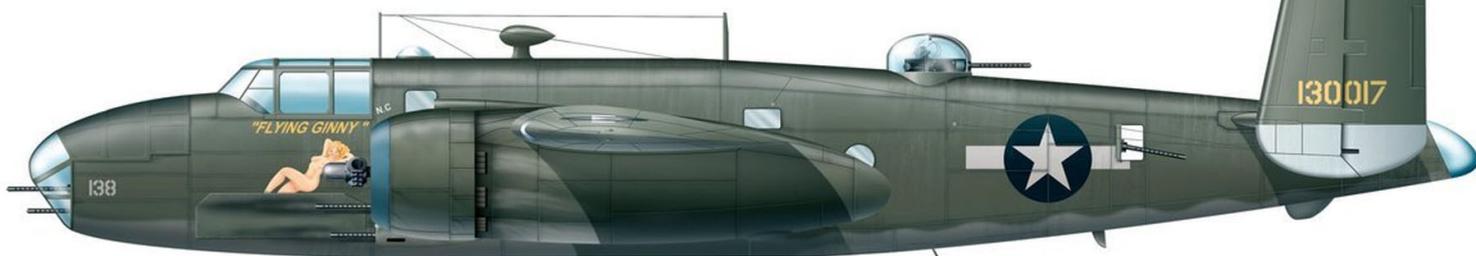
▼ Page de droite, en haut RED WRATH, le B-25D-5 41-30024, piloté par le 1st Lieutenant Robert W. Judd du 498th Bombardment Squadron des « Air Apaches », défile à quelques mètres au-dessus d'une batterie de 75 japonais à Wevak, fin 1943.

▲ et ▼ North American B-25D-15 (41-30517) Colonel Jarred V. Crabb Commandant le 345th Bombardment Group Port Moresby (Nouvelle-Guinée), septembre 1943.

et 253^e *Kōkūtai*, ainsi que sur des éléments de la 281^e, ce qui représente une force d'environ 150 chasseurs A6M3 (modèle 32) pour la plupart (un petit nombre de A6M5 modèle 52 étant également présents) et sur quelques chasseurs de l'armée Ki. 43, Ki. 45 et Ki. 61 basés en Nouvelle-Guinée, mais utilisant Rabaul comme base arrière. Les défenseurs disposent aussi, chose rare au Pays du Soleil levant, d'un radar qui fonctionne (chose encore plus rare).

La réduction de la garnison de Rabaul, qui ne se rendra finalement qu'en août 1945, est une tâche de longue haleine, impliquant à la fois l'USAAF, la RAAF, l'US Navy et les Marines. Les B-25 y participeront activement. À ce titre, la mission du 2 novembre 1943 mérite, par son ampleur, d'être rapportée. Une reconnaissance aérienne conduite en début de matinée par le 8th PRS permet de constater, outre le trafic habituel (sept destroyers et vingt cargos), la présence à Simpson Harbor (port de Rabaul) d'une division de croiseurs rentrant d'un raid contre Bougainville.

Aussitôt, le *Brigadier General* Ennis C. Withehead, adjoint du general Kenney, en charge du *V Bomber Command*, ordonne une mission. Il faut moins de deux heures aux 78 P-38 des 9th et 39th FS, ainsi que du 475th FG, escortant 75 B-25 pour décoller de leur





nouvelle base de Dobodura en direction de Rabaul, qu'ils atteindront à la mi-journée.

Les *strafers* du 345th BG, *The Air Apaches*, seront en première ligne. Armés de bombes au phosphore et de parafrags, leur mission consiste à neutraliser les défenses, ouvrant ainsi la voie à leurs camarades des 3rd et 38th BG, chargés de la mission principale. Intervenant avec un décalage de quelques minutes, ces derniers ont en effet reçu pour tâche de détruire au moyen de bombes de 500 kg les navires et les infrastructures portuaires. Les aérodromes, contrairement à l'habitude, ne constituent qu'un objectif secondaire.

Prévenus à l'avance par leur système de veille avancée, les Japonais préparent une chaude réception aux attaquants. Alors que les P-38 s'expliquent avec une nuée de Zéro, les *strafers* se lancent à l'attaque. Une première vague comptant huit appareils appartenant au 489th BS traite les quais de Simpson Harbor à la parafrag. Pris à partie par des Zéro, les hommes du *Major* Chester A. Coltharp s'en sortent sans trop de mal et revendiquent même quatre victoires aériennes !

Le 501st BS, qui doit neutraliser des batteries antiaériennes et le terrain Lakunai, confronté à la fois à l'artillerie et aux chasseurs, est davantage à la peine. Plusieurs de ses appareils sont gravement atteints, mais poursuivent néanmoins la mission. En fin de compte, seul celui du *2nd Lieutenant* Orby Moore sera finalement perdu. À l'issue de l'engagement, les mitrailleurs du *Squadron* revendiquent la destruction en vol de 8 « Zeke » et autres « Hamp » !

Le 500th BS déplore de son côté la perte de l'avion (et de l'équipage) du *2nd Lieutenant* Alfred R. Krasnickas, victime de la DCA, tandis que son chef d'escadrille, le *Captain* Max H. Mortensen, ramène au terrain une épave volante.

▼ Rabaul, 2 novembre 1943. Le *1st Lieutenant* Chuck Howe du 90th *Bombardment Squadron*, 3rd *Bombardment Group*, dégage aussi vite qu'il le peut de l'enfer de Simpson Harbor. Derrière lui, plusieurs navires sont en feu.

Dernier à entrer en lice, le 499th BS s'en prend une fois encore aux batteries de DCA en position autour de Sulfur Creek et revendique en parallèle la destruction au sol de 15 hydravions monomoteurs « Rufe », un record pour la journée...

Alors que la défense est occupée par le 345th BG, les deux autres *Bomb Groups*, conduits par le *Major* John P. Henebry, entrent à leur tour dans l'arène de Simpson Harbor : « Le mouillage, ayant approximativement la forme d'une baignoire de moins de 3 km de large, était entouré par un système défensif sans pareil.





MÉMOIRES DE TARAWA

Alors que Rabaul s'inscrit dans le viseur des appareils de la 5th AAF, ceux de la 7th, qui accompagnent la progression des *Task Forces* de Nimitz en Micronésie, se focalisent sur un atoll *a priori* sans intérêt : Tarawa. Conquis de haute lutte, ce petit bout de terre constitue en fait un marchepied nécessaire au développement de l'offensive entreprise dans la région par les forces américaines.

C'est dans cette optique que le 41st BG vient, en décembre 1943, poser les roues de ses B-25 sur les pistes à peine aménagées de « l'Atoll sanglant ». Les bases japonaises des îles Marshall vont dès lors subir la loi de ces marchands de mort subite que sont les Mitchell. Cependant, leur intervention n'a rien d'une sinécure, comme le prouve le journal du 1st Lieutenant Thomas D. Thompson, alors pilote d'une des canonniers du groupe :

« 25 janvier 1944 – Tarawa – Troisième raid sur Maleolap
Dans l'après midi, neuf de nos avions sont allés bombarder Maleolap. Un cargo à quai a été touché par deux bombes de 500 livres. Au retour, nos gars sont tombés sur 25 Zéro [de la 252^e Kû – NDA] qui leur ont mené la vie dure. Certains ont même lâché des bombes au phosphore pour tenter de descendre les B-25. L'avion de MacDonald a été touché par deux obus de 20 mm. L'un d'entre eux a atteint son copilote Knickerbocker à l'aîne, le blessant mortellement. Knick a rendu l'âme alors que son appareil se présentait en approche finale. On lui avait transfusé en vol trois poches de plasma et, bourré de morphine, il est parti sans souffrir... »

« 27 janvier

Nous avons effectué un raid sur Nauru, une petite bande de terre de 5 km de long tenue par les Japonais et située à 640 km d'ici. Pour les Japs, la surprise a été complète. Nous avons surgi au ras des arbres à plus de 400 km/h et nous avons mitraillé les deux pistes d'aviation avant qu'ils ne puissent réagir. Une fois encore, mes mitrailleuses m'ont donné du souci, il faudra que j'en touche deux mots aux gars de l'armement. Je me souviens d'avoir aperçu de pauvres bougres d'autochtones abandonnant vivement leur pirogue quand nous les avons survolés. Le contraste avec l'imposante *Task Force* que nous avons aperçue un peu plus tard était saisissant.

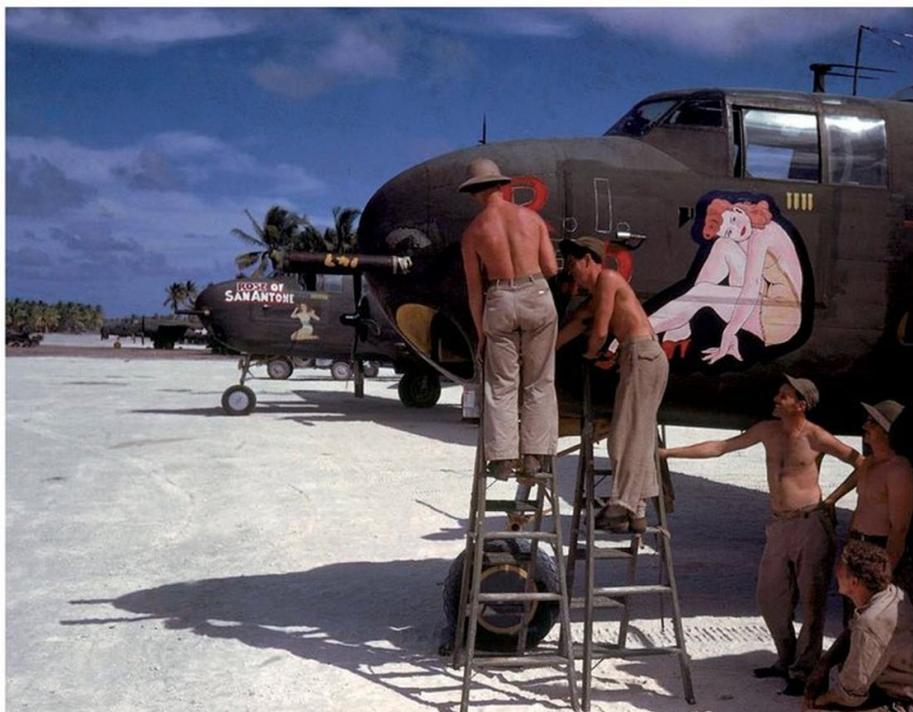


Malgré une DCA intense, Henebry (le pilote) nous a alignés aussitôt sur une rangée de trois bâtiments, deux cargos et un croiseur. Le tir nourri et rasant des navires de guerre faisait jaillir devant nous des trombes d'eau. De notre côté, nous leur faisons baisser la tête en ripostant avec toutes nos mitrailleuses et, une fois de plus, la puissance de feu du B-25 dut les surprendre et obliger certains postes à cesser le feu. Henebry mitrailla le pont d'un cargo avant de le gratifier d'une 1 000 livres et de poursuivre son attaque, mais, de son propre aveu, il commit alors une erreur. Ayant mésestimé la distance le séparant du croiseur, il s'exposa au feu de ses canons à tir rapide sans pouvoir lui-même baisser suffisamment le nez de notre appareil pour pouvoir riposter. Il ressentit alors un choc brutal aux commandes. Nous avons été sérieusement atteints. »

L'équipage, au sein duquel a pris place le correspondant de guerre Lee van Atta, qui rapporte pour nous les minutes de l'attaque, parviendra difficilement à ramener à la base un B-25 gravement endommagé. Tous pourtant n'auront pas cette chance. Ce sera le cas du leader du 8th BS, le Major Raymond Wilkins, dont l'avion est abattu alors qu'il tente, selon les témoins, de détourner sur lui la riposte des batteries nippones. En raison de son comportement héroïque, Wilkins recevra à titre posthume la *Medal of Honor*. C'est la seconde obtenue par un pilote de *strafers*, la première ayant récompensé l'acte héroïque du Major Ralph Cheli, commandant le 405th BS, 38th BG, abattu lors d'un raid particulièrement audacieux contre l'aérodrome de Dagua, le 18 août 1943 ; fait prisonnier, il sera exécuté par les Japonais en mars 1944. Ce raid spectaculaire s'avère finalement coûteux (13 % de l'effectif engagé est perdu, soit 10 P-38 et 9 B-25, plusieurs autres étant très gravement touchés) et ne sera en définitive pas le plus réussi (18 000 tonneaux de navires marchands coulés). En revanche, il indique clairement aux Japonais que leur situation dans le Pacifique Sud-Ouest est désormais intenable. Après avoir été de nouveau massivement attaqués les 5, 7 et 11 novembre, ceux-ci l'admettront d'ailleurs en retirant ce qui reste de leurs forces aériennes sur Kavieng, en Nouvelle-Irlande, laissant Rabaul coupé du monde et en proie à des pénuries récurrentes.

▲ Les « Rough Riders » (500th Bombardment Squadron, 345th Bombardment Group) déboulent sur l'aérodrome de Boram (Wevak), le 16 octobre 1943. Gare à la casse ! Au premier plan, le B-25D-5 41-30079, baptisé SATURDAY NITE et piloté par le 1st Lieutenant Charles W. Howard. L'appareil était décoré d'une superbe tête de tigre sur le nez. On peut distinguer un Ki. 61 du 78^e Sentai et un Ki. 61 du 14^e Sentai camouflés au sol.

▼ Deux B-25G appartenant probablement au 41st Bombardment Group sur un atoll des îles Marshall.





« 29 janvier – Première mission sur Wotje

Le *Squadron* au grand complet participe aujourd'hui à un raid sur Wotje, qui constitue l'objectif des *Task Forces* repérées les jours précédents. Nous nous attendons à une opposition assez faible. J'espère que l'affaire sera vite réglée. Shirley a été hospitalisé avec une forte fièvre, on pense que c'est la dengue. Nous sommes tous au bout du rouleau ; de mon côté, j'ai encore perdu cinq kilos.

« 30 janvier

Apparemment, la mission d'hier a été une grande réussite. Sans casse sur l'objectif qui plus est. Nous avons tapé dur. L'aviation embarquée devait frapper d'abord, mais, soit elle était en retard, soit elle s'est trompée d'île. En fait, la Navy s'est surtout manifestée au retour et à nos dépens. Quand nous avons survolé la flotte,

▲ BLONDIE'S VENGEANCE, un autre B-25G appartenant selon toute vraisemblance au même groupe.

▼ Un B-25J *strafers* du 42nd Bombardment Group, piloté par le 2nd Lieutenant Russell M. Brown, échappe aux obus tirés par la DCA japonaise depuis la base d'hydravions de Victoria Harbor (Nord Bornéo).

l'artillerie a ouvert le feu et leurs chasseurs nous ont engagés ! Ils ont descendu mes vieux potes Taylor et Chervington. Tous nos appareils ont été plus ou moins gravement touchés par ces tirs fratricides [5]. Doyle, le navigateur de Casey, a été grièvement blessé, et son avion est bon pour la réforme. Truker a ramené son B-25 avec un moteur en feu jusqu'en vue de la piste, mais au dernier moment le Mitchell a décroché et s'est abîmé dans les eaux du lagon. Aucun membre d'équipage n'a été tué, mais tous en sont quittes pour une longue convalescence à Pearl !

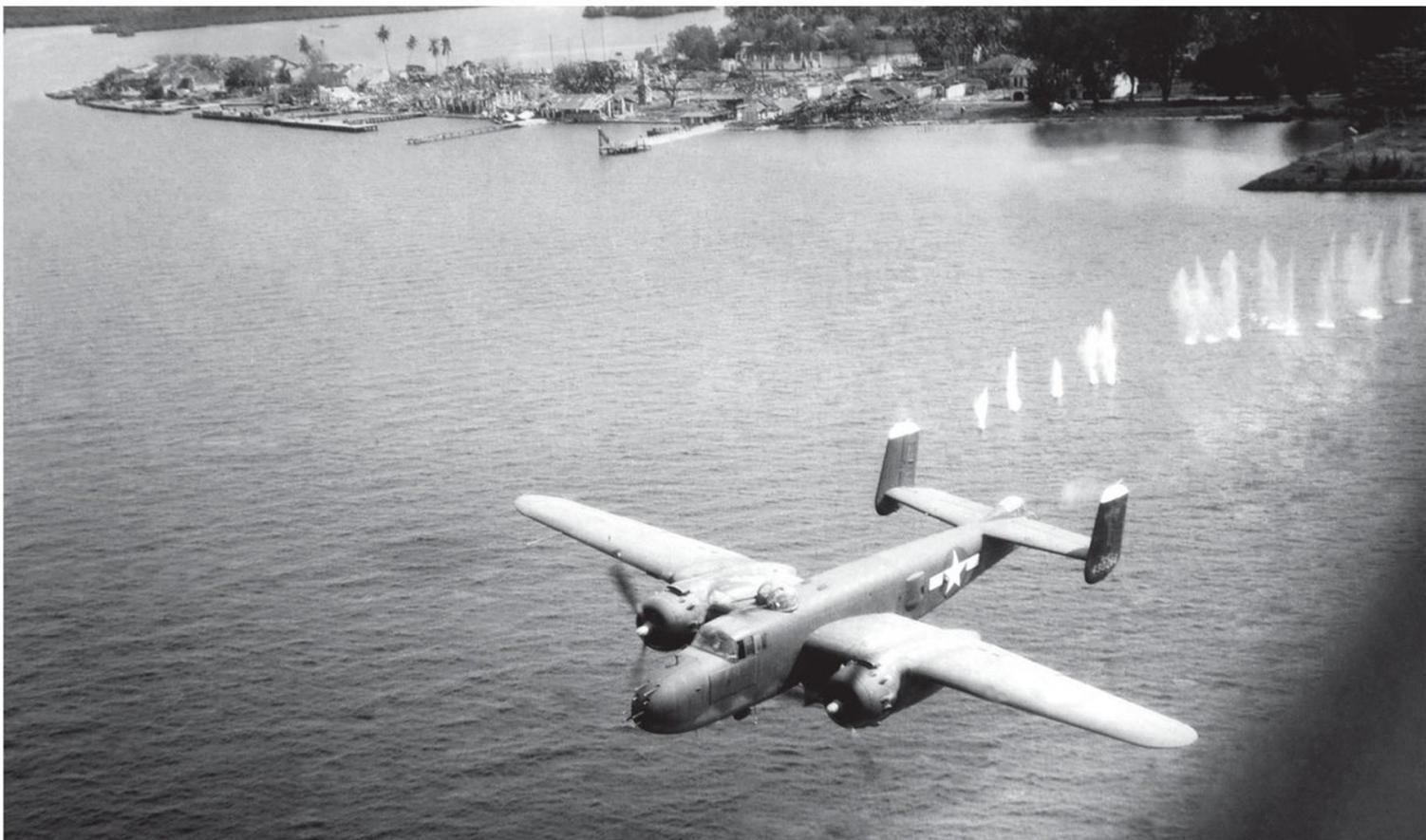
« 31 janvier

Cinq membres de l'équipage de Taylor ont été récupérés par un destroyer. On ne sait pas encore qui est porté manquant. Nous ne restons que quatre équipages du *Squadron* original arrivé ici il y a moins d'un mois ! Aujourd'hui, la marine doit s'emparer de Wotje. Bonne chance... »

Il faudra trois jours de durs combats aux forces américaines pour s'emparer de Kwalajein, cœur du système défensif japonais dans les Marshall. Dès lors, l'objectif sera de neutraliser Truk, l'autre « Gibraltar du Pacifique », avant de se retourner vers Guam, ce qui aura pour effet de mettre enfin l'archipel nippon dans le rayon d'action des B-29.

Le 41st BG suivra cette progression avant d'être renvoyé vers l'arrière, en octobre 1944, pour y être rééquipé. Il reviendra à Okinawa à la fin de la guerre. Doté d'un parc aérien composé de B-25J *leaders* (à nez vitré) et *strafers*, il réalise, le 30 juin 1945, le premier raid conduit par des Mitchell au-dessus du Japon depuis la mission de Doolittle (38 mois plus tôt).

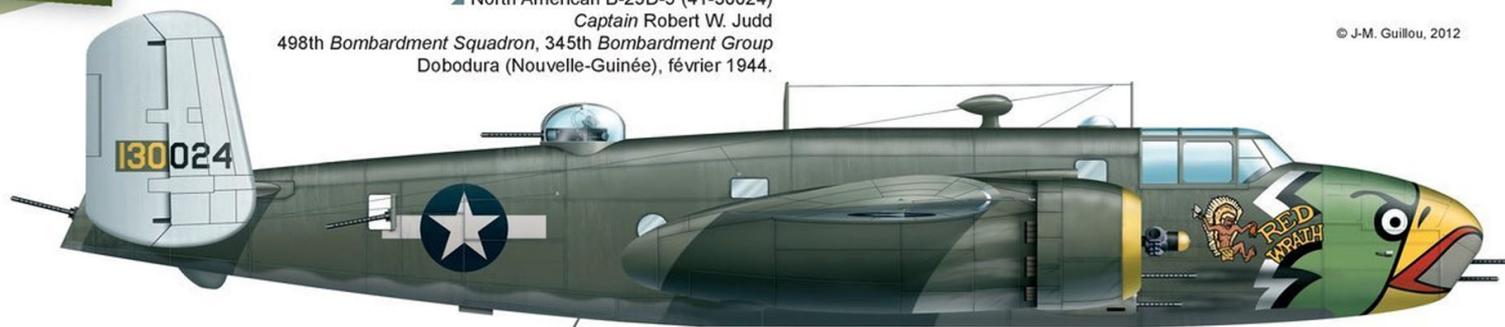
[5] Il n'a pas été possible dans le cadre de la préparation de cet article de trouver d'autres mentions de cet incident dramatique. On retiendra soit l'hypothèse d'une mauvaise identification des agresseurs, soit d'une volonté délibérée des parties d'étouffer une affaire gênante, d'autant plus facilement qu'en définitive un seul aviateur a effectivement perdu la vie lors de l'accrochage.





▲ North American B-25D-5 (41-30024)
 Captain Robert W. Judd
 498th Bombardment Squadron, 345th Bombardment Group
 Dobodura (Nouvelle-Guinée), février 1944.

© J.-M. Guillou, 2012



Insensiblement, le conflit avance vers son terme. Le B-25 délaisse alors quelque peu l'interdiction pour se concentrer davantage sur l'appui rapproché des troupes. Celles-ci sont désormais engagées un peu partout dans des combats meurtriers au milieu de « l'enfer vert ». Cette évolution est bien mise en lumière par le 42nd BG qui, dans le Pacifique Sud, combat au plus près des fantassins au sein d'une 13th AAF souvent qualifiée de « Jungle Air Force ».

LE DÉCLIN DE L'EMPIRE DU SOLEIL

Si les hommes de la 5th AAF de Kenney caracolent toujours à l'avant-garde de l'offensive conduite par MacArthur à travers le Pacifique, ceux de la 13th AAF doivent se contenter, à l'arrière, du rôle moins glorieux de nettoyeurs, qu'ils partagent avec quelques unités des Marines. « Assainir » les îlots où les Japonais résistent encore, notamment dans les Salomon et en Indonésie, est donc la tâche principale assignée aux B-25 *gunships* du 42nd BG. Il s'agit pour les « Crusaders » (surnom du groupe) d'un type de mission où l'on récolte plus de mauvais coups que de médailles. C'est également un boulot dans lequel la mort est tout sauf une abstraction. Des extraits du journal de marche de l'unité en apportent l'illustration :

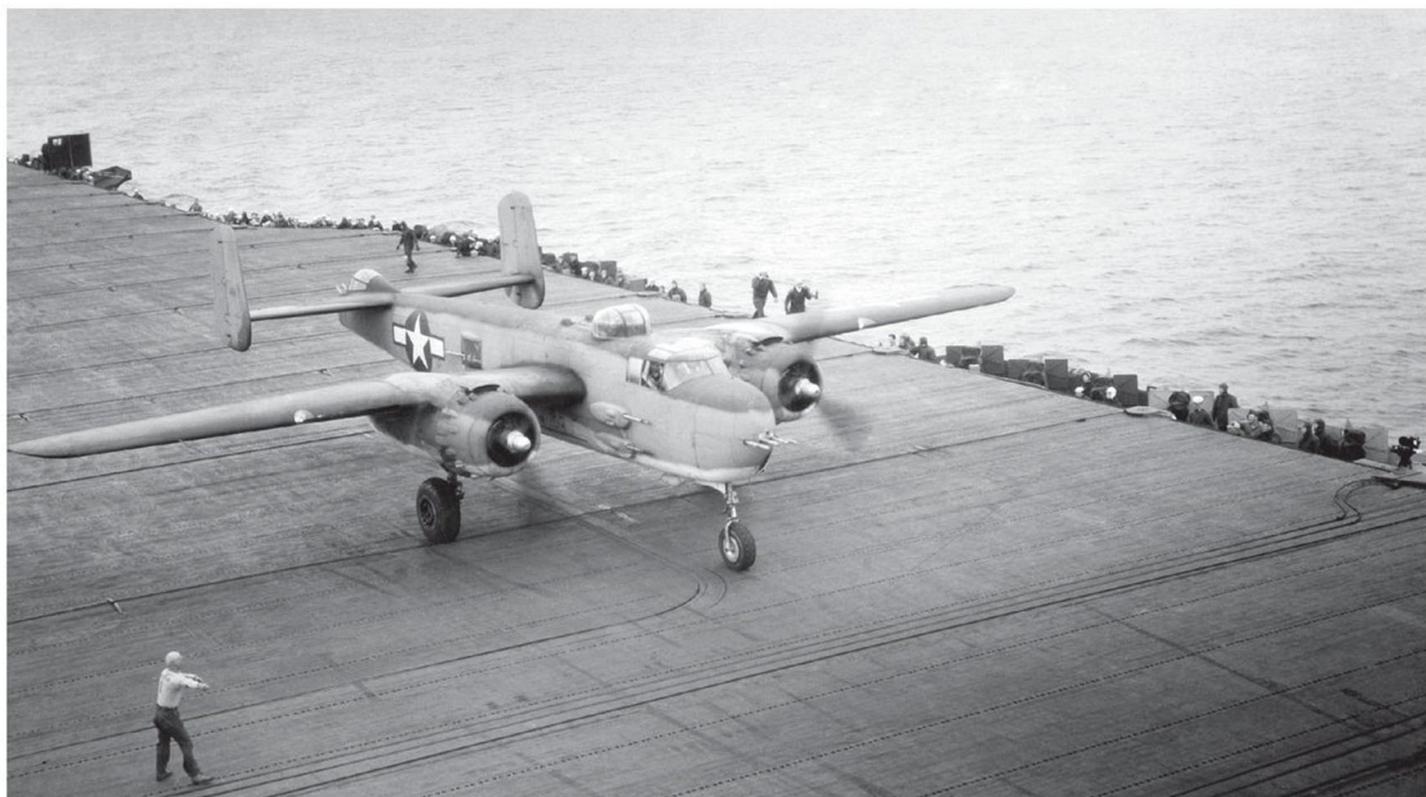
« Le 24 [janvier 1944], notre terrible *Captain C. W. Wolfendale* du 100th BS a conduit un raid contre la

navigation du côté de Ceram [archipel des Moluques]. Rendu sur sa zone de patrouille, l'équipage repère bientôt du côté de Vogelkop une barge de la Marine japonaise type A qui tente de se rapprocher du rivage. Volant à un peu plus de 100 mètres d'altitude, le B-25 venant de la terre tombe sur sa proie par surprise. Wolfendale aussitôt l'arrose de plus de 300 projectiles de 12,7 mm et, soudain, la barge, sans doute chargée de munitions, explose, projetant à plus de 200 mètres de hauteur les débris les plus divers. Certains atteignent de plein fouet le Mitchell qui, poursuivant sur sa lancée, passe au travers d'un lourd nuage de fumée acre. En définitive, seul le navigateur a été légèrement blessé, mais l'équipage tout entier a été très éprouvé par cette traversée. À l'atterrissage, le nez de leur avion demeurait en effet couvert de vestiges macabres. L'appareil dégageait une forte odeur de poudre dominant un remugle non moins prenant mais plus diffus... »

Les missions de nuisance entreprises dans l'archipel des Moluques et celui des Célèbes préparent l'invasion des Philippines à laquelle œuvre MacArthur. Au préalable, les Alliés prennent pied à Morotai afin de sécuriser leurs lignes de communication. En octobre 1944, ils débarquent à Leyte, prélude d'une campagne de près de 6 mois durant laquelle le 42nd BG déploiera une intense activité. Début 1945, le groupe est de retour à Morotai, alors partiellement reconquise. De là, il participera à la prise de Balikpapan.

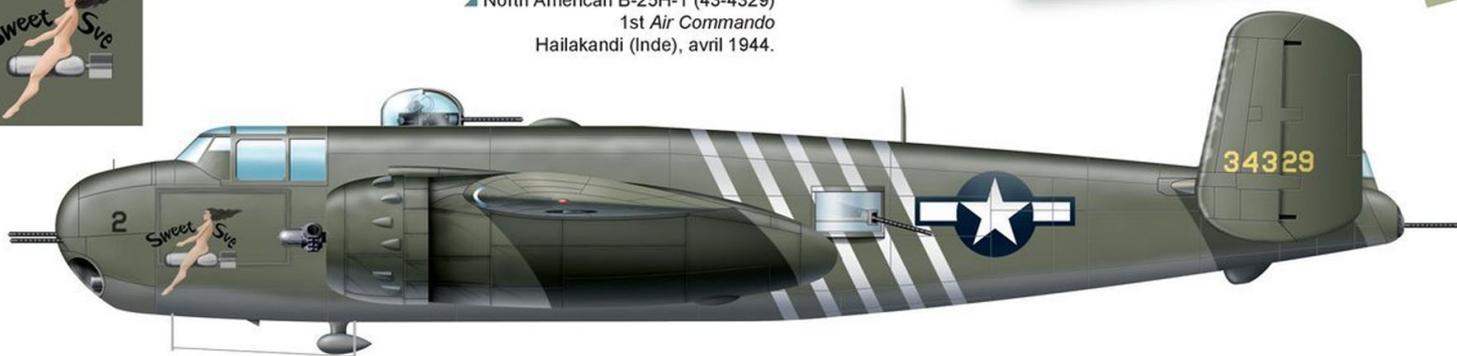
« Du 23 juin jusqu'au 1^{er} juillet 1945, jour du débarquement sur Balikpapan, les "Crusaders" ont matraqué les

▼ Trente et un mois après Doolittle, un autre B-25 décolle d'un porte-avions. Mais celui-ci, un PBJ-1H (BuAer 35277) de l'US Navy, piloté par le *Lieutenant Commander H. S. Bottomley*, réussira à apponter sur le USS *Shangri-La* (CV-38), le 15 novembre 1944.

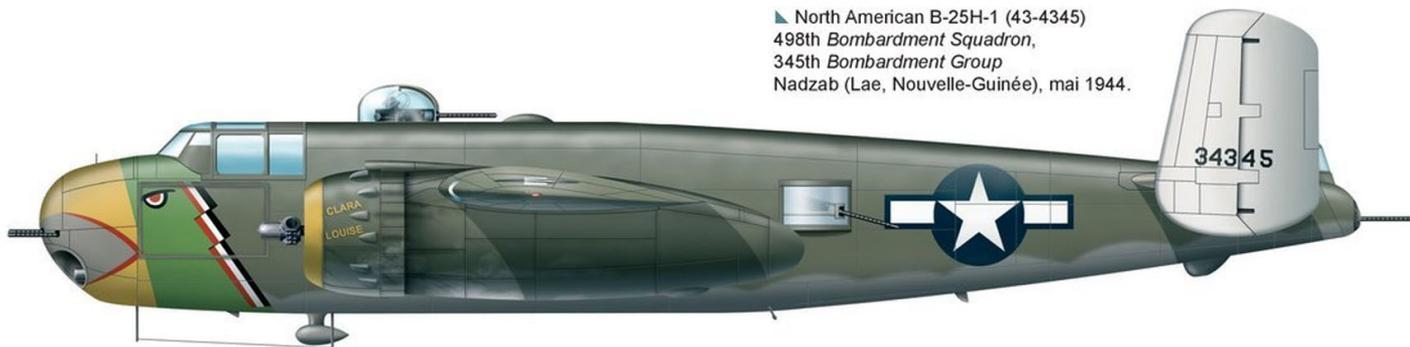




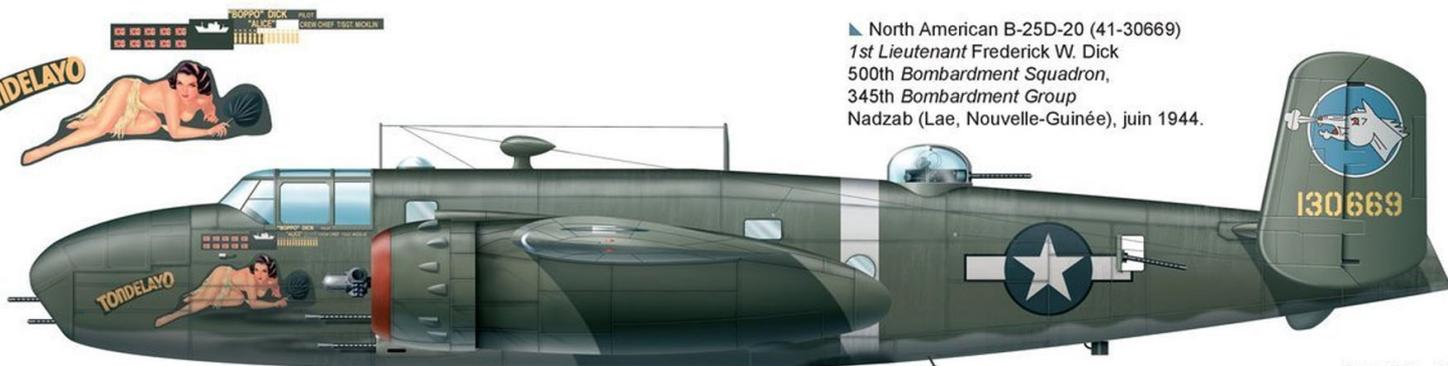
▲ North American B-25H-1 (43-4329)
1st Air Commando
Hailakandi (Inde), avril 1944.



▲ North American B-25H-1 (43-4345)
498th Bombardment Squadron,
345th Bombardment Group
Nadzab (Lae, Nouvelle-Guinée), mai 1944.



▲ North American B-25D-20 (41-30669)
1st Lieutenant Frederick W. Dick
500th Bombardment Squadron,
345th Bombardment Group
Nadzab (Lae, Nouvelle-Guinée), juin 1944.



© J.-M. Guillou, 2012

défenses ennemies. Comme à Tarakan, les abords des plages étaient couverts d'obstacles divers à demi immergés, sur lesquels les péniches étaient censées venir s'empaler. Des équipes du génie, intervenant à bord de petits canots automobiles, devaient donc les dynamiter au préalable, tandis que les B-25 étaient chargés de juguler toutes velléités ennemies de s'opposer au travail de sape. L'efficacité de leurs tirs fut telle qu'aucune perte ne fut enregistrée dans les rangs des sapeurs, qui dégagèrent ainsi complètement les accès de chacune des zones choisies pour les débarquements. Par la suite, les Mitchell ont appuyé la progression des troupes australiennes, en détruisant systématiquement les magasins et les dépôts de carburant ennemis, rendant ainsi illusoire la moindre tentative de riposte coordonnée. »

C'est dans des conditions similaires qu'ont travaillé les PBJ du Marine Corps. Les premiers PBJ sont livrés en février 1943 à la Marine des États-Unis, qui les utilise pour des missions de patrouille. Avec l'entrée en service des PB4Y1 et des PV-1, les Mitchell font rapidement double emploi. Selon une habitude bien ancrée à l'époque, quand l'US Navy n'a que faire d'un matériel, elle le cède aux Marines. À la tête désormais d'un capital important de bimoteurs qu'il n'attendait pas, le Corps décide de créer sur-le-champ 16 Squadrons de bombardement (VMB)

Parmi toutes les variantes mises en œuvre par les sept VMB engagées opérationnellement [6] dans le Pacifique, trois sont des *strafers*. Le PBJ-1D d'abord est le plus répandu. Il s'agit d'un B-25D équipé de 7 mitrailleuses axiales qui s'inspire des expériences de « Pappy » Gunn. La grande différence avec ses homologues de l'Army est qu'il est affublé, à cause de son radar APQ-3, d'un appendice nasal assez disgracieux. Le PBJ-1H est l'équivalent du B-25H ; disséminé au sein de tous les VMB, il n'équipera complètement que la VMB-613. Enfin, les PBJ-1J

dotés d'un nez plein n'entreront en service chez les Marines qu'à la toute fin de la guerre. Un grand nombre de PBJ seront courageusement utilisés pour les missions de pénétration nocturne pour lesquelles les Marines ont peu de concurrents. Il s'agit en effet d'une spécialité peu prisée de l'Air Force. Sans grand enthousiasme, celle-ci finira par y affecter, en 1944, une poignée de B-25H modifiés, alors en service au sein du 418th NFS. L'expérience tournera court. Avec l'arrivée des P-61, le groupe abandonnera, au moins pour un temps, toute velléité offensive.

LES CANONNIÈRES DU YANG-TSÉ

Dans le Sud-Est asiatique plus qu'ailleurs, du fait de dotations moindres, la polyvalence est de règle. Les B-25 « classiques » et *gunships* vont donc être mis à toutes les sauces.

La première unité affectée sur la zone est le 341st BG, basé aux Indes dès le mois de septembre 1942. Le groupe est doté de ses premiers modèles G à la fin de l'été 1943. Ceux-ci sont affectés au 490th BS, au sein duquel opèrent déjà quelques *strafers* nés d'adaptations locales. Les « Winged Skulls » se sont alors taillé une bonne réputation de casseurs de ponts, en mettant en œuvre la technique du « skip bombing », puis en inventant celle du « hop bombing ». Le *Sergeant* Dave Richardson, correspondant du magazine *Yank*, a participé à une mission de ce type au-dessus de la Birmanie :

« Nous laissons Mandalay en arrière. Nous volons très bas au-dessus de la jungle qui défile à toute vitesse sous nos ailes. La soute à bombes est ouverte.

[6] Les VMB-413, 423, 433, 443 et 611 ont opéré dans le Pacifique Sud, tandis que les VMB-612 et 613 ont servi dans le Pacifique Central.



© J.-M. Guiffou, 2012

▲ North American B-25J-10-NC (43-36172)
501st Bombardment Squadron,
345th Bombardment Group
San Marcelino (Philippines), avril 1945.



▲ North American B-25J-32-NC (44-30934)
Captain Charles E. Rice Jr.
499th Bombardment Squadron,
345th Bombardment Group
le Shima (Okinawa), août 1945.



Soudain, le staccato de nos mitrailleuses avant résonne dans tout le fuselage. J'observe des balles traçantes aussitôt happées par la végétation et, à mon tour, j'ouvre le feu sur un hypothétique emplacement de DCA. Une trouée au milieu de la forêt nous permet soudain de distinguer la cible. C'est un pont routier d'à peine trente mètres de long, dont l'arche unique enjambe une rivière. Au même instant, l'artillerie ennemie entre en action et couvre les abords de l'objectif d'une colonie de petits nuages blancs d'aspect inoffensif. Le navigateur annonce alors que nous sommes à 10 secondes de la cible. » Après le transfert en Chine du 341st BG, en janvier 1944, ses missions seront reprises au-dessus de la Birmanie par le 12th BG venant de Méditerranée. Bénéficiant d'une dotation complète de B-25J et H, ce groupe va opérer sous le contrôle de la 10th AAF jusqu'à la fin des hostilités. Outre aux actions offensives, il participe au printemps 1944 de façon remarquable au ravitaillement en munitions d'Imphal assiégée. Le 12th BG commence à être transformé sur A-26 au début de l'été 1945. Certains B-25H présents en Indes sont mis à la disposition du 1st Air Commando, au sein duquel ils réaliseront essentiellement des missions d'appui tactique (se reporter à *Aéro-Journal* n° 20, février 2011). Intégré désormais à la 14th AAF, le 341st BG abandonne quelques-unes de ses missions traditionnelles pour s'orienter

Page de droite,
de haut en bas

► TEXAS GAL, un B-25H du 81st Bombardment Squadron, 12th Bombardment Group, à Pandaveswar (Inde), à l'été 1944.

► PRIDE OF THE YANKEES, un B-25G du 820th Bombardment Squadron, 41st Bombardment Group, à Tarawa (îles Gilbert), 7 janvier 1944. On note la plaque de blindage posée en renfort sous le pare-brise.

▲ LEROY'S JOY, un autre B-25H (43-4336) du même Squadron.

▼ Un B-25H-1 du 1st Air Commando. (Famille R. T. Smith)

davantage vers l'assaut naval (maritime et fluvial). Il s'emploie ainsi à désorganiser les communications ennemies en mer de Chine et dans le bassin du Yang-Tsé. Épisodiquement, les B-25 de la 14th AAF seront épaulés par ceux des 5th et 13th AAF, avec lesquels ils opéreront en particulier au-dessus de l'Indochine et de Formose. Ils y rencontrent parfois des B-25H et J *strafers* volant sous les couleurs chinoises.

TIGRES ET DRAGONS

Dix-huit B-25 de première génération C et D sont livrés à la Chine en juillet 1943, auxquels s'ajoutent 10 B-25J et 105 B-25H obtenus au titre du « prêt et bail ». Ces derniers serviront pour la plupart au sein d'une sorte de joint-venture sino-américain, le 1st *Chinese-American Composite Wing (Provisional)*, dont l'emblème représente naturellement un tigre et un dragon déchirant un Hinomaru.

Activé le 1^{er} octobre 1943, le 1st CACW se compose à tous les échelons de personnels des deux nationalités. Il se trouve placé sous la responsabilité tactique de la 14th AAF et sous le commandement direct du *Major General* Claire Lee Chennault, qui est à l'origine de tout



le projet. Il sera constitué à terme de deux groupes de chasse et d'un groupe de bombardement. Au sein de ce 1st BG, le 2nd BS se voit assigner l'essentiel des canonnières qu'il mènera au combat.

Parmi les faits d'armes extraordinaires de ce *Wing* s'inscrit le raid du 25 novembre 1943 sur Formose, dit « massacre de Thanksgiving ». Ce jour-là, 6 B-25 du 2nd BS, accompagnés par 8 autres Mitchell du 11th BS (341st BG) et escortés par 16 P-51 et P-38 du 23rd FG, s'en prennent par surprise aux principaux aérodromes de l'île occupés par les Japonais. Attaquant en vol rasant, les B-25 détruisent 32 avions ennemis et ne subissent aucune perte !

Par la suite, les *gunships* du 2nd BS se concentreront essentiellement sur le trafic fluvial transitant sur le Yang-Tsé et le Hwang-Ho, sans dédaigner pour autant les objectifs terrestres. Ainsi, le 3 mai 1944, sept Mitchell du 1st CACW attaquent à la bombe et à la mitrailleuse une importante concentration de troupes japonaises près de Mihsien, au nord-est du Yunan. Des reconnaissances démontreront par la suite la terrible efficacité du raid.

À la fin de la guerre, le 1st BG du CACW peut se prévaloir d'un bilan éloquent de seulement huit Mitchell perdus à l'ennemi, dont aucun du fait de la chasse en vingt mois d'opérations. Ce décompte est le plus bel hommage qu'on puisse rendre à la solidité du B-25, à l'habileté de ses équipages et peut être aussi à la qualité des escortes fournies.

Des B-25 continueront à opérer sous les couleurs chinoises (nationalistes) après la Seconde Guerre mondiale et prendront une part active à la guerre civile. En 1948, certains suivront l'exil du régime à Taïwan. D'autres laissés sur le continent seront repris et peut-être un temps utilisés par l'Armée populaire de libération.

CONCLUSION

La guerre en Europe est terminée depuis trois mois. Ce matin-là, des B-25 du 41st BG se préparent à décoller d'Okinawa pour un *strafing* sur Kyūshū. Au dernier moment, il est demandé aux équipages d'oublier l'objectif principal et de se détourner sur une cible secondaire, en l'occurrence l'aérodrome de Kanoya ; la suite est racontée par Fred Emmert, alors pilote d'un *strafers* du 48th BS : « C'était une belle matinée. Nous volions à 2 200 mètres dans une formation en triangle. L'avion leader était encadré par nos deux *strafers*. Il n'y avait aucune tension particulière quand la chose s'est produite. Je n'ai vu aucun flash, mais, soudain, une énorme éruption en forme de champignon s'est élevée dans le ciel jusqu'à une hauteur considérable. La radio jusqu'alors muette nous a ordonné d'abandonner la mission. Au retour, nous avons appris que Nagasaki avait été touchée par une bombe atomique. Notre objectif initial, qui était situé dans les faubourgs de la ville, avait donc sans doute été détruit. »

Quelques jours plus tard, les Mitchell du 345th BG escortent les G4M « Betty » des plénipotentiaires japonais venant prendre connaissance auprès des vainqueurs des conditions de leur reddition.

La Seconde Guerre mondiale est finie, mais de petites guerres vont éclater un peu partout ! Du djebel Amour à la Sierra Madre et du Congo Belge au delta du Mékong, des canonnières (B-26 Invader) vont s'y trouver engagées, validant définitivement les théories de « Pappy » Gunn. À l'heure actuelle, le descendant direct des *strafers* d'antan participe quotidiennement à des missions de combat. Bimoteur, bidérive, lourdement blindé et armé, l'irremplaçable Fairchild A-10 Thunderbolt a repris plusieurs caractéristiques du B-25 et assume la plupart des tâches confiées autrefois au vétéran de la North American. ■

