

LES HAWK AMÉR

Gérard Beauchamp

Charles R. Hyer

Avec l'USAAF, le Curtiss Hawk n'a connu qu'un unique jour de gloire – et encore, pendant seulement deux heures. Cependant, il constitua un appareil de transition idéal entre les biplans démodés et les chasseurs lourds de deuxième génération. Si l'aviation américaine parvint à rattraper son retard technologique en un temps record, elle le doit en grande partie au Curtiss Hawk.

La période troublée de la fin des années trente amenèrent de grands changements au sein de l'US Army Air Corps et de l'industrie aéronautique américaine en général. L'aviation de poursuite (chasse) américaine entraînait dans une nouvelle phase. Précédant l'arrivée du Seversky P-35 et du Curtiss P-36A, beaucoup d'avions américains n'étaient en fait qu'un raffinement des avions de la Grande Guerre. Le P-35, conçu par Alexandre P. de Seversky, et le P-36, conçu par Donovan R. Berlin, émergèrent vainqueurs de la « *Pursuit Competition* » organisée en 1936. Seversky, officiellement promu grand gagnant, se vit attribuer un contrat pour 77 avions, mais le véritable vainqueur fut en fait la Curtiss-Wright lorsque, l'année suivante, elle reçut un contrat pour 210 exemplaires de son P-36.

Mais, on peut se demander pourquoi seulement 77 avions ? À l'époque de la grande dépression, l'Air Corps avait tout juste assez de fonds pour remplacer les avions perdus par accidents, usures, etc., ce qui équivalait à 80 appareils. Bien que les deux gagnants étaient inférieurs aux spécifications de la compétition de poursuite, il n'y avait aucun autre choix. Le P-35 fut choisi plutôt que le P-36 à cause de sa plus grande autonomie de vol. Conscient des meilleures qualités de vol du P-36, aisance d'entretien, etc., l'Air Corps acheta trois Curtiss sous la désignation Y1P-36, pour obtenir les 80 appareils en question. Avec leur construction tout métal, leur train d'atterrissage escamotable et leur poste de pilotage fermé, les P-35 et P-36 établissaient le modèle à suivre pour tous les chasseurs américains à venir par la suite.

L'histoire de l'aviation de chasse en Amérique dans les années 1930 se résume à une histoire d'aérodromes. L'Air Corps avait quatre groupes de chasse (*Pursuit Groups* ou

Un P-36A du 36th Pursuit Squadron (8th Pursuit Group) à Langley Field.

Le capot était blanc pour les appareils de cette escadrille (rouge pour le 33rd PS et jaune pour le 35th PS).

On note que le code tactique (PH50) était répété sous l'aile gauche.

(Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent de la collection de G. Beauchamp)



CAINS

PREMIÈRE PARTIE COAST TO COAST

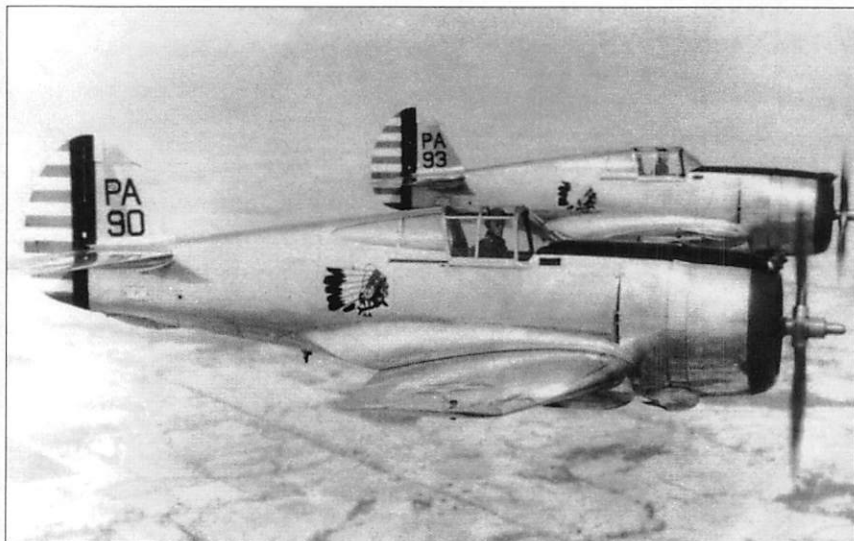




Hawk américains

PG) en Amérique continentale : le 1st PG à Selfridge Field, Michigan; le 8th PG à Langley Field, Virginie; le 17th PG à March Field, Californie; et le 20th PG à Barksdale, Louisiane. Lorsque le 17th PG devint un groupe d'attaque il ne resta plus que trois PG. En plus de ceux-ci, l'Air Corps avait deux groupes en des points plus stratégiques : le 16th PG à Albrook, zone du canal de Panama et le 18th PG à Wheeler Field, Hawaii, plus la 3rd PS à Nichols Field, Philippines. L'Air Corps était dans un état pitoyable. Le Boeing P-26, surnommé sur toute la gamme, était l'avion vedette du temps, avec beaucoup d'escadrilles volant encore sur nombre de biplans P-6 et P-12, et biplaces PB-2A. Tout cela tandis que les Européens construisaient en nombre des chasseurs « modernes » et volaient sur Hurricane, MS 406 et Bf 109.

Les premiers P-36A furent livrés au 1st Pursuit Group et en particulier à son 94th Pursuit Squadron, unité mythique de l'USAAC, qui avait hérité de l'escadrille Lafayette son insigne de la tête de Sioux séminole. On voit ici deux appareils de cet escadron en février 1940.

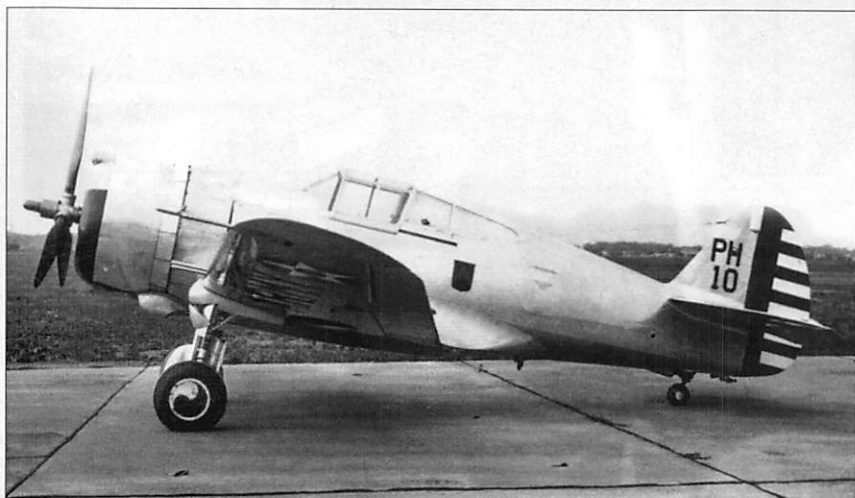


Livraisons et affectations

Le premier P-36A fut livré à Wright Field en avril 1938. À l'époque de la livraison des P-36 la somme totale de l'aviation de poursuite (chasse) de l'Air Corps comprenait six groupes actifs. Au moins une escadrille de ces nouveaux Hawk était affectée à cinq de ces groupes, soit : 1st Group (A), 8th Group (H), 16th Group (P), 18th Group (R) et 20th Group (T). Des groupes de chasse additionnels allaient être activés durant le programme d'expansion de 1939-1941, mais leur affectation en P-36 allait être minime.

La Curtiss-Wright Corporation n'était pas renommée pour être avant-gardiste en matière d'aviation, mais

Le prototype XP-36D, reconnaissable à ses mitrailleuses d'aile, aux essais à Langley Field en septembre 1939. Comme on le voit d'après les marques, cet appareil un peu particulier a été accaparé par le commandant du 8th Pursuit Group.



LES UNITÉS DE L'USAAC SUR CURTISS P-36

1st Pursuit Group (Interceptor)

Datant de la Première Guerre mondiale, cette unité constituait l'un des plus célèbres groupes de chasse. Son 94th Squadron avait pour insigne la tête de Sioux de l'Escadrille Lafayette. Le 1st Group avait été pendant plusieurs années le seul groupe de chasse de l'Air Corps. Ses escadrilles étaient les 17th, 27th et 94th équipées en Seversky P-35 au moment où les premiers P-36A arrivèrent. Le 94th Sqn commença à s'équiper en Curtiss dès le 1^{er} novembre 1938. Le 19 de ce même mois, 25 étaient basés à Selfridge Field, près de Mont Clemens (Michigan), un vieil aérodrome et sa résidence depuis le début des années 1920. Bien qu'il y ait eu deux pistes en ciment à Selfridge, les avions de chasse atterrissaient habituellement sur le gazon.

Trente P-36C furent pris en compte entre le 28 mars et le 4 mai 1939. Le 27th Sqn en réceptionna au moins 25 au cours de l'année 1939, l'escadrille volant simultanément les deux chasseurs rivaux (les P-35 le matin, les P-36 l'après-midi). Les autres Hawk furent pris en charge par l'escadrille d'état-major. Plusieurs P-26 et P-35 demeurèrent basés à Selfridge. Dix-huit appareils composaient la dotation normale de ces deux escadrilles. Comme le 17th Sqn ne vola jamais sur Curtiss, cela signifie qu'il hérita tous les P-26 et P-35.

En août 1939, les P-36C du tout nouveau 27th Sqn rejoignirent le 1st Sqn, une escadrille récemment formée à Maxwell Field (Alabama) et qui était rattachée au 2nd Composite Group. Le 27th Sqn avait été chargé d'essais de camouflage de diverses couleurs et formes, en plus d'autres essais requis par l'Air Corps à l'époque. Les Curtiss s'envolèrent pour Maxwell avec leur camouflage bariolé, aux mains des 20 pilotes du 1st Group qui formèrent le noyau de la nouvelle escadrille.

Le 17th Sqn fut transféré à Nichols Field (Philippines) pour être remplacé par le nouveau 71th Sqn. La plupart des P-36A du 94th Sqn furent expédiés à Wheeler et à Albrook Fields selon les clauses du programme d'expansion de l'Air Corps. Après le départ du dernier P-36, le 1st Group retourna à ses P-35. Les changements continuels étaient la norme à cette époque; les pilotes, équipes au sol et avions étaient déplacés d'un groupe à un autre et d'une base à une autre.

Les commandants successifs furent le Maj. EJ House (1937), le Col. HB Clagett (1938), le Col. LP Hickey (1939) et le Lt-Col. RS Israel (1941).

8th Pursuit Group (Interceptor)

Langley Field (Virginie) était la base de ce groupe depuis 1932. Le 8th Group comprenait trois escadrilles de chasse et une escadrille d'attaque (le 37th Sqn.) qui fut dissoute en janvier 1938. Restèrent donc les 33rd, 35th et 36th Sqn. Entre le 28 décembre 1938 et le 24 mars 1939, 78 P-36 furent livrés au groupe pour équiper les trois escadrilles plus l'état-major. Ces Curtiss incluaient les P-36D, E et F expérimentaux pour évaluation en service, qui furent assignés à l'escadrille d'état-major. Chaque escadrille, ainsi que celle d'état-major, reçut aussi un chasseur bimoteur Bell YFM-1 et trois Curtiss YP-37, tous pour évaluation et essais en service.

Le groupe déménagea à Mitchell Field (New York) le 14 novembre 1940 avec des P-40, car à cette date tous les P-36A avaient été remis au tout nouveau 36th Group ou expédiés à Wheeler et à Albrook Field. À Mitchell, le groupe devint une unité de la force de défense de New York.

Les commandants successifs furent les Lt-Col. WE Kepner (1938) et EM Morris (1940).



15th Pursuit Group (Fighter)

Constitué le 20 novembre 1940, le groupe fut activé à Wheeler Field (Hawaï) le 1^{er} décembre 1940. À mesure que les nouveaux P-40B et P-40C arrivèrent à Wheeler, les P-36A furent transférés à ce nouveau groupe. Le 15th Group comprenait les 45th, 46th et 47th Sqn. Le 72nd Sqn (une quatrième escadrille) se joignit au groupe le 5 octobre 1941.

Les commandants successifs furent les *Maj.* CK Rich (01.12.40), *Maj.* LN Tindall (06.12.40) et *Lt-Col.* PW Blanchard (09.41).

16th Pursuit Group (Interceptor)

Ce groupe fut activé à Albrook Field, zone du canal de Panama, le 1^{er} décembre 1932, comme unité de la force de défense du canal. On sait que les 24th, 29th et 43rd Sqn du groupe volèrent sur P-36 à Albrook entre février 1940 et janvier 1942 et à La Joya entre janvier 1942 et juin 1943.

Les commandants successifs furent les *Lt-Col.* WH Hale (1938) et *Maj.* AL Bump (1939).

18th Pursuit Group (Interceptor)

Ce groupe était à Wheeler Field (Oahu) depuis 1927. Cas typique des forces de l'Air Corps hors de l'Amérique continentale, la *Hawaiian Air Force* était équipée de matériel suranné, usagé, rejeté par les escadrilles continentales. Quelques escadrilles à Hawaï volaient encore sur quelques Boeing P-26 le matin même de Pearl Harbor.

Au milieu des années 1930 le groupe comprenait les 6th et 19th Sqn; le 26th Sqn fut transféré à un groupe de bombardement le 1^{er} février 1940. En remplacement, le 78th Sqn avait préalablement été transféré au groupe. En 1941, les 44th et 73rd Sqn furent activés à Wheeler Field pour rejoindre le 18th Group.

Les commandants successifs furent les *Maj.* KM Walker (1940) et WR Morgan (1941).

20th Pursuit Group (Interceptor)

Basé à Barksdale (Louisiane) depuis 1932, ce groupe comprenait les 55th, 77th et 79th Sqn. Il fut le premier groupe à recevoir des P-36 en quantité. Vers la fin décembre 1938, les escadrilles comptaient 61 Hawk.

Depuis la transformation du 17th Group en groupe d'attaque en 1935, la Côte Ouest américaine était restée sans protection de chasse. Le 8 novembre 1939, transféré à Moffett Field (Californie), le 20th Group établit ses quartiers dans le grand hangar des dirigeables. Sa mission était d'effectuer des sorties d'entraînement au-dessus de la région de San Francisco Bay.

Le commandant était le *Lt-Col.* RG Hoyt (1937).

32th Pursuit Group (Fighter)

Constitué le 22 novembre 1940, le groupe fut activé à Rio Hato (zone du canal) le 1^{er} janvier 1941, comme unité de la force de défense du canal de Panama. Le 51st Sqn du groupe vola sur P-36A à Rio Hato et Albrook Fields entre janvier et décembre 1941; à France et Howard Fields entre décembre 1941 et janvier 1942 et à La Joya Field entre mars 1943 et juin 1944. Le 53rd Sqn vola sur P-36A à Rio Hato et Albrook entre janvier et décembre 1941 et à France Field entre décembre 1941 et janvier 1943.

Les commandants successifs furent les *Capt.* RJ Browne (01.41), *Capt.* JB Buck (04.41) et *Lt-Col.* RJ Brown (08.41).

35th Pursuit Group (Fighter)

Constitué le 22 décembre 1939 avec des cadres provenant du 20th Group, ce groupe ne fut pas activé à Moffett Field avant le 1^{er} février 1940. Les 35th et 20th Groups déménagèrent à Hamilton Field, au nord de San Francisco, où le 20th commença à recevoir des P-40 neufs en septembre 1940, abandonnant les P-36A au tout



Un P-36C un peu fatigué du 23rd Composite Group à Maxwell Field (Alabama).

plutôt (pour employer un terme moderne) pour cloner. Un dicton à la mode disait « *Lorsque de meilleurs avions seront construits, Curtiss les copiera* »^[1]. Quelques projets précédents de Curtiss étaient en fait dépassés à peine construits (voir le XP-31). Le P-36 était un pionnier, si l'on peut dire, apprécié de ses pilotes ainsi que des équipes de maintenance.

La cadence des livraisons fut plutôt lente au début et trop souvent les groupes recevant les nouveaux chasseurs s'étaient déjà débarrassés d'une partie de leurs vieux chasseurs, ce qui laissait un vide dans leur planning d'affectation. Par exemple, le 20th Group, choisi pour recevoir le premier lot de production, avait déjà cédé ses P-26. Ceux-ci avaient été expédiés à un territoire outremer (les Philippines) en accord avec la politique de l'Air Corps d'équiper les territoires de matériel désuet. Le 1st Group, équipé de P-26 et PB-2A, se trouva aussi dans la même situation. Il céda ses vieux avions tel qu'agréé et fut contraint d'attendre tandis que Curtiss se débattait avec la livraison des avions neufs. Puis, lorsque les P-36 arrivèrent enfin, ils furent souvent interdits de vol pour de longues périodes de temps. Lorsque la guerre éclata en Europe, en septembre 1939, l'Air Corps avait 165 Hawk en main.

Sauf pour les problèmes de plissement du revêtement, au début, le P-36 était à tous égards une réussite. Il n'était pas sans quelques difficultés initiales. Ceux qui connurent l'avion se rappellent le démoniaque démarreur à cartouche. S'il fonctionnait, tant mieux, sinon, malheur ! John A. Ziemba, mécanicien au 27th Squadron à Selfridge Field, se rappelle que les démarreurs à cartouche furent éventuellement remplacés par des démarreurs électriques, mais apparemment pas sur tous les P-36. Ceux qui furent livrés à Albrook Field en 1939 utilisaient encore l'affreux gadget^[2].

L'humidité dans la zone du canal de Panama était préjudiciable à la poudre des cartouches et les pilotes étaient conscients qu'ils devaient lentement ouvrir la culasse sur un raté. Ladite culasse était située près du genou du pilote et la possibilité que la poudre à combustion lente puisse exploser dans la culasse ouverte était réelle. On peut facilement s'imaginer les complications en temps de guerre pour des pilotes de chasse en situation de décollage immédiat pour intercepter l'ennemi avec des avions équipés de ces démarreurs à cartouches.

[1] Pour parodier un slogan de General Motor qui clamait que : « *Lorsque de meilleures voitures seront construites, Buick les construira* ».

[2] La conversion aux démarreurs électriques peut avoir été effectuée uniquement sur les P-36C.



Un P-36A du 10th Air Base Squadron de l'Air Corps Technical School à Chanute Field (Illinois).

Un autre problème rencontré fut avec le train d'atterrissage qui pivotait en se repliant. En service, une cloison à l'intérieur de l'aile se déplaçait parfois à la suite d'un atterrissage dur et empêchait la jambe de train de se verrouiller en position sortie. En touchant le sol la jambe se repliait. Le problème se perpétua sur les P-40 et fut corrigé par des inspections fréquentes de la cloison et des tests de rétraction de façon régulière. Les embardées étaient un autre genre de problème et diverses autres maladies de jeunesse furent soignées au cours de l'année 1940.

La première phase du programme d'expansion de l'Air Corps, lancée en février 1940, devait donner un total de 25 groupes de chasse pour le 1^{er} octobre 1941. Alors que les P-36A et C formaient l'épine dorsale des escadrilles de l'Air Corps en septembre 1939, leur carrière comme équipement de première ligne fut brève. À mesure que les nouveaux chasseurs, plus puissants et plus performants, sortaient des chaînes en nombre toujours croissant, les Hawk étaient remplacés dans les escadrilles continentales. Celles-ci avaient toujours droit au premier choix en matière d'équipement.

Déploiement outremer

Les P-36A furent déployés outre-mer pour la première fois en février 1941. Un lot fut expédié à Elmendorf Field, nouvellement construit, en Alaska, d'autres à Hawaï, dans la zone du canal de Panama et aux Caraïbes, où ils remplacèrent les Boeing P-26. Ce fut réellement hors de l'Amérique continentale que les P-36 jouèrent leur rôle

Un P-36C (serial 38-202) photographié par un jour d'hiver à Mitchell Field (New York). L'appareil porte un camouflage expérimental marron et gris. On note l'absence de cocarde sur les extrados.



nouveau 35th. Les 18th, 20th et 21st Sqn constituèrent les escadrilles du 35th Group. L'entraînement commença avec les nouvelles montures début 1940 et, en novembre 1941, les trois escadrilles étaient déjà parties vers des terres nouvelles : le 18th Sqn en Alaska et les autres aux Philippines. Pour ce qui est des P-36A, ils se retrouvèrent à Elmendorf Field (Alaska) et Wheeler Field (Oahu). Les commandants successifs furent les Maj. OR Strickland (1940) et Col. GP Tourtellot (1940).

36th Pursuit Group (Interceptor)

Constitué le 22 décembre 1939, le groupe fut activé à Langley le 1^{er} février 1940. Les 23rd et 32nd Sqn, créés à la même date à Kelly Field (Texas), furent assignés à Brooks Field (Texas) pour des raisons administratives. À leur entrée en service actif, les deux escadrilles furent versées au 36th Group à Langley (Virginie) en même temps que le 22nd Sqn. En date du 10 octobre, près de 283 aviateurs œuvrant dans les deux escadrilles déménagèrent enfin à Langley où ils arrivèrent le 18 novembre. Bien que le groupe aurait dû être équipé de P-40 en octobre 1940, les seuls avions disponibles pour la formation en vol étaient des P-36 et YP-37. Un ordre, reçu le 30 décembre 1940, expédia le groupe à Porto Rico. Les commandants successifs furent les Lt-Col. NS Schram, Capt. C Harrington, Capt. WL Curry, Capt. (puis Maj.) HPK Walmsley (1942) et Capt. HC Junckerman (09.03.43).

37th Pursuit Group (Fighter)

Activé à Albrook Field le 1^{er} février 1940, alors que l'Air Corps était en plein programme d'expansion, le groupe hérita les P-36 du 29th Sqn (16th Group) lorsque cette unité retourna à ses vieux Boeing P-26.

58th Pursuit Group (Interceptor)

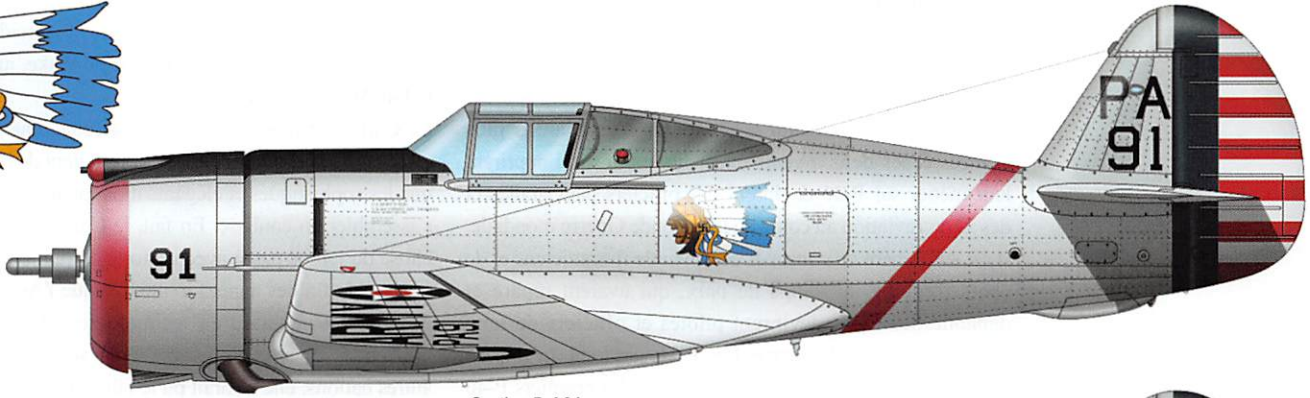
Constitué le 20 novembre 1940, le groupe fut activé le 15 janvier 1941 à Selfridge Field et déménagea à Bâton Rouge (Louisiane) en octobre 1941. Le groupe volait sur P-36A tout en servant d'école de formation pour les élèves pilotes, jusqu'en 1943. Les 58th, 67th et 69th Sqn constituaient les escadrilles du groupe. Les commandants successifs furent les Capt. JM Sterling (01.41) et Maj. LW Chick.

stratégique le plus important, s'engageant dans une bataille aérienne pour une seule et unique fois.

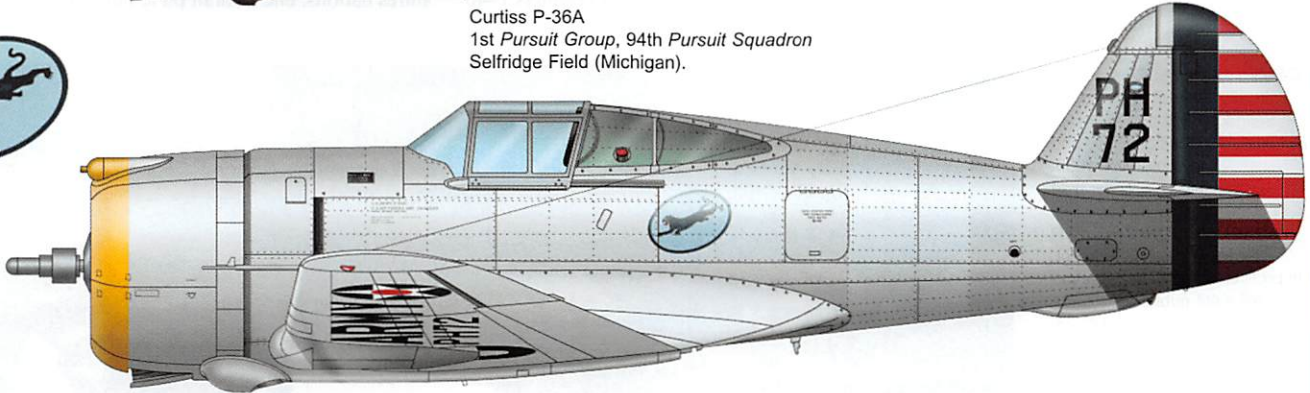
En décembre 1941, aux USA, les Hawk avaient été rétrogradés au rang d'entraînement avancé et remplacés dans les escadrilles de l'Air Corps par des P-39 et des P-40. Les groupes nouvellement créés s'entraînaient sur P-36 avant de recevoir un avion plus performant. La dernière utilisation des P-36 fut comme avion d'état-major. Certains appareils furent donnés aux écoles pour la formation de personnel non volant, mais la majorité vola jusqu'à épuisement des pièces de rechange.

Un honorable serviteur

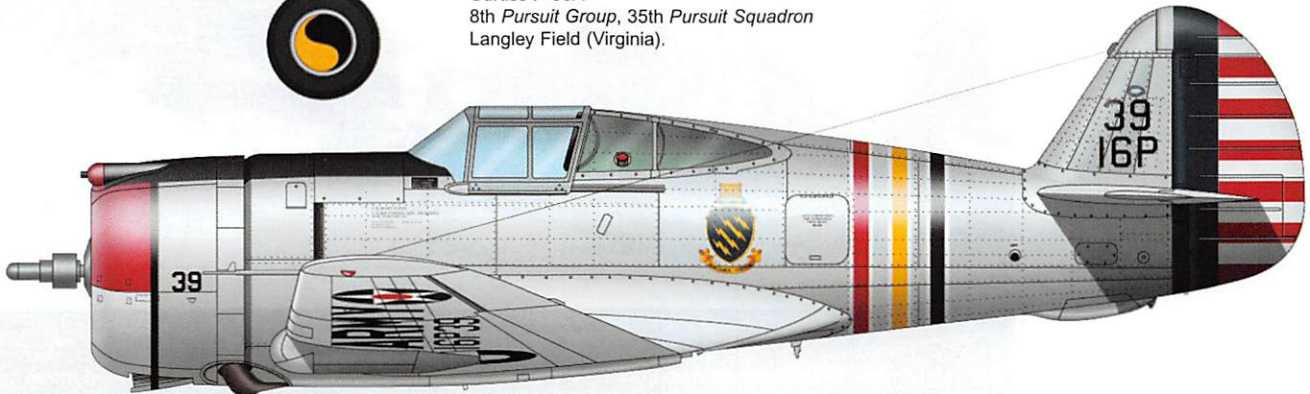
Le Curtiss P-36 n'avait rien de spectaculaire, mais c'était un très bon avion. Ses performances étaient comparables à celles de ses contemporains. Un bon pilote de chasse aux commandes pouvait compenser les déficiences en vitesse et en armement léger avec ses commandes merveilleusement équilibrées. Les Français le prouvèrent avec leurs Curtiss 75. Beaucoup de pilotes préférèrent le P-36 à son successeur, le P-40. La période du P-36 était une période de grande expansion pour l'Air Corps et le



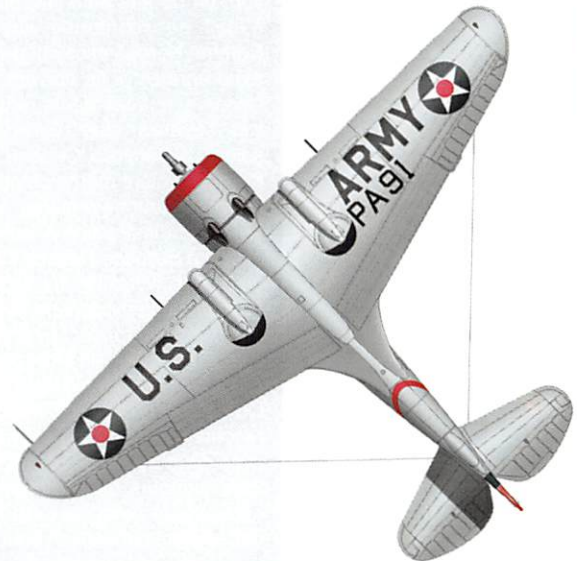
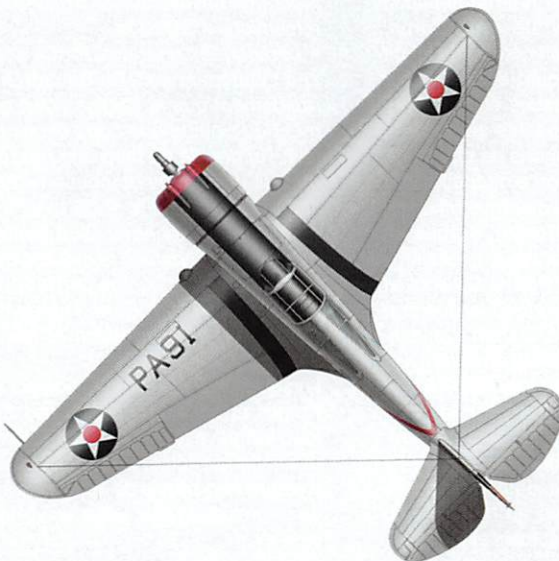
Curtiss P-36A
1st Pursuit Group, 94th Pursuit Squadron
Selfridge Field (Michigan).



Curtiss P-36A
8th Pursuit Group, 35th Pursuit Squadron
Langley Field (Virginia).



Curtiss P-36A
16th Pursuit Group
Major A.L. Bump
Albrook Field (Panama).





Hawk américains

Curtiss en fut une partie intégrante, bien plus que son rival, le Seversky P-35. Disponible en grand nombre, il servit son pays honorablement.

Les équipes au sol tout comme les pilotes firent leur apprentissage sur cet avion qui les prépara aux appareils plus avancés et les défis à venir. Plusieurs pilotes qui apprirent leur métier sur P-36 devinrent des officiers haut gradés et des as de l'aviation au cours de la Seconde Guerre mondiale. Il est surprenant de constater combien de mécaniciens et de chefs d'équipe du temps de paix, qui avaient réparé et dépanné des P-36, devinrent pilotes et officiers de rang durant les années de guerre. Les P-36 servirent au sein de nombreuses escadrilles, à une époque où les premiers P-40

entraient en service, un record exceptionnel pour 211 P-36A et P-36C. Ils furent même brièvement considérés comme chasseurs pour la protection de l'île de Wake, jusqu'à ce que le F4F Wildcat soit choisi.

Le Curtiss 75 arriva sur la scène aéronautique, au moment où les solides et fiables biplans se retiraient de la scène, alors que les sophistiqués et élégants monoplans commençaient à s'assembler en coulisse. En fait, le Curtiss retenait quelque chose du temps passé avec une forte coloration des choses à venir. À la fin des années trente, lorsque l'Amérique décida de refaire son retard en technologie aéronautique et en nouveaux concepts de guerre, pour se hisser au rang des autres nations, elle n'aurait pu le faire sans le Hawk 75.

Célèbre photo des Curtiss P-36 du 27th Pursuit Squadron à Selfridge Field peu avant les National Air Races de Cleveland en septembre 1939.

L'appareil au premier plan (« 69 ») est celui du commandant d'escadrille, le Major WR Taylor. Un profil en couleur de cet appareil a été publié dans Aéro-Journal n° 23.



Pilote au 27th Pursuit Squadron

La longue carrière militaire de Woodrow W. « Woody » Korges, colonel et professeur de collège retraité, commença par sa demande pour devenir cadet de l'Air en date du 12 octobre 1936. Il était alors bachelier en chimie. Il se présenta à Randolph Field pour son examen d'entrée avec un groupe de 100 candidats. Il fut accepté mais, pour illustrer la sévérité de la sélection, un de ses amis fut recalé parce que sa dentition n'était pas conforme aux normes de l'Air Corps. Comme Korges essayait de le consoler, son ami lui dit avec âpreté : « Ils doivent penser que je vais piloter l'avion avec mes dents ! » Les exigences étaient alors très sévères. Une règle voulait que les postulants soient célibataires. Certains compagnons de classe de Korges avaient même obtenu un divorce mutuellement consenti, pour se remarier après être devenus officiers. Après son instruction à Kelly Field (Texas), Korges fut affecté à Selfridge Field en 1937. En tant que « hot pilot » de 22 ans, il vola bientôt sur P-26A et P6E. « On pouvait entendre le gémissement du moteur Curtiss Conqueror à des miles à la ronde. Le biplan faisait 580 km/h à la verticale. Puis un jour, un pilote perdit une aile et on nous avisa de ne plus faire de piqués. Les P6E devenaient vieux. » On devine un brin de malice dans ses yeux lorsqu'il raconte comment il a survolé l'aire de stationnement, avec deux autres camarades d'escadrille, à bord de P-26A, à moins de 6 mètres... sur le dos. Une photo agrandie de cette cascade fut affichée au mur du club des officiers pendant un bout de temps, mais elle fut fina-

lement décrochée parce qu'elle donnait un mauvais exemple aux autres pilotes.

Korges se souvient :

« Nous avions l'habitude de piloter nos P-26A au-dessus du terrain d'essais de la firme Packard, à l'ouest de Selfridge, et d'atterrir sur le terrain de football. Nous nous rendions alors au cottage du gardien tout proche, pour tailler une bavette autour d'une tasse de café. Puis nous retournions à Selfridge.

« Lorsque les premiers P-36A sont arrivés j'étais déjà 2nd Lieutenant au 27th Squadron. Je découvris assez rapidement que le Curtiss volait quelque peu différemment du Boeing que nous étions habitués à piloter. Un jour, j'ai décidé de faire une passe à basse altitude au-dessus du cottage de notre ami. En faisant un tonneau, j'ai découvert que le P-36 avait besoin de 366 mètres pour faire un tonneau ; 366 mètres était mon altitude quand j'ai commencé la manœuvre. J'ai frôlé de près la cime des arbres de son jardin et j'ai vu des gens courir se mettre à l'abri. Dans l'après-midi, je suis retourné dans un P-26, j'ai atterri et me suis excusé auprès d'eux. »

Lorsque les P-36A commencèrent à remplacer les P-35, Korges et les autres pilotes des 27th et 94th passèrent leur temps à comparer les deux types. Certains les avaient déjà pilotés, car c'était une pratique courante alors d'amener les pilotes du 1st Group à Wright Field (à cause de sa proximité) pour tester en vol les nouveaux avions de type « Y ».



Les Hawk dans les Caraïbes

La zone du canal de Panama, décrite par le *War Department* américain comme la clef de voûte de la défense de l'hémisphère occidental, se devait de posséder la plus grande force aérienne en dehors de l'Amérique continentale. L'aviation militaire des Caraïbes fut donc, spécifiquement activée avec pour missions d'empêcher le bombardement du canal, de protéger les bases navales et autres installations militaires de la région et d'exécuter des missions offensives pour prévenir l'établissement de toutes forces hostiles à portée de bombardement du canal.

Les approches occidentales

Lorsque la guerre éclata en Europe, le *War Department* décida de doubler la force aérienne de la zone du canal avec des avions plus modernes. Une piste d'atterrissage principale et une tour de contrôle venaient tout juste d'être achevées à Albrook Field, sur la côte du Pacifique. Les conditions de vies sur le terrain étaient encore très primitives, les recrues dormant dans les hangars. Après entente avec le Mexique et quelques autres pays d'Amérique Centrale, 30 Curtiss P-36A, provenant tous du 94th Sqn, furent envoyés à Albrook au début de septembre. Trente bombardiers Douglas B-18 tout neufs arrivèrent en même temps pour renforcer les bombardiers surannés Martin B-10.

Les 27 P-36 usagés qui se posèrent à Albrook furent répartis entre les trois escadrilles du 16th Group : les 24th, 29th et 43rd. Certains furent attribués à l'escadrille d'état-major. À mesure que les équipages se familiarisaient avec leurs montures, le nombre de missions de guerre augmenta. Albrook était une base bien établie avec ses palmiers qui bordaient les allées de promenade, ses pelouses et ses casernes permanentes confortables pour les résidents. Les pistes d'atterrissages étaient en gazon. Les exercices de campagne se déroulaient à Rio Hato, Agua Dulce et Anton où l'on expédiait les équipages de temps à autre pour opérer et entretenir les avions dans un environnement plus primitif. À Albrook, tout était « astiquage », mais en détachement de campagne tout se passait à la bonne franquette. En juin 1941 la force aérienne comprenait 255 avions de tous types. Elle prit le nom de *Caribbean Air Force* en août 1941, pour devenir la 6th Air Force en février 1942.

Lorsque la nouvelle de l'attaque sur Pearl Harbor fut diffusée dans la zone du canal, le *Lieutenant General* FM Andrews ordonna aux escadrilles de se déployer sur leurs positions de guerre et de se tenir en alerte de 24 heures. Des filets anti-sous-marins et anti-torpilles furent installés devant les écluses. Les forces armées furent amenées du statut d'alerte au statut de guerre aussi rapidement que les communications électroniques le permirent. Le 7 décembre il n'y avait que deux postes radar en opérations, un à chaque bout du canal, mais trois autres postes étaient en place à la fin du mois, installés sur le côté Pacifique de l'isthme.

En août 1941, les 16 derniers Hawk du 16th Group furent transférés au 32nd Group. La majorité des Curtiss doit avoir été affectée au 52nd Sqn, car un document montre que cette escadrille alignait une douzaine de P-36 le 18 décembre 1941. Les P-36 du 32nd Group arrivèrent à Albrook camou-



flés, les mitrailleuses chargées; ils furent dispersés sur les aires gazonnées du terrain pour décollage immédiat sur alerte. Les autres types d'avions étaient pareillement dispersés. Des silhouettes d'avions furent peintes sur l'aire de stationnement et des avions en paille assemblés et dispersés. Sans aucun doute la crainte d'une reprise de la démonstration japonaise contre le canal était extrême. Les bases de déploiement (26 en tout) couvraient au nord jusqu'à San Jose (Guatemala), au sud jusqu'à Salinas (Equateur) et à l'est jusqu'aux îles Vierges.

Les premiers jours de décembre 1941 furent agités pour les aviateurs de la *Caribbean Defence Force*. La présence de porte-avions « hostiles » était rapportée le 8 décembre au large de la côte Pacifique du canal. Deux jours plus tard, l'US Navy rapportait avoir intercepté des transmissions radio indiquant une concentration de « vaisseaux ennemis » à l'ouest du canal et une « preuve convaincante » que la Marine française s'était rendue à la Kriegsmarine. Le 11, une rumeur courut selon laquelle des navires français avaient quitté la Martinique et des mesures furent prises pour une action conjointe US Navy-Air Corps pour contre-carrer la menace au canal. Une « alerte spéciale » fut mise en place pendant plusieurs jours à travers la zone des Caraïbes.

À cause d'une sévère pénurie d'avions pendant ces mois trépidants, plusieurs P-36 détruits et inutilisables furent rapidement réparés remis en service, ré-équipant notamment le 16th Group qui, en février 1942, en alignait 19. La pénurie des pièces de rechange était aussi un problème en 1940 et en particulier les pneus d'avions. Plusieurs P-36 du groupe furent immobilisés en raison de l'usure des pneus.

Comme les nouveaux chasseurs arrivaient en plus grand nombre, les P-36, jadis la fierté de la force de défense, furent donnés à des pays Sud-Américains. Par exemple, début mars 1942, dix s'envolèrent pour le Brésil. Les Hawk avaient rempli leur double mission : former les pilotes et pallier l'absence de chasseurs modernes au sein d'une *Caribbean Air Force* qui s'édifiait pour le défi à venir, la guerre contre les forces de l'Axe.

L'on sait aussi que le *Panama Interceptor Command* à San

Un P-36A du 29th Pursuit Squadron à Albrook Field, dans la zone du canal de Panama. Le symbole du ying et du yang sur l'enjoliveur de roue était repris en noir et jaune, rouge ou blanc selon l'escadrille.



Hawk américains

Jose (Guatemala) possédait quelques P-36 en février 1942, que le 108th *Observation Squadron* à Rio Hato en utilisait quelques-uns en janvier 1942 et que la 6th *Air Force* comptait encore un certain nombre de RP-36A (dont les 38-005, -037 et -050) dans ses rangs en juillet 1943.

Pendant la période 1941-1942, les P-36 furent victimes de 23 accidents à l'atterrissage, 15 chutes en mer ou dans la jungle, 9 défauts du train d'atterrissage. Les accidents lors de l'atterrissage, presque sans exception, étaient dus au climat (pistes mouillées et glissantes), présence d'obstacles sur les pistes (allant de poulets jusqu'à des véhicules blindés) ou embardées. Les défaillances de train étaient, pour la plupart du temps, causées par un premier atterrissage sur un terrain auxiliaire nouvellement aménagé. Les P-40 de remplacement souffrirent aussi de sept défaillances de train et les P-39 vingt; les pistes raboteuses de jungle n'étaient pas idéales pour les trains tricycles.



Alignement de Hawk du 16th Pursuit Group à Albrook, avec au premier plan le « 13 » du 24th Squadron (capot jaune et insigne du tigre) et juste derrière, le « 59 » du 43rd Squadron (capot rouge et insigne de la guêpe).

Les approches orientales

À son arrivée à Porto Rico le 6 janvier 1940, le 36th Group fut assigné au 13th Composite Wing. Entre-temps, une base aérienne avait été défrichée dans la jungle sur l'île pour protéger le côté Atlantique des approches du canal de Panama. Des bases similaires étaient planifiées sur le littoral occidental pour protéger les approches côté Pacifique du canal. Le 14 janvier, ou peu après, 20 officiers et 20 aviateurs furent réquisitionnés pour convoyer 17 P-36A, deux AT-6 et un Martin B-10 de Langley à Borinquen Field (Porto Rico), sans délai. L'échelon air demeura à Borinquen jusqu'au début de mars 1941, puis il rejoignit Ponce (rebaptisé Losey Field le 1^{er} juin 1941).

Le 23rd Sqn, commandé par le *Captain* J. Bulger, fut déployé à St. Croix (îles Vierges) le 29 mai, avec neuf P-36, deux AT-6 et le B-10M, pilotés par le personnel des 22nd, 23rd et 32nd Sqn. Six officiers et quatre aviateurs du 32nd Sqn faisaient partie du 23rd Sqn à St. Croix. L'on sait que deux P-36A du 32nd Sqn furent envoyés vers l'île par les 2nd Lieutenants RM Wilcox (38-144) et CD Goff (38-123). Le 23rd Sqn vola sur P-36A à Losey de janvier à mars 1941; à St. Croix de mai à novembre 1941; à Losey de novembre à décembre 1941 et à Vega Baja de décembre 1941 à mai 1943.

Des P-39D, P-40E et d'autres P-40C arrivèrent durant les mois estivaux. Le 3 juin 1941, le 36th Group devint une unité de la *Caribbean Air Force*. Le groupe était placé sous

le commandement du nouvellement promu *Major* C Harrington, remplacé à la tête du 32nd Sqn par le *Major* RP Klocko le 10 juin. Les nouveaux P-39D, P-40E et P-40C se joignirent au groupe.

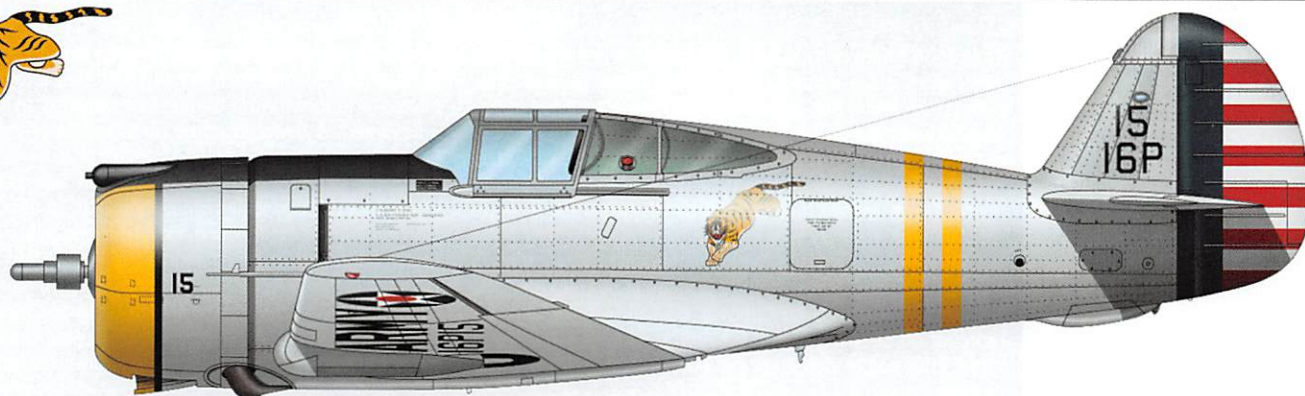
L'affaire de la Martinique

En juin 1940, les États-Unis étaient gravement concernés par la prise possible des Antilles (sous contrôle de Vichy) par l'Axe. Le porte-avions *Béarn* avait jeté l'ancre à Fort-de-France (Martinique) à la fin juin. Sa cargaison, composée de biplans SBC-4, Curtiss H-75A et Brewster Buffalo, pouvait servir à effectuer un raid contre le canal de Panama. L'aboutissement d'une telle entreprise est maintenant académique, quoique à l'époque, les bombardiers en piqué et les chasseurs valaient largement la collection d'antiquités hétéroclites de la *Caribbean Air Force* (mais il n'y avait aucun terrain d'aviation ni de carburant à haut niveau d'octane en Martinique). Plus grave, la prise par l'Axe aurait signifié l'établissement de bases de *U-Boote* en Martinique (mais la marine canadienne et la Royal Navy étaient en patrouilles contre une telle éventualité). Les forces du canal furent mises en alerte pour la première fois le 17 juin 1940, dans la crainte d'une attaque surprise ou d'un sabotage destiné à rendre le canal hors d'usage. À cette date, la force aérienne comprenait 191 avions de tous types. Un an plus tôt la force n'en comptait que 86. En novembre 1940, il ne restait plus que 22 Hawk; cinq avaient été détruits accidentellement, dont le 38-041 tombé en mer et un autre dont le pilote s'était envolé sans carburant... Des trois autres perdus ultérieurement, on ne sait rien.

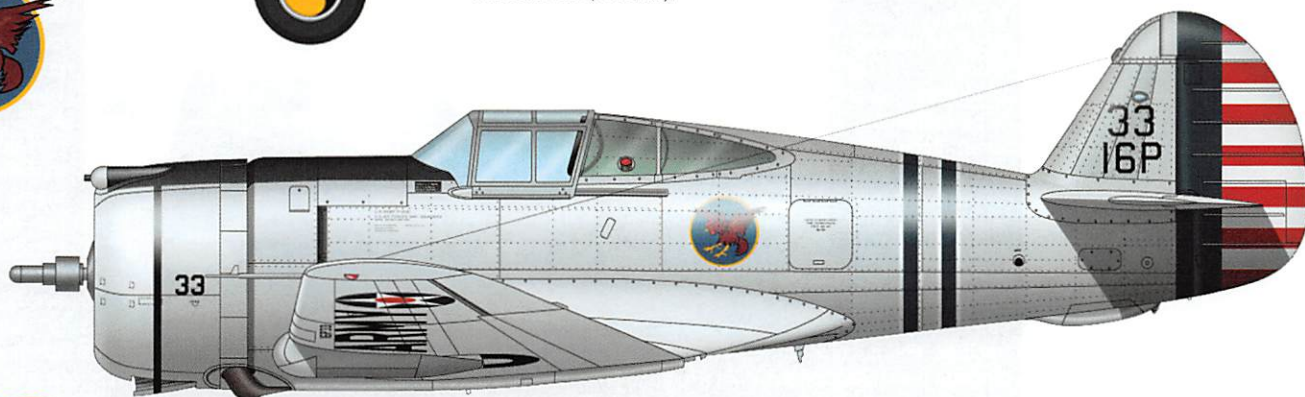
Conséquences de Pearl Harbor

Le 7 décembre 1941, date fatidique, le 36th Group en entier fut placé en alerte de 24 heures. À partir de cette date, les escadrilles furent soulagées des missions d'entraînement habituelles et reçurent l'ordre d'intercepter et d'examiner tout avion non identifié entrant dans l'espace aérien porto-ricain. Le 11 décembre, le *A-Flight* du 32nd Sqn, volant sur P-39, déménagea à Arecibo et le 13 décembre, les 22nd et 23rd Sqn s'installèrent à Vega Baja (jusqu'en février 1943). Le reste du 32nd Sqn demeura avec le 36th Group à Losey Field, avec entre autres des P-36 jusqu'en juin 1943. Un détachement du 22nd Sqn avait déjà été déployé à Waller Field (Trinidad) le 6 décembre. Durant cette période le 32nd Sqn expédia un grand nombre de ses P-40 à Panama, car on s'attendait à une attaque japonaise imminente contre le canal.

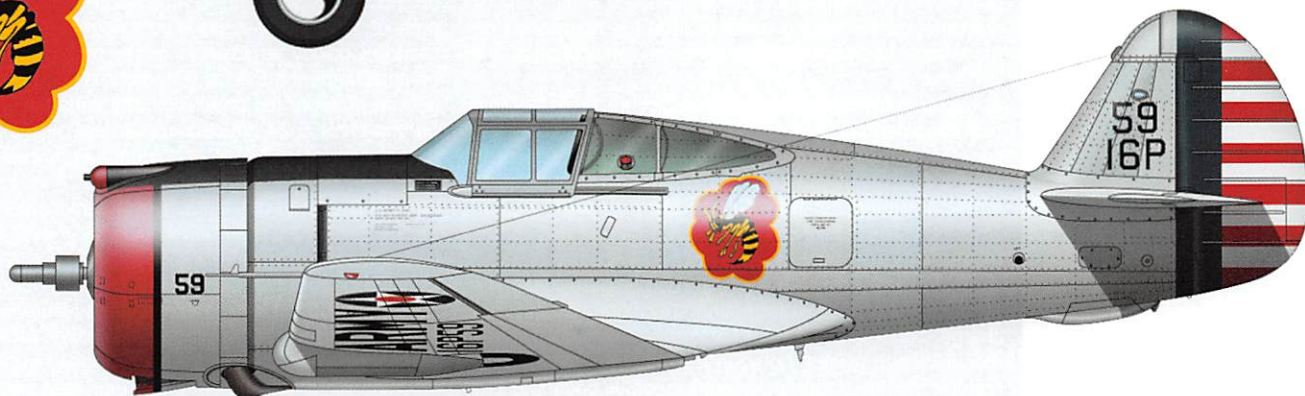
Peu après la tombée de la nuit le 12 décembre 1941, un rapport arriva à Borinquen Field (Porto Rico) indiqua qu'un gros navire de transport ennemi avait jeté l'ancre dans une baie toute proche et était en train de débarquer des troupes. Les escadrilles de Borinquen furent alertées et le terrain mis en black-out. Des avions décollèrent, le navire fut bombardé et les petits bateaux dans la baie mitraillés. Le jour suivant, on apprit que le navire n'était qu'un innocent cargo américain, qui naviguait sans communication radio. De fait, l'équipage ignorait que les États-Unis étaient en guerre. Les pilotes furent encore alertés le 14, lorsqu'une étrange embarcation fut repérée à l'ouest de l'île Mona. Après plusieurs heures de recherches, les avions retournèrent à leur base sans n'avoir rien trouvé.



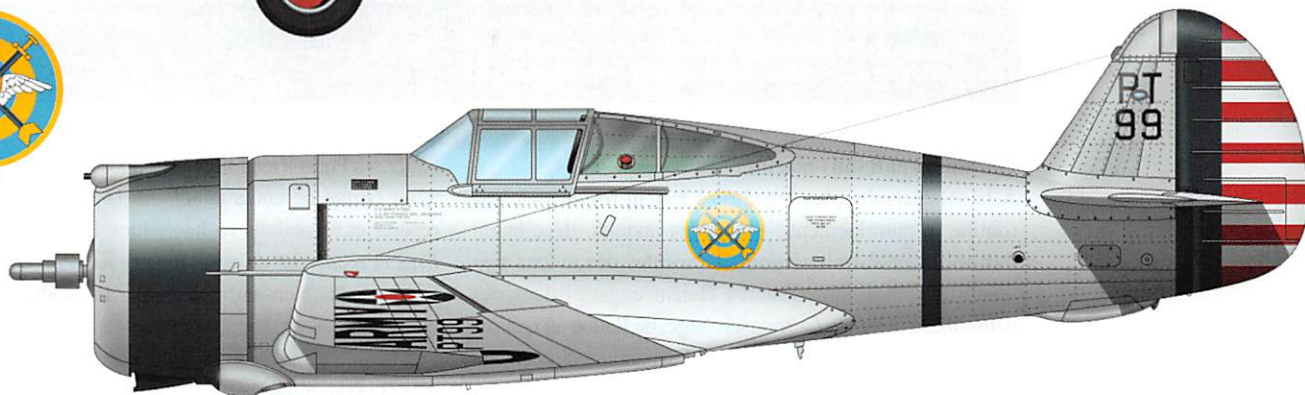
Curtiss P-36A
16th Pursuit Group, 24th Pursuit Squadron
Albrook Field (Panama).



Curtiss P-36A
16th Pursuit Group, 29th Pursuit Squadron
Albrook Field (Panama).



Curtiss P-36A
16th Pursuit Group, 43rd Pursuit Squadron
Albrook Field (Panama).



Curtiss P-36A
20th Pursuit Group, 55th Pursuit Squadron
Moffet Field (California).



Lorsque le 32nd Pursuit Group fut activé, le 1^{er} janvier 1941, le 29th Pursuit Squadron (16th Pursuit Group) lui céda ses P-36 et dut reprendre ses vieux Boeing P-26. Posant devant l'un de ces vénérables appareils, James Dias.

(Photo J. Dias)

Les contes d'Albrook

Trois P-36 furent perdus dans la « crasse » le 4 septembre 1939 alors qu'ils ralliaient la zone du canal de Panama, suite à l'ouverture des hostilités en Europe. Parmi ces appareils figurait celui du *Lieutenant* George « Bo » Ranney. Lui et plusieurs autres faisaient route vers le Panama quand ils rencontrèrent le brouillard, la pluie, des nuages bas et une visibilité très limitée. Les avions se dispersèrent et deux s'écrasèrent. Ranney vola bas au-dessus de la mer mais garda un contact visuel avec le littoral. Finalement, il manqua de carburant et amerrit près de la côte en eau peu profonde. Il sauva ce qu'il pouvait de son P-36 et se mit à marcher en direction sud. Il traversa quelques fleuves à la nage, lutta contre des insectes, souffrit de la faim et de la chaleur jusqu'à ce qu'il finisse par atteindre Panama.

Panama était à court de mécaniciens et d'équipes au sol à ce moment-là. Une école de mécaniciens avait été établie à 128 km au sud-ouest d'Albrook, à Rio Hato, dans le but de former les nouvelles

recrues. Parmi celles-ci se trouvait James Dias. Il s'était engagé dans l'Air Corps à Irwin (Pennsylvanie) en 1939 et avait fait son entraînement de base au fort Slocum (New York). Là, il rencontra Claude Coakley, une autre recrue. Ils devinrent de bons copains et restèrent amis toute leur vie. Dias avait pris des leçons de vol, Coakley avait construit quelques maquettes en balsa et lisait les magazines de modélisme. Les deux vouaient donc une véritable passion à l'aviation.

Après l'entraînement de base au fort Slocum, où ils faisaient beaucoup de marche et changeaient d'uniforme quatre fois par jour, les deux montèrent à bord du navire *American Legion* avec d'autres GIs et partirent pour Panama où ils furent assignés au 16th Group; Dias au 29th Sqn et Coakley à l'escadrille d'état-major. La plupart des autres recrues continuèrent vers Hawaii et les Philippines.

Dias fut affecté comme mécanicien de première ligne, bien qu'il n'ait reçu aucune formation spécifique. Coakley fut chargé d'entretenir un BC-1 avec une douzaine d'autres mécaniciens novices. Lorsque les choses revinrent à la normale, nos deux amis et les autres recrues gagnèrent Rio Hato comme élèves de l'école de mécaniciens.

« Nous avions un biplan Thomas-Morse O-19 et d'autres avions et des moteurs R-1340 à entretenir » se rappelle Dias. « La formation était de bonne qualité et nous faisons notre devoir, loin de la bousculade et agitation d'Albrook Field. Il y avait une belle plage à Rio Hato dont nous faisons un bon emploi ». De retour à Albrook ils furent affectés aux

avions de leur escadrille respective. La fiabilité du P-36 était fantastique. Le moteur P&W R-1830 était excellent et les pilotes phénoménaux, hautement qualifiés et motivés et « ils étaient à Panama parce qu'ils voulaient y être », dira Dias.

En 1941, Coakley fut transféré au 24th Sqn pour devenir inspecteur de l'escadrille, tandis que Dias fut affecté au 29th Sqn avec la même fonction, un hommage à leur motivation et à la qualité de leur formation à Rio Hato.

Lorsque la nouvelle de Pearl Harbor se répandit à Panama, Dias était en congé en ville. Il loua un taxi et se dépêcha à rejoindre Agua Dulce, où son escadrille était stationnée. On lui remit un pistolet de calibre 45 et une machette et tous commencèrent à recouvrir les P-26 avec des branches d'arbres et des filets de camouflage.

Les P-40 qui venaient d'arriver à Albrook n'avaient ni mitrailleuses ni même de ferrures de fixation. Lorsqu'un officier de logistique alarmiste pressa le sergent-chef



trop durement, celui-ci, exaspéré, laissa échapper : « Que voulez-vous que je fasse, lieutenant, que je mange une barre à clous pour vous ch... des ferrures ? »

Des patrouilles à l'aube furent organisées et la journée de 4 heures appartint rapidement au passé. L'arrivée incessante de nouveaux personnels surchargea les casernes et presque tous les aviateurs durent dormir dans des tentes. Claude Coakley et plusieurs autres mécaniciens partirent en détachement à Salinas (Équateur) avec trois P-36 chargés de protéger les patrouilles anti sous-marines. « Des bombardiers B-24 effectuaient les patrouilles anti sous-marines et les P-36 les accompagnaient aussi loin que possible puis retournaient à Salinas. À notre retour à Albrook la plupart des escadrilles commençaient à s'équiper de P-40E. Il y avait aussi quelques P-40B et les P-39 n'étaient pas loin derrière. »

Le P-36 qui prit l'air sans carburant, mentionné dans le corps du texte, fut sans doute celui du *Lieutenant* Robert Baseler : « Une espèce d'idiot sauta dans MON avion et essaya de décoller sans vérifier la jauge de carburant. Il s'écrasa en bout de piste. » Baseler était encore fâché par cette histoire quarante ans plus tard. Baseler avait été nommé officier commandant du 43rd Sqn, bien que simple lieutenant, à cause d'une pénurie aiguë de pilotes qualifiés. Le colonel Baseler devait commander le 325th Fighter Group, le célèbre « Checker Tails » en Afrique du Nord et en Italie.

Patrouilles anti sous-marines

À la mi-décembre, les escadrilles étaient revenues à leur routine d'entraînement. Mais des avions décollaient fréquemment sur alerte pour intercepter des avions non identifiés, tandis que d'autres étaient engagés dans des patrouilles contre les *U-Boote* au large, de l'aube au crépuscule. Des *U-Boote* se dirigeant vers l'Atlantique Sud étaient fréquemment aperçus. Le 16 février, ceux-ci coulèrent plusieurs pétroliers près d'Aruba (Antilles hollandaises) et canonnières la raffinerie de pétrole sur l'île. Ce premier raid fut suivi d'un second trois jours plus tard. Des installations

côtières à Porto Rico furent canonnées le 2 mars. Bien que le 32nd Group ne coula jamais un *U-Boot*, plusieurs furent repérés et reconduits en haute mer. Le rôle de l'escadrille dans la recherche de ces « meutes », mena à l'adoption de l'insigne du chien-loup (conçu par les studios Walt Disney en 1942). Aucun avion ne fut perdu à cause de l'action de l'ennemi, mais plusieurs furent endommagés dans des accidents opérationnels.

Faisant part d'un groupe d'avions déployés à l'est, se trouvait un second lot de 17 Hawk. Fin 1941, la 13th Composite Wing à Porto Rico comptait 6 000 aviateurs, ainsi que 21



bombardiers B-18 et 92 chasseurs. Tous les P-36A en poste aux îles Vierges avaient été soit détruits, soit retournés en Amérique en mars 1943, pour être remplacés dans les îles par des P-39 et des P-40.

Après une période de « patrouilles à l'aube » à partir d'Albrook, les escadrilles du 16th Group furent dispersées sur différents terrains de la région. Le 43rd Sqn (« Red Scourge ») fut muté aux trois pistes d'atterrissages de La Joya. Les dix P-36 demeurant en service avec le 32nd Group furent prêtés à ces escadrilles dans le but de former les nouveaux pilotes avant de les lâcher sur les P-40 plus avancés.

La désignation 32nd Pursuit Squadron fut changée en 32nd Fighter Squadron le 15 mai 1942, le Captain Hallock PK Walmsley remplaçant le Captain WL Curry comme officier commandant. Les avions assignés au 32nd Sqn le 31 décembre 1942 comprenaient huit P-40E, six P-39D, trois P-36A, deux P-40C et un AT-6. Entre le 2 et le 16 janvier 1943, cinq P-40E et un P-36A, ainsi que sept pilotes et 17 aviateurs furent détachés à Bourne Field (île St. Thomas). Durant

cette période, neuf missions d'interception furent accomplies. Lorsque le détachement de Bourne Field fut dissous le 25 février, pilotes et avions retournèrent à Arecibo. Le 9 mars, le Captain HC Junckermann remplaça le Major Walmsley à la tête du 32nd Sqn.

En avril 1943, le 32nd Sqn, maintenant à Losey Field, alignait 14 P-40E, trois P-36A, deux P-39D, un Piper Cub et un Beech UC-43E, avec 20 pilotes et près de 120 aviateurs. Le 20 mai, parmi les avions attribués se trouvait un P-36A, le dernier de l'escadrille, transféré quelques jours plus tard. Dès la fin 1942 jusqu'à la mi-1943, les P-36A et P-40C furent essentiellement employés pour des sorties de reconnaissance. Ils étaient enregistrés dans le cahier de l'escadrille sous l'appellation de RP-36A et RP-40C (« R » pour réformé).

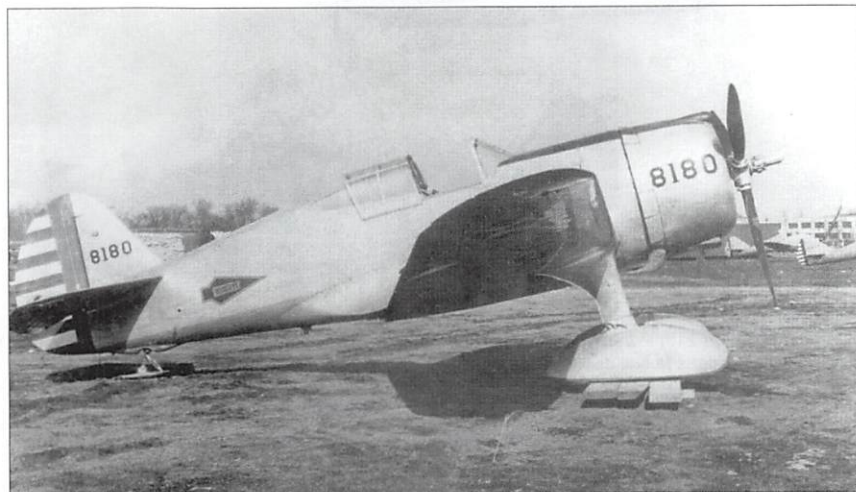
Durant le reste de l'année 1942, le 36th Group continua à patrouiller la mer des Antilles à la recherche de sous-marins. Cinq membres du 32nd Sqn furent décorés de l'Air Medal pour avoir repéré des sous-marins durant des patrouilles.

Les Hawk en Alaska

La question concernant la défense aérienne du territoire de l'Alaska fut débattue au début de 1940 lorsque le Président Roosevelt, dans son message au Congrès demandant des fonds pour fortifier des points stratégiques dans le Pacifique, souligna que l'Alaska avait grand besoin d'aéroports. Attendu que les relations américano-japonaises se dégradaient progressivement, le Congrès américain approuva la rallonge budgétaire. Quoique la requête pour 12 millions ait été réduite à 600 000 dollars, c'était quand même suffisant pour commencer la construction d'Elmendorf Field à Anchorage. Le plan de défense comprenait une chaîne de bases militaires depuis les îles Aléoutiennes jusqu'à Nome, avec un état-major à Anchorage et Ladd Field (Fairbanks) comme base majeure secondaire. La construction des nouvelles bases avançait lentement et certaines ne pouvaient être érigées que l'été : le gel rendait le sol impossible à creuser.

La défense militaire de l'Alaska était entre les mains du Brigadier General SB Buckner Jr. Le nom d'Alaska Defence Command fut donné à cette organisation temporairement logée à Elmendorf Field (Anchorage).

Même avant que les hangars et pistes d'atterrissage de la nouvelle base militaire soient achevés, le General John DeWitt du Western Defence Command était déjà bombardé de demandes d'avions de combat pour défendre le territoire. Dans ce but, le 18th Sqn fut activé le 1^{er} février 1940 à Moffett Field comme unité du 35th Group rattaché au 28th Composite Group. Ce dernier arriva en Alaska le 23 février 1941 et rejoignit le 34th Sqn qui se trouvait déjà sur place. En septembre 1940, de jeunes pilotes, fraîchement sortis des écoles, reçurent l'ordre de se rendre à Hamilton Field pour y prendre en charge 20 P-36A. Ceux-ci furent convoyés au dépôt de l'Air de Sacramento pour être « hiversés » (modifications aux systèmes d'huile et de carburant entre autres). Les Hawk choisis étaient les rebuts du Western Defence Command, expédiés au territoire pour calmer le général Buckner et lui fournir quelques avions opérationnels modernes.



Ils seraient les premiers à montrer la « puissance militaire » en Alaska. Quoique dépassés selon les normes de 1940, c'était tout ce qui pouvait être offert au général DeWitt, les appareils plus modernes étant réservés aux théâtres prioritaires. Avec une vitesse maximale un brin au-dessus de 483 km/h à 3 000 mètres, une autonomie médiocre et un manque d'équipement hivernal, les P-36A étaient plutôt mal adaptés aux températures extrêmement basses du territoire. Leurs avantages (on ne le répète pas assez souvent) étaient leur extrême agilité, des commandes bien harmonisées, un taux fantastique de roulis et une facilité à virer plus court que tout autre chasseur contemporain.

Les Hawk furent expédiés semi-démontés et recouverts d'un enduit brun anti-rouille, avec un assortiment de pièces de rechange. Les fuselages étaient boulonnés sur des plateformes de bois, avec toile protectrice pour la verrière et le moteur. Le personnel embarqua à bord du navire de transport Chirikof (poissonnier converti) le 8 février 1941 à San Francisco. On avait conseillé aux hommes de se munir de vêtements en laine chauds. Le navire jeta l'ancre à Seward après 13 jours en mer, où les caisses furent chargées

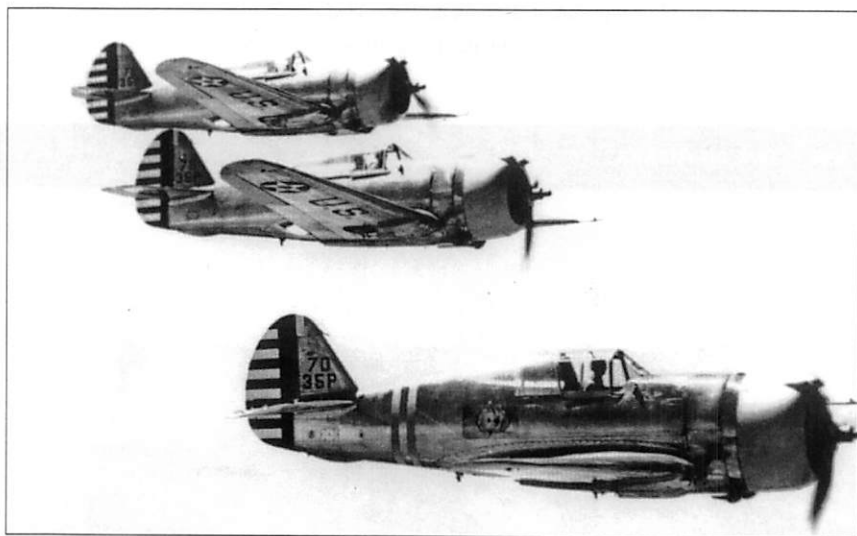
Le P-36A (38-180) équipé de manière expérimentale de skis par la firme Luscombe Aviation. Il est photographié ici à Wright Field (dont il porte l'insigne) avant son départ pour l'Alaska.



Hawk américains

sur des wagons plats d'un train de l'Alaska Railroad pour le convoyage de 207 km vers Anchorage. Lorsque les troupes virent Elmendorf Field pour la première fois, ils surnommèrent immédiatement l'endroit le « septième ciel de boue et d'eau ». Un P-36 a dû être endommagé durant le déchargement ou dans le transit, car il fut inventorié comme bon pour pièces de rechange seulement.

Une des difficultés rencontrée fut la formation du personnel et la préparation d'équipements pour les opérations par grand froid. La mécanique avait un comportement particulier à 40°C sous zéro. L'huile était presque solide, le métal et le caoutchouc devenaient cassants et se fracturaient aisément. Autre difficulté, les pilotes formés au Texas devaient apprendre à voler dans un pays où une soudaine brume pouvait fermer un aéroport en moins de 10 minutes et un « williwaws » soufflant à grande vitesse pouvait arracher les ailes d'un avion de combat.



Une patrouille du 21th Pursuit Squadron dans le ciel de l'Alaska.

Au premier plan, le « 70 » du commandant d'escadrille, reconnaissable à ses deux bandes de fuselage.

Puisque les hangars d'Elmendorf étaient encore inachevés, les mécaniciens et pilotes devaient assembler les avions au grand air, dans un froid de février, et enlever le fâcheux enduit avant de finir l'assemblage dans un hangar encore en chantier. Le *Captain* Norman Sillin effectuait un vol de réception de chaque Curtiss assemblé autour de Cook Inlet. Sillin fut promu au grade de *Major* pour devenir le premier commandant du 18th Sqn. Initialement la finition était métal poli avec le capot moteur bleu du 35th Group, mais le règlement de 1941 de l'Army Air Force exigea une peinture mate olive sur les parties supérieures et grise sur les parties inférieures. Déclarés bons de guerre, les Hawk se joignirent aux appareils déjà en service dans le Pacifique Nord et effectuèrent des missions de reconnaissance le long de la chaîne des îles Aléoutiennes. Tôt en janvier 1941, l'escadrille fut rattachée au *Provisional Interceptor Command* et divisée en deux sections. La première fut postée à Fort Greely, île Kodiak, pour surveiller le détroit de Shelikof et le golfe d'Alaska, tandis que l'autre section demeura à Elmendorf pour organiser une intense formation pluridisciplinaire. Ceci signifiait qu'un mécanicien devait apprendre à réparer des radios, un armurier à réparer des moteurs... Les Curtiss avaient peut-être été « hivernisés » au dépôt de Sacramento avant l'expédition, mais il y avait peu de pièces de rechange et peu d'outils pour les maintenir en état de vol. Les opérations des Hawk ne furent guère couronnées de succès, car plusieurs s'écrasèrent peu après leur mise en service.

LES HAWK DES GRANDS FROIDS

Howard D. Nelsen, chef d'équipe du 18th Sqn, engagé dans l'Air Corps en 1939 à Fort Mead, se retrouva à Moffett Field (Californie) pour son entraînement de base. Il se rappelle ces jours :

« Nous vivions dans "Splinter City" (la ville des échardes), le surnom que nous avons donné aux casernes en bois de Moffett. C'était le mois de décembre et il pleuvait chaque jour. Nous étions dans la boue jusqu'aux chevilles la plupart du temps. Entre autres choses, nous assistions à des conférences contre les "VD" et les endroits de la région dont nous devions nous tenir éloignés. La plupart d'entre nous, fils de fermiers, ne savions même pas ce que les initiales VD voulaient dire (venereal diseases, maladies vénériennes).

« Le 1^{er} février 1940, nous avons emménagé dans une caserne et avons été affectés au 18th Sqn. Les parades se faisaient à l'intérieur de l'énorme hangar des dirigeables où nos avions étaient remisés et où nous devions balayer le plancher et polir les P-36A. Ce qui m'ébahissait le plus, c'était qu'on pourrait travailler toute la journée sans se salir. Une sacrée différence avec le travail sur les tracteurs où on était pleins de graisse avant même d'avoir commencé. »

Alors que Nelsen était à Moffett, son frère lui rendit visite. Il l'emmena prendre un repas au mess des recrues. Au début de 1940, la dépression était encore bien présente et son frère, au chômage, fut si impressionné par le repas qu'il s'enrôla aussitôt. La plupart des mécaniciens en herbe étaient envoyés à Chanute Field (Illinois) pour une formation additionnelle, mais Nelsen et quelques autres restèrent à l'escadrille et apprirent leur métier sur le tas sous l'œil vigilant du sergent maître.

« Le sergent Miazga avait en charge la section mécanique et il nous documenta sur l'examen de la cellule et du moteur. J'ai passé l'examen avec succès et j'ai été promu sergent d'équipe. J'aurais pu devenir sergent technique mais j'étais dans l'Air Corps pour moins d'un an.

« Le sergent nous dit un jour : "lorsque ces types reviendront de Chanute, ils vous diront comment certains travaux doivent être faits. Vous leur direz d'aller au diable et de faire le travail comme je vous l'ai montré et vous n'aurez pas de problèmes."

Le 10 septembre 1940 le groupe se déplaça à Hamilton Field. Une base idéale, mais pas pour longtemps. Le 10 janvier 1941, le 18th Sqn était détaché du 35th Group et transféré à l'Alaska Defence Command. Seuls les célibataires partirent. Les hommes mariés furent affectés à d'autres unités sur le continent.

« À notre arrivée à Seward le personnel monta à bord d'un train de l'Alaska Railroad, les avions et l'équipement devant suivre le lendemain. Quand les équipes virent Anchorage les cœurs sombrèrent, on aurait dit une ville de





fantômes. Elmendorf était à quelques kilomètres plus au nord et la vue qui s'offrit à nous fut un spectacle inoubliable : des rangées de casernes en bois, un grand hangar sans chauffage avec plancher de boue gelée et une piste d'atterrissage en béton. Les fenêtres du hangar n'avaient pas de vitres. Les équipes au sol commencèrent le difficile travail d'assembler les P-36 dans ce hangar congélateur. Les machines à vapeur gelaient, tout comme nos doigts, nos oreilles et nos visages. À l'aide d'un palan à chaîne et à la force des bras, les avions furent assemblés, sans en endommager un seul et sans un seul blessé.

« Après l'assemblage, nous avons rencontré un autre problème avec les démarreurs à cartouches. Ils étaient peu disposés à démarrer les moteurs quand les avions avaient été exposés à une température de -20°C pendant toute une nuit. Un démarreur explosa et traversa la cloison pare-feu. Par la suite, ils étaient déposés à chaque inspection périodique et nettoyés avec un pétrole spécial pour qu'ils ne collent pas à l'intérieur. »

Les mécanos et les pilotes apprirent avec le temps à affronter les difficiles conditions météo de l'Alaska. Les casernes étaient froides, le hangar était froid, l'aire de stationnement était froide, mais d'une manière ou d'une autre, les tâches étaient en fin de compte accomplies.

« Nous avions tant le mal du pays, se rappelle Nelsen, que nous nous faufilions dehors la nuit pour s'asseoir dans les cockpits, bien emmitoufflés, pour prendre à la radio de l'avion les nouvelles du continent. Quelquefois, le matin, la batterie était morte. »

Nelsen et quatre autres mécaniciens partirent réparer un Curtiss YP-37 qui avait fait un cheval de bois à Ladd Field. Le pilote fut si secoué qu'il dut changer son pantalon quand il revint à son appartement ! Bien que Nelsen ait eu sa caméra avec lui, il ne prit aucune photo du YP-37 aux ailes rouges. Il était



trop occupé à repousser les ours qui n'arrêtaient pas de grimper sur le plan de travail en quête de nourriture. À son retour à Elmendorf, il fut, avec plusieurs autres mécaniciens, envoyé au sud, à Spokane (Washington), pour aider à sélectionner les nouveaux P-40E destinés à l'escadrille. Les P-36 avaient rendu des services inestimables, quoique cinq ont été perdus ; deux se sont écrasés dans l'océan et le 38-061 est entré en collision en vol avec un Martin B-26. Lorsqu'ils furent remplacés par les P-40E, les derniers P-36 furent convoyés aux USA.

La photo montre un YP-37 affecté au 20th Pursuit Squadron à Ladd Field, Fairbanks (Alaska) en 1940 pour des essais par basses températures.

Le YP-37 était un P-36 équipé d'un moteur en ligne Allison avec turbocompresseur. Les soucis engendrés par la fragile mécanique lui firent préférer le P-40.

Durant les 20 heures de clarté par jour qui prévalaient à Anchorage en été, la minuscule force aérienne accumula beaucoup d'heures de vol en deux cycles : un de 7h00 à 13h00 et l'autre de 14h00 à 22h00. Les opérations initiales prenaient place près des montagnes Chugach bordant Cook Inlet et Turnagin Arm, où les pilotes étaient secoués par une turbulence tellement sévère qu'elle avait déjà démolie cinq patrouilleurs Douglas B-18A (DC-3 militarisés). Le climat hivernal de 1941 commença à prendre son dû en hommes et en avions. Ce que les pilotes appelaient « étranges poches d'air » était en fait une turbulence extrêmement violente, comme celle qui fit perdre la vie au Lieutenant WA Anderson. Volant au-dessus de l'eau près de la péninsule de Kenai, Anderson perdit le contrôle de son Hawk en pénétrant dans une colonne de sévère turbulence qui lança son Curtiss dans un piqué. Les ailes furent arrachées et le Hawk s'écrasa dans le Turnagin Arm de Cook Inlet, entraînant son pilote dans une tombe aqueuse glacée. Les autres pilotes apprirent rapidement à se méfier des forces destructrices de la turbulence près des montagnes. Cet accident n'était qu'un prélude aux futures opérations aériennes en Alaska, où le rude climat changeait rapidement, alors que les collisions en vol devenaient la norme.



D'un autre côté, bien que techniquement dépassés, les Hawk avaient belle prestance dans le ciel, moteurs rugissant au-dessus de Ship Creek en formation serrée ou passant à basse altitude au-dessus d'Anchorage au grand plaisir des citoyens. Cette pratique devait bientôt cesser à cause de la frousse d'une invasion japonaise.

En septembre 1941, seuls neuf P-36 demeuraient en état de vol. La priorité relativement basse accordée à l'Alaska avant le début de la guerre du Pacifique excluait le transfert d'avions plus modernes. En décembre 1941, la force de frappe aérienne était réduite à six B-18A et sept P-36A (la dotation d'une escadrille était de 18 avions), bien que des P-40E et de P-38 arrivaient sporadiquement du continent pour augmenter les effectifs du 18th Sqn. Les Hawk étaient employés comme avions écoles et pour les liaisons. On soupçonne qu'aucun ne fut utilisé comme appareil de première ligne.

Après Pearl Harbor

Lorsque la nouvelle de l'attaque de Pearl Harbor parvint d'une station radio en Amérique, le 18th Sqn entra en action en patrouillant autour de Cook Inlet. Les rumeurs circulè-

Deux P-36A dans la poussière de Juneau (Alaska) à l'été 1941.

L'appareil au premier plan porte le code du 28th Composite Group.



Hawk américains

rent qu'une escadre de porte-avions japonais s'avancait le long de la côte ouest de l'Alaska pour attaquer Elmendorf et d'autres cibles. Mais ce ne fut pas avant le 3 juin 1942 (bataille de Midway) qu'une escadre de porte-avions venant de Honshû s'approcha de l'île Unalaska pour bombarder Dutch Harbor, avant d'envahir les îles de Kiska et Attu.

Le niveau du stress des militaires et des civils s'éleva subitement et de nombreux troncs d'arbres à la dérive ainsi que des baleines furent pris pour des sous-marins et des navires entrant dans Cook Inlet pour y déposer des troupes d'invasion. Des patrouilles survolèrent continuellement Seward et Nome dans l'espoir d'intercepter l'escadre qui, en fait, n'existait pas. Six B-18A armés patrouillaient au large tandis que les P-36A patrouillaient près des côtes. Les cahiers de l'escadrille mentionnent brièvement que trois Hawk, découvrant un ballon météo américain, ouvrirent le feu pour le détruire (peut-être pour briser l'ennui des vols).

Les pilotes passèrent le reste de 1941 à s'adapter aux dures conditions météorologiques de l'Alaska et affiner leur technique de vol dès qu'un Curtiss devenait disponible. Les B-18 et P-36 étaient sporadiquement interdits de vol à cause d'un approvisionnement en rechanges et pièces détachées totalement imprévisible. Tout aussi imprévisible était le climat : le brouillard givrant réduisait régulièrement le nombre des chasseurs disponibles et l'extrême turbulence tordait les ailes et faisait éclater les rivets, mettant plusieurs P-36A, utilisés comme bombardiers en piqué, hors d'état de vol.

Une autre vue du YP-37 affecté au 20th Squadron à Ladd Field en 1940. Le nez, la queue et l'extrémité des ailes de l'appareil avaient été peints en rouge, sans doute pour un meilleur repérage en cas d'atterrissage forcé dans la neige.



Le brouillard givrant fut cause de la collision en vol de deux Hawk juste après l'envol, tuant les deux pilotes. Au cours d'une patrouille de nuit le 10 décembre 1941, le *Lieutenant* Elmer Booth rencontra une violente turbulence et partit en vrille à bord de son Hawk. Son chef de patrouille, le *Lieutenant* Louis Houck, s'en sortit, mais un troisième pilote, le *Lieutenant* Robert W Finwall, resta avec son Curtiss et plongea tout droit dans l'eau glaciale et vaseuse de Turnagin Arm. Par la grâce de Dieu, Booth réussit à sauter malgré sa basse altitude, mais lorsque son parachute s'ouvrit, la brutale décélération arracha ses bottes d'hiver. Quelques secondes plus tard, il plongea jusqu'à la taille dans une gadoue d'eau à moitié gelée sur un banc de glace. Le grand vent s'engouffra dans la voilure et traîna Booth hors de la gadoue, sur un banc de glace plus solide, où il se libéra du parachute. Travaillant promptement pour éviter de geler à mort, il ouvrit sa trousse d'urgence, mais un coup de vent l'arracha de ses mains, ne lui laissant rien d'autre qu'une machette. Après avoir coupé le

sac à parachute vide et improvisé une paire de mukluks (bottes en peau de phoque portées par les Inuits), Booth érigea rapidement un igloo avec des blocs de glace éparpillés à l'entour, espérant qu'un avion de sauvetage le repèrerait tôt le lendemain matin.

Vers 9h30 le lendemain, il aperçut plusieurs avions en recherche au-dessus de Turnagin Arm, et comme ils approchaient, il se mit à sauter en faisant de grands signes avec ses bras pour attirer leur attention. Booth observa un Hawk passer à bonne vitesse, suivi d'un Stinson O-49 qui décrivit des cercles tout en s'approchant d'un minuscule banc de glace, sur lequel il atterrit soigneusement à moins de 30 mètres de lui, face à un vent très fort. Les deux pilotes, les *1st Lieutenants* Yarbrough et O'Brien, amarrèrent solidement leur avion à la glace avant d'essayer de rejoindre Booth. Ils furent incapables de traverser la traître glace pourrie entre les bancs de glace. Une forte marée les repoussa loin de la petite île de glace de Booth. Ils s'attachèrent donc avec une corde et se dirigèrent laborieusement vers lui. Se rendant compte qu'il leur était impossible de le rejoindre, ils rebroussèrent chemin et appelèrent Elmendorf par radio pour demander un largage par parachute.

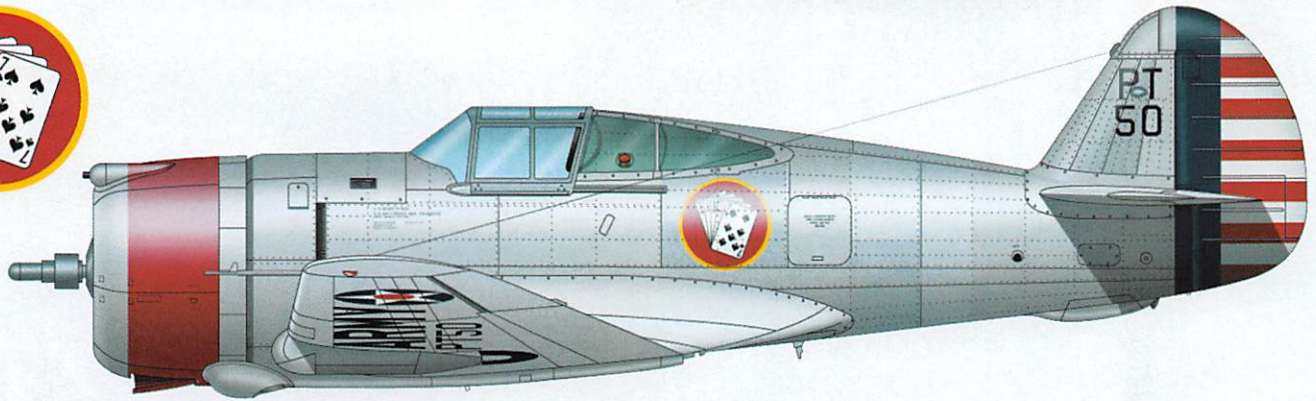
Un avion Fairchild, non identifié, arriva et laissa tomber un radeau pneumatique et une paire de bottes d'aviateur près de la position de Booth. Yarbrough et O'Brien parvinrent avec le radeau à négocier l'eau libre les séparant de Booth pour le ramener avec eux. Souffrant alors d'exposition au froid, Booth fut évacué à Elmendorf à bord du Stinson; O'Brien resta sur le banc de glace pour être évacuer le dernier. Yarbrough et O'Brien furent par la suite tous deux décorés de la *Distinguished Service Cross* pour ce sauvetage audacieux dans un lieu particulièrement hostile à l'homme.

Les pilotes de l'*Alaska Command* ne possédaient pas de signal de sécurité pour alerter les avions de sauvetage, mais ils découvrirent qu'une fusée éclairante, telle qu'utilisée par les cheminots de l'Alaska Railroad, était ce qu'il fallait. Une fusée fut aussitôt incluse dans chaque trousse d'urgence des pilotes.

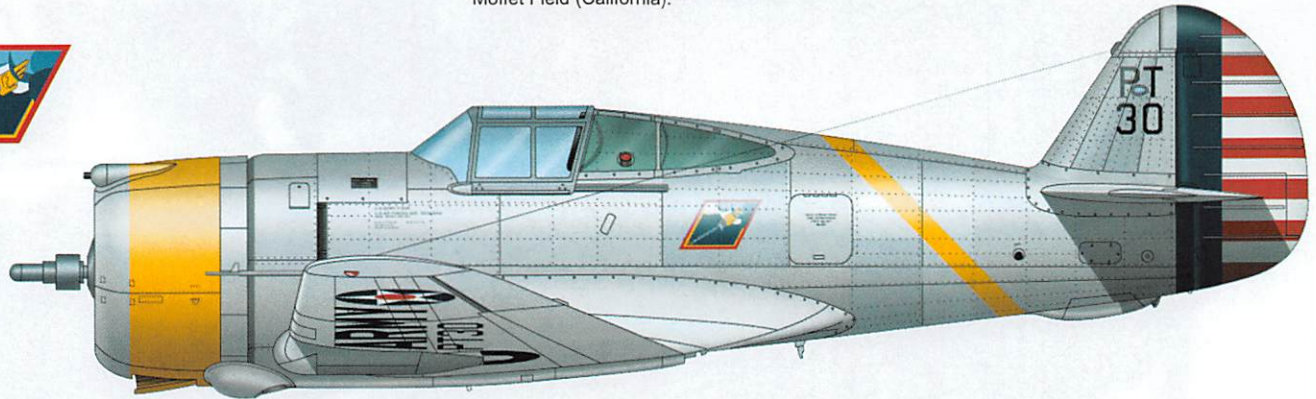
Les journaux de marche de l'escadrille indiquent qu'entre décembre 1941 et janvier 1942, les Hawk furent remplacés par des P-40E et P-40K, plus un AT-6 pour l'entraînement. Début 1942, après l'arrivée de P-39 et P-40 en Alaska, les derniers P-36A furent expédiés au dépôt et tombèrent dans l'oubli. Cependant, l'on sait que ceux qui étaient en état de vol furent renvoyés aux États-Unis. Quelques-uns furent perdus en route à la suite d'accidents. Tous furent tôt ou tard ferrailés. Un Hawk qui avait servi en Alaska fut aperçu et photographié dans le Wisconsin durant les années de guerre. Entre-temps, le 18th Sqn se distingua sur des avions plus modernes sur le théâtre des îles Aléoutiennes.

C'est une honte qu'aucun P-36 n'existe aujourd'hui pour être fièrement exposé à Elmendorf AFB, attendu que cet appareil fut le tout premier avions de chasse en Alaska. Si un P-36A (s/n 38-180) fut testé à Wright Field avec des skis profilés, conçus par Luscombe Aviation, avec jambes de train fixes et carénées, tous les P-36 du 35th Sqn, opérant de Ladd Field en 1941, étaient des Hawk standards à train d'atterrissage escamotable. Les commandants du 18th Sqn au temps des P-36 furent les *Majors* DW Titus (octobre 1940), WO Eareckson (mai 1941) et ND Sillin (novembre 1941).

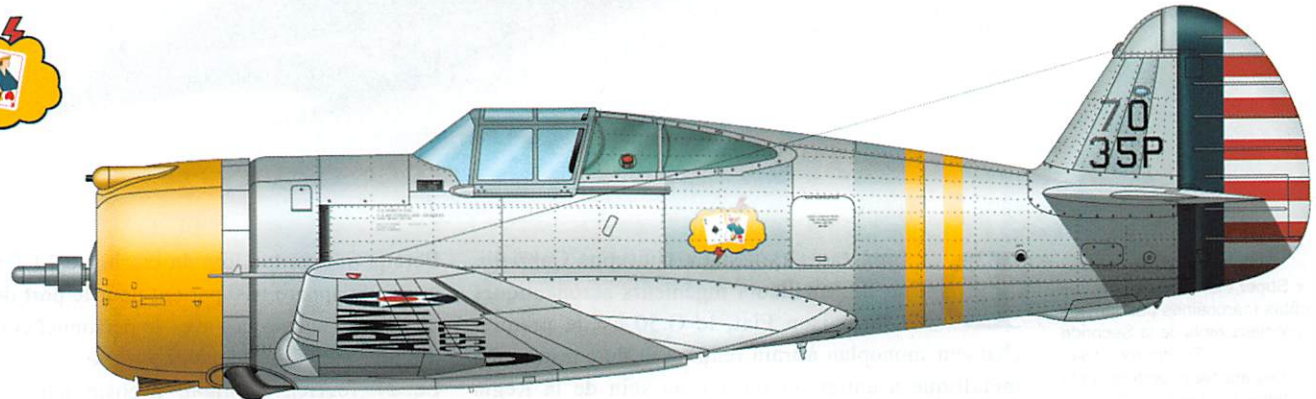
Dans le prochain numéro, suite et fin : Deux Heures de Gloire.



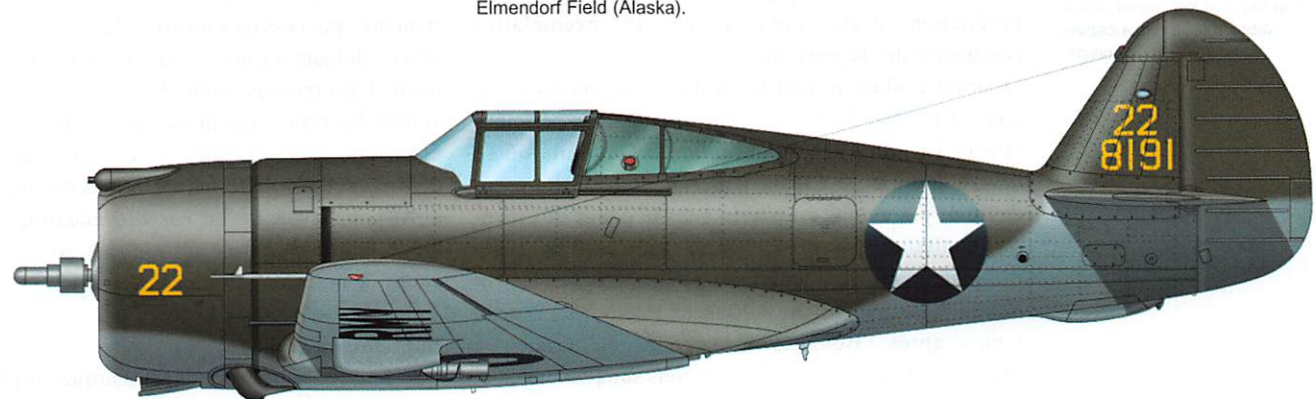
Curtiss P-36A
20th Pursuit Group, 77th Pursuit Squadron
Moffet Field (California).



Curtiss P-36A
20th Pursuit Group, 79th Fighter Squadron
Moffet Field (California).



Curtiss P-36A
35th Pursuit Group, 21st Pursuit Squadron
Elmendorf Field (Alaska).



Curtiss P-36C (38-191)
Probablement du 32nd Pursuit Group
Albrook Field (Panama), début 1942.

LES HAWK AMÉR

Gérard Beauchamp

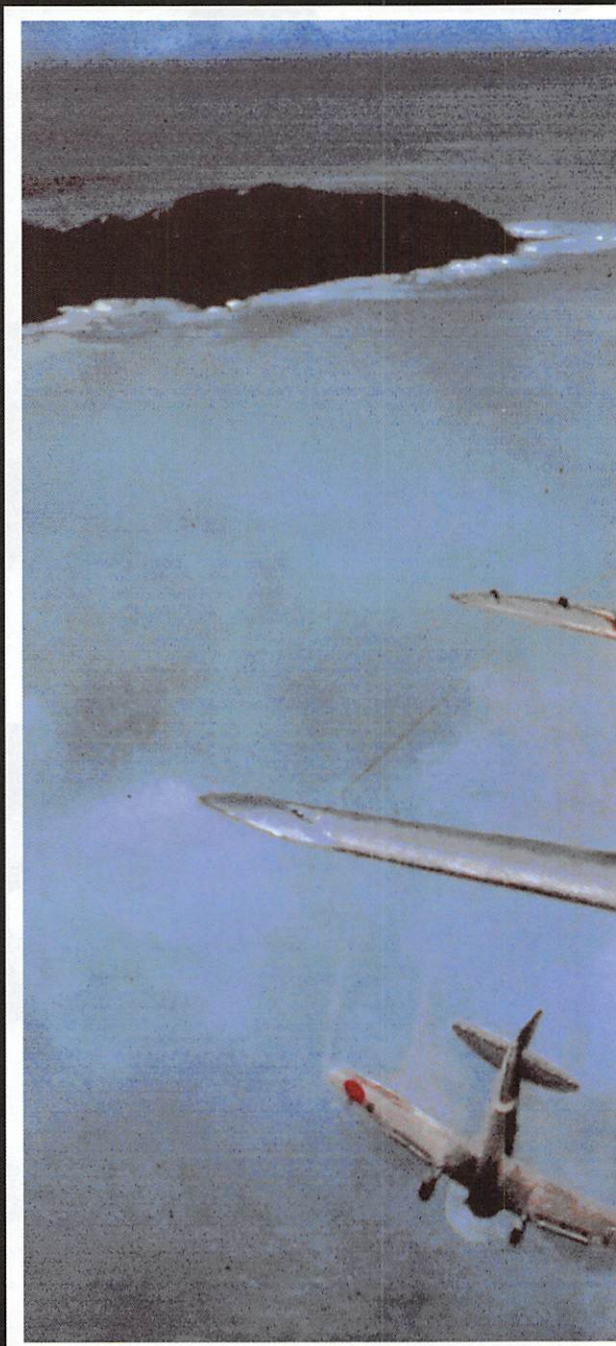
Charles R. Hyer

L'ATTAQUE SURPRISE JAPONAISE contre Pearl Harbor le 7 décembre 1941 fut pour les États-Unis un double choc. Les citoyens furent outragés par cette attaque sans déclaration de guerre de la part du Japon. L'US Navy était aussi étonnée qu'une nation, longtemps considérée comme incapable de produire autre chose que des copies de deuxième choix des armements occidentaux, avait pu causer un tel ravage.

L'image qui a frappé le plus l'Amérique est probablement celle du cuirassé *Arizona*, qui déplora le plus grand nombre de pertes en vie humaine de toute l'attaque. En fait, la perte de *Arizona* fut un coup de chance. Les bombes lancées de haute altitude contre les cuirassés *California* et *Nevada* manquèrent leurs cibles et les lancements répétés contre la paire *West Virginia* et *Tennessee*, ne causèrent que des explosions mineures. Elles furent également inefficaces contre le *Maryland*. En fait, les dommages les plus considérables furent infligés aux cuirassés par la torpille Type 91, Modification 2.

La position stratégique la plus critique en dehors de l'Amérique continentale était, sans aucun doute, l'archipel des îles Hawaï. Les 15th et 18th Pursuit Groups formaient le 14th Pursuit Wing pour la défense des îles. Les deux groupes avaient été équipés en P-36A avant leur arrivée à Oahu et les appareils répartis entre les escadrilles. Le souci du haut commandement était le rééquipement en matériel plus moderne mais, malheureusement, seules les cinq escadrilles du 18th PG venaient juste d'être transformées sur P-40 lorsque les Japonais attaquèrent. Seul le 44th Sqn ne sera pas surpris à Wheeler, ayant été temporairement transféré à Bellows Field pour des exercices de tir. Le 15th PG alignait un mélange de types de chasseurs : des P-40 neufs, des P-36A usagés et quelques antiques P-26A.

Le 23 octobre 1939, l'Air Corps avait expédié 25 P-36A à Wheeler Field, à bord d'un porte-avions de l'US Navy. La situation avec le Japon ayant empiré, l'Air Corps prit une première mesure pour renforcer la protection des îles. Une deuxième cargaison de P-36A arriva à Hawaï le 21 février 1941, à bord du porte-avions *Enterprise* avec pilotes et chefs d'équipe. Les Hawk venaient de Moffett, Hamilton, Selfridge et Langley pour combler les besoins des escadrilles à Wheeler et fournir une défense aérienne jusqu'à l'arrivée des plus modernes P-40 et P-39. Bien que ce modèle était dépassé, c'était toujours un plaisir de piloter un Hawk. Au moment où l'on affectait les P-36A, fin avril, les premiers P-40B arrivè-



rent à Hawaï. Au fur et à mesure de leur réception, les pilotes se familiarisaient avec leurs caractéristiques et pratiquaient des exercices de tir. Cependant, pour accumuler les heures de vol les pilotes continuaient à voler sur P-26A et P-36A.

Les 15th et 18th PG n'apprirent pas à voler sur P-36 sans casse. Le 6 janvier 1941, les appareils 38-168 et 38-179 étaient détruits dans une collision en vol. Le 12 juillet, les 38-15 et 38-70 subissaient le même sort, mais les deux pilo-

CAINS

DEUXIÈME PARTIE DEUX HEURES DE GLOIRE



tes se parachutèrent sains et saufs. Le 29 août, le 38-146 s'envola de Wheeler pour ne jamais revenir, probablement perdu en mer. Enfin, le matin du 31 octobre, le *Lieutenant* WMJ Feiler (38-108) s'écrasait en mer au large du terrain de golfe de Kahuku. Le *Lieutenant* HF Thompson (38-083) s'écrasa en décrivant des cercles autour de Feiler. On soupçonne qu'il décrocha et tomba aussi en mer.

Le matin du 7 décembre 1941, 39 Hawk étaient disponi-

bles en première ligne, bien qu'ils aient été relégués au rôle de transformation des pilotes. Le passage brutal du temps de paix à la vraie guerre au matin du 7 décembre 1941 signifiait que les jours d'antan de l'Air Corps étaient révolus à jamais. Un total de 538 avions de tous types se trouvaient à Oahu (Air Corps, US Navy et Marines), incluant 158 chasseurs en première ligne, soit 87 P-40B, 44 P-36A, 13 P-40C et 14 P-26A/B.

Le 2nd *Lieutenant* Phil Rasmussen en découd avec des avions japonais au-dessus de Kaneohe Bay.
Huile de Ron Darcey.



Hawk américains

À Wheeler Air Corps Field, quelque 29 km au nord-ouest de Honolulu, les 15th et 18th PG alignaient 79 P-40B/C, près de 30 P-36A et environ 42 autres modèles. La majorité des chasseurs était concentrée sur ce seul terrain; le 44th Sqn était temporairement à Bellows Field, sur la côte à 16 km au nord-est de Honolulu, avec sept P-40C, les chasseurs les plus modernes sur l'île. Le 47th Sqn, qui s'était piétinement comporté aux exercices de tir, était en détachement à Haleiwa pour des exercices supplémentaires.

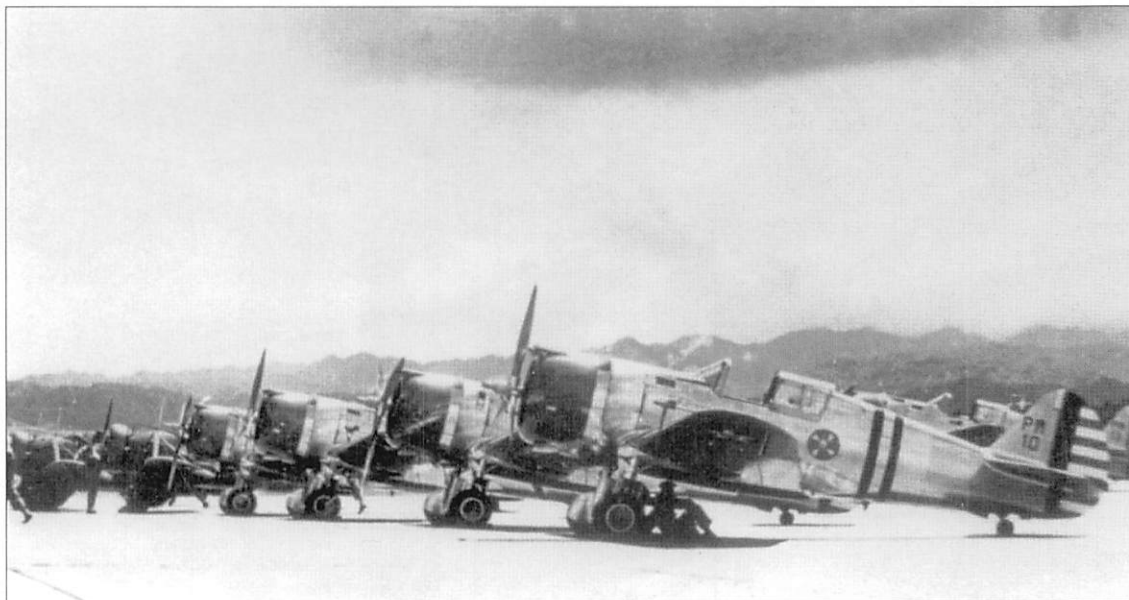
À Wheeler, les avions étaient soigneusement alignés devant les hangars, en rangs parallèles, aile dans aile, attendant sagement leur destruction. À Hickham Field, base du 18th *Bomber Wing*, juste à l'est de Pearl Harbor, 57 avions étaient alignés sur l'aire de stationnement en rangs bien ordonnés, trois ou quatre côte à côte, à 3 mètres de distance et quelque 40 mètres entre les rangs. À Bellows Field, comme sur les autres terrains, les chasseurs et avions d'observations étaient parqués de la même manière. Toutes les escadrilles sur l'île étaient en alerte de 4 heures, c'est-à-dire non armés, les réservoirs de carburant vides et attentivement surveillés contre le sabotage, mais pas contre les attaques aériennes. Ces dispositions concernaient aussi les quatre P-36A et trois P-40B opérant depuis la courte piste poussiéreuse auxiliaire à Haleiwa, à 24 km au nord-ouest de Wheeler. Le 6 décembre, plusieurs des pilotes récemment arrivés, frais émoulus des écoles de vol, venaient de se qualifier au tir aérien sur P-36A ou P-40B. Dans la soirée beaucoup de ces pilotes

célébraient leurs ailes de chasseurs, soit à Wheeler, soit ailleurs, certains fêtant jusqu'au petit matin.

Le samedi 6 décembre en fin d'après-midi, deux pilotes du 47th Sqn, les *2nd Lieutenants* George Welch et Kenneth Taylor, quittèrent Haleiwa en auto pour Wheeler où ils assistèrent au bal hebdomadaire du samedi soir au club des officiers des casernes de Schofield. La tenue de soirée était le smoking. Ensuite, les deux pilotes se joignirent à une partie de poker jusqu'aux petites heures du matin. Puis ils allèrent se coucher, pour être subitement réveillés par des explosions de bombes.

À l'heure de l'attaque en ce dimanche matin fatidique, la majorité des habitants d'Oahu dormait encore. Pour les militaires, dimanche était un jour de congé. Certains étaient réveillés, soignaient une gueule de bois ou jouaient aux cartes, d'autres sirotaient un café noir dans une cantine. Ceux qui entendirent la première bombe exploser à Wheeler Field, supposèrent qu'un pilote venait de s'écraser au cours d'un vol d'entraînement. C'était chose courante pour les pilotes de la marine et de l'armée de harceler la base de l'autre pour « montrer les couleurs ». Plusieurs pilotes coururent dehors pour voir la colonne de fumée qui devait marquer le piqué final de la victime. Ce qu'ils virent fut au-delà de toute imagination : un ciel plein d'avions piquant et grim pant, portant tous le Hinomaru rouge des forces japonaises. Pour la plupart des pilotes ce fut là leur introduction à la vraie guerre.

Alignement de P-36A du 18th Pursuit Group à Wheeler Field. Au premier plan, l'appareil du commandant du 6th Pursuit Squadron.
(Collection R. Darcey)



Les Hawk à Pearl Harbor

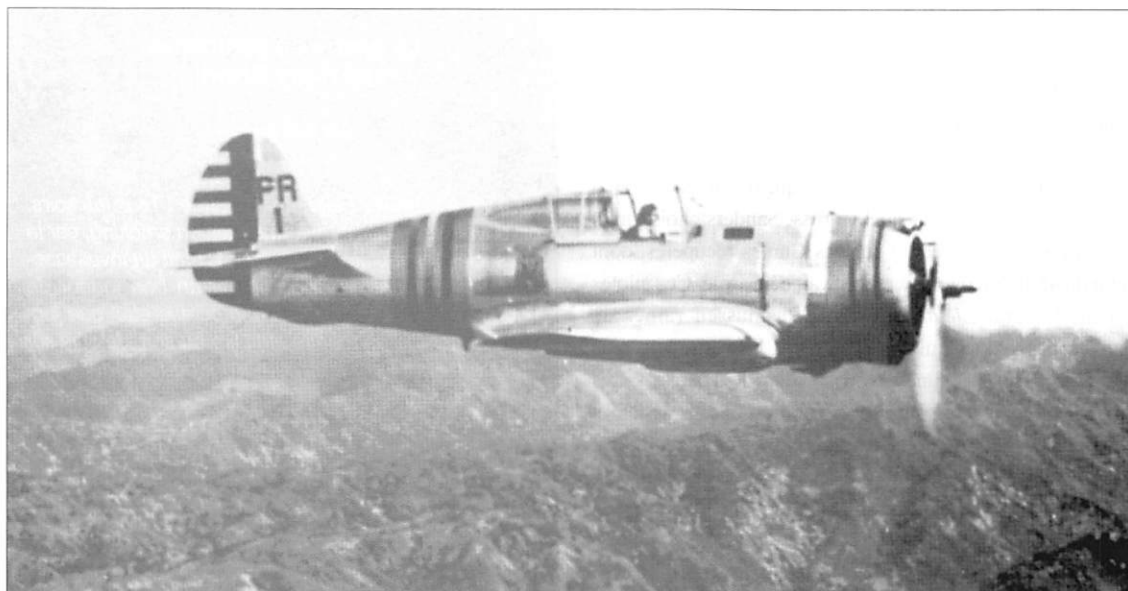
Le 7 décembre 1941, les Japonais n'étaient pas les seuls à voler au-dessus de Pearl Harbor. En fait, plus de 70 avions américains étaient en l'air pendant l'attaque japonaise. Une douzaine d'avions américains furent descendus, incluant deux par le tir de la DCA « amie ». Mais à cause du chaos qui régnait ce jour-là, les pertes aériennes en combat ne furent jamais pleinement comptabilisées. Les chutes se faisaient sans témoin et les épaves n'étaient pas récupérables, parce que l'attirail de plongée sous-marine n'avait pas encore été inventé.

Cinq avions avec à bord neuf membres d'équipage sont toujours portés disparus dans les eaux hawaïennes. Cinq de ces hommes appartenaient au porte-avions *Entreprise*, trois étaient des artilleurs côtiers et le dernier un pilote : Gordon Sterling, le seul pilote de l'US Army Air Corps figurant encore parmi les disparus. Il participa au premier combat aérien américain de la guerre contre le mystérieux (à l'époque) chasseur « Zéro » et il paya le prix ultime. Son P-36 s'écrasa au large de la côte est d'Oahu.

Les chasseurs de l'Air Corps à Wheeler furent pris pour



Le P-36A personnel du Major K.M. Walker, commandant du 18th Pursuit Group, au-dessus d'Hawaï.
(Collection de l'auteur)



cibles par les « Zéro » de la première vague d'attaque. La première bombe des bombardiers en piqué « Val » explosa sur la rampe d'hydravions de l'île Ford vers 07h55, allumant un incendie qui se propagea rapidement, détruisant sept PBY de l'escadrille VP-22 (US Navy). En moins de deux heures les Japonais avaient décimé la Hawaiian Air Force. Toutes les alertes anti-saboteurs, simulacres de combat et exercices de déploiement ne furent d'aucune utilité durant l'attaque. Seuls le sacrifice et le vrai courage du personnel agissant sous l'emprise de la peur et du désespoir empêchèrent les Japonais d'anéantir les forces militaires à Oahu. Le but principal de l'attaque était d'endommager suffisamment la flotte du Pacifique pour qu'elle soit incapable d'interférer dans les plans de conquête japonais pendant au moins six mois. Pendant près de deux heures, les Japonais bombardèrent, torpillèrent et mitraillèrent les cibles assignées et des objectifs d'opportunité. Poussière et fumée flottaient au-dessus de Wheeler, s'élevant à mesure que la chaleur des incendies augmentait. L'odeur de cordite pénétrait partout. C'était l'enfer.

LES P-36A ET LA DEUXIÈME VAGUE

Wheeler était attaqué de toutes parts par des avions qui piquaient, grimpaient et tournaient autour, comme un essaim d'abeilles en furie. Au sol, ce n'étaient que confusion et chaos. Plusieurs pilotes des 46th et 46th Sqn essayèrent de décoller. Sous les éclats de bombes et les mitraillages en rase-mottes, les P-40 flambant neufs étaient déjà détruits, soit en passe de l'être. Plusieurs pilotes furent tués en essayant de trouver un avion intact pour prendre l'air. Quelques-uns qui réussirent à s'asseoir dans un cockpit, abandonnèrent rapidement le siège après avoir été mitraillés au sol. D'autres furent descendus alors qu'ils tentaient de décoller, mais quelques pilotes de l'Air Corps, en poste à Oahu, réussirent à s'envoler d'Haleiwa, un terrain auxiliaire inconnu des Japonais.

Peu après 08h00, quelque 25 « Val » piquèrent sur les hangars de Wheeler et les bâtiments du *Hawaiian Air Depot* qu'ils pilonnèrent pendant près de vingt minutes. Après s'être débarrassés de leurs bombes les « Val » rejoignirent les « Zéro » pour mitrailler le terrain devenu la proie des flammes. Les explosions, retentissant d'un bruit sourd,

projetaient des pièces de véhicules et d'avions dans toutes les directions. Ici et là un camion-citerne explosait dans une boule de flammes, arrosant le tarmac de coulées de carburant qui enflammaient tout sur leur passage. Alors que beaucoup d'aviateurs réagirent rapidement, d'autres semblaient ahuris ou hypnotisés par la peur et le choc. Certains erraient sans but, tandis que d'autres, assis, contemplaient sans rien voir. Il y avait beaucoup de blessés, certains terriblement brûlés, d'autres mortellement atteints. Néanmoins, il se trouvait des hommes assez braves pour se défendre vaillamment avec ce qu'ils avaient sous la main. On en a même vu lancer des pierres en direction des avions japonais.

Avec le retrait de la première vague japonaise, le calme revint dans le ciel de Wheeler. Étonnamment, la plupart des P-36A avaient échappé à l'attention des Japonais. Le matin du 6 décembre, peut-être par prémonition, le 2nd Lieutenant Lewis M Sanders, officier commandant du 46th Sqn, avait pris la précaution de placer ses Hawk dans un espace ouvert, côté est du terrain, pour laisser la place au rituel de l'inspection des troupes du samedi matin. Durant l'attaque, la fumée des hangars et des avions en feu, poussée par le vent, cacha les Curtiss, sauvant la plupart d'une destruction certaine. Le plan militaire anti-sabotage demandait de parquer les avions non armés et sans carburant. Les mitrailleuses et les munitions étaient stockées séparément dans les hangars qui maintenant flambaient.

À mesure que le personnel au sol arriva sur l'aire de stationnement, il se mit à tirer les avions vers les revêtements protecteurs autour de Wheeler. Une fois les avions en lieu sûr, les mécanos revinrent aux hangars pour rassembler autant de munitions que possible puis revinrent aux avions pour les armer et les ravitailler. Une équipe au sol, couverte de suie, tira des P-36A de la fournaise de Wheeler pour en mettre quatre en état de vol. Un de ces P-36A – le dernier avion intact du 45th Sqn – était la monture du 2nd Lieutenant H. Lawrence. Durant la pause entre la première et la deuxième vagues japonaises, Lawrence aida à armer son P-36 orphelin. Parce que le Curtiss n'avait qu'une seule mitrailleuse de calibre 0.30, ce fut vite fait. Lorsque le chasseur fut prêt, Lawrence courut voir son commandant d'escadrille, le Captain Aaron Tyer, pour demander ses



Hawk américains

ordres. Tyer lui donna quelques directives et Lawrence retourna sur l'aire de stationnement.

Entre-temps, le 1st Lieutenant Lewis M. Sanders, commandant le 46th Sqn, ayant réussi à sauver son P-36 personnel, était lui aussi prêt à combattre. À ce moment-là, il y avait beaucoup plus de pilotes disponibles que d'avions. Restait à savoir qui volerait et sur quel Curtiss. Sanders choisit trois pilotes pour voler avec lui sur des Curtiss récupérés, dont celui du 45th Sqn que Lawrence avait déjà armé. Ces pilotes étaient les 2nd Lieutenants Phil Rasmussen (ailier de Sanders), Thacker, qui avait quelques heures sur le plus moderne P-40, et Othneil Norris (ailier de Thacker). Les ailiers avaient récemment passé leurs tests de tir aérien et étaient plus qualifiés que les autres pilotes disponibles. Norris, qui avait aidé à mettre les avions en état de vol, sélectionna le P-36 du 45th Sqn que Lawrence avait mis en état de vol.

Tandis que les équipes au sol assistaient les pilotes, Norris, de petite taille, trouva que son harnais de parachute était trop grand. Il descendit de son P-36 et courut au camion à parachute tout proche pour l'échanger. Le 2nd Lieutenant Gordon H. Sterling Jr, équipé de son parachute et de sa Mae West, se tenait à côté du P-36 « abandonné » et observait tranquillement la scène. Sterling avait passé ses tests de pilotage, mais il n'avait pas progressé aussi rapidement que les autres pilotes en vol en formation et en tir aérien. Voyant que les P-36 commençaient à rouler vers la piste d'envol et que le P-36 de Norris allait être laissé derrière, il grimpa dans le Curtiss dont le moteur tournait au ralenti et roula pour rejoindre Sanders et son groupe, déterminé à se battre jusqu'à la fin. Il avait donné sa montre au chef d'équipe, le Staff Sergeant Turner, en lui disant : « *Donnez-la à ma mère ! Je ne reviendrai pas !* » Sterling avait fixé un rendez-vous pour l'après-midi à sa fiancée, la 2nd Lieutenant « Peggy » Olsson, infirmière à l'hôpital de Schofield Barracks. Les Japonais annulèrent cette rencontre.

Norris s'envolerait un peu plus tard. Il se rappelle : « *Comme je revenais à l'endroit où 'mon' avion était stationné, la patrouille des P-36 s'envola en rugissant au-dessus de ma tête. Le chef d'équipe au sol me dit : 'Mon*

Le P-36A de Phil Rasmussen à son retour de mission. La photo est presque aussi endommagée que l'avion ! (Collection Ron Darcey)



La guerre en pantoufles de Harry Brown

par Ron Darcey

« *La vie à Wheeler Field était féérique ! Tous les soirs, on devait être soit en uniforme, soit en smoking, car la vie sociale était plutôt structurée. C'était un investissement de carrière que de devenir un bon joueur de bridge; une concession à la démocratie était que lors des tournois, le partenaire était tiré au sort. Je suis sûr que certains virent leur carrière bloquée pour avoir coupé la carte d'atout d'un partenaire officier supérieur. Il n'y avait pas grand choix en matière de compagnie féminine. Les insulaires et les conscrits étaient interdits aux officiers. D'ailleurs, la plupart des officiers étaient trop jeunes pour avoir une progéniture en âge d'être courtisée. Les femmes des marins étaient des cibles particulières lorsque les époux étaient en mer. Cependant, le plaisir de voler presque toute la journée, chaque jour, était de toute merveille. Et il y avait une variété d'avions à votre disposition.*

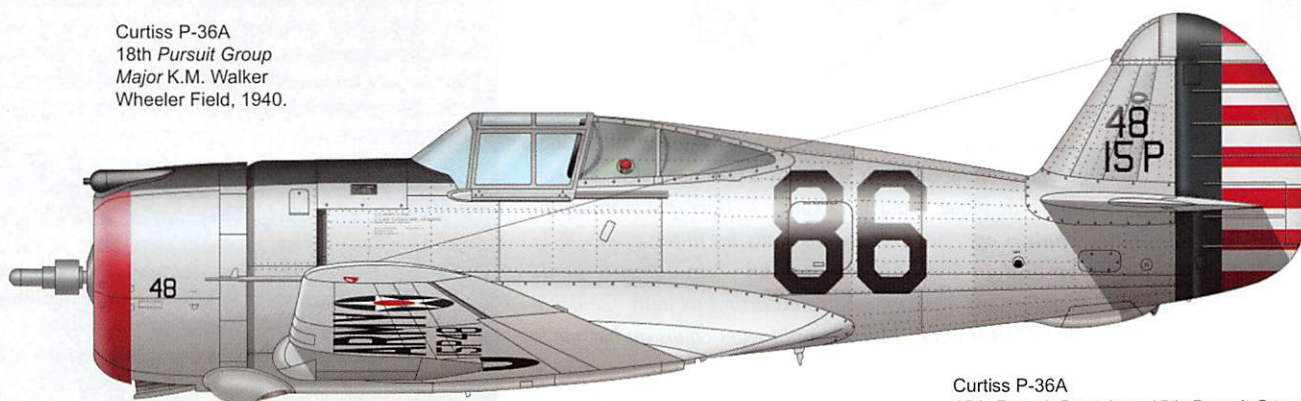
« *Un de mes avions favoris était le P-26, à cabine ouverte et train fixe, et aux ailes courtes. Le moteur était à injection ce qui voulait dire que l'on pouvait voler aussi bien sur le dos qu'en position normale. Je fus assigné à voler au-dessus de Pearl Harbor de nuit pour des exercices avec les projecteurs. Cela impliquait un certain risque à cause de la puissance de ces lumières qui nous aveuglaient. Il fallait se débrouiller pour retrouver le chemin vers la base et poser l'avion comme un aveugle. L'astuce était de se recroqueviller dans le cockpit jusqu'à ce qu'on puisse à peine voir par-dessus le rebord et éviter à tout prix de regarder un de ces projecteurs. On pouvait alors convertir ce minuscule chasseur en avion de voltige dans le noir, une chose qui, je vous le garantis, stimulait la poussée d'adrénaline. Pendant le jour, les exercices allaient de la pratique du tir air-sol à au tir en piqué sur une cible remorquée. Je n'en avais jamais assez de ces combats tournoyants au milieu de ces grands cumulus qui dominaient les îles, soit avec mes camarades d'escadrille soit avec tout avion de la Navy que je rencontrais.*

« *Après la fin de cette phase de formation, je fus assigné au 47th Sqn de chasse et commençai à voler sur P-40. Le vol de nuit en formation de patrouille et de vol à la queue leu leu à travers et parmi les nuages était une source constante de pur délice. Nous avons bientôt installé nos bivouacs à Haleiwa Beach, opérant de la piste en gazon pour se qualifier à l'examen du tir aérien. Le P-36 était idéal pour ce travail, avec ses deux mitrailleuses de nez (le solénoïde de l'arme de calibre 0.50 était déconnecté si bien que seule l'arme de calibre 0.30 tirait). On pouvait se placer en mode de poursuite, on pouvait ralentir le moteur, mettre l'hélice au petit pas, presser la gâchette et tirer une balle à la fois, un exercice qui améliorait considérablement les points. Le 5 décembre, avec Johnny Dains, nous avions passé l'examen avec succès et nous étions libres de revenir vers la civilisation. »*

Le commandant du 47th Sqdn était un « vieux de la vieille », bourru, qui croyait ferme qu'un pilote qui ne pouvait pas régulièrement toucher la cible n'avait rien à faire dans la chasse, en particulier s'il appartenait à son escadrille. Il était aussi convaincu qu'une guerre avec le Japon était imminente et que ses « gars » devaient être prêts, surtout ceux qui pilotaient les P-36A. L'entraînement à Haleiwa était la façon qu'il avait



Curtiss P-36A
18th Pursuit Group
Major K.M. Walker
Wheeler Field, 1940.



Curtiss P-36A
45th Pursuit Squadron, 15th Pursuit Group
2nd Lieutenant Phil Rasmussen
Wheeler Field, 7 décembre 1941.

© P.-A. Tilley, 2003

lieutenant, le Lt. Sterling l'a pris !' et haussa les épaules comme pour me dire : 'Que pouvais-je faire ?' »

Le 1st Lieutenant Malcolm A. Moore, un Hawaïen, fut le suivant à s'envoler, vers 08h50. Il poursuivit un avion ennemi jusqu'à ce qu'il disparaisse gravement endommagé dans un banc de nuages.

LA PREMIÈRE SORTIE DES HAWK

En prenant de l'altitude, Sanders et son groupe furent avertis du danger d'être descendus par leur propre DCA et d'éviter la zone de Pearl Harbor. Ignorant le danger, les pilotes grimperent vers l'est jusqu'à 9 000 pieds (2 740 m) et prirent la direction de Diamond Head. Ayant reçu l'ordre par radio de se diriger vers Kaneohe Bay, ils repèrent des avions de la deuxième vague à leur altitude. Sanders se rappelle : « Nous avons décollé vent arrière et mis cap à l'est en grimpant à pleine vitesse pour rejoindre la couche de nuages. Pénétrant dans la couche de nuage, nous avons volé aux instruments et sommes sortis au-dessus à un mille à l'est de Bellows Field. » Sanders vit les « Zéro » du Sôryû se rassembler au-dessus de la baie de Kaneohe, mais ne vit pas les « Zéro » du Hiryû en train de mitrailler Bellows. « ...d'après la réaction des avions ennemis, je crois qu'ils nous ont repérés ».

Quatre « Zéro » du Sôryû étaient en train de mitrailler Kaneohe lorsque deux autres du Hiryû se joignirent à eux. Thacker se rappelle que les avions japonais se trouvaient au-dessus de la baie de Kaneohe, où l'enseigne de vaisseau

Iyozo Fujita attendait que les trois derniers « Zéro » aient terminé leur mitraillage. Fujita nota leur heure de retour à 09h15. Cependant, ce fut l'arrivée de Lew Sanders et de son groupe de quatre P-36 qui bouleversa les plans des six « Zéro ».

Ce fut pendant qu'il prenait de l'altitude pour fondre sur la formation de Fujita que Sanders se rendit compte que Sterling était à bord du P-36 de Norris. Sanders demanda à son ailier, Rasmussen, de devenir l'ailier de Thacker. Sanders raconte : « Je basculai mes ailes et Thacker s'approcha à mes côtés. Je pointai vers le bas. Il s'éloigna pour regarder et revint à mes côtés, hocha 'oui' de la tête. Puis je me tournai vers Sterling, pointai vers le bas, et d'un doigt me pointai pour indiquer que j'attaquerai le numéro un de la patrouille ennemie ».

Sanders se dirigea vers le chasseur de tête (Fuchida) et fit feu d'une rafale droit au but. Le « Zéro » releva brusquement le nez, accéléra, décrocha à droite et disparut de la vue de Sanders. L'ailier de Thacker, Rasmussen, rapporta que Fujita avait été « mis hors de combat instantanément ». Par la suite la victoire fut attribuée à Sanders. Les deux ailiers de Fujita ne firent aucun effort pour suivre son virage à droite, mais firent un demi-tonneau vers la gauche. Sterling attaqua l'ailier numéro trois de Fujita sur le côté droit, le maître Takashi Okamoto, qui encaissa deux balles.

Lorsque Sanders dégaa après son attaque contre Fujita, il remonta à 2 000 pieds (610 m), retourna vers la zone de



Hawk américains



Le 2nd Lieutenant Phil Rasmussen devant son « 86 ». On note que la roulette de queue a été arrachée par un projectile. On voit aussi un bel impact de 20 mm dans le fuselage. (Collection R. Darcey)

combat et vit que Sterling était en sérieuses difficultés, avec Fujita maintenant dans sa queue qui se rapprochait rapidement. Sterling oublia le « Zéro » d'Okamoto et accrut son angle de piqué. Sanders raconte : « *Alors que je m'approchais, j'aperçus trois avions dans un piqué presque à la verticale. L'avion de tête était un 'Zéro', sous le tir de Sterling, qui à son tour était sous le tir d'un autre 'Zéro' qui le suivait (Fujita). Fujita mit plusieurs coups au but sur le Curtiss de Sterling qui prit feu, traînant une colonne de fumée, comme il piquait à travers une couche de nuages. Poussant la manette des gaz à fond, m'en pris à Fujita et comptais des coups sur le 'Zéro' qui fut sévèrement endommagé. J'étais à une certaine distance derrière et quand je sortis des nuages, il n'y avait aucun avion en vue. Étant donné leur vitesse de piqué, ils ne pouvaient pas avoir redressé. Il était évident que tous les trois s'étaient écrasés dans le Pacifique.* »

Sterling fut crédité d'une victoire et fut porté disparu au combat. Plus tard, les registres japonais montrèrent que seul Sterling s'était abîmé dans les flots. Fidèle à sa prémonition, le malheureux Sterling ne revint pas de sa première mission. Fujita ne s'était pas débarrassé de Sanders qui endommagea si sévèrement son « Zéro » qu'il faillit ne pas retourner au Sōryū. À Kaneohe, les marins, ignorant que c'était un P-36 applaudirent à la destruction d'un autre avion japonais.

Cette première rencontre divisa la formation japonaise. À court de munitions, le « Zéro » du Hiryu, piloté par le maître Tsuguo Matsuyama, piqua loin du combat. Les autres chasseurs du Sōryū se divisèrent en deux cercles concentriques et se mirent à tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Thacker piqua dans le tas pour découvrir que ses mitrailleuses s'étaient enrayées lors de son attaque contre l'aile gauche de Fujita (le maître Sosaburo Takahashi). Mais il continua à faire des passes tout en essayant de débloquer ses mitrailleuses. Thacker avait tourné en rond trois fois lorsqu'il vit le piqué de Sterling. À ce moment, la troisième Shotai (section) du Sōryū arriva. Le maître Jiro Tanaka attaqua Thacker par le travers. Thacker raconte : « *Un obus explosif de 20 mm avait coupé le conduit hydraulique de ma roulette de queue. Ceci, et d'autres dommages mineurs de petits calibres... l'odeur du fluide*

trouvée de disperser ses précieux Curtiss, car il craignait les sabotages. Il n'était pas d'accord avec les nouveaux ordres qui voulaient que les avions militaires fussent parqués comme à la parade aile dans aile afin de mieux assurer leur sécurité.

Début novembre, quelques P-36 et P-40 avaient été détachés à Haleiwa alors que la tension entre les USA et le Japon ne cessait de croître. Ce fut donc durant cette période que Harry et John, ainsi que plusieurs autres, furent expédiés à Haleiwa.

Harry avait son propre P-36A, celui dans lequel il allait guerroyer. Il portait le numéro « 2 » sur le capot moteur, répété sur la dérive juste au-dessus du code « 47P » qui désignait l'escadrille. Son Hawk avait été hâtivement camouflé dans les nouvelles teintes standards de l'Air Corps : olive drab sur les extradors et gris pale pour les intrados. Beaucoup de P-36A, cependant, étaient encore en fini métal avec les marques d'avant-guerre et les insignes d'escadrilles chamarrés. Le 6 décembre 1941, Harry Brown avait accumulé 10 heures sur P-26, 45 heures sur P-36 et 11 heures sur P-40. À cause de contraintes budgétaires, les munitions de calibre 0.30 étaient les seules permises pour l'entraînement. Les Brownings de calibre 0.50 avaient été enlevées ou déconnectées sur les P-36 d'Haleiwa, pour servir de pièces de rechanges et de remplacement pour les P-40.

Le retour de ces jeunes hommes à la vie normale, en temps de paix, commençait par une permission pour le week-end. Harry et John passèrent la nuit du samedi à célébrer leur départ du terrain auxiliaire d'Haleiwa, vêtus d'un smoking avec nœud papillon noir. Ils revinrent à leur chambre aux baraques de Schofield aux petites heures du matin pour un dimanche de repos bien mérité. Après un dernier verre, ils fermèrent les volets et se jetèrent sur leur lit, morts de fatigue. Soudain le gémissement d'un moteur lancé à haut régime perça le calme du matin, suivi d'une explosion.

« *Encore un de ces types de la Navy qui s'est écrasé au beau milieu de la piste, pensa Harry. À cette époque où la discipline était moins stricte, c'était chose commune pour les pilotes d'un des deux services de venir harceler la base de l'autre. La Navy avait coutume de réveiller la base tôt le matin, en particulier le dimanche, pour aggraver la gueule de bois dont certains souffraient. C'était, je suppose, en représailles aux avances que nous faisons à leurs femmes ou un prolongement à l'intense rivalité qui existait entre nos deux armes. La force de l'explosion secoua le bâtiment où nous étions (à quelques kilomètres de la base). Je supposai que le pilote trouble-fête s'était immolé lui-même et je sortis pour regarder ce qui se passait. Dehors, je levai les yeux et confirmai cette supposition en voyant une colonne de fumée s'élever du terrain.* » Mais il y avait plus et pire. Ce qu'il vit dépassait sa plus folle imagination. Le ciel de Wheeler était rempli d'étranges avions, tournant en rond, piquant, jetant des bombes puis grimpant dans toutes les directions. D'autres volaient au ras du sol. L'explosion des bombes et les détonations secondaires résonnaient, secouant les bâtiments. Bouche bée, les yeux grand ouverts, stupéfié de ce qui se passait, Brown finalement reprit ses sens. La réalité lui apparut brutalement. Comme il allait appeler Dains, un pilote arriva en courant, hors de lui, criant : « *Ce sont les Japs. On nous attaque !* »

« *Une autre explosion me fit quasiment tomber à la renverse. Je baissai la tête instinctivement et courus vers ma chambre. Johnny cherchait désespérément ses chaussettes. Je hurlai : 'Partons vite Johnny, nous*



devons nous rendre aux avions.' Et lui de me répondre : 'Démarré l'auto, mais je ne vais pas à la guerre sans mes chaussettes !' »

En effet, les deux hommes s'étaient couchés avec leur pantalon de smoking, un tee-shirt et un haut de pyjama. Pantoufles aux pieds, Brown courut à son automobile tout comme les Lt. Taylor et Welch avaient fait un moment plus tôt, tandis que Dains cherchait toujours ses chaussettes. Moins d'une minute plus tard, Dains sauta dans le coupé Ford, bien chaussé. Dans un crissement de pneus et l'odeur de caoutchouc brûlé, les deux amis se dirigèrent vers le terrain d'aviation et les rangs d'oi-gnons des chasseurs qui les attendaient sur place.

Observant ce qui se passait, Brown et Dains comprirent rapidement qu'aucun avion ne prendrait l'air de Wheeler ce matin-là. « Allons à Haleiwa, nous avons des avions qui nous attendent », fit Dains. Les deux s'en retournèrent vers la Ford, pensant qu'à leur arrivée l'équipe au sol aurait certainement mis les Curtiss en état de vol, si les Japonais ne les avaient pas détruits. Mais ils devaient d'abord s'y rendre.

« En route vers la sortie de Wheeler, comme nous passions devant sa résidence, nous fîmes monter le Lt. Bob Rogers. Passant devant une rangée de maisons, je repérai un 'Val' à basse altitude qui soudainement se dirigea droit vers ma voiture. Il manqua de mettre un terme à ma carrière militaire à ce moment-là en lâchant une bombe qui souleva ma voiture du sol. Puis je le vis se placer pour mitrailler l'auto. Il était si bas que le pilote ne pouvait pas abaisser le nez pour mitrailler la Ford, mais il essayait. Sa ligne de visée était trop haute et ses mitrailleuses firent voler en éclats les fenêtres du premier étage d'une résidence devant laquelle nous passions.

« Peu après la sortie de la base en ouragan, le 'Val' nous prit en chasse et commença à nous mitrailler par des passes perpendiculaires. Il s'approchait au ras des cannes à sucre puis montait en chandelle alors que son mitrailleur arrière faisait feu sur nous. Rogers cria : 'Le champ de canne ! Cachons-nous dans le champ de canne !' Pour une raison inconnue, Johnny trouvait la situation drôle et riait de toutes ses forces. Je roulais à plus de 160 km/h et, bien sûr, je conduisais notre poursuivant tout droit jusqu'à un terrain d'envol jusqu'ici inconnu des Japonais ! Chaque fois qu'il nous tirait dessus, la poussière et les pierres de la route nous arrosaient. Heureusement pour nous. Le 'Val' volait trop bas et devait relever le nez avant de nous atteindre. »

Le pied au plancher, Brown évitait les passes du Val en freinant et accélérant à la dernière seconde. « Pour l'amour de Dieu, Brown, arrête et sortons de la voiture », fit Rogers complètement terrorisé. Mais Harry continua aussi vite que sa voiture le pouvait sur la route cahoteuse de terre rouge-foncée, avec Dains comme copilote. Il surveillait le 'Val' et quand il s'approchait il criait : « Vire à droite, le voici ! » Brown exécutait les manœuvres, tournant le volant, freinant brutalement et juste avant que le petit coupé ne s'arrête, enfonçant le champignon à nouveau. Ce petit manège dura près de 10 minutes, après quoi leur terreur s'était muée en une simple peur. Dains éclatait de rire : « Le voici qui revient encore », et riait quand le bombardier piquait pour une nouvelle passe. En quelques secondes les trois pilotes avaient le fou rire, jusqu'à ce qu'ils deviennent quasiment hystériques, les larmes aux yeux. Il suffisait de dire : « Le voici qui revient encore » et le rire devenait si intense qu'il faisait mal. Miraculeusement, personne ne fut atteint, pas même la Ford, bien que le mitraillage dura jusqu'à l'arrivée à Haleiwa. Lorsqu'ils arrivèrent au terrain



hydraulique dans le cockpit, je piquai rapidement sous des nuages et quittai la scène pour retourner à Wheeler ». Le maître Tanaka revendiqua une victoire en pensant qu'il avait descendu Thacker.

Un P-36A non armé mais camouflé à Wheeler. (Collection de l'auteur)

LA GUERRE EN PYJAMA

Rasmussen avait aussi des problèmes de mitrailleuses. Portant le haut de son pyjama rayé blanc et rouge, à bord d'un P-36A aluminium arborant un grand numéro « 86 » noir sur le fuselage arrière, Rasmussen avait armé ses mitrailleuses de calibre 0.30 et de calibre 0.50 pour constater qu'elles étaient enrayées et tiraient de manière intempestive. Il dut remettre la sécurité de ses armes pour conserver des munitions. Avant de les épuiser, Rasmussen tira quelques coups sur deux « Zéro », pilotés par les maîtres Takeshi Atsumi et Saburo Ishii volant dans le cercle intérieur. Lorsque le « Zéro » d'Atsumi passa devant son viseur, il arma ses mitrailleuses en un clin d'œil et le descendit.

Bien que Rasmussen ait observé Fujita piquer vers le sol, celui-ci n'était pas hors combat, son décrochage l'avait aidé à renverser son cap pour revenir en sens contraire tout droit sur Rasmussen. Fujita raconte : « Lorsque je suis sorti de mon piqué et ai relevé le nez de mon 'Zéro', j'ai vu le nez d'un chasseur ennemi devant moi. Pensant ne pouvoir éviter la collision, j'ai eu l'idée de l'éperonner ». Rasmussen regardait directement le nez du chasseur japonais qui s'approchait visiblement pour le percuter. Fujita ajouta : « Quand le P-36 releva le nez pour éviter la collision, il montra son ventre. Je tirai une longue volée et le P-36 se renversa ». Rasmussen évita la collision et rejoignit Thacker.

Trouvant un « Val », Rasmussen tira une rafale qui atteignit sa cible, obligeant le bombardier à piquer en traînant une colonne de fumée. Comme il se remettait de cette attaque, un autre « Val » tenta de l'éperonner, mais il réussit à l'éviter. Observant deux « Zéro » qui s'approchaient, pilotés par les maîtres Kiici Oda et Takeo Takashima, Rasmussen effectua des manœuvres d'évitement. Rasmussen raconte : « Je me suis approché sous le ventre de l'un d'eux et l'ai 'ratissé' du nez à la queue. Je ne l'ai pas vu s'écraser, mais il fumait ». Cependant, Takashima n'avait pas été abattu. Plus tard, il racontera à Fujita qu'il avait eu peur lorsque son aile, touchée par un obus incendiaire de DCA, avait pris feu. Il piqua pour aller s'écraser sur une cible, mais le piqué éteignit les flammes. Takashima compta neuf trous sur son « Zéro » ; la DCA de Kaneohe et Rasmussen avaient visé juste.

Rasmussen poursuit : « Puis j'ai récolté deux obus explosifs de 20 mm. Un a détruit la radio derrière moi, fracassant la



Hawk américains

verrière au-dessus de ma tête, me sauvant la vie. L'autre, dans l'arrière du fuselage, a coupé le câble du gouvernail et détruit la roulette de queue. En plus, j'étais aspergé de balles de 7,7 mm qui secouaient le Curtiss. Une autre attaque a détruit le mécanisme du gouvernail, coupé des conduits hydrauliques et emporté la roulette de queue. J'ai touché le dessus de ma tête pour voir si j'étais blessé. Je ne portais pas de casque, seulement des écouteurs. À mon grand soulagement, j'ai seulement trouvé des éclats de plexiglas de la verrière mêlés à mes cheveux. Ayant quasiment perdu le contrôle du Curtiss à cause des dommages et mort de trouille, je suis entré dans un nuage, où j'ai dû lutter pour stabiliser l'avion, et j'ai pris la route de Wheeler. »

Un banc de nuages tout près sauva Rasmussen qui fut rejoint par Sanders qui retournait aussi à Wheeler. Auparavant, Sanders s'était retrouvé seul avec un « Zéro » plus performant et plus maniable que son P-36A. Décidant que la discrétion était la meilleure part du courage, il rompit le combat. Son poursuivant, à court de carburant, abandonna la partie.

Sanders et Rasmussen furent salués par le tir d'armes de petit calibre du sol lors de leur approche finale à Wheeler, mais ils atterrirent sains et saufs, suivis aussitôt après de Thacker. Cependant, des artilleurs de DCA à la gâchette facile le saluèrent, l'obligeant à interrompre son approche jusqu'à ce qu'il puisse être identifié comme « ami ». Bien que secoué, le jeune Rasmussen échangea son pyjama pour des vêtements de vol et revint sur le tarmac. De nombreux impacts décoiraient l'avion du nez à la queue. Il compta quelques centaines de trous dans son P-36A, qui fut ferraillé peu après.

Bien que brutale, cette première action contre les « Zéro » fut cependant brève. Devant surveiller leur niveau de carburant pour revenir à leurs porte-avions, les Japonais ne pouvaient pas s'attarder à combattre. Après cet engagement initial, les Américains s'étaient éparpillés au-dessus la mer. Jusqu'à maintenant ils avaient descendu sept Japonais, en plus de deux probables, pour le prix d'un P-36A.

Revenons à Fujita reparti vers le nord en compagnie des deux ailiers d'Iida (Atsumi et Ishii). Son avion endommagé par les balles de Sanders, Fujita ne put les suivre lorsqu'ils virèrent en direction de l'ouest vers le point de rendez-vous au nord-ouest de Kaena Point. Il vit sans pouvoir intervenir les deux « Zéro » du *Sōryū* en découdre avec d'autres P-36

auxiliaire, le 'Val' s'éloigna, probablement à court de munitions ou de carburant.

« Dès que ma voiture fut garée à Haleiwa, le 'Val' revint, piquant pour une autre passe de mitraillage. Mais au lieu de viser les Curtiss, il se dirigea droit sur moi. Il ne visait personne d'autre, aucun des autres types qui couraient se mettre à l'abri, aucun de nos avions ou de notre équipement au sol, non, rien que moi. J'étais alors convaincu que la mission dévolue au pilote était de se débarrasser de moi personnellement ! Je me planquai sous l'aile d'un P-36, puis il me vint à l'esprit que j'étais juste en dessous d'un réservoir plein d'essence à 100 d'octane. Je courus me cacher derrière un arbre, qui me fournit le seul abri que je pouvais atteindre. Les mitrailleuses du 'Val' firent sauter l'écorce de l'arbre comme il passait au-dessus et le mitrailleur arrière ouvrit aussi le feu. Lorsque finalement il s'éloigna, Johnny Dains et moi, nous avons couru vers les P-40 qui préchauffaient leur moteur, mais Welch et Taylor, arrivés peu avant, roulaient déjà vers la piste. Il restait les P-36 parqués là où ils avaient été laissés après les exercices de tir. Brown, Dains et Rogers durent attendre que l'équipe au sol ait fini de ravitailler les Hawk et alimenter la mitrailleuse d'une bande de munitions. Alors qu'on s'affairait, deux 'Val' passèrent au-dessus du terrain, ce qui fit dégourdir tout le monde vers les abris. Malgré tout, les Hawk furent enfin prêts à s'envoler, mais chacun n'était armé que d'une Browning de calibre 0.30. »

Dains fut le premier des trois à s'envoler. Toujours avec son haut de pyjama, son pantalon de smoking et ses pantoufles, Brown monta dans son P-36 (n° 2), démarra le moteur, mit son casque, brancha la radio et serra son harnais. Il alla prendre position au bout de la piste d'envol, pressé de prendre l'air. Mais un autre retard allait le retenir au sol, dans une position vulnérable. Alors qu'il vérifiait le fonctionnement de ses instruments, un Boeing B-17 arrivant de Californie, s'abattit à mi-longueur de la piste, traversa l'autre extrémité de la courte piste pour s'arrêter dans un nuage de poussière. L'équipage sauta promptement à terre pour se mettre à l'abri. Au moment où le bombardier termina sa course folle, Harry poussa la manette des gaz et décolla juste au-dessus du bombardier. Aussitôt en l'air, verrière fermée, volets et train rentrés, il se dirigea vers Wheeler.

« Tout en grimpa j'ai vu de la fumée s'élever de Bellows Field et j'ai viré dans cette direction, mais je n'ai vu aucun combat. À travers le crépitemment de la radio j'ai reconnu la voix excitée de George Welch, puis celle de Ken Taylor, qui tous deux engageaient le combat avec l'ennemi. J'ai amorcé un virage pour me diriger vers Kahuka Point lorsque j'ai aperçu un autre avion à ma gauche. J'ai foncé sur lui pour m'apercevoir que c'était un autre P-36, dont le pilote criait frénétiquement à la radio et pointait son doigt vers le bas. C'était Dains. Je lui ai fait signe que j'avais compris son signal. J'ai vu un 'Kate' à basse altitude et lui ai fait signe de faire la première passe. Nous avions entre nous une puissance de feu de seulement deux mitrailleuses de calibre 0.30. Il a fait un renversement, a piqué, mais trop pressé, il a ouvert le feu à 300 mètres sans mettre un coup au but. Je me suis approché à mon tour. Le pilote Japonais, averti de notre présence, a fait volte-face, me forçant à le dépasser avant que j'aie eu le temps de tirer. Ne voulant pas abandonner cette proie, j'ai réduit les gaz et me suis glissé derrière lui. J'allais presser le petit bouton rouge sur le manche lorsque le pilote ennemi, expérimenté et astucieux, a subitement abaissé ses volets et coupé le moteur. Je l'ai dépassé

Empilement d'épaves d'avions divers et variés, dont un ou deux Curtiss, à Wheeler deux jours après l'attaque. (US Navy)





en un rien de temps pour me rendre compte que j'étais en mauvaise position, à la verticale à une vitesse excessive et je pouvais apercevoir les 'blancs moutons' sur la mer. Frustré de m'être laissé avoir sans avoir pu ouvrir le feu, j'ai tiré de toutes mes forces sur le manche pour effectuer un Immelmann. Mais cette manœuvre m'a expédié dans une couche épaisse de nuages, flottant à basse altitude. En émergeant du nuage, quelques instant plus tard, le 'Kate' avait disparu et le ciel était vide.

« Maintenant seul, je suis revenu vers Wheeler lorsque la radio a soudain émis le message : 'Japs à Kanea Point. Tous les avions vers Kanea Point'. J'ai entendu Rogers à la radio mais ne je n'ai pu comprendre ce qu'il disait. Le temps était radieux sur la pointe de Kanea mais avec beaucoup de nuages éparpillés en dessous de 3 000 pieds (900 m). J'ai aperçu un P-36 solitaire virant sur l'aile sur un fond de nuages lumineux, au large de la côte. Juste derrière le Curtiss se trouvait un 'Kate', virant aussi serré, suivi d'un autre 'Kate', les deux en train de se mettre en position pour laisser leur mitrailleur arrière se débarrasser du P-36. Je me suis dirigé vers le premier qui a viré plus court que moi pour s'éloigner du P-36, me laissant à la droite du deuxième, qui a alors commis une erreur. Il a essayé de s'esquiver en virant et il est bien sûr passé dans ma ligne de visée. J'étais de 3 à 5 mètres derrière lui et ne pouvais pas le manquer. J'ai vu le mitrailleur arrière s'affaïsser. Comme il allait piquer, je me suis placé juste derrière lui en parfaite position et j'ai fait feu une seconde fois. J'ai observé le fuselage gris pale, les ailes tachetées de vert et des bandes d'un chef de section. Les flammes du capot moteur dégageaient une épaisse fumée pendant qu'il piquait vers le Pacifique. L'aile gauche a commencé à brûler. J'étais si impressionné par ma première victoire que j'ai suivi ma victime presque jusque dans le Pacifique. En voyant les vagues se rapprocher j'ai compris que je piquais à grande vitesse. Tirant le manche à fond et coupant le moteur, j'ai rétabli à quelque 30 pieds (9 m) au-dessus de l'eau, juste à temps pour voir le 'Kate' disparaître dans une énorme gerbe d'eau ⁽¹⁾.

« J'ai perdu de la vitesse en effectuant une chandelle et j'ai rétabli à 8 000 pieds (2 440 m) pour chercher une autre proie. Je n'ai pas eu longtemps à attendre. Une formation d'une douzaine de bombardiers torpilleurs s'approchait. Je crois les avoir surpris autant que je l'ai été, car ils se sont éparpillés dans toutes les directions quand je suis passé au milieu d'eux. Personne n'a tiré. Une fois la formation passée, j'ai repéré ce qui semblait être un trainard. En m'approchant j'ai vu que c'était un P-36. Je me suis mis en formation avec lui pensant que c'était Rogers. J'ai appris plus tard que c'était le Lt. Mike Moore, venant aussi d'Haleiwa. Curieusement, je ne l'ai rencontré qu'une seule fois par la suite pour échanger nos expériences. Il m'a dit que je criais si fort à la radio que j'étais inintelligible. Je lui disais, bien sûr, d'aller descendre le 'Kate' à la traîne, de ne pas m'attendre et que je le rattraperai. Il a sauté sur cet avion avec agressivité et moi je faisais de mon mieux pour le suivre. Ce n'était qu'évolutions dans le ciel, mais Mike était si près de l'adversaire que je ne pouvais pas lui lâcher une rafale. Finalement à court de munitions, Mike a dû abandonner sans l'avoir touché. Tout comme à l'école de tir, je me suis aligné à 100 mètres derrière et ai tiré une rafale qui a dû tuer le mitrailleur arrière. J'ai refait deux autres passes avant de tomber à court de munitions. L'ennemi avait été sérieusement endommagé après ma première passe. J'ai vu la verrière du pilote éclater en pièces et le

le long de la côte nord d'Oahu. Les 2nd Lieutenants Harry W. Brown (parti d'Haleiwa) et Malcolm «Mike» Moore (46th Sqdn, parti de Wheeler) pilotaient les Curtiss qui attaquent ces deux Zéro. Moore attaqua Ishii mais fut pris à parti par Atsumi. Brown tira sur Atsumi et, des années plus tard, Fujita et Brown écriront qu'ils ont vu le « Zéro » d'Atsumi en flammes. Brown le vit pour la dernière fois se dirigeant vers l'ouest (de Kanea Point). Mike Moore considéra Ishii seulement comme « probable », mais, Ishii ne revint jamais à son porte-avions. Les deux « Zéro » ont été récemment retrouvés à l'endroit où ils s'étaient écrasés, dans le chenal entre les îles Kauai et Niihau.

Mettant le cap sur le Sôryû, Fujita repéra trois « Val » loin devant lui et les suivit Mais il n'était pas seul. Lew Sanders raconte : « Je m'étais éloigné vers le nord pour quelques minutes avant de revenir en direction du sud. Soudain j'ai aperçu un avion inconnu qui se dirigeait vers moi. En m'approchant j'ai vu le Hinomaru japonais, j'ai poussé la manette des gaz à fond, grimpé à pic, viré et fait un demi-tonneau pour essayer de me placer derrière lui ». Fujita refusa le combat et prit de l'altitude au cas où Sanders tenterait quoi que ce soit. S'éloignant de plus en plus de la côte, Sanders décida d'abandonner la bataille.

NOUVEAUX AFFRONTEMENTS

Vers 09h05, les « Kate » du Zuikaku arrivèrent par la côte sud d'Oahu pour bombarder Hickam. Tandis que les bombardiers du Shôkaku s'attaquaient à Ford Island, les neuf chasseurs d'escorte du Kaga s'en prirent à Wheeler avant d'aller attaquer Ford Island et Hickam. Les « Zéro » de l'Akagi abandonnèrent Ewa et arrivèrent à Hickam pour assurer la couverture sur zone. Les « Zéro » du Sôryû attendirent une pause dans le bombardement du Shôkaku pour mitrailler jusqu'à ce que le bombardement recommence. Retournons maintenant quelque temps en arrière. Au hangar du 45th Sqn, le 2nd Lieutenant Bill Haney se dirigeait vers le sous-sol du hangar lorsque les premiers « Val » et « Zéro » attaquèrent Wheeler. Haney courut sur le tarmac vers un P-36 que trois soldats, y compris un cuisinier, tentaient d'armer avec difficulté. Malgré les bombes qui éclataient près de lui, Haney s'envola et se dirigea vers Pearl Harbor, rejoignant le groupe de P-36A de Sanders qui s'était

Les restes d'un P-40 du 18th Fighter Group à Wheeler Field. (US Navy)





Hawk américains

aussi envolé de Wheeler. Le moteur du Curtiss de Haney encaissa un obus de DCA l'obligeant à faire un atterrissage sans moteur à Wheeler. Son parachute toujours au dos, Haney courut vers un autre P-36A, pour revenir sur les lieux du combat. Contournant le port, il vit une ligne de croiseurs qui sortaient, mais malheureusement ils le virent aussi. Le moteur de Haney encore une fois encaissa un obus, le forçant à retourner à Wheeler en vol plané – descendu par l'US Navy deux fois en moins d'une heure.

À 09h05, Dains, Rogers et Brown décollèrent de Wheeler dans leur P-36A et furent rejoints par Mike Moore et John Webster. Le groupe se dirigea vers Kaena Point, à 25 km au nord-ouest de Wheeler, que les Japonais utilisaient comme point de repère pour retourner à leurs porte-avions. Brown et Moore se rejoignirent avec prudence, chacun pensant que l'autre était un Japonais. Les « Zéro » du *Hiryû* qui arrivaient au point de rendez-vous furent attaqués par le duo. Brown et Fujita, tous les deux, virent un « Zéro » en feu se dirigeant vers l'ouest. Moore toucha un « Zéro » qui traînait à l'arrière de la formation, mais manquant de munitions, il retourna à Wheeler vers 09h30. Brown suivit le « Zéro » au-dessus du Pacifique, tirant ses dernières cartouches, provoquant un incendie pour lequel on lui attribua une victoire probable (confirmée par la suite). Rogers dû atterrir à Haleiwa pour cause de dommages dus au combat. Les autres dégagèrent avant de manquer de carburant.

Après avoir atterri une deuxième fois à Wheeler pour se ravitailler et réarmer, Welch décolla encore (10h30) avec John Dains comme ailier. Les deux hommes effectuaient alors leur troisième mission du jour. La DCA était maintenant intense, paniquée et aveugle. Survolant les casernes de Schofield, l'infortuné Dains fut directement touché par un obus venu du sol. L'explosion mit son P-36A en pièces, le tuant sur le coup; le Hawk tomba dans un petit canyon près de Wheeler appelé Kippapa Gulch. Welch échappa au barrage de DCA de Wheeler pour tomber sur celui de l'US Navy défendant Pearl Harbor. Mais à cette heure-là (09h45) l'attaque japonaise était finie et Welch revint à Wheeler en toute sécurité.

Les équipes au sol se lamentaient : « *Où sont nos chasseurs ?* » En réponse à ces cris, Fred Shifflet décida de survoler Hickam à basse altitude. Son P-36 parsemé d'éclats de DCA, il atterrit à Wheeler avec deux pneus crevés. Parmi les autres pilotes qui prirent l'air à bord de P-36A, mais dont on ne connaît pas les exploits, on peut citer les 2nd Lieutenants H. Lawrence et Francis S. Gabreski, pilotant des P-36A.

APRÈS LA BATAILLE

Disparu au combat (*Missing in Action* = MIA) est un terme utilisé par la branche *Casualty & Memorial Affairs* de l'US Army pour établir le taux de la pension à verser à la famille d'un ancien combattant disparu au champ d'honneur. Le statut d'un MIA est déclassé à « corps non récupérable » (BNR) lorsque le militaire est déclaré mort. La disparition du 2nd Lieutenant Gordon H. Sterling Jr fut transformée en BNR en avril 1948. Une enquête subséquente conclut que « *il ressort que le Lt. Sterling s'est perdu en mer; au large de la côte de Oahu, par suite d'une action avec l'ennemi et en des circonstances qui écartent la possibilité de recouvrement de ses restes* ».

moteur prendre quelques balles. La dernière fois que j'ai vu notre proie, c'était au-dessus de Kaena Point et il traînait une longue colonne de fumée noire en perdant rapidement de l'altitude. »

De fait, ce second Kate a été repéré au large de Kaena Point en 1991, quelque temps avant le décès de Harry Brown^[2]. Sans munitions et à court de carburant, Brown et Moore retournèrent à Haleiwa. Dans le circuit d'attente, ils virent d'autres P-36, soit s'apprêtant comme eux à se poser soit prenant leur envol. À ce moment, Haleiwa avait acquis un semblant d'ordre, ayant été laissé quasiment intact par les Japonais. Les chasseurs américains essayaient maintenant de dénicher les avions japonais qui regagnaient leurs porte-avions ou au moins d'établir un certain degré de maîtrise de l'air au-dessus de Oahu.

« *J'ai atterri vers 09h00. Un chef d'équipe de révision m'a taquiné à propos de ma tenue vestimentaire. C'est seulement à ce moment que je me suis rendu compte que j'avais effectué ma première mission de combat avec un haut de pyjama, un pantalon de soirée, des pantoufles et un casque avec des lunettes de vol. Tandis que l'avion était ravitaillé, j'ai passé une combinaison de vol. Les Lt. Taylor et Welch avaient déjà pris l'air pour une autre sortie, rapidement suivis par Johnny Dains, qui m'a fait le signe de la main habituel en roulant vers la piste d'envol. Je lui ai retourné le signe de bonne chance et ce devait être la dernière fois que je le voyais vivant. J'ai effectué une brève mission avec Moore et suis rentré à Haleiwa. J'ai passé le reste de cette affreuse journée assis près de mon P-36 en alerte, prêt au combat, jusqu'à ce que je sois remplacé vers la fin de l'après-midi.* »

« *Je suis revenu à Wheeler dans ma Ford et j'ai été stupéfié d'apprendre que mon meilleur ami, Johnny Dains, avait été tué, non par les Japonais, mais par un tir DCA amical alors qu'il s'efforçait de rattraper Welch et Taylor. Il a été descendu par des canonnières nerveuses qui tiraient sur tout ce qui avait des ailes et passait à leur portée. Plus tard le même soir, les batteries 'revendiquaient' la destruction de quatre SBD Dauntless arrivant du porte-avions Enterprise.* »

Harry Brown termina la guerre avec sept victoires confirmées. Il prit sa retraite de la USAF en 1948 comme Officier Commandant de McGuire AFB (New Jersey). Harry Brown était mon ami. Il décéda en 1991.

[1] « *Quand tout a été fini, j'ai emprunté une motocyclette pour me rendre à Kaena Point où j'ai trouvé un certain Tech-Sgt Romano, compagnie K, 15th Infantry, qui d'une plage, avec six compagnons, avait assisté au combat et a confirmé mon histoire dans tous ses détails.* »

[2] « *Un témoin oculaire confirma peu après la victoire. Même aujourd'hui, l'ambiguïté dans la citation m'attribuant une médaille pour mon action ce jour-là m'a tourmenté. J'ai toujours attribué le retard au fait que ma médaille avait été attribuée à Harry M. Brown. Celui qui avait renversé l'initiale 'W' pour en faire un 'M', m'a fait passer pour deux personnes différentes dans un monde où un type avec un nom comme Harry Brown doit constamment se débattre pour échapper à l'anonymat. Peu m'importe, car je sais ce que j'ai fait ce jour-là. Que mes victoires confirmées soient au nombre de six ou sept ne m'affecte absolument en rien. Cependant, pour la petite histoire, une transmission radio confirma mes victoires avec les 7th et 5th Air Forces (General Order No. 193, HQ 5th Air Force, APO 925, 18 Sept. 1943). D'ailleurs, mon commandant d'escadron a confirmé mon total de sept victoires au moment où je suis rentré aux USA. J'aurais été banni de la base s'il y avait eu le moindre doute de la part de mes camarades quand j'ai peint les deux soleils levants sur mon P-40 à Hawaii.* »



Phil Rasmussen, compagnon de chambre de Gordon Sterling raconte : « *Gordon, à ma connaissance, n'avait pas eu la prémonition d'être descendu. Il avait écrit à ses parents au début de novembre 1941 : 'Phil et moi avons décidé que si l'un ou l'autre de nous doit s'écraser, nous le ferons où nous pouvons être recueillis pour que l'autre puisse nous ramener à la maison. C'est un bon arrangement sauf que, il est plus que probable que c'est Phil qui me ramènera à la maison.'* » Phil Rasmussen attend toujours pour ramener Gordon à la maison.

UNE COURTE CARRIÈRE

Les pilotes américains, agissant de leur propre initiative parvinrent à faire décoller six P-40 et 13 P-36A durant la confusion qui enveloppait l'île d'Oahu le 7 décembre. Bien qu'accablés, surpassés en nombre, certains pilotant une machine armée d'une seule mitrailleuse, une poignée de pilotes de P-36A rendirent compte de quatre, et probablement plus, d'avions ennemis détruits. Les victoires furent officiellement confirmées comme suit : deux « Kate » à Harry Brown, un « Val » probable à Rogers (47th Sqn), un « Zéro » chacun à Sanders, Rasmussen et Sterling, plus un avion endommagé à Moore (46th Sqn).

Comme la deuxième vague japonaise finissait son assaut sur le port, sept P-36As et deux P-40s avaient été armés et expédiés en mission. Cependant, ils ne virent pas les derniers ennemis se retirer. Entre 08h30 et 09h45, les chasseurs de l'Air Corps exécutèrent 25 sorties. Le reste de la journée, tout avion en état de vol continua une recherche stérile des porte-avions ennemis, effectuant un total de 48 sorties entre 09h45 et 15h20.

Deux de ceux qui comptèrent des victoires ce jour là deviendront des as par la suite : George Welch ajoutera 12 victoires et Harry Brown 5.

Les P-36A de Hawaï furent les seuls Curtiss 75 à combattre pour la défense de leur pays d'origine. La plupart des combats aériens des Hawk se déroulèrent sous d'autres cocardes que l'étoile blanche frappée sur un disque bleu. Malgré le succès de leurs contacts initiaux avec les Japonais, leur carrière opérationnelle fut éphémère. Avec d'autres

types d'avions en état de vol ils formèrent une unité du *Hawaiian Interceptor Command* et à la fin du mois 27 des P-36A originaux étaient « bon de guerre ». Déjà considérés comme surannés, ils furent transférés aux unités de réserve pour une brève période, puis relégués au rôle d'avions écoles pour entraîner les pilotes de chasse, étant remplacés en première ligne par des P-39 et P-40.

Le 15th Group demeura à Hawaï pendant presque toute la guerre, alors que le 18th Group fut transféré à Guadalcanal en 1943.

BILAN

Les pertes au combat s'élèvent à deux P-36A (Sterling et Dains tués en action) et quatre endommagés (Rogers, Webster, Rasmussen, Thacker), plus 23 au sol. Après le raid, 16 des 35 Hawk survivants étaient en état de vol. Trente-cinq étaient réparables. On sait que le 8th *Fighter Command* alignait 22 P-36 bons de guerre sur les 28 restant en date du 28 mai 1942.

Les chasseurs américains auraient-ils pu faire la différence si la date de l'attaque avait été connue ? De ce que l'on sait du décodage du code secret japonais, il semble qu'ils auraient pu. Les Japonais avaient engagé plus de la moitié de leur armada juste pour s'occuper des chasseurs américains. Ils abandonnèrent l'escorte des bombardiers lorsqu'ils ne rencontrèrent aucune réaction initiale de l'Air Corps. Cela signifie que les quelques Curtiss qui réussirent à s'envoler ce matin-là trouvèrent une première vague quasiment non protégée. S'ils avaient rencontré les bombardiers dès le début de l'attaque, les formations auraient certainement eu des « Zéro » en couverture pour les protéger. Le P-36A n'était pas un dangereux rival pour le « Zéro », ni même le P-40B. Les pilotes japonais étaient mieux entraînés et plus expérimentés à l'époque. Mais ce sont là spéculations. Plus important, considérant les circonstances, fut comment le personnel de la *Hawaiian Air Force* réagit. Tous firent du mieux qu'ils purent avec ce qu'ils avaient sous la main. Les aviateurs de tous rangs peuvent avoir été pris par surprise, mais ils ne renoncèrent jamais.



Un P-36A (38-084) probablement à Hawaï en 1942. L'appareil est aux standards du camouflage et des marques de l'époque. (Collection de l'auteur)