

Le 51st FG en Chine-Birmanie-Inde

Défendre le "Hump" à

Première partie.

1942 : la "route de Birmanie" entre l'Inde et la Chine est coupée par les forces japonaises. Le 51th Fighter Group du colonel Homer est envoyé défendre la seule voie de ravitaillement par-dessus l'Himalaya.

Par Carl Molesworth. Traduit de l'anglais Xavier Méal.



tout prix



À partir de 1942, les P-40 du 51st FG luttèrent pour le contrôle du ciel de la Birmanie et du Nord de l'Inde.

De toutes les unités des United States Army Air Force qui volèrent en combat sur le théâtre d'opérations de Chine-Birmanie-Inde durant la Deuxième Guerre mondiale, aucune ne combattit aussi longtemps et aussi âprement que le 51st Fighter Group, qui pourtant ne reçut que peu de considération pour cela. De juin 1942 jusqu'à la fin de la guerre, le 51st FG accumula un nombre impressionnant de missions et de dommages infligés à l'ennemi. Il ne connut cependant pas la gloire dont bénéficièrent d'autres unités opérant sur le même théâtre, tels que l'American Volunteer Group (les "Tigres volants"), le 23rd Fighter Group ou encore le 1st Air Commando Group.

Lors de son activation le 15 janvier 1941 sur la base d'Hamilton, en Californie, le 51st Pursuit Group (Interceptor) comptait quatre unités – un escadron de commandement et les 16th, 25th et 26th Pursuit Squadrons. Leurs personnels provenaient du 20th Pursuit Group, lui aussi stationné à Hamilton. Parmi eux se trouvait l'officier commandant le Group, le major Homer L. "Tex" Sanders, 37 ans, qui avait 10 ans d'expérience dans l'art de la *pursuit* (interception) et était récemment diplômé de l'Air Corps Tactical School de la base de Maxwell, dans l'Alabama.

La guerre en Europe faisait alors rage depuis 17 mois, et les dirigeants américains étaient confrontés à la possibilité que leur propre nation fût aspirée dans le conflit. Par nécessité, les forces militaires des États-Unis avaient été largement négligées durant le Grande Dépression des années 1930, et il était donc urgent de leur redonner les moyens d'être opérationnelles.

Durant les premiers mois qui suivirent son activation, le 51st PG n'exista que sur le papier. Les quelques pilotes affectés à ses escadrons durent se débrouiller pour grappiller dès que l'occasion se présentait quelques heures de vol sur les avions du 20th PG, tandis que la plupart des personnels engagés se trouvaient toujours dans des écoles techniques à apprendre l'art de la mécanique aéronautique, de l'entretien et du chargement des armes, du dépannage des radios ou encore celui de la gestion administrative. Le mois de juin 1941 vit deux changements majeurs s'accomplir : le Group déménagea pour la base de March, dans le sud de la Californie, et il reçut ses premiers avions, une poignée de biplans d'entraînement PT-17. Le ►

16th PS reçut son premier chasseur, le Curtiss P-40 "Warhawk" matricule 39-251, qui reçut le chiffre code de fuselage 11, le 23 juin. Ce même mois, nombre de pilotes fraîchement émoulus des écoles vinrent grossir les rangs du Group, tandis que les avions continuèrent d'arriver régulièrement.

La vie sur la base de March cet été-là fut décrite comme très agréable, avec beaucoup de temps libre pour faire du sport. Mieux encore, les soirées dansantes organisées les mercredis et samedis soirs attiraient quantité de jolies filles venues de la ville voisine de Riverside.

L'unité déclarée opérationnelle

L'attaque japonaise sur Pearl Harbor et la déclaration de guerre qui s'ensuivit le 7 décembre 1941 provoquèrent un changement de rythme évident et une augmentation de la tension. Deux jours auparavant seulement, 26 pilotes et 87 engagés avaient reçu l'ordre de se rendre à la base aéronavale de North Island, à San Diego, pour des manœuvres. Sur la base de March, "une certaine hystérie prévalut quelque temps", selon l'historien du 25th PS. L'aérodrome fut volontairement plongé dans l'obscurité et tous les badges d'accès annulés. Les permissions, vacances et formations techniques en extérieur furent également annulées, et les hommes reçurent ordre de rejoindre leurs escadrons aussi vite que possible. Dans la nuit, tous les avions furent convoyés vers des aérodromes situés plus à l'intérieur des terres puis ramenés dès le matin. Les pilotes et techniciens au sol à San Diego, pendant deux semaines, furent plongés dans une ambiance d'intenses opérations, rattachés au 49th PG en charge de la défense aérienne, et ne rentrèrent à March que le 23 décembre.

En apprenant la déclaration de guerre, Homer Sanders, le commandant du Group (récemment promu colonel) déclara son unité opérationnelle pour le combat, bien qu'il fût le seul pilote de l'unité ayant jamais largué une bombe depuis un avion. Peu après, un des hommes du Group, ayant remarqué la renommée croissante de l'American Volunteer Group de Claire Chennault en Birmanie et en Chine, qualifia son unité de "Homer's Volunteer Group" (groupe des volontaires de Homer) – appellation non officielle qui resta.

En conséquence, le Special Order No. 11 arriva au quartier général du 51st PG le 8 janvier : l'unité

Les premiers chasseurs affectés au 51st FG en 1941 furent des Curtiss P-36.



ROY SANTIN

Le 51st FG arriva avec ses 10 premiers P-40E en mars 1942. Ils furent assemblés dans le hangar de l'aéro-club de Karachi, au Pakistan.



PAUL WEDLAN

devoir se rendre par train jusqu'au port de San Francisco afin d'embarquer pour une destination non spécifiée. Dès son arrivé, le personnel du quartier général embarqua sur le paquebot de luxe *Mariposa* réquisitionné comme transport par l'United States Army, tandis que le reste du groupe embarqua sur le paquebot de luxe *President Coolidge*. Les deux bâtiments prirent la mer dans l'après-midi du 12 janvier 1942. Rejoints par un autre bâtiment de

transport et deux croiseurs de la Navy, le *Mariposa* et le *Coolidge* prirent ainsi part à ce qui fut le premier convoi maritime à quitter les États-Unis continentales après la déclaration de guerre contre le Japon.

Parmi les troupes embarquées sur ce convoi se trouvaient 53 officiers et 894 engagés affectés au 51st PG. Deux autres Pursuit Groups, les 35th et 49th, avaient également pris place à bord des navires qui firent cap au sud à tra-

Deux Curtiss P-40E lors des séances d'entraînement à Karachi au printemps 1942.



JACK MULLER

Les pilotes du 16th PS à Karachi pendant l'été 1942. De gauche à droite : Georges Barnes, Heath Wayne, C. D Griffin et Don Bryant.



JACK MULLER

vers le Pacifique, vers l'Australie. Aucun événement notable ne vint troubler la traversée et, le 1^{er} février, Melbourne fut atteinte ; les deux autres Groups y furent débarqués et, après un court séjour durant lequel 16 nouveaux pilotes rejoignirent le 51st PG, le convoi reprit la mer jusqu'à Fremantle, à l'ouest de l'Australie.

À cette époque, les Alliés étaient en mauvaise posture face à l'armée japonaise. À Java, en Indonésie, les unités de chasse des United States Army Air Forces avaient désespérément besoin de renforts ; 32 P-40E furent chargés sur le porte-avions USS *Langley*, et 25 autres, en caisses, furent empilés dans les cales du cargo *Sea Witch* réquisitionné sur place. Les personnels du 51st PG, ainsi que 10 P-40E en caisses, embarquèrent sur l'*Holbrook*, et le convoi quitta Fremantle le 23 février, pour une destination connue de seulement quelques privilégiés. Très vite, le *Langley* et le *Sea Witch* se détachèrent du convoi et firent route sur Java... qu'ils n'atteignirent jamais ; des bombardiers japonais les coulèrent tous les deux.



USAF

Le *Holbrook*, lui, traversa l'océan Indien jusqu'à Colombo, sur l'île de Ceylan (aujourd'hui Sri Lanka), puis poursuivit sa route vers Karachi, en Inde (Karachi est devenue la capitale du Pakistan à la fondation de ce pays le 14 août 1947).

Quand le 51st PG débarqua à Karachi le 12 mars 1942, personne n'aurait pu imaginer que six mois s'écouleraient avant que l'unité n'engage enfin l'ennemi avec ses pleines capacités.

Le 51st PG fut affecté à la 10th Air Force de l'US Army, qui avait été créée en février 1942 pour

soutenir les Chinois dans leur combat contre le Japon. Cependant, un groupe de chasse dont la flotte ne compte que dix avions et guère plus de pilotes n'a guère d'impact. La toute première tâche consista à assembler les P-40, ce qui fut fait dans un immense hangar à dirigeable de Camp Malir. Au fur et à mesure que les avions étaient en état de vol, les pilotes commençaient à faire des vols de prise en main, mais en nombres limités.

Homer "Text" Sanders, premier commandant du 51st FG au début de 1941. Il dirigea l'unité jusqu'en 1943.

Montage des P-40 dans l'impressionnant hangar à dirigeable construit par les Britanniques à Camp Malir, près de Karachi, à la fin des années 1920.

Les pilotes se refamiliarisèrent rapidement avec le Curtiss P-40E. De construction robuste, avec une envergure de 11,28 m et un moteur V-12 Allison refroidi par liquide produisant 1 150 ch, le P-40E revendiquait une vitesse maximale de 354 mph (570 km/h) et une autonomie de 1 000 miles (1 609 km). Mais il était relativement lourd et il manquait à son moteur un compresseur à deux étages, ce qui le handicapait en termes de taux de montée et limitait son efficacité des altitudes inférieures à 20 000 pieds (6 096 m).

Bien qu'il fût un très honnête chasseur, le P-40 pouvait se révéler délicat à manœuvrer pour un pilote inexpérimenté. Le 31 mars 1942, le Group eut à déplorer son premier mort quand le P-40E matricule 41-5570, codé 11, du 2nd Lt C. A. Chipman du 16th PS parti en vrille sur le dos à 5 000 pieds (1 524 m) et s'écrasa dans le désert. Trois autres pilotes allaient trouver la mort durant des entraînements à Karachi.

L'activité du 51st – récemment redésigné "Fighter Group" (groupe de chasse) – reçut un grand coup d'accélérateur en mai avec l'arrivée de 68 nouveaux avions et leurs pilotes. Menés par le Lt-col. John E. Barr, les "Warhawk" avaient décollé du porte-avions *Ranger* le 10 mai, alors qu'il était au large ▶



USAF

des côtes de l'Ouest de l'Afrique et avaient traversé le continent jusqu'à Karachi. Les chasseurs (essentiellement des P-40E-1 et quelques P-40K-1) furent décrits "en mauvais état" quand ils arrivèrent à Karachi, et les mécaniciens entreprirent aussitôt leur révision. Au moins, le 51st commençait à ressembler à un groupe de chasse fonctionnel.

Défendre le "Hump"

La prise de Rangoon par les Japonais en mars 1942 avait coupé la route de Birmanie, le dernier lien avec le monde extérieur dont disposait la Chine. Dès lors, la seule façon d'acheminer du ravitaillement jusqu'en Chine fut la voie des airs, et bientôt des DC-3 cargo de la China National Aviation Corp. (CNAC) se mirent à effectuer des allers-retours quotidiens entre Calcutta, en Inde, et Kunming, en Chine. Un dépôt central fut établi à Dinjan, dans la province indienne orientale d'Assam, à peu près à mi-chemin. De là, les avions s'envolaient vers l'Est, vers la Chine, en suivant une route qui les faisait passer au-dessus d'une arête de montagne qui allait bientôt être connue dans le monde entier sous le surnom de "The Hump" (la bosse).

Dans le cadre de la mission de la 10th Air Force, le 51st FG fut mis à contribution pour dépêcher un escadron en Chine, car la date fatidique du 4 juillet 1942 marquant la dissolution de l'American Volunteer Group (AVG), les fameux Tigres volants, approchait ; le 16th FS quitta l'Inde pour Kunming le 22 juin et rejoignit un détachement conjoint avec le 23rd FG, récemment arrivé en Chine pour remplacer l'AVG. Le 16th FS allait demeurer en Chine pendant toute la durée de la guerre.

Le 23 juin, trois pilotes expérimentés du 26th FS reçurent l'ordre de se rendre à Dinjan pour y réaliser des vols de reconnaissance au-dessus de la Birmanie. Le capitain Thrashley M. "Andy" Hardy et les 1st lieutenants Jack G. Hamilton et John "Swede" Svenningson s'y rendirent sans être accompagnés de mécaniciens, ce qui leur valut de faire eux-mêmes la maintenance et le rechargement en munitions de leurs avions. Bien des années plus tard, Jack Hamilton évoqua cette expérience :

"L'officier en charge était le col. Boatner. Nous avions trois vieux P-40B à Dinjan. On n'arrivait jamais à en avoir plus d'un en état de vol au même moment; nous devions cannibaliser les deux autres pour en main-

Khartoum, au Soudan, vue depuis le P-40 de Lyle Boley lors du transfert des avions vers Karachi en partant des côtes de l'Afrique depuis le porte-avions USS Ranger.



LYLE BOLEY

tenir un en état. C'était la saison de la mousson, et de fortes pluies pouvaient se déclencher très rapidement. Au début, nous nous sommes bornés à des vols locaux pour nous habituer à la météorologie, apprendre les points de repère le long du fleuve Brahmapoutre et aussi les sommets afin de nous orienter. Nous avons chacun fait un vol de ce type avant de nous lancer sur la Birmanie. Nous habitions dans la maison d'un ces planteurs de thé, et dormions sur des lits de camp sous des moustiquaires. Je me souviens que nos repas étaient préparés par des locaux.

Au tout début, je pense qu'il n'y avait pas plus d'une douzaine de DC-3 qui faisaient la route du "Hump" (vers la Chine et retour). La China National Air Corp. (CNAC)

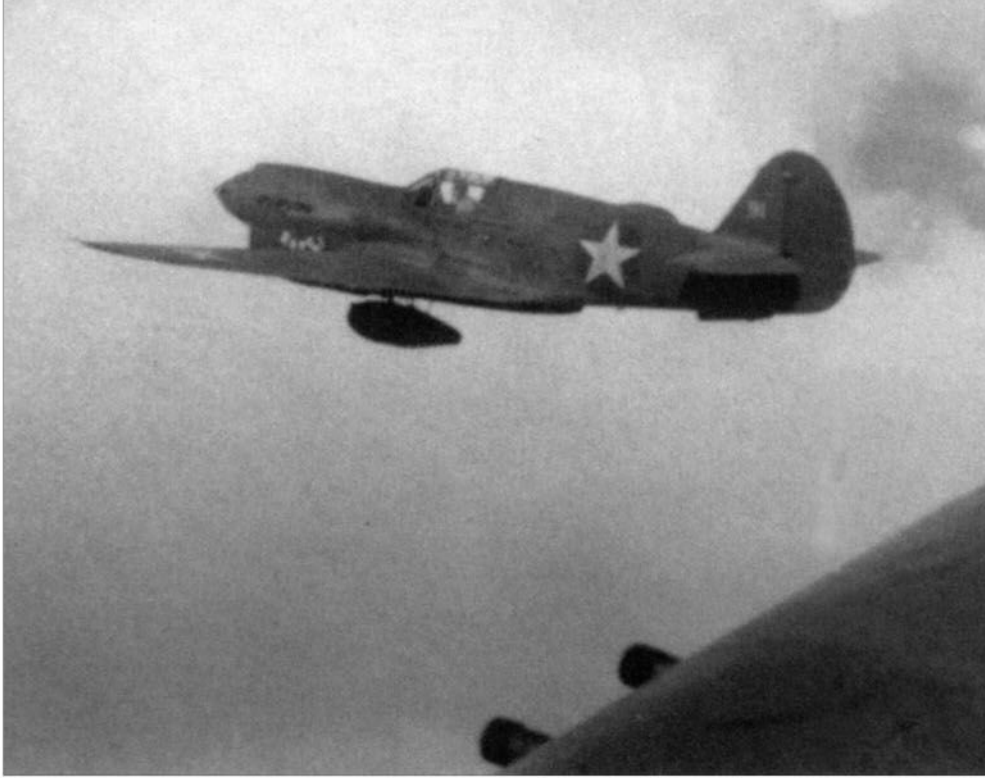
était là, mais je me souviens aussi d'anciens pilotes de lignes rappelés en service actif par l'Air Corps. Je pense que Dinjan était le seul aéroport opérationnel dans ce coin en juin 1942 – la construction de Chabua avait à peine commencé.

"Andy", "Swede" et moi-même avons fait à tour de rôles en solo les missions de reconnaissance au-dessus du Nord de la Birmanie jusqu'au 8 juillet 1942. Ce jour-là, c'était le tour d'"Andy" d'y aller. Je suis allé jusqu'à l'avion avec lui, et je me souviens être resté debout sur l'aile et lui avoir souhaité bonne chance. On ne l'a jamais revu, ni entendu parler de lui. Quatre heures plus tard, quand il a fallu se rendre à l'évidence qu'il ne rentrerait plus, je me suis précipité dans les bureaux réprimander

Les mécaniciens du 25th FS avec un P-40E. Il fallut beaucoup de travail pour rendre opérationnels les avions soumis à rudes conditions depuis le départ des États-Unis.



STAN STROUT



JACK HAMILTON

L'Army de nous faire faire ces missions en solo. Nous pensions que ces missions devaient être effectuées en paires. Le col. Boatner était dans son bureau et m'a entendu. Il est sorti et m'a passé un sacré savon – menace de cour martiale s'il m'entendait faire ce genre de réflexion une fois de plus. Avec "Swede", nous nous sommes rendus à Dibrugarh et avons acheté 85 dollars une bouteille de scotch que nous avons descendue.

Quelques jours plus tard, Roy Santini et Stanley Combs sont arrivés à Dinjan depuis Karachi avec deux P-40. Un technico-commercial des moteurs Allison, Arne Buttenberg, est venu (par-dessus le "Hump") de Kunming pour essayer de nous aider à faire tourner nos Allison correctement."

Le P-40E n° 91 du 26th FS lors d'une mission de chasse à la fin de 1942.

P-40K à Delhi, en Inde. Les avions rejoignaient la base de Dinjan, où le 25th FS fut basé à partir de septembre 1942.

Jack Hamilton devint plus tard chef de patrouille au sein du 26th FS. Il effectua 50 missions au-dessus du territoire ennemi avant de rentrer aux États-Unis en 1943.

À Karachi, les 25th et 26th FS continuèrent à trouver le temps long durant tout l'été de 1942, jusqu'à la mi-septembre, quand le 26th reçut ordre de déménager pour Dinjan. La totalité des 30 P-40 fut en place dès le 1^{er} octobre sur la nouvelle base que le 26th partageait avec le quartier général du 51st FG. Pendant ce temps, sept stations de surveillance et d'alerte avaient été installées dans les collines Naga à l'est de Dinjan. Le 51st FG, sous commandement de l'India Air Task Force, devait assurer la couverture aérienne de bases de l'Assam et des avions faisant la

route du "Hump", tout en gardant un œil sur les troupes au sol japonaises dans le Nord de la Birmanie.

Les avions de reconnaissance japonais avaient de leur côté gardé un œil sur ce qui se passait à Dinjan et aux environs, et, le 19 octobre 1942, le 1st Lt Alvin B. Watson du 26th FS décolla pour intercepter un Ki-46 "Dinah" qui se dirigeait vers la base. Grimant aussi vite que le lui permettait son P-40, il parvint à rattraper sa proie à environ 75 km au sud de Marguerita et lui envoya une longue rafale. Le "Dinah" prit rapidement feu, piqua et s'écrasa dans la jungle. Watson s'adjudgea ainsi la première victoire en combat aérien confirmée du 51st FG.

Mais une semaine plus tard, le 25 octobre, les Japonais prirent le Group totalement par surprise à 13 h 35 quand 96 bombardiers et chasseurs arrivèrent au-dessus de Dinjan sans avoir été repérés. Les bombes en tous genres plurent sur l'aérodrome et la zone d'habitations, avant que les chasseurs ennemis s'en prennent à leur tour aux installations et aux avions parqués. Trois P-40 et deux P-43 furent détruits, et 13 autres P-40 endommagés. Fort heureusement, seul un homme fut blessé. Le private (1^{re} classe) Wiley O. "Pop" Carte, charpentier du 26th FS, activa une mitrailleuse de calibre 7,62 mm refroidie par liquide et réussit à placer une longue rafale dans un Ki-43 qui faisait une passe de mitraillage. Frank Bussell, un armurier de l'escadron, se souvient : *"Je pouvais voir "Pop" Carte tirant tout ce qu'il savait avec cette petite 7,62. Il se tenait au milieu d'un petit rempart circulaire de sacs de* ►



LYLE BOLEY

sable mais, de la taille jusqu'à la tête, il n'était pas protégé. L'"Oscar" a effectué un large virage, est passé près de "Pop" puis s'est écrasé un kilomètre plus loin. On m'a dit que "Pop" avait eu le pilote." Carte fut décoré de la Silver Star pour cette action. Les aérodromes voisins de Chabua et Mohanbari furent aussi touchés.

Plusieurs P-40 parvinrent à engager les assaillants. Le col. "Tex" Sanders et son adjoint, le capt. Charles Dunning, venait juste de décoller pour une mission de reconnaissance quand ils aperçurent les formations japonaises. Prenant de l'altitude dans leur dos, les deux pilotes américains attaquèrent les 15 Ki-43 "Oscar" des 50^e et 64^e Sentai qui escortaient les bombardiers. Sanders attaqua par leur côté droit et abattit le leader de l'élément de droite. Mais un des "Oscar" fit une chandelle qui l'amena dans la queue de Dunning qu'il abattit en flammes. Désormais seul, Sanders continua à se frotter aux chasseurs ennemis pendant 40 minutes, pour revendiquer une seconde victoire avant que les "Oscar" ne battent en retraite.

Six P-40 parvinrent à décoller une fois que les Japonais eurent cessé de mitrailler, et poursuivirent les assaillants jusqu'en Birmanie. Le 2nd Lt William R. Rogers fut le seul qui réussit à rattraper les Japonais battant en retraite et il fut crédité d'un "Oscar" abattu.



STAN STROUT

Le 25th FS revendiqua sa première victoire en combat aérien le lendemain matin quand le 1st Lt Ira M. Sussky abattit un bimoteur de reconnaissance en maraude alors qu'il était rattaché pour le service au 26th FS. Plus tard ce même jour, une formation d'"Oscar" mitrilla les terrains satellites à Mohanbari et Mokelbari. Le 1st Lt Ed Nollmeyer, qui devait devenir le premier as du 26th FS, donna la chasse aux ennemis alors qu'ils filaient vers leur base. Mettant à profit la vitesse supérieure de son P-40 en ligne droite, Nollmeyer rattrapa un Ki-43 traînard et l'abattit à environ 30 km au sud de Digboi.

Donald Maxwell devant le P-40K matricule 42-46261 du 25th FS au début de 1943.

L'épave de la première victoire du 26th FS, un Ki-46 "Dinah" de reconnaissance. Il fut abattu par Alvin Watson le 19 octobre 1942.

La dernière attaque japonaise de 1942 contre Dinjan et ses aérodromes auxiliaires se produisit le 28 octobre, et cette fois les Américains attendaient leurs assaillants de pied ferme. Sept P-40 décollèrent sur alerte à 12 h 40 et, dix minutes plus tard, la première vague de bombardiers prononça son attaque sur Mohanbari. L'un des cinq P-40 qui allèrent aux contacts lors de l'interception initiale était piloté par le 1st Lt K. C. "Casey" Hynds, qui plus tard en fit ce récit très vivant :

"J'étais d'alerte à Mohanbari. Parfois, le matin, je décollais avec un des chefs de patrouille pour une patrouille de deux heures. Comme



LYE BOLEY



USAF

les raids avaient commencé, nous essayions de garder deux avions en patrouilles à 18000 pieds [5486 m], car le délai entre le moment où nous étions alertés d'avions en approche et le moment où ils arrivaient sur le terrain était trop court. Nous patrouillions depuis environ 20 minutes quand mon leader a été confronté à des problèmes de moteur et est rentré à la base. Environ 15 minutes plus tard, les opérations se sont fait entendre à la radio : "Tous les avions à l'altitude maximale; avions ennemis en approche, très hauts".

Je venais de passer 20000 pieds [6096 m] et scrutais le ciel au-dessus de moi quand j'ai entendu sur ma

radio : "Des bombes sur Chabua." J'étais juste au-dessus de Chabua et, en regardant vers le bas, je voyais bien les explosions, mais aucun avion! Leur camouflage était si bon qu'ils se fondaient parfaitement avec la jungle en dessous. Puis ils ont franchi le Brahmapoutre – un fleuve aussi large que le Mississippi – et leur formation de neuf avions est devenue très visible à environ 1500 pieds [457 m] sous moi. Avec les gaz à fond, et toutes mes mitrailleuses activées, j'ai débuté mon piqué. J'étais déterminé à avoir le bombardier de tête lors de ma première passe. J'ai demandé aux opérations s'il leur avait été rapporté que des chasseurs accompagnaient

Mission capitale pour le 51st FG : défendre toutes les routes de communication au Nord de la Birmanie, qui étaient essentielles pour ravitailler la Chine. Ici un C-47 largue des provisions sur un avant-poste.

les bombardiers. "Aucun chasseur signalé" a été la réponse. Ce n'était cependant pas ce que je voyais : six ou huit chasseurs tournaient au-dessus des bombardiers.

L'un des chasseurs sur ma gauche cabra comme s'il voulait se glisser derrière moi au moment où j'allais le dépasser, et il m'a ainsi offert une si bonne cible que j'ai instinctivement viré sur lui et ouvert le feu. Dans l'excitation de l'instant, j'ai oublié d'allumer mon collimateur, mais je n'ai eu qu'à légèrement ajuster les traceurs qui convergeaient devant son capot vers son moteur et son cockpit pour le toucher pour de bon. N'ayant jusqu'alors fait feu qu'avec une seule mitrailleuse à la fois (une simple 7,62 mm dans un P-39), j'ai été totalement ébahi par les dommages que six 12,7 mm pouvaient faire! J'étais pratiquement au-dessus du "Jap", et ces mitrailleuses ont tout simplement déchiqueté son avion. On l'a plus tard retrouvé écrasé sur la rive ouest du Brahmapoutre.

Ma passe sur ce chasseur avait interrompu mon interception sur les bombardiers, et avec tous les autres chasseurs japonais autour. Je savais qu'il me fallait mettre de la distance entre eux et moi, et reprendre de l'altitude avant de faire une nouvelle tentative. Le temps que je reprenne assez des deux, je les ai perdus de vue – mais j'ai aperçu un P-40 et

Des C-47 participant au pont aérien entre l'Inde et la Chine mis en place par les Alliés.

USAF





USAF



USAF

m'en suis rapproché. Nous n'étions pas ensemble depuis deux minutes quand j'ai aperçu une formation de bombardiers faisant cap à l'est vers les collines Naga, et je ne sais pas d'où ils étaient venus en Birmanie. J'ai averti mon ami et ai viré vers l'est. Ma communication n'a pas dû être comprise, parce que lui a viré vers l'ouest. Les bombardiers étaient à une douzaine de kilomètres, environ 500 pieds [150 m] un peu plus bas que moi. Plein gaz, je voyais que je pouvais les rattraper, mais tellement lentement.

Avant même d'être arrivé à portée, j'ai été entouré de boules de fumée noires, les tirs de la défense

antiaérienne. Je n'avais pas vu de tels tirs près de la formation de bombardiers et me demandais pourquoi la défense antiaérienne britannique se focalisait d'un coup sur un chasseur isolé alors qu'elle venait d'ignorer toute une formation de bombardiers. Curieusement, je n'étais pas très inquiet de ce danger, car il s'agissait de "tirs amis". Quand je me suis retrouvé à portée de tir, j'étais directement derrière l'avion le plus en arrière à droite de la formation de neuf bombardiers. Mes traceurs traversaient son aile droite, et, avec une très légère correction, je les ai amenés sur son moteur droit qui a explosé presque immédiatement. Tirant en

Ci-contre et en dessous. 25 octobre 1942 : les Japonais bombardent par surprise la base de Dinjan. Trois P-40 furent détruits et 13 autres endommagés lors de cette attaque.



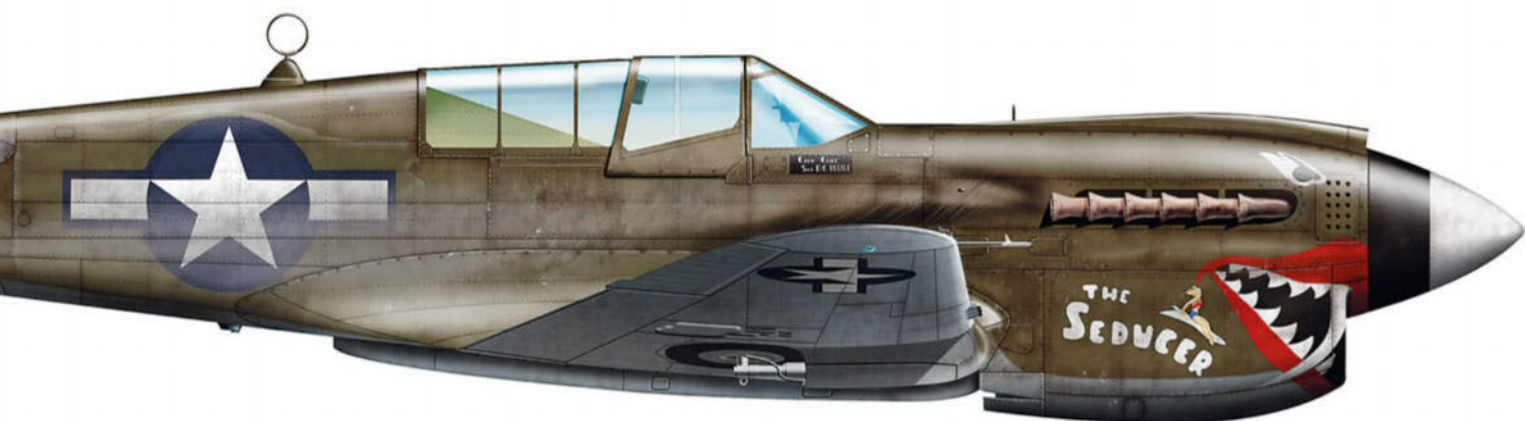
continue, j'ai viré très lentement à gauche, ce qui a fait que mon tir a balayé toute la formation. Mes mitrailleuses se sont arrêtées juste avant que le dernier avion ne passe dans mon collimateur. Poursuivant mon virage, je me suis mis en léger piqué vers Mohanbari. À sec de munitions, et qui plus est ayant commencé ma patrouille bien avant le raid, puis ayant depuis volé gaz à fond tout le temps, mon niveau de carburant était au plus bas.

L'attaque japonaise du 25 octobre visait aussi les bases Chabua et Mohanbari, provoquant de sérieux dégâts matériels.

J'ai alors jeté un dernier regard en arrière vers la formation ennemie. L'un des bombardiers était un bon kilomètre derrière les autres (qui étaient déjà si loin que je ne pouvais

USAF





Le P-40N n° 220 *The Seducer*. Les P-40 sont indissociables du 51st FG; les différentes versions l'équipèrent à partir de 1942.

les compter), et je me suis dit que le fils de p... avait réussi à éteindre l'incendie. Les opérations se sont fait entendre à la radio : "La piste de Mohanbari a été endommagée par les bombes. Ne vous y posez pas. Allez à [Sadiya]." Je ne connaissais pas cet aérodrome, ne savais pas dans quel coin le chercher. N'ayant pas assez de carburant pour musarder, j'ai poursuivi ma route vers Mohanbari. Je n'ai eu à sauter que par-dessus un seul cratère et à en contourner un autre lors de mon atterrissage pour rentrer à la "maison" intact."

Le 1st Lt Hynds fut crédité de deux victoires confirmées. Un autre avion probablement détruit et six de

plus endommagés furent crédités à quatre autres pilotes du 26th FS.

Une patrouille du 25th FS s'installa sur la base satellite de Sadiya le 6 novembre, et la patrouille B arriva à Sookerating environ deux semaines plus tard, laissant derrière elle un détachement d'entraînement à Karachi. Le village ne comptait qu'un unique restaurant et le club des planteurs de thé, qui étaient heureux d'accueillir les personnels américains. Selon le journal de marche du 25th, "Sadiya était un paradis comparé à Sookerating. C'était un camp très propre entouré de collines boisées et de montagnes. La piste était constituée d'une pâture

d'un vert naturel et était donc parfaitement camouflée. On pouvait tout faire, chasser, pêcher, nager et pratiquer tout un tas d'autres sports".

Le sauvetage du 1st Lt Willard Wendt

Le 8 novembre, le 25th FS effectua sa première mission de combat, une tentative d'interception, mais sans contact, et accomplit 25 autres missions avant la fin de l'année. La dernière fut une recherche effectuée le 31 décembre pour retrouver le 1st Lt Willard Wendt, un pilote du 26th FS dont le P-40 avait été touché par des tirs venus du sol alors qu'il mitraillait des cibles sur la voie de chemin de fer entre Naba et Pinbo, ce qui l'avait contraint à sauter en parachute. Le magazine *CBI Roundup* publia un article décrivant son sauvetage par le major Paul C. Droz, commandant du 25th FS, aux commandes d'un biplan PT-17 :

"Mes collègues de l'escadron relevèrent les coordonnées – près du territoire occupé par les Japonais – de l'endroit où avait atterri Wendt, et lui larguèrent des vivres. Il faisait déjà trop sombre pour tenter un sauvetage le même jour, mais dès le jour du nouvel an levé, Droz fit chauffer le moteur de son petit biplan et grimpa à bord avec une mitraillette Thompson et quelques autres objets essentiels qui pourraient se révéler utiles. Protégé par une couverture de chasseurs, Droz vola sans problème ►

Le P-40E piloté par Earl "Duke" Bishop se posa sur le ventre à Assam.

LYLE BOLEY



Paul Droz (à gauche), commandant du 25th FS, et Willard Wendt (place arrière). Droz vient de récupérer Wendt derrière les lignes japonaises à bord de ce PT-17 le 1^{er} janvier 1943.



USAF

jusqu'à l'endroit où Wendt s'était posé. Le pilote en difficulté avait déjà repéré le terrain, et fabriqué un T avec la toile de son parachute pour indiquer le meilleur endroit où se poser, une bande de sable de 100 m le long de la rivière. Le lieutenant, qui n'était pas blessé, se précipita joyeusement dans l'avion du major qui le ramena en sécurité jusqu'à sa base."

Plusieurs semaines auparavant, Droz avait utilisé le PT-17 pour récupérer deux autres aviateurs américains dans un village perdu dans la jungle. Ils avaient sauté d'un avion de transport au-dessus du "Hump" et il s'était écoulé 23 jours avant qu'ils soient sauvés. Puis, en mars, le 1st Lt Ira M. Sussky du 25th FS utilisa un PT-17 pour récupérer le 1st Lt Melvin B. Kimball du 16th FS, dont l'avion avait été abattu en Birmanie occu-

pée alors qu'il convoyait un P-40 bien usagé depuis la Chine jusqu'en Inde.

Les deux escadrons du 51st FG demeurèrent en alerte et continuèrent de patrouiller sur le "Hump", mais ils effectuaient de plus en plus des opérations offensives contre des cibles au sol dans le Nord de la Birmanie. Tout au long de l'hiver 1942-1943, les P-40 bombardèrent et mitraillèrent des ponts, des routes, des trains et les aérodromes ennemis de Myitkyina et Lashio. En certaines occasions, ils larguèrent même des prospectus et des cadeaux sur des villages birmans derrière les lignes japonaises, pour tenter de remonter le moral des villageois occupés.

C'est durant cette période que deux escadrons commencèrent à adopter des identités très distinctes, par les marquages appliqués

sur leurs P-40. Le 26th FS peignit des gueules de requins, similaires à celles du 23rd FG, sur le nez de nombre de ses avions et ajouta plus tard des insignes sur les gouvernails de direction pour identifier les patrouilles "Tom Collins" et "Eight Ball". Le 25th FS avait la chance de compter parmi ses pilotes le 1st Lt Robert "Skonk" McClung, artiste peintre dans le civil. McClung baptisa l'escadron du doux nom de *Assam Draggins* et conçut un insigne constitué d'un terrifiant dragon volant, avec un cône d'hélice de P-40 en guise de nez, un collimateur sur la tête, des dents de "tigre à dents de sabre" et six mitrailleuses faisant saillie sur ses ailes. Il adapta également la tête du dragon pour le nez des P-40 de l'escadron. ■

À suivre

CRAIG BUSBY

Quatre P-40K des 25th et 26th FS armés de bombes de 450 kg sur la piste de Dinjan.



Le 51st FG en Chine-Birmanie-Inde

Défendre le "Hump" à tout prix



Deuxième partie. Les pilotes du 51st Fighter Group doivent affronter les raids japonais qui menacent leurs bases chinoises.

Par Carl Molesworth. Traduit de l'anglais Xavier Méal.



Les P-38 entrent en action !
À partir de l'été 1943, le
449th Fighter Squadron équipé
de "Lightning" est affecté
au 51st Fighter Group.
Ici un P-38J en octobre 1944.

Dès le début de 1943, les pilotes commencèrent à remarquer des signes de regain d'activité chez les Japonais.

Si les troupes britanniques, sous le commandement du brigadier Orde Wingate, avaient débuté leurs opérations de guérilla derrière les lignes ennemies dans le Nord de la Birmanie, l'armée japonaise commençait une poussée depuis Mandalay vers Fort Hertz, dans l'extrême Nord du pays.

Fort Hertz était un poste avancé de communication clef qui disposait d'un aérodrome d'urgence, et perdre cette position aurait porté un coup sévère aux opérations sur le "Hump". En réaction à l'offensive japonaise, le 51st FG entra en action pour soutenir l'effort des Alliés et couper les lignes vitales de communication et d'approvisionnement de l'ennemie. L'une des plus importantes missions fut réalisée le 19 janvier, quand le col. Sanders mena 14 P-40 du 26th FS pour un raid de bombardement et de mitraillage sur Kaimaing, en Birmanie. Les avions firent mouche avec leurs bombes et mitraillèrent des nids de mitrailleuses, déclenchant plusieurs gros incendies. Les mitrailleuses légères de défense anti-aérienne endommagèrent plusieurs P-40, mais tous les avions rentrèrent à la base. Malgré une pression maintenue durant tout le printemps et l'été de 1943, les Japonais ne purent jamais prendre Fort Hertz.

Le signal "alerte rouge" retentit à Dinjan

Les forces aériennes japonaises tournèrent de nouveau leur attention vers les aérodromes de l'Assam. Le signal "alerte rouge" retentit à Dinjan et sur ses aérodromes satellites les 10 janvier et 11 février mais, dans les deux cas, aucun avion japonais n'attaqua. Puis, en fin d'après-midi du 23 février, le 98^e Sentai japonais frappa Chabua avec 27 bombardiers. Des P-40 décollèrent mais de mauvaises indications de direction données par le contrôleur au sol firent avorter leur tentative d'interception. Environ 50 bombes frappèrent l'aérodrome, mais elles ne causèrent que peu de dommages.

Le contrôle au sol se révéla plus efficace deux jours plus tard, lors d'un nouveau raid aérien japonais. À 06 h 35 le 25 février, le poste d'observation KC-8 de Khola Ga signala une grosse formation d'avions ennemis approchant depuis la Birmanie. En quelques minutes, 32 P-40 des 25th

USAF



WILBERT FROEHLICH

et 26th Squadrons se retrouvèrent dans le ciel à grimper de toute la puissance de leurs Allison. La force japonaise, constituée de 27 bombardiers et 21 chasseurs, avait volé cap au nord depuis la base de Schwebo, en Birmanie, mais se retrouva gênée par les nuages sur sa zone cible. Les avions assaillants survolèrent Sookerating, puis firent demi-tour et descendirent sous les nuages pour larguer leurs bombes. Ce retard pris dans l'exécution de leur manœuvre donna aux pilotes de P-40 le temps suffisant pour intercepter les bombardiers, mais seulement après qu'ils eurent déversé leurs charges offensives sur Sookerating.

Les P-40 rattrapèrent la formation japonaise qui battait en retraite entre Sookerating et Digboi. Leur escorte, des Ki-43 "Oscar" du 64^e Sentai, se révéla incapable de procurer aux bombardiers la protection dont ils avaient besoin, et les pilotes du 51st FG enregistrèrent ce jour-là leur plus grand nombre de victoires pour la période où ils combattirent sur l'Assam, mêmes si les circonstances les contraignirent à prononcer des attaques individuelles non coordonnées. Le récit qu'en fit le 1st Lt Jack T. Irwin, un pilote du 25th FS qui fut crédité d'un chasseur détruit et d'un bombardier probable, donne une description très vivante du combat :

"Après décollage, reçu ordre de monter à 10000 pieds [3050 m] et de me rendre au point Easy 15 pour intercepter formation. En me rendant sur Easy 15, il m'a été dit que la formation ennemie faisait demi-tour et de prendre cap 140°. Alors que

Au premier plan le P-40K Mimi du major Earl du 25th FS à Yunnanyi.

Lorsque le 51st FG arriva en Chine à la fin de 1943, l'unité adopta des marques d'identification par numéro sur les dérives : 200 à 249 pour le 25th FS; 250 à 299 pour le 26th FS; 300 à 349 pour le 449th FS et 350 à 400 pour le 16th FS.

je volais à ce cap, j'ai entendu le Lt Sussky commencer à donner des positions pour les avions ennemis. J'ai fait demi-tour et ai pris la direction de Digboi. Puis la radio KC-1 a annoncé que la défense antiaérienne de Digboi allait ouvrir le feu sur des avions ennemis. Peu après le début des tirs de la défense antiaérienne, j'ai aperçu une formation de neuf chasseurs ennemis et d'approximativement six bombardiers au sud-est de la ville faisant cap au 155-160 vers les collines Naga, à 07h35. J'étais à 19000 pieds d'altitude [5800 m]; la formation de bombardiers ennemis était à 15500 ou 16000 pieds [4720-4900 m] avec les chasseurs 1000 ou 1500 pieds [300-460 m] au-dessus et en arrière, qui faisaient des zigzags.

JOE HEARN

Des officiers du 25th FS à Yunnanyi. De gauche à droite : capt. Lex Medlin, Lt William Southwell, maj. Earl Harrington (squadron commander), Lt Edward Baker, Lt James Thorn, Lt Henry Meadows, Lt Glade Burton, et un pilote non identifié.





MELVIN KOETHER

je me suis glissé directement derrière lui et depuis son plein arrière à 150-200 pieds de distance, je lui ai tiré une longue rafale. Trois gros morceaux sont tombés de la queue de l'avion et il a commencé à piquer tout droit et à tourner doucement vers la gauche, allant droit vers le sol. Une vapeur blanche en sortait pendant qu'il tombait. C'était peut-être le début d'un incendie ou de l'essence qui fuyait d'un réservoir percé. Il tombait comme une pierre et sa queue s'était détachée; je pense que le pilote était touché. Je ne l'ai pas suivi ni n'ai tiré sur lui à nouveau. Il tombait à la verticale en faisant des virages très serrés à gauche quand je l'ai observé pour la dernière fois, et une traînée blanche s'en échappait...

STAN STROUT

Virant de nouveau à gauche, j'ai commencé une attaque par le 3/4 arrière sur les bombardiers, sur le dernier par le côté droit – il était légèrement en arrière de la formation. En faisant cette passe j'ai remarqué un P-40 exécutant une attaque de 3/4 face sur l'autre traînard. Il m'a semblé qu'il prenait feu et qu'il tombait en flammes quand je l'ai vu pour la dernière fois. J'ai tiré une bonne rafale et observé mes traçantes aller dans la portion arrière du fuselage mais je n'ai pas observé de changement visible dans la trajectoire du bombardier. Alors que j'étais en piqué et m'éloignais, j'ai cabré et ai perdu la formation de vue dans la brume. J'ai volé vers le sud pour retrouver la formation et aperçu un

« S'approcher aussi près que possible de la cible sans se faire prendre par l'explosion »

Après ses victoires le 22 décembre contre deux K-43 "Oscar", le major Ed Nollmeyer (à gauche), commandant du 26th FS, discute avec le sgt Jerry Dusek.

chasseur en arrière. J'ai commencé une passe sur lui mais, avant d'être arrivé à portée de tir, j'ai vu un autre chasseur plongeant sur moi et me tirant dessus. J'ai piqué de nouveau et ai perdu la formation de vue. J'ai fait un 360° par la gauche mais je n'ai pu retrouver l'avion ennemi. Mon niveau de carburant étant bas, je suis rentré à Sookerating."

L'utilisation de bombes "blockbuster"

Le score combiné du 51st FG fut de 12 victoires confirmées, 14 probables et six avions endommagés, et tous les P-40 rentrés à leur base. Le Group ne rencontrerait les avions de l'ennemi qu'une autre fois durant son affectation à la 10th Air Force dans l'Assam. Le 8 avril 1943, le 1st Lt Charles T. Streit du 26th FS abattit un Ki-46 de reconnaissance photo volant à très haute altitude, aux commandes du P-40E-1 n° 72, allégé pour améliorer le taux de montée et le plafond pratique en ayant été "débarrassé" de ses radios, de ses plaques de blindage et de quatre mitrailleuses.

Le mois de mars 1943 vit le col. Sanders, qui rentrait aux États-Unis, être remplacé à la tête ►

Le mécanicien Jack Spydell du 25th FS pose devant les nouveaux P-40N "Warhawk" qui viennent d'arriver fin 1943 à Yunnanyi.



du 51st FG par le col. John E. Barr. Ce dernier avait mené le groupe de P-40 qui avait décollé du pont du porte-avions *Ranger* en mai 1942, et était connu pour être un innovateur jamais à court d'idées. Un jour, au début de 1943, Barr était sur l'aérodrome de Dinjan quand il vit une pile de bombes de démolition de 450 kg qui avaient été livrées pour un escadron de B-25 qui partageait la base avec les P-40. Il regarda les bombes puis son regard glissa vers les "Warhawk" garés tout près. Les pilotes du 51st FG ayant jusque-là largué leurs bombes de 150 et 250 kg avec une précision létale, Barr se figura qu'un P-40 devrait être capable de larguer tout aussi bien une bombe de 450 kg dite "blockbuster". Il réunit un petit groupe de pilotes et commença à mettre à l'épreuve sa théorie. L'un de ces pilotes était le 1st Lt Hazen Helvey, qui se remémora cette expérience bien des années plus tard :

"L'usage de ces bombes de 1000 livres était quelque chose qui nous était très particulier. "Big Ed" Nollmeyer et moi étions du 26th, les lieutenants [John] Keith, [Robert] McClung et [William] Bertram étaient du 25th, et le col. Barr était du quartier général. Chacun de nous avait été spécifiquement sélectionné, et je suis sûr qu'aucun de nous n'avait de réserve sur les capacités, le courage, la détermination et l'implication de ses associés dans l'exécution des missions de bombardement, pas plus que sur le respect que chacun avait pour les autres.

AL ROSCETTI

Buster Barclay, mécanicien du P-40K attribué au Lt Alexander Robinson du 26th FS début 1944.



CLAIR GODDARD

Faire décoller la bombe du sol était la partie facile. Les cibles assignées pour destruction à notre groupe étaient particulières, difficiles à frapper et bien protégées. Mettre la bombe juste à côté de la cible était inutile, particulièrement quand nous bombardions des ponts de chemin de fer ou des bâtiments clefs, ou encore des tunnels. Les détonateurs à retardement étaient utilisés pour le bombardement par rebonds des tunnels, mais pour les ponts, il fallait des détonateurs instantanés. La clef était de s'approcher aussi près que possible sans se faire prendre par l'explosion. Plusieurs fois, les pilotes étaient si concentrés sur leur cible qu'ils sont descendus trop bas et leur avion a été endommagé par le souffle de la bombe qu'ils venaient de larguer.

Nous avons essayé en piquant à environ 60°, et la vitesse du P-40 était alors de 350 à 400 mph [560 à 640 km/h]. On n'avait jamais le temps de voir le résultat instantané

de notre piqué, car on était trop occupé à faire des manœuvres évasives et aussi parce qu'on était sonné par la violente ressource après le piqué. Cependant, on pouvait entendre les exclamations des copains – ou l'absence d'exclamations si vous aviez manqué la cible! On n'avait pas de viseur de bombardement, juste le viseur standard de mitraillage. Il fallait placer la ligne verticale du viseur sur la cible et la garder telle quelle pendant tout le piqué. Le succès de l'opération dépendait de votre capacité à bien réaliser cette manœuvre."

Des cibles invisibles aux yeux des pilotes

Le 51st FG utilisa pour la première fois les bombes de 450 kg sur une vraie cible le 21 mars 1943, quand le col. Barr et ses cinq pilotes attaquèrent Mogaung, en Birmanie, protégés par une paire de P-40 en couverture haute. Il fut rapporté que

Little Tootsie, un des P-38G envoyés en Chine au sein du 449th FS pendant l'été 1943.



les six bombes touchèrent leur cible, et que tous les avions rentrèrent à la base. Durant les mois qui suivirent, le col. Barr entraîna pratiquement tous les pilotes du 51st FG à cette technique de largage des grosses bombes depuis leur "B-40."

Quand la mousson arriva sur l'Assam en mai, les attaques aériennes menées par le 51st FG avaient restreint les mouvements ennemis dans le haut de la Birmanie au point que les Japonais ne pouvaient se déplacer en relative sécurité que de nuit. Durant le mois d'avril, les pilotes de P-40 effectuèrent des missions de mitraillage, de bombardement, de reconnaissance et des patrouilles pour soutenir les forces au sol dans la région entre Nathkaw et Shingbuiyang. La plus grande partie de ce territoire était constituée de jungle dense, ce qui rendait les cibles très difficiles à voir, sinon invisibles aux yeux des pilotes et, de fait, les troupes au sol devaient souvent déployer des panneaux en forme de flèche pointant vers l'objectif. Ce travail se poursuivit tout au long de l'été de 1943 quand la météorologie le permettait (la mousson empêcha toute activité aérienne entre le 18 juin et le 7 juillet), le 51st FG effectuant des missions de soutien au sol et d'interdiction au profit du 4th Corps britannique. Les P-40 escortèrent des avions de transports sur des opérations de parachutages de vivres, neutralisèrent des aérodromes tenus par les Japonais et harcelèrent les lignes d'approvi-

sionnement ennemies en attaquant les locomotives, le matériel roulant, les gares de triages, les entrepôts, les réserves, les ponts piétons et les concentrations de troupes.

Alors que l'été de 1943 touchait à sa fin, le vent du changement se faisait déjà sentir. En premier lieu, 23 pilotes expérimentés et 131 techniciens furent versés au 80th FG récemment arrivé pour accélérer sa prise d'expérience. Puis le 12 septembre arriva une nouvelle qui redonna le moral en faisant miroiter aux hommes la perspective de quitter l'inconfort et l'ennui de leur affection dans l'Assam : le "General Order 23" envoyait le 51st FG en Chine renforcer la 14th Air Force en pleine croissance du major general Claire L. Chennault.

Le 14 septembre 1943, le dernier du groupe de 27 P-40 du 25th FS se posa Yunnanyi, dans le Sud-Ouest de la Chine, après un vol de presque 500 km par-dessus le "Hump" depuis Mohanbari, dans l'Assam. Durant les deux semaines qui allaient suivre, les quartiers généraux des 26th FS et 51st FG allaient être relocalisés à Kunming, en Chine, ce qui complèterait le transfert du groupe de la 10th Air Force à la 14th Air Force.

Après 18 mois en Extrême-Orient, le 51st FG était prêt à explorer de nouveaux horizons. Les pilotes, mécaniciens et autres spécialistes avaient affûté leurs capacités à combattre à l'extrême lors d'opérations au-dessus des jungles du Nord

« J'ai tiré alors que j'étais en montée verticale (...) Mon avion est parti en vrille »

de la Birmanie, mais ils savaient que le cœur de l'action se trouvait être en Chine. Là, les "Tigres volants" du gén. Claire L. Chennault s'étaient forgé une réputation mondiale grâce à leurs exploits contre les Japonais. Par exemple, le 16th FS (en service détaché du 51st FG en Chine depuis juin 1942) avait accumulé 66 victoires aériennes confirmées, pendant que, sur la même période, les 25th FS et 26th FS avaient abattu 22 avions ennemis au-dessus de la Birmanie et de l'Assam.

Moustiques, rats, punaises et chiens sauvages...

Les hommes du 51st FG avaient aussi hâte de quitter la chaleur, l'humidité et quelques autres inconforts de leurs bases dans les jungles de l'Assam en faveur du climat relativement plus hospitalier de la Chine. Pour autant, les bases aériennes en Chine n'étaient pas sans avoir elles aussi leur inconfort, comme l'écrivit clairement Roy Brown, pilote du 16th FS, lorsqu'il décrivit Yunnanyi dans un article publié en 1995 dans le *Jing Bao Journal* :

"Yunnanyi était un village crasseux à quelque 200 km au nord-ouest de Kunming, posé dans une haute vallée, à 2000 m d'altitude, traversé par la route de Birmanie. Le coin était infesté... de moustiques porteurs de la malaria, de rats belliqueux de la taille d'un raton laveur, de punaises de lits d'une singulière férocité et d'une énorme contenance en sang, [et] de meutes de chiens sauvages..."

Alors que s'effectuait le déménagement vers la Chine, le lt-col. Samuel B. "Tex" Knowles Jr. prit le commandement du 51st FG. Diplômé en 1935 de l'US Military Academy de West Point, Knowles était arrivé en Chine au début de 1943 et était parfaitement rôdé au combat, ayant abattu un bombardier japonais en juillet. Il allait diriger le groupe durant huit mois. Autre changement majeur : deux escadrons de chasse furent ajoutés – mais l'effet ne se fit sentir qu'à retardement. Le ►

Le capt. J. Roy Brown du 16th FS sur l'aile de son P-40K n° 356 Ole Hellion.

ROY BROWN





Une scène classique : pour construire les pistes, la population locale était réquisitionnée, comme ici à Kunming.

16th FS revint sous commandement du 51st FG et fut envoyé fin novembre dans l'Est de la Chine, à Chengkung, environ 30 km au sud de Kunming. Le 449th FS, récemment arrivé en Chine avec ses P-38, fut affecté au 51st FG pour des raisons administratives, mais resta dans l'Est de la Chine à voler avec le 23rd FG jusqu'à l'été suivant.

La nouvelle mission du 51st FG était de défendre les terminaux chinois de la route du "Hump" et les bases de la région de Kunming. En plus de la défense aérienne, le 25th FS à Yunnanyi devait assurer un soutien aérien des troupes chinoises au sol déployées le long de la rivière Salween à la frontière avec la Birmanie tenue par les Japonais. Le 26th FS, à Kunming, qui allait bientôt être rejoint par le 16th FS sur la base voisine de Chengkung, concentrerait ses opérations offen-

sives sur le Sud en attaquant les bateaux côtiers, les zones industrielles et les voies de communication en Indochine française. Augmenter la puissance de feu du 51st FG dans le Sud-Ouest de la Chine permettrait à Chennault de concentrer le reste des forces en chasseurs de sa 14th Air Force sur des bases dans l'Est, où elles pourraient engager les Japonais aux alentours d'Hankow sur le fleuve Yangtze et près des côtes à Hong-Kong et Canton.

Les pilotes du 25th FS, qui avaient hâte d'entrer en action depuis leur nouvelle base, n'eurent pas à attendre bien longtemps. Après seulement deux semaines de patrouilles fréquentes sur la rivière Salween et plusieurs alertes pour interception qui se révélèrent vaines, le capt. Earl Harrington mena huit P-40 en escorte de 21 B-24 partis bombarder les quais du port d'Hai-

phong, en Indochine, le 1^{er} octobre 1943. Depuis Kunming, les *Assam Draggins* se joignirent aux P-40 du 75th FS et aux P-38 du 449th FS pour la longue mission.

À l'approche de la cible, la formation fut accueillie par une défense antiaérienne dense, et le P-40 de Harrington fut touché à la queue. Harrington maintint néanmoins ses chasseurs en couverture aérienne des bombardiers, et les pilotes des "Warhawk" purent ainsi contrer une tentative d'interception par 40 à 65 chasseurs japonais. L'un des pilotes du 25th FS était le 1st Lt Paul S. Royer, qui relata ainsi sa toute première rencontre avec des avions ennemis : *"Alors que nous approchions d'Haiphong, le premier "Zéro" a plongé à travers notre formation. Nous l'avons laissé filer. Mais quand un deuxième "Zéro" en a fait de même, ça en a été trop pour*

Décollage sur alerte pour les pilotes du 26th FS à Kunming.

USAF





USAF

moi. Je me suis lancé à sa poursuite et ai alors fait une erreur presque fatale. Alors que le "Zéro" passait au travers de notre formation, j'ai basculé sur le dos et me suis lancé dans un piqué à très grande vitesse. J'avais presque rattrapé le "Zéro" quand il est parti à la verticale pour m'esquiver. En essayant de le rattraper, j'avais oublié qu'il avait un excellent taux de montée. Comme il commençait à rapidement me distancer, j'ai tiré alors que j'étais en montée verticale... Le recul des six mitrailleuses de 12,7 mm, combiné avec la rapide perte de vitesse due à ma trajectoire verticale montante et à la gravité, a fait que mon avion est parti en vrille – faisant de moi une cible inerte idéale pour un autre "Zéro". Heureusement, il n'y en avait pas d'autres dans les parages. J'ai eu de la chance. Je n'ai jamais plus refait cette erreur. J'ai bien appris ma leçon, et

les défauts et faiblesses du P-40. Mais j'ai aussi bien appris ses points forts."

Les pilotes américains revendiquèrent quatre avions ennemis détruits, trois probables et deux endommagés pour deux B-24 perdus. Harrington, Royer et le 1st Lt Charles White reçurent chacun le crédit pour un probable, et le 1st Lt Benjamin Stahl fut crédité d'un avion endommagé. Le 1st Lt John Opsvig du 449th FS fut crédité d'un "Zéro" détruit. Une semaine plus tard, lors d'une mission similaire, aucun avion ennemi ne décolla pour intercepter les bombardiers.

Quatre pilotes et cinq P-40 perdus en octobre

Durant le reste du mois d'octobre, les choses allèrent de mal en pis pour le 25th FS qui perdit cinq P-40 et quatre pilotes, dont le Lt Stahl

(prisonnier de guerre), au cours de 74 missions. Seul le 2nd Lt Francis C. Forbes parvint à regagner l'escadron après avoir été abattu, et il lui fallut une longue convalescence pour soigner ses brûlures au visage, au dos et aux mains.

Tandis que les quartiers généraux du groupe et du 26th FS s'établissaient à Kunming, les hommes appréciaient de ne plus avoir à souffrir de la chaleur étouffante du haut Assam et surtout le confort de leurs quartiers à l'*hostel* n° 2. Ils découvrirent aussi rapidement que les pistes en pierres concassées de leur nouvelle base mettaient à très rude épreuve les pneus de leur P-40, denrée rare en Chine, et entreprirent donc de rouler et niveler des pistes en herbe parallèles à celles en dur. Plus loin vers l'est, le 449th FS revendiqua six Ki-44 du 85^e Sentai détruits au-dessus de Kiukiang le ►

Les pilotes du 26th FS discutent à Kunming avec le maj. Edward M. Nollmeyer (à gauche).



30 octobre, pour la perte de quatre P-38. Deux pilotes furent tués, dont le capt. Lewden Enslin, qui commandait l'escadron.

À la mi-novembre, les troupes japonaises dans le Nord de la Birmanie entreprirent une nouvelle poussée au-delà de la rivière Salween, en Chine, et le 51st FG répondit à la demande d'aide des Chinois. Le 25th FS basé à Yunnanyi étant le plus proche des combats, procura l'essentiel du soutien aérien. Désormais commandé par le maj. Earl "Coach" Harrington, l'escadron effectua 78 missions durant le mois, sans perdre un seul avion. Le 18 novembre, 12 P-40 furent envoyés mitrailler les forces ennemies qui se massaient sur le côté ouest de la rivière, près du ferry de Tahei. Les chasseurs firent plusieurs passes sans obtenir de vrai résultat, mais plus tard dans la journée, le commandant de la 9^e Division chinoise de la 2nd Army envoya un message à Yunnanyi pour remercier avec insistance les pilotes. Les combats se poursuivirent durant la première semaine de décembre, quand les Japonais se retirèrent et s'enterrèrent sur les hauteurs à l'ouest de la rivière.

Le 26th FS, désormais commandé par le maj. Ed Nollmeyer, continua de concentrer ses efforts

sur des objectifs en Indochine, effectuant 18 missions en novembre et détruisant deux avions trimoteurs au sol sur l'aérodrome de Dong Cuong le 27 novembre. À la fin du mois, le 16th FS du maj. Bob Liles fit mouvement de Hengyang à Chengkung, une base de bombardiers lourds près de Kunming, et établit rapidement un détachement à Tsuyung, un petit aérodrome à mi-chemin entre Kunming et Yunnanyi.

Gros succès d'une frappe à longue distance

Le 449th FS connut son plus grand succès de la guerre le 25 novembre, quand huit P-38 menés par le capt. Sam Palmer prirent part à une frappe à longue distance contre l'aérodrome de Shinchiku, sur l'île de Formose (aujourd'hui Taiwan). Le nouveau commandant de l'escadron, ancien pilote des "Tigres volants", le lt-col. George McMillan, effectua cette mission en tant qu'ailier.

Les P-38, rejoints par huit P-51A du 23rd FG, escortèrent des B-25 et trouvèrent l'aérodrome plein d'avions japonais, dont un certain nombre en vol dans les circuits d'atterrissage. Les P-38 y allèrent en premier, suivis par les B-25 qui larguèrent leurs bombes à fragmentation, puis les "Mustang" terminèrent l'attaque



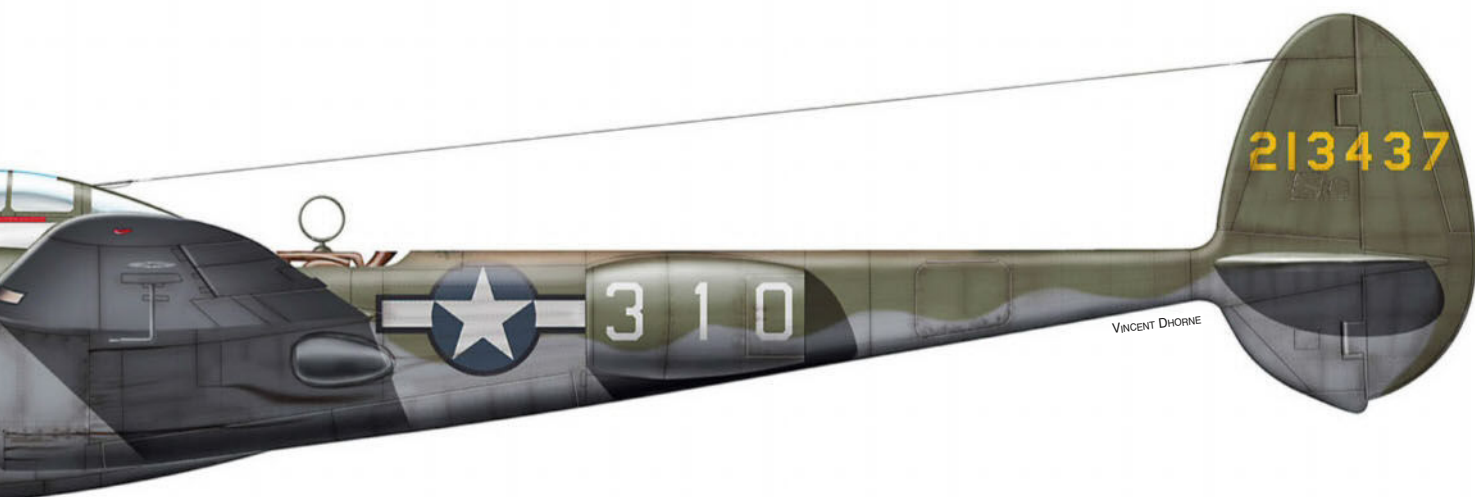
par des passes de mitraillage. Pour cette mission, le capt. Palmer reçut plus tard la Distinguished Flying Cross, ayant été à la tête des P-38 qui se lancèrent les premiers au travers des circuits d'atterrissage et ayant abattu deux bimoteurs ainsi qu'un chasseur "Zéro", avant de coordonner le mitraillage puis de ramener son escadron sain et sauf à la base. Le 1st Lt Robert "Bruce" Schultz du 449th FS raconta sa version de la mission à l'historien Steve Blake quelque 40 ans plus tard :

DR/COLL. MOLESWORTH

Le Lt Robert Schultz du 449th FS devant son P-38G (matricule 42-13437) à Lingling pendant l'hiver 1943-1944. Il remporta deux victoires dans le long raid contre l'aérodrome de Shinchiku et devint as le 4 mars 1944.

Le 25 novembre 1943, les P-38 du 449th FS attaquent avec des B-25 et des P-51 l'aérodrome de Shinchiku à Formose (Taiwan aujourd'hui), revendiquant plusieurs avions japonais abattus.





P-38G-10 matricule 310 du 449th FS (51st FG) piloté par le Capt. Robert B. Schultz basé à Lingling, en Chine, en décembre 1943.

“Le boulot de ma patrouille était de monter en altitude à la minute où nous atteignons la côte de Formose et de débarrasser notre coin de ciel de tout avion ennemi. Alors que je montais, j’ai attrapé un Jap’ dans le circuit d’atterrissage; il a pris feu et s’est écrasé directement. J’ai continué de monter et me suis retrouvé face à face avec un autre avion dont les ailes avaient un dièdre très prononcé. J’ai ouvert le feu et ai vu des bouts de son avion se détacher. Soit le pilote s’est effondré sur son manche à balai, soit

il a délibérément essayé de me rentrer dedans. J’ai continué de faire feu et de gros morceaux se sont détachés de son avion. Je suis passé très près de lui par-dessous; mon pare-brise s’est retrouvé couvert d’huile. De retour à la base, j’ai revendiqué un Ju 87 “Stuka”. Tout le monde s’est foutu de moi, mais le film de ma cinémitrailleuse a montré que c’était bien ça.”

Nonobstant sa revendication d’un “Stuka”, Shultz fut crédité d’un avion de transport et d’un Ki-32 “Mary” (un bombardier léger mono-

moteur obsolète) abattus, soit deux des 12 avions revendiqués détruits en l’air par le 449th FS qui revendiqua également dix avions détruits au sol. Tous les avions américains rentrèrent sains et saufs à leurs bases.

Deux mois d’opérations aériennes intenses menées par la 14th Air Force depuis l’arrivée du 51st FG en Chine finirent par engendrer une réaction de la 3^e Division aérienne japonaise en décembre. Du 10 au 12 décembre, trois raids sur les bases de l’Est furent fermement ►

USAF



repoussés et les pilotes des 16th FS et 449th FS revendiquèrent quatre des 20 victoires confirmées par le lt-col. McMillan du 449th FS qui y gagna au passage le titre d'as.

L'action se déplaça vers Kunming en fin de matinée du 18 décembre, quand environ 20 bombardiers japonais escortés par quelque 40 Ki-43 "Oscar" des 33^e et 64^e Sentai approchèrent à 7000 m d'altitude depuis leurs bases du Nord de la Birmanie. Le réseau d'alerte chinois alerta les Américains et 18 P-40 des 16th FS et 26th FS interceptèrent les assaillants à l'extrémité sud du lac de Kunming. Le maj. Bob Liles et le capt. Dex Baumgartner décollèrent en urgence de Chengkung, et Liles fit plus tard ce rapport : "Nous sommes montés à 25000 pieds [7620 m] et avons débuté une passe sur les bombardiers, mais les "Zéro" [en fait des "Oscar"] ont commencé à pleuvoir de tous les côtés. Nous avons alors fait feu sur eux. Il n'y avait pas beaucoup d'autres P-40 à attaquer la formation. Nos chasseurs ont continué à

« Ils étaient surpris de me voir, persuadés que j'avais percuté la planète »

faire des passes sur les bombardiers et les "Zéro" pendant qu'ils lâchaient leurs bombes, et nous avons poursuivi la formation 100-150 km au sud de Kunming. Quand nous avons entendu qu'une deuxième vague arrivait, nous avons interrompu la poursuite et sommes retournés vers l'aérodrome pour nous rassembler. Alors que les bombardiers débutaient leur passe, nous avons vu plusieurs nuages d'explosions blanches juste derrière leur formation. Nous ne pensions pas qu'il s'agissait de tir de mitrailleuses, car lorsque nous avons plus tard attaqué les bombardiers de face et de l'arrière, nous n'en avons pas observé d'autres. Nos avions sont arrivés trop tard pour être efficaces.

Les armuriers du 26th FS préparent un P-40K à Kunming le 29 janvier 1944.

Si nous avions été plus hauts quand l'ennemi a été détecté, avec une formation plus étoffée, il aurait été possible de les attaquer de face et de détruire plusieurs bombardiers avant qu'ils ne larguent leurs bombes."

Liles fut crédité d'un chasseur détruit, cette cinquième victoire faisant de lui un as, et de deux probables et un endommagé. Baumgartner fut crédité de deux bombardiers probables et endommagés et un chasseur. Pendant ce temps, le maj. Ed Nollmeyer avait mené 16 P-40 du 26th FS depuis Kunming pour l'attaque. Avec le 1st Lt Homer Anderson comme ailier, Nollmeyer monta à 7000 m et repéra la formation ennemie 150 m sous eux à l'extrémité sud du lac. Le journal de marche du 26th FS décrit ainsi l'action qui s'ensuivit :

"Ils ont fait leur première passe sur l'ennemi entre 11 h 20 et 11 h 25. C'était une attaque de face sur un bombardier, et son moteur gauche a commencé à fumer et laisser échapper des flammes. Il semble que le bombardier s'est écrasé. Puis ils ont



rompu le combat et ont repris de l'altitude. Alors qu'ils arrivaient de nouveau au niveau des bombardiers, un "Zéro" leur est tombé dessus depuis le soleil. Le maj. Nollmeyer a viré vers lui, mais le "Zéro" a viré aussi et s'est collé dans sa queue.

Le maj. Nollmeyer a commencé à gagner de l'altitude de nouveau mais a perdu la patrouille à 23 000 pieds [7 010 m], puis s'est évanoui par manque d'oxygène. Il a repris le contrôle à 10 000 pieds [3 050 m]. Son circuit d'oxygène ne fonctionnant plus il s'est posé à 12 h 45, laissant le Lt Anderson en charge de la patrouille. Le Lt Anderson a déclaré : "Quand le "Zéro" s'en est pris au major, il a cabré et l'a tiré, le touchant durement." La dernière chose que le Lt Anderson a vue est le "Zéro" fumant sérieusement et

tombant vers le sol. Il a alors perdu de vue le maj. Nollmeyer."

Nollmeyer et Anderson furent crédités de victoires confirmées, comme ce fut le cas pour les capt. Earl Bishop, capt. William Rogers et 1st Lt Ben Ashmore. Tous

les P-40 rentrèrent sains et saufs à la base ; l'un d'eux était néanmoins endommagé. Le bombardement japonais ne causa que peu de dommages, si ce n'est que la cabane d'alerte du 26th FS, à l'extrémité est de la piste de Kunming, fut touchée.

Le lendemain, la cible d'une nouvelle attaque japonaise fut Yunnanyi. Cette fois, le réseau d'alerte signala

l'attaque avec suffisamment d'avance pour que le 25th FS ait le temps de mettre en l'air 26 P-40. Le journal de marche de l'escadron relate ainsi brièvement l'interception : "Nos avions sont entrés en contact avec 15

14TH AIR FORCE ASSOCIATION



CHARLES UROUHART

Le Lt Howard Whitehurst du 16th FS fut blessé lors du raid japonais contre Kunming le 22 décembre 1943 après avoir abattu un chasseur.

Les lieutenants William Coatom (à gauche) et Caesar Todisco (à droite) du 16th FS se tuèrent dans un accident en février 1944. Ce furent les seuls pilotes perdus par le 51st FG ce mois-ci.

bombardiers et 20 chasseurs japonais. Les bombardiers ennemis sont arrivés à 15 000 pieds [4 570 m] et leur escorte de chasseurs à 16 000 pieds [4 880 m]. Une de nos patrouilles était au-dessus de l'ennemi quand nous l'avons repéré. Cette patrouille a piqué à travers les chasseurs japonais pour faire une passe sur les bombardiers. Ils ont frappé les bombardiers par l'arrière. Un de nos chasseurs est entré en collision avec un bombardier japonais ; les deux avions se sont écrasés, mais notre pilote [le 1st Lt Paul Royer] a pu sauter en sécurité. Une autre de nos patrouilles a engagé les chasseurs. Un de nos chasseurs a été détruit au sol par des bombes ennemies après que le pilote s'était posé et roulait vers le parking."

Un combat tournoyant sauvage

Le 1st Lt James R. Thorn était un des pilotes parmi ceux du 25th FS qui prirent part à l'action ; il écrivit en 1994 ce récit détaillé :

"J'ai été le premier à mettre en route et à décoller. Je suis monté en altitude avec tout l'escadron derrière moi. À environ 20 000 pieds [6 100 m], j'ai vu les bombardiers, environ 24 "Lily" [Kawasaki Ki-48] en deux grands V escortés par une nuée de chasseurs en formation dite "de ruche"... J'ai regardé autour de moi. Nous étions quatre à l'avant et en parfaite formation de combat et dans un parfait angle d'attaque sur les bombardiers. J'ai donné des coups de mentons, signalé que nous allions attaquer et les ai menés à l'attaque.

Je me suis aligné sur ma cible et ai tiré une longue rafale. Le "Lily" a commencé à fumer ; j'ai tiré une courte rafale dans un de ses moteurs et il a explosé en flammes. Alors que je rompais le combat, j'ai vu que les trois autres avaient touché leurs cibles et que la formation japonaise était désorganisée. À ce moment-là, ça ressemblait à une mêlée et à un combat tournoyant sauvage, avec des avions partout dans le ciel. J'ai eu l'occasion d'un tir d'opportunité sur un "Oscar" et l'ai touché, mais j'ai alors vu des tirs venant de mon arrière et ai viré sec à droite, et un autre "Oscar" m'a alors tiré dessus. J'ai cabré violemment, et mon avion a déclenché et est parti en vrille. J'ai laissé la vrille se prolonger pour m'esquiver. Le temps que je sorte de vrille, j'étais bien éloigné du combat et les Jap' avaient déjà pris le chemin du retour.

Je suis rentré à la base et me suis posé. Tout le monde était sur-►

pris de me voir, car ils m'avaient vu en vrille et étaient persuadés que j'avais percuté la planète... Ce fut le dernier franc combat dans lequel je fus engagé."

Tentative finale des Japonais

Le 25th FS avait enregistré son plus grand succès en combat de la guerre, avec 12 pilotes ayant engrangé sept bombardiers et trois chasseurs confirmés détruits, cinq chasseurs probablement détruits et sept bombardiers endommagés. Jim Thorn fut crédité d'un "Lily" détruit, d'un "Oscar" et d'un "Lily" endommagé. Il continua de voler avec le 25th FS durant tout le mois de juillet, parvenant au total de 100 missions de combat, puis fit carrière dans l'USAF après la guerre, avant de prendre sa retraite avec le rang de colonel.

La tentative finale des Japonais pour éradiquer les bases du 51st FG eut lieu le 22 décembre. Ce raid sur Kunming fut le plus gros engagement aérien du groupe durant la guerre. En milieu de journée, pendant une heure, les trois escadrons de P-40 eurent l'opportunité d'engager les bombardiers et les chasseurs japonais.

Le 26th FS à Kunming attendit que la cible supposée de l'ennemi fût confirmée avant de lancer ses

Le maj. John K. Davis du 26th FS à Kunming.



USAF

Al Parelli du 26th FS charge en munitions un P-40 à Kunming en 1944. Au second plan le P-40N n° 288. Il porte toujours le liseré rouge autour de l'insigne qui se trouvait sur les appareils américains en 1943.

P-40, et le maj. Ed Nollmeyer mena 10 de ses pilotes dans le ciel. Malheureusement, les P-40 n'étaient encore qu'à 17000 pieds (5180 m) quand ils repèrent la formation japonaise : 18 bombardiers Ki-21 "Sally" escortés par 50 à 60 Ki-43 "Oscar" des 33^e, 64^e et 204^e Sentai approchant du sud-est à environ 6000 pieds (1830 m) au-dessus d'eux. Nollmeyer manœuvra ses

FRANCIS HIRCHERT

chasseurs pour les mettre en position tout en continuant de monter, puis attaqua les bombardiers quand ses "Warhawk" eurent atteint l'altitude adéquate. Mais il était alors trop tard pour empêcher la formation japonaise de bombardier la base de Kunming. Pour finir, seulement deux avions américains furent détruits au sol et les dommages causés à l'aérodrome furent insignifiants.

Pendant ce temps, 25 P-40 du 25th FS avaient décollé sur alerte, quand fut reçue l'information que des avions ennemis au sud de leur base approchaient Kunming. Dans le journal de bord de l'escadron des *Assam Draggins* on peut lire :

"Deux de nos patrouilles se sont rendues à Kunming tandis que notre autre patrouille est restée à surveiller notre aérodrome, au cas où des Jap' seraient venus s'en prendre à nous après avoir bombardé Kunming. Quand une de nos patrouilles est arrivée sur Kunming à 20000 pieds [6100 m], ils aperçurent les Jap' à 22000 pieds [6700 m]. Nos avions ont engagé les chasseurs ennemis accompagnant les bombardiers."

Le 16th FS à Chengkung entra aussi en action quand le capt. William B. Evans mena sept P-40 qui décollèrent à 11 h 45 et prirent la direction de Kunming. Ils étaient toujours en montée quand ils atteignirent la ville, alors déjà sous le feu des Japonais. Quelques "Oscar" firent demi-tour pour attaquer les "Warhawk" après que les Ki-21 eurent largué leurs bombes. ■

À suivre





Le 51st FG en Chine-Birmanie-Inde

Défendre le "Hump" à tout prix

USAF


Les trois escadrons de P-40 étant engagés, la bataille se poursuivit sur près de 200 km tandis que les attaquants japonais essayaient de battre en retraite vers la Birmanie. Dans le journal de marche du 26th FS, on peut lire un pittoresque récit de ce combat :

"Les Nippons ont utilisé tout ce qu'ils savaient comme trucs et astuces pour attirer nos pilotes dans leurs divers types de pièges mortels. L'un de leurs favoris en particulier était le faux combat tournoyant, qui visait à attirer un P-40 isolé au milieu d'une de leur patrouille en lui faisant croire qu'un de ses collègues avait besoin d'aide. Cependant, nos gars ont continué à frapper la formation très serrée de bombardiers,

qui s'est graduellement étiolée. Nos P-40 ont plongé et foncé à travers l'essaim de "Zéro", passant au plus près des bombardiers, comme s'ils allaient les percuter. Quand les P-40 faisaient leurs passes en piqué sur les bombardiers, on pouvait voir de fins filets de fumée blanche sortir de leurs mitrailleuses. Puis, à intervalles fréquents (trop fréquents pour les Jap'), on pouvait voir un avion ennemi se détacher de ses camarades et partir en chute libre avec de la fumée tourbillonnant dans son sillage. Après cette furieuse bataille, nos gars et leurs P-40 sont rentrés à leurs bases, avec un sourire d'une oreille à l'autre, tandis que les avions ennemis – enfin ce qu'il en restait – effrayés, rejetant de la fumée et dans le désordre, se traînaient."

Un de ces P-40 était piloté par le 1st Lt Howard T. Whitehurst du 16th FS qui, 40 ans plus tard, relata comment il avait frôlé la mort ce jour-là :

"Je venais juste de rétablir après avoir rompu avec un chasseur japonais quand un obus a traversé le sommet de ma verrière, est venu se planter dans mon tableau de bord puis m'a explosé en pleine face. Des fragments m'ont frappé à la tête, au visage, aux deux bras, aux mains, aux jambes, aux pieds et m'ont cassé les os du poignet gauche. Et soudainement, tout est devenu silencieux, comme si j'étais dans un planeur. Quelque chose n'allait pas, je le savais. Et j'ai vu mon pouce écrasé sur la détente des mitrailleuses, en haut du manche."



Troisième partie.
Les pilotes américains
et japonais se livrent
des combats sans
merci. Témoignages.

Par Carl Molesworth.
Traduit de l'anglais par Xavier Méal.

Je me souviens m'être dit que le docteur ne pourrait jamais réparer ça. Je savais que j'avais été touché et qu'on me tirait sans doute encore dessus. Du sang me coulait dans les yeux plus vite que je ne pouvais l'essuyer. J'ai mis mon avion en piqué. Incapable de voir si j'avais un Jap' à mes trousses et tout aussi incapable de lire mon altimètre, j'ai continué de piquer pendant ce qui m'a paru un très long moment. Quand j'ai fait ma ressource, le sang a moins coulé. J'étais seul, pas un avion en vue, et donc à l'écart du combat.

Pour déterminer d'où venait tout ce sang, j'ai mis la main sur le front et l'ai fait glisser sur mon crâne vers l'arrière. Le choc ! Une partie de ma tête avait disparu et mon doigt avait glissé dans un trou. Je ne sentais rien

en faisant aller et venir mon doigt dans le trou. Je me suis demandé comment je pouvais encore être en vie. Sachant que je pouvais m'évanouir à tout moment, j'ai cherché un endroit pour me poser. La piste de Kunming était visible au loin.

En fait, je n'avais pas de trou béant dans la tête. Mais l'index de ma main gauche était quasiment sectionné, donc je ne sentais plus rien avec ; c'est pour cela que j'ai eu la sensation que mon doigt s'était enfoncé dans un trou.

J'ai pris la direction de Kunming et verrouillé mes boutons de mitrailleuses. À l'approche de l'aérodrome, j'ai commencé à sortir le train d'atterrissage, mais j'ai rapidement arrêté quand j'ai remarqué que mes indicateurs de "train sorti"

**Les P-40 du
16th Fighter
Squadron basés
à Chengkung
en route vers
leur objectif
en 1944.**

**À gauche
le P-40N
de Bob Liles,
au centre
le P-40K
de Roy Brown,
et à droite
le P-40K de
Dale Pinckney.**

étaient bousillés. Je ne voulais pas prendre le risque de me poser avec seulement une jambe de train. Il n'y avait personne à la tour. Je me suis mis en approche avec une vitesse un peu plus élevée, et j'ai coupé tous les circuits – carburant, huile, mixture, allumage, etc. – pour un atterrissage sur le ventre, quand, à l'autre extrémité de la piste, j'ai vu que des bombes commençaient à exploser les unes derrière les autres, dans ma direction !

Il était déjà trop tard pour remettre les gaz de mon vieux P-40, donc j'ai commencé à alterner des dérapages pour le ralentir et l'amener à la limite de la vitesse de décrochage tout en priant pour que la bombe qui venait d'exploser au loin soit la dernière de la séquence. Mais pas de ►



chance. Au moment où je passais la limite de l'aérodrome, les explosions atteignaient presque la cabane d'alerte près de la tour, et je savais que je ne pourrais les éviter.

Une bombe a explosé juste devant moi. Je suis rentré dans le nuage de poussière et de débris, ai viré sec à droite et ai remis mon avion à plat tout de suite, espérant ainsi éviter le cratère de la bombe. J'ai alors touché le sol et j'ai glissé jusqu'à l'arrêt.

J'ai extirpé avec précaution mes bras du harnais du parachute, suis sorti de l'avion et je commençais à

courir quand j'ai été brutalement retenu par le cou. J'avais oublié de déconnecter mon laryngophone... Je m'en suis débarrassé à la hâte et ai cherché un endroit où m'abriter. Soudain, je me suis senti très faible, je me suis dit "Ras le bol!" et me suis assis sur place.

Après un petit moment, une Jeep est arrivée. Sam Brown, un des gars qui était dedans, ne m'a d'abord pas reconnu. Ils m'ont conduit jusqu'au médecin le plus proche, qui m'a fait une piqûre, et quelqu'un m'a enveloppé dans une couverture. Brown

m'a alors dit : "Ça va aller." Je l'ai interrogé à propos du trou à l'arrière de ma tête. Il lui a fallu plusieurs minutes pour me convaincre qu'il n'y avait aucun trou à cet endroit."

Le 1st Lt J. Roy Brown, également du 16th FS, prit également part aux combats ce jour-là, et écrivit dans son rapport :

"J'ai décollé de Chengkung sur ordre du Fighter Control à 11h50. Nous étions approximativement à 17000 pieds [5200 m] quand nous avons vu des bombardiers à environ 23000 pieds [7000 m] accompagnés

Le capt. Paul Royer du 25th FS dans son P-40M codé 204 Miss Julie.



PAUL ROYER



Curtiss P-40K du 26th FS/51st FG basé à Kunming, en Chine, durant l'été 1944.

de beaucoup de "Zero" [des Ki-43 "Oscar" en fait]. J'ai continué à monter vers la formation ennemie et ai finalement atteint une altitude suffisante pour attaquer à l'ouest de Kunming, après que les bombardiers ont largué leurs charges. J'ai été au contact permanent des "Zero" pendant 25 minutes et n'ai jamais pu atteindre les bombardiers. J'ai attaqué deux "Zero" de face, et ai touché en plein le leader. De la fumée est sortie du dessous de son moteur et de l'emplanture de son aile gauche quand il a chuté. J'ai

USAF

esquivé l'attaque de trois "Zero" et fais une passe sur un autre discrètement depuis son arrière, et l'ai touché. De l'huile a giclé de son moteur presque simultanément à l'impact de ma rafale, et il a basculé sur une aile puis a piqué vers le sol. J'ai esquivé l'attaque d'une paire de "Zero" puis ai viré pour essayer de voir celui que je venais d'endommager. Je ne l'ai pas vu dans le ciel, mais un avion brûlait au sol à l'endroit où il aurait dû tomber. Les deux "Zero" étaient à l'ouest et au sud-ouest de Kunming à environ 35-40 km du lac.

« De l'huile a giclé de son moteur (...) Il a basculé sur une aile puis a piqué vers le sol »

J'ai fait une autre passe depuis l'arrière sur deux "Zero" et ai touché l'ailier. Il a commencé à virer doucement vers la droite et n'a pas cherché à faire de manœuvre évasive. Il s'est écarté à droite. Je pense que le pilote a été blessé, si ce n'est tué. Je ne l'ai pas revu ensuite, car un "Zero" m'a attaqué par le quart arrière, et j'ai piqué et viré. J'ai fait une autre passe sur trois "Zero" juste à l'arrière des bombardiers, mais seule une de mes mitrailleuses tirait. J'ai atteint l'aile d'un "Zero" au moment où il tournait. Il a cabré puis est retombé vers moi; ma dernière mitrailleuse venait de s'arrêter, j'ai donc fait un demi-tonneau puis suis rentré.

Le Lt Whitehurst fut crédité d'une des 17 victoires confirmées attribuées aux pilotes du 51st FG pour le 22 décembre, le Lt Brown de deux avions détruits plus un probable et un endommagé. Whitehurst fut décoré de la Silver Star pour avoir abattu un "Oscar" qui avait atteint le leader de sa patrouille avant l'incident qui a été décrit ci-dessus. Le maj. Nollmeyer fut crédité de deux "Oscar" abattus, ce qui porta son total de victoires à cinq et fit de lui le premier as du ▶



Le P-38 du capt. Billie M. Beardsley du 449th FS.



USAF

**Nollmeyer
(à gauche)
présente son
P-40K lors
de la visite
du comédien
Joe Brown.**

26th FS. La force aérienne japonaise rapporta avoir perdu cinq chasseurs et deux bombardiers lors de cette mission, mais les pilotes des "Oscar" revendiquèrent pas moins de 26 victoires. En fait, seuls Whitehurst et un autre pilote, le 2nd Lt Francis H. "Gus" Beck du 16th FS, furent abattus, et tous deux survécurent.

Malgré les disparités entre les revendications de victoires et les pertes constatées des deux côtés, l'interception du 22 décembre 1943 fut un triomphe retentissant pour le 51st FG. Plus jamais par la suite les Japonais ne tentèrent un autre raid de jour contre Kuming.

La célébration de Noël 1943 n'engendra pas de pause dans les opérations aériennes – le 25th FS effectua trois patrouilles sur le Nord de la Birmanie ce jour-là –, mais le personnel au sol se démena pour faire de ce jour un événement spécial. À Kuming, une petite fête fut organisée dans la salle commune de l'*hostel* n° 2, lors de laquelle la Croix-Rouge distribua des cadeaux. Un dîner spécial fut préparé, mais les hommes appréciaient surtout de se voir servir chacun cinq cannettes de bière froide. À Yunnanyi, il y eut de la dinde à la sauce de canneberge au menu, agrémentée de la même ration de bière.

Le 26th FS effectua sa dernière mission d'envergure de l'année le

27 décembre : le maj. Nollmeyer emmena une formation de huit P-40 bombardier et mitrailleur des objectifs en Indochine. Les chasseurs firent cap au sud sur Mengtz, virèrent au sud-est le long du fleuve Rouge et se rendirent sur Phu Tho. Là, ils larguèrent des bombes à fragmentation qui mirent le feu à au moins quatre bâtiments. Puis ils mitraillèrent des bateaux et des barges sur le fleuve en chemin vers Don Cuong, où, en deux passes de mitraillage, ils détruisirent trois rouleaux compresseurs. La formation mitrilla ensuite la gare de chemin de fer et les baraquements de Cam Duong, sans observer de résultats, et largua ses dernières bombes à fragmentation.

L'année 1944 début calmement

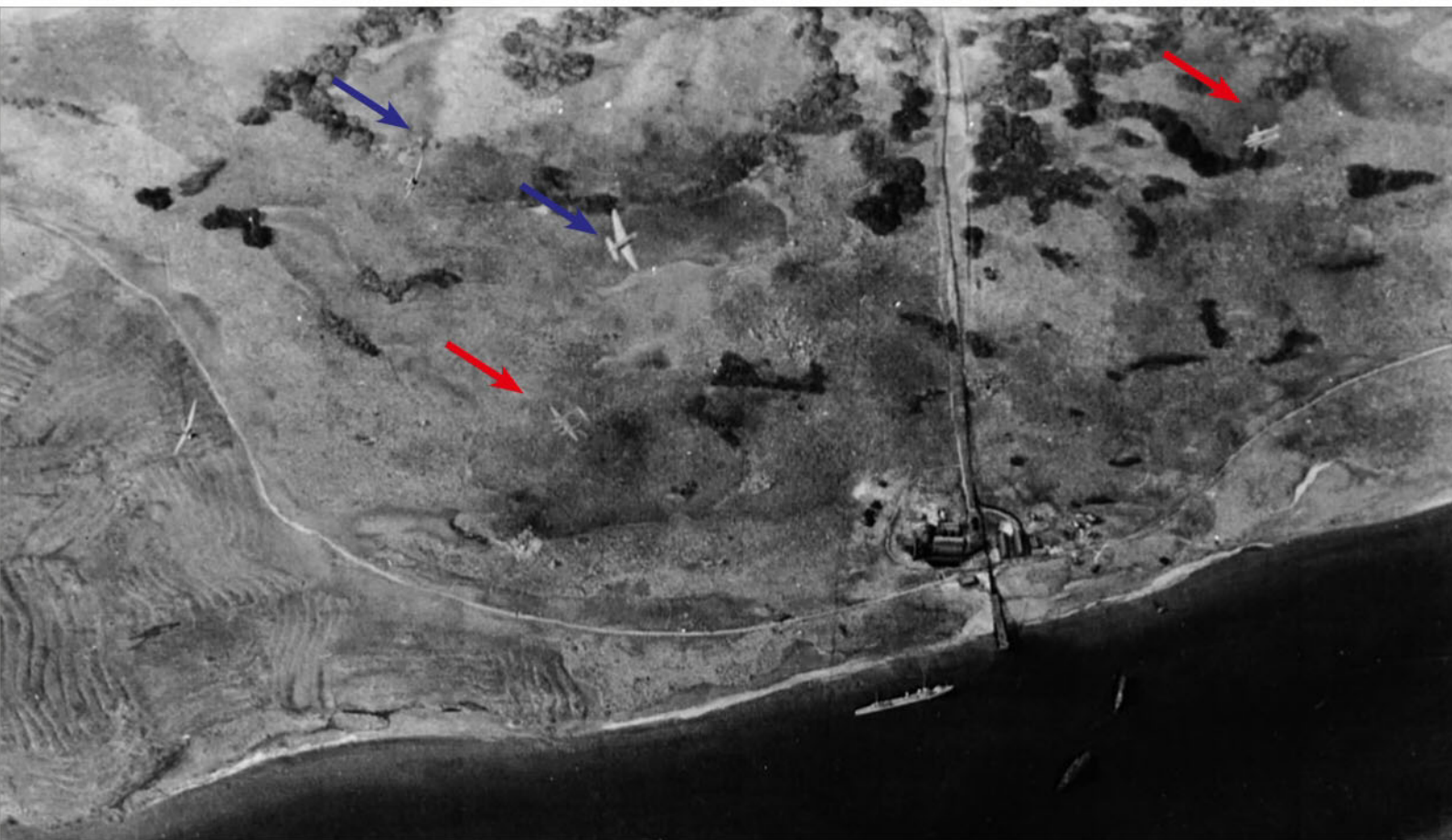
L'ultime mission de 1943 tourna au non-événement : le 31 décembre, le 25th FS fit décoller sept P-40 après avoir reçu l'information que 10 avions inconnus se trouvaient à proximité de Yunnanyi. Les intrus se révélèrent être en fait 14 P-40 et quatre B-25 partis d'Inde, en vol de convoyage vers Kuming.

Avec la nouvelle année, le 51st FG se trouva totalement opérationnel et bien installé pour poursuivre l'effort de guerre. Le

groupe était désormais assigné au 69th Composite Wing, qui avait été créé le mois précédent pour diriger les opérations dans le Sud-Ouest de la Chine, tandis que le 68th CW mettait en œuvre ses avions depuis des bases sur le front oriental. Le 449th FS constituait l'exception, puisqu'il continuait à mettre en œuvre ses P-38 depuis Lingling sous commandement du 68th CW.

Le 51st FG était constitué de 152 pilotes, 41 officiers au sol et 649 engagés. Le moral de ces derniers s'améliora d'un coup avec l'annonce de nouvelles règles concernant la rotation des effectifs, qui offraient l'espoir d'un retour rapide aux États-Unis pour ceux qui servaient depuis le plus longtemps. Au 25th FS, les 72 engagés qui servaient depuis deux ans ou plus à l'étranger se laissèrent pousser la moustache pour se distinguer des "jeunots" fraîchement arrivés.

La flotte était composée de 60 P-40, 19 P-38 et deux biplans PT-17 (ces derniers arrêtés de vol faute d'ailes). Le P-40N avait commencé à arriver à la fin de 1943 pour remplacer les modèles plus anciens de "Warhawk". Ses performances étaient légèrement meilleures et son poste de pilotage offrait une meilleure vue sur l'extérieur grâce à une nouvelle verrière introduite sur le



USAF

P-40N-5 ; cependant, les efforts pour diminuer le poids de l'avion avaient aussi réduit son efficacité opérationnelle. Un des problèmes clef était les roues plus petites du train d'atterrissage principal, pour lesquelles il était impossible de se procurer de nouveaux pneus. Le 449th FS reçut de nouveaux P-38H "Lightning" en décembre pour remplacer les P-38G perdus en opérations.

La mauvaise météo en janvier fit qu'il n'y eut que peu d'opérations et rendit la vie quotidienne pénible pour tous les personnels, navigants ou non. À titre de comparaison, les pilotes du 51st FG comptabilisèrent 316 sorties en janvier, contre 982 en décembre.

Le 25th FS fut l'escadron le plus actif, effectuant de nombreuses patrouilles sans incident sur la route du "Hump" et des reconnaissances sur le Nord de la Birmanie. Dans l'Est, le 449th FS n'effectua que trois missions durant le mois mais réussit néanmoins à détruire 30 à 40 sampans lors d'une patrouille sur le fleuve Yangtze le 7 janvier.

Le mauvais temps se révéla un ennemi plus dangereux que les Japonais le 20 janvier, quand quatre P-40 du 26th FS décollèrent à 10h20 pour une reconnaissance offensive dans la région d'Haiphong. Menée par 1st Lt Homer E. Anderson, la formation prit un cap 145 depuis

Les P-38 (flèches rouges) et P-40 (flèches bleues) attaquent des sampans à Shihhweiyao, sur le Yangtze. Les Américains perturbaient les voies de communication japonaises.

Kunming, ce qui aurait dû les amener directement au-dessus d'Haiphong. Mais un fort vent d'ouest les fit dériver vers l'est, et ils passèrent au-dessus de l'île de Lang Son au lieu d'Haiphong. À 12h00, le 2nd Lt Walter Stiles se fit distancer et vira vers l'ouest, tout en perdant de l'altitude. Il atterrit en catastrophe, sur le ventre, dans une rizière, 5 minutes plus tard. Le 1st Lt William Norberg suivit Stiles et le regarda se poser, observant qu'aucun incendie ne s'était déclaré mais sans pouvoir se prononcer sur l'état de santé de Stiles.

À ce moment, le 1st Lt Anderson décida d'interrompre la mission et fit demi-tour vers Kunming au cap 310. Mais avec un ciel très chargé en nuages et sans de points de repères identifiables, les pilotes des P-40 ne purent déterminer leur position. Le Lt Norberg brûla sa dernière goutte de carburant à 15h00 et se posa en catastrophe dans une rizière à environ 2 km de Hungchi Pou, sans être blessé. Le quatrième pilote de la mission, le 1st Lt Robert DeVeer, observa le Lt Anderson ouvrir sa verrière se préparer à sauter dans les environs de Chanyi quand son P-40 fit un demi-tonneau vers la gauche et partit en vrille à 2000 pieds (650 m). DeVeer vit un parachute s'ouvrir juste avant que l'avion percute le sol et explose ; il tourna autour de

Le 51st FG alignait à l'été 1944 73 P-40 et 13 P-38. Ici le P-40N *Klawin-Kitten* du 1st Lt Carl Hardy du 16th FS.



TOM GLASGOW

l'épave pendant environ 3 minutes avant de lui-même tomber en panne d'essence ; il sauta à son tour en parachute. Plus tard, on apprit que le Lt Anderson avait été tué et que le Lt Stiles avait été fait prisonnier. Le Lt Norberg et le Lt DeVeer, pour leur part, reprirent du service peu après.

En février, le temps fut si mauvais sur la région Kunming-Chengkung que le 26th FS et le 16th FS envoyèrent des pilotes en détachement temporaire à Yunnanyi pour voler avec le 25th FS. Malgré la météo déplorable, le groupe réussit à accomplir plus de missions qu'en janvier. De plus, le 16th FS et le 26th FS envoyèrent des détachements sur l'aérodrome de Nanning, à seulement 150 km au nord de la frontière entre l'Indochine et la Chine.

Le 449th FS quitta Lingking pour Suichwan, 280 km plus au sud-est, durant le mois, et se retrouva vite au combat. Depuis leur nouvelle base de Suichwan, ses P-38 pouvaient plus facilement atteindre les places fortes japonaises de Hankow, Canton et Hong-Kong – mais la situation géographique de la base la rendait aussi plus vénérable aux attaques aériennes ennemies. La première rencontre de 1944 pour le 449th FS se produisit le 10 février, quand quatre P-38 accompagnèrent huit P-51A "Mustang" du 76th FS du 23rd FG (également basé à Suichwan) au Nord pour une mission de mitraillage sur Kiukiang. Avant même d'être arrivée sur l'objectif, la formation tomba sur trois bimoteurs ennemis qui furent identifiés comme des chasseurs Ki-45 "Nick", mais étaient plus certainement des bombardiers Ki-48 "Lily". Les P-38 se mirent à leur poursuite et en abattirent rapidement à environ 55 km à l'est de Kanchang ; les victoires furent créditées au Lt-col. George McMillan et au 2nd Lt Keith Mahon. Un des nouveaux pilotes du 449th FS, le capt. Rex Barber, endommagea le troisième ; il débutait son second tour d'opérations après avoir volé sur P-38 dans le Pacifique sud et avoir abattu le 18 avril 1943 le bombardier japonais qui transportait l'am. Isoroku Yamamoto, qui fut tué.

Les P-38 se rendirent au Sud le lendemain pour bombarder en piqué et mitrailler un pont de chemin de fer à Sheklung, non loin de Canton. La 5^e Armée aérienne japonaise contre-attaqua le matin du 12 février en envoyant 14 Ki-43 "Oscars" du 11^e Sentai et 11 Ki-44 "Tojo" du 85^e Sentai sur la région de Suichwan. Les Américains furent alertés suffisamment à l'avance pour envoyer

« Gaz à fond, nez vers le haut, quand la pluie de "Zero" nous a dégringolé dessus »

14 P-38 et plusieurs P-40 et P-51 les attendre à 20 000 pieds (6 100 m). Les chasseurs japonais arrivèrent avec l'avantage de l'altitude, mais ne parvinrent pas à l'exploiter lors de la bataille aérienne qui s'ensuivit. Les pilotes des P-38 revendiquèrent six victoires pour la perte d'un de leurs avions, piloté par le Lt Art Masterson, qui sauta en parachute avec succès. Les victoires furent créditées au 1st Lt Arthur Arpin (un "Oscar"), au 2nd Lt Richard Conway (un "Oscar"), au 1st Lt Lee Gregg (un "Tojo"), au 1st Lt Earl Helms (deux "Tojo") et au 1st Lt Alfred Yorston (un "Tojo"). Les pertes des forces aériennes japonaises furent plus élevées, car plusieurs "Tojo" s'écrasèrent sur le chemin du retour, à court d'essence.

Les seuls pilotes du 51st FG qui périrent durant le mois de février étaient tous deux membres du 16th FS. Le 1st Lt Caesar Todisco fut victime d'un accident improbable le 18 février. Le 2nd Lt Bill Slaughter, qui volait avec Todisco ce jour-là, décrivit la mission en 1985 :

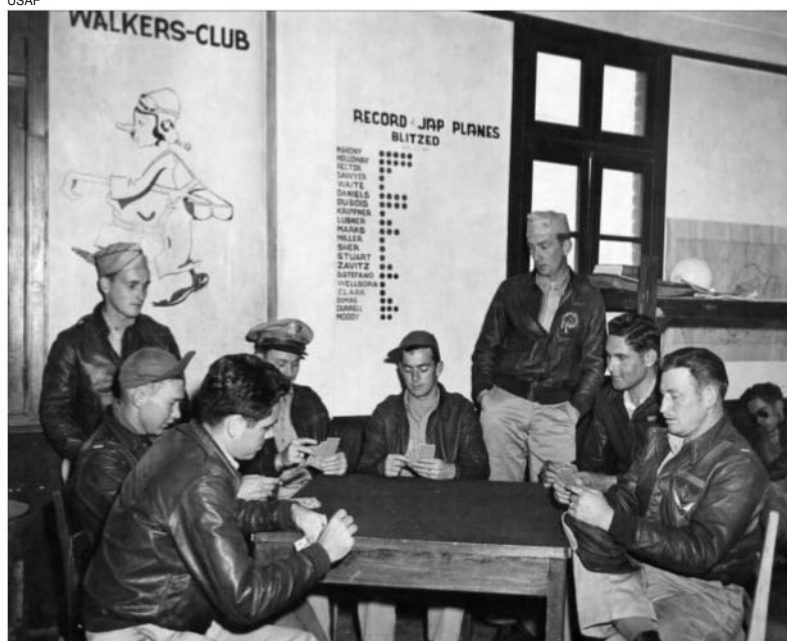
"En février, j'étais stationné avec le détachement qui opérait depuis Tsuyung. Le 18, j'étais ailier de Caesar Todisco quand nous avons essayé d'intercepter un avion de reconnaissance photo. Nous n'avons pas trouvé l'appareil, alors nous

nous sommes entraînés sur le chemin du retour en faisant de la voltige. Notre approche standard à cette époque consistait à arriver très haut au-dessus de l'aérodrome, couper les gaz en faisant une chandelle très prononcée, sortir train et volets au sommet, et poursuivre le demi-tour pour se présenter en finale. Nous étions plus qu'à 100 pieds (30 m) d'altitude en approche initiale quand j'ai vu la verrière de Caesar se soulever et partir en morceaux. Il m'a semblé qu'il était penché très avant, comme pour mieux se protéger du courant d'air, mais apparemment il avait été mis KO par le choc. Nous avons poursuivi en légère descente jusqu'à ce que son réservoir ventral externe racle le sol. J'ai alors cabré et vu son avion exploser. C'était le premier que j'ai vu mourir après avoir rejoint le 16th FS. Le père Gallogly a dirigé le service funèbre devant notre cabane d'alerte. Caesar était un bon pilote, très apprécié, et sa perte a été dure pour tout le monde."

Une semaine après le décès de Todisco, le 1st Lt William Coatam fut porté disparu lors d'un vol entre Kunming et Nanning dans le P-40K-1 matricule 42-45936, quand sa formation rentra dans un banc de nuages. Son corps fut récupéré au mois de mai suivant près de Shihping, dans la province du Yunnan.

Quand arriva le printemps, des plans avaient été mis au point qui allaient changer de façon dramatique la face du conflit en Chine. Alors que les Chinois se préparaient à une poussée de l'autre côté du fleuve Salween, dans le Nord de la Birmanie, les Japonais concoctaient une massive offensive au sol pour s'emparer des bases de la 14th Air

Les pilotes du 51st FG opéraient de concert avec ceux du 23rd FG, héritiers des "Tigres volants", à partir de la base de Suichwan. Ici les membres du Walkers-Club du 23rd FG.



USAF



Les mécaniciens en actions sur un des P-40 du 26th FG.

USAF

Force dans l'Est de la Chine, ouvrir une ligne de chemin de fer depuis l'Indochine vers les ports de la côte chinoise, et éventuellement mettre la Chine hors jeu dans ce conflit. Les deux initiatives allaient avoir des profonds effets sur les opérations qu'allait mener le 51st FG durant les mois qui allaient suivre.

Une réputation d'unité experte

Le beau temps revenant avec le printemps, les activités du 51st Fighter Group recommencèrent à prendre de l'ampleur. Depuis deux ans que le "Homer's Volunteer Group" avait quitté les États-Unis pour mettre en œuvre ses avions sur le théâtre d'opérations de Chine-Birmanie-Inde (CBI), le 51st FG s'était taillé une réputation d'unité experte dans l'emploi des chasseurs-bombardiers, mais aussi dans l'art du combat aérien : sur son tableau de chasse figuraient alors 85 victoires confirmées contre des avions, dont 63 depuis son arrivée en Chine à l'automne précédent.

Les escadrons du 51st FG étaient répartis sur la totalité du territoire contrôlé par la Chine nationaliste. Environ 1400 km séparaient le 25th FS à Yunnanyi, dans l'Ouest, du 449th FS à Suichwan, tandis que la base de Kunming abritait le quartier général du Group et le 26th FS, Chengkung le 16th FS, Nanning des détachements des 16th et 26th FS, et Tsuyung un détache-

ment du 16th FS. Cette dispersion des forces mettait à rude épreuve les capacités de commandement du col. Samuel B. Knowles, qui se concentrait essentiellement sur les problèmes administratifs. De fait, la plus grande partie des responsabilités opérationnelles reposait donc sur les commandants d'escadrons et leurs chefs de d'escadrilles. Fort heureusement, les effectifs du Group ne manquaient pas de leaders de qualité. Trois des quatre commandants d'escadrons étaient des as avec cinq victoires ou plus.

Malgré cela, la façon de commander du col. Knowles était loin de faire l'unanimité chez ses hommes.

USAF

Le capt. Harvey Elling du 16th FS s'en ouvrit dans une correspondance avec l'auteur de cet article en 1984 :

"J'étais l'officier en charge des opérations de l'escadron depuis peu quand son commandant, Bob Liles, dut partir en tournée pour une série de fonctions de commandement. De fait, je dus assumer temporairement le commandement de l'escadron. Mon plus gros défi provint alors de notre commandant de Group, qui avait officié pendant de nombreuses années à l'état-major des services d'entraînement avant la guerre. Il avait du mal à s'adapter à la situation en Chine et ne m'apporta que peu de soutien quand j'en avais le ▶

Les pilotes du 449th FS à Yankai, en Chine.



plus besoin. Il ne savait pas mener ses affaires autrement qu'assis à son bureau avec ses subordonnés au garde-à-vous devant lui. Pas besoin de vous préciser qu'il ne devint pas le plus populaire des commandants en Chine, ni le plus efficace. Il fut remplacé par un officier de qualité qui laissa de bons souvenirs, le col. Louis Hughes."

Le 4 mars 1944, le 26th FS envoya un détachement de 12 P-40, avec pilotes et mécaniciens, à Nanning, pour remplacer un détachement du 16th FS qui y était déjà depuis deux mois. Le 1st Lt Roy Brown, du 16th FS, ne put quitter Nanning avec ses collègues, ayant à attendre que son P-40K fût réparé ; il lui fut affecté le P-40M codé 366 et baptisé *Blivet* pour voler en intérim avec le 26th avant de pouvoir repartir. Le 13 mars, Brown se retrouva à mener une des trois patrouilles de quatre avions envoyées escorter huit B-25 qui devaient attaquer Kiungshan, sur l'île de Hainan. Brown avait pour ailiers les lieutenants Lex Duncan, Lyn Marshall et Ted Coakley du 16th FS. La météo était mauvaise, et seule la patrouille de Brown réussit à maintenir le contact avec une des patrouilles de B-25 dans un ciel encombré de nuages soudés et de brume sur le golfe du Tonkin. Les deux autres patrouilles de P-40 firent demi-tour et rentrèrent. Brown raconta la suite de l'histoire dans un article écrit en 1991 pour le *Jing Bao Journal*, utilisant les mots "Zero" pour faire référence aux chasseurs "Oscar" qu'il affronta ce jour-là :

"Alors que nous étions déjà bien engagés dans le détroit, le plafond tomba à environ 600 m et semblait même plus bas devant nous, avec du brouillard et de la pluie. C'est alors que, juste devant, sous la base des nuages, j'ai aperçu une formation d'avions venant vers nous ; puis j'ai vu qu'il s'agissait de bimoteurs ; puis j'ai découvert une nuée de "Zero" qui papillonnaient autour d'eux. J'ai alors réalisé ce qui s'était passé. La seconde patrouille de B-25 était montée et s'était rendue directement à Hoihow sans le signaler par radio. Un B-25 a piqué directement dans l'eau juste devant, et un autre était en feu. En larguant mon réservoir externe et en mettant les gaz à fond en avant, je savais qu'on y était (jusqu'au cou). Nous avions le nez pointé vers le haut pour grimper aussi fort que le P-40 en était capable quand la pluie de "Zero" nous a dégringolé dessus alors que nous n'étions qu'à 500 pieds [150 m] d'altitude.

J'ai indiqué à la radio "Restez groupés et maintenez la vitesse" tout en rabaisant le nez de mon avion et en poussant encore plus fort sur ma manette de gaz. Blivet a été pris de vibrations en encaissant une rafale, et mon manche et mon palonnier ont tressailli. Mais où était Coakley, mon ailier ? Me tortillant dans tous les sens pour essayer désespérément de le trouver, j'ai fini par l'apercevoir très près derrière moi, son avion cabré à l'extrême, et je pouvais entendre le fracas de ses mitrailleuses alors qu'il tirait sur un "Zero" qui passait au-dessus. "Rabaisse ton nez", lui ai-je gueulé à la radio, sachant qu'il allait perdre toute sa vitesse et se retrouver comme un pigeon d'argile à cette altitude si basse. Alors que je cherchais des yeux Marshall et Duncan, je ne voyais rien d'autres que des nuées de "Zero". Ils étaient sur moi comme des mouches tandis que je dérapais et virais, essayant de placer une rafale sans perdre de vitesse. Le ciel était zébré de sillages des traceuses. J'ai vu mes bombardiers disparaître au loin, toujours bien serrés, impassibles et, pour autant que je pouvais voir, sans de "Zero" autour d'eux. J'ai resserré la trajectoire de Blivet pour prendre en chasse un chasseur trapu différent du longiligne "Zero", et en appuyant sur la détente j'ai su que nous étions bien plus dans la m... que je ne pensais. J'ai reconnu un "Tojo", un nouveau chasseur japonais très performant que nous n'avions rencontré jusque-là qu'en de rares occasions.

"Toutes les vitres de mes instruments ont explosé"

Le rugissement tonitruant de mes six 12,7 mm était réconfortant, et Blivet a frêmi pour me prévenir que j'étais à la limite du décrochage alors que je forçais à tourner à l'unisson du "Tojo". Ce qui m'a semblé être la partie arrière de son capot s'est alors envolée tandis que de la fumée commençait à s'échapper de l'avion.

Puis les mitrailleuses de mon aile droite se sont arrêtées de tirer alors que Blivet semblait s'immobiliser au milieu du ciel, momentanément. Les yeux me piquaient et mes oreilles résonnaient des impacts d'obus contre la plaque de blindage derrière ma tête, et d'un coup, toutes les vitres de mes instruments ont explosé. J'ai encore tiré le nez de mon avion vers le haut tandis que le "Zero" dégageait au-dessus de moi, et ai écrasé la détente quand il est passé dans le cercle de mon viseur. Seules les trois mitrailleuses de mon aile gauche se sont déclenchées et une pluie de pièces s'est

« Ils étaient sur moi comme des mouches ; j'essayais de tirer sans perdre de vitesse »

échappée du "Zero". Blivet a frêmi de nouveau pour protester contre une attitude à la limite du décrochage, et une autre rafale a frappé son aile gauche. J'ai poussé sur le manche de toutes mes forces pour le basculer dans un piqué qu'un "Zero" ne pouvait normalement pas suivre. Mais il ne me restait plus que quelques centaines de mètres d'altitude, et je me suis donc retrouvé très vite 3 m au-dessus de l'eau avec la péninsule de Liuchow visible à travers la pluie devant moi, et mon Allison hurlant à 75 pouces de pression d'admission et 3150 tr/min, alors que mon badin n'indiquait que 310 mph [500 km/h] – loin d'être assez.

En regardant en arrière, je n'ai plus vu que trois "Zero" dont un très près qui me collait et qui d'évidence s'appretait à porter l'estocade. Mais il n'a pas tiré. Je me demandais vaguement pourquoi, puis en faisant le tour du propriétaire de Blivet, j'ai compris. Il était dans un état pitoyable : le compartiment à munitions de l'aile droite était ouvert après avoir reçu des impacts directs, et une fumée blanche

Le mécanicien Joe Rose pose à côté du P-38 Ripper's Reck du 449th FS piloté par le Lt Stuart A. "Ripper" Rea.



JOE ROSE

s'échappait de munitions entrées en réaction aluminothermique. L'aile gauche semblait avoir été attaquée à coups de haches, et les capots étaient constellés de trous et de déchirures. Les ailerons étaient hachés, tout comme les gouvernes de direction et de profondeur, et de la fumée sortait des deux côtés du moteur. Pas étonnant qu'il n'avait pas tiré. Il avait sous les yeux un P-40 à l'agonie, et n'avait qu'à patienter pour le voir tomber.

Mais il n'est pas tombé. Blivet, en lambeaux et mutilé, a continué de voler, et le pilote du "Zero" s'est décidé à tirer une courte rafale qui a dévasté le fuselage et ébranlé la plaque de blindage de mon siège. Je l'ai vu alors se rapprocher et me suivre avec précaution, et je savais que Blivet ne pourrait probablement pas en encaisser beaucoup plus. De désespoir, j'ai basculé paresseusement sur ma gauche, et l'eau m'est apparue assez proche pour pouvoir la toucher. Puis, au lieu de tirer sur le manche pour tourner, je l'ai poussé vers le tableau de bord et suis monté sur la pédale de droite de toutes mes forces. Le P-40 a alors fait ce qu'on pourrait qualifier de virage à droite en négatif, alors qu'une longue traînée de traçantes incandescentes passait là où j'aurais dû me trouver et où je n'étais plus. Le "Zero" s'est mis à ma hauteur et j'ai compris avec soulagement qu'il avait épuisé ses munitions. Pas étonnant vu la quantité de rafales qu'il m'avait



USAF

Maintenance du P-40 Little Flower du 25th FS sur la base de Kunming.

envoyées. Il a examiné mon avion un long moment, puis a basculé et s'en est allé.

J'ai regardé derrière moi et vu un avion qui descendait sur une pente très prononcée, et au moment où j'envoyais le manche dans le coin droit, sa rafale a touché Blivet de la queue jusqu'au nez. Ma tête et mon genou droit ont pris un violent coup, tous les Plexiglas de ma verrière ont explosé et le cockpit a été brièvement rempli de fumée. Elle s'est dissipée, et, sonné, j'ai cabré alors que j'étais à deux doigts de percuter l'eau. Mes yeux me brûlaient, et je ne voyais plus du droit. Je le frottai frénétiquement pour essayer de voir l'avion du Jap', et je l'ai enfin vu, tirant des filets de condensation au bout des ailes alors qu'il faisait un demi-tonneau au-dessus et en avant de moi, pour revenir m'attaquer de face. J'ai

vu qu'il s'agissait d'un autre "Tojo". Mais il est sorti de sa manœuvre trop bas au-dessus de l'eau pour pouvoir à la fois corriger sa trajectoire et la stabiliser dans ma direction. Et j'ai alors mis son gros capot rond au centre de mon viseur et pressé la détente. Et là, j'ai été éccœuré. Seules deux de mes mitrailleuses, les plus internes de mon aile droite, ont tiré, et ça sonnait chétif par rapport au rugissement à gorge déployée des six. Mais même une ou deux balles de 12,7 mm peuvent infliger de terribles dommages – si vous touchez la cible – et son moteur a explosé en morceaux quand mes balles l'ont touché. Il a basculé sur le côté et a percuté au moment où je virais pour l'éviter.

Avec mon moteur qui ne tournait pas très bien, avec même des ratés de temps à autre, j'ai remonté la côte avec la ferme intention de res- ▶



Le 1st Lt Roy Brown du 16th FS inspecte son P-40M codé 366, Blivet après sa mission difficile du 13 mars 1944.

J. ROY BROWN

ter dans le Blivet tant qu'il voudrait bien voler. Puis j'ai pensé à l'essence. Même si mes réservoirs n'avaient pas été percés, j'en avais consommé un paquet et ne voyais pas comment j'arriverais jusqu'à Nanning en suivant la côte; j'ai alors décidé de tenter le sort en coupant à travers le golfe. J'ai commencé à monter lentement et péniblement jusqu'à environ 1 000 m et ai pris la direction de Pakhoi, en passant à l'est de l'île de Wuchow.

Au nord de Wuchow, le plafond est remonté jusqu'à 2000 ou 2300 m, et à la base des nuages j'ai vu un avion qui venait vers moi. C'était forcément un Japonais. Au début, j'ai pensé qu'il ne m'avait pas vu, mais il a brusquement fait demi-tour après m'avoir passé, et a basculé vers moi en descente, et là j'ai su qu'il avait décidé d'envoyer dans l'eau une proie trop facile.

J'ai poussé de nouveau la manette des gaz vers l'avant, et Blivet a toussé et émis quelques détonations alors que je cabrais et virais pour mettre dans mon viseur le "Zero" qui plongeait. J'ai commencé à tirer alors qu'il était encore assez loin, et l'unique mitrailleuse qui tirait encore depuis mon aile gauche avait un côté ridicule à mes oreilles. Je n'ai jamais vu le Japonais me tirer dessus, car aussitôt des morceaux se sont détachés de son avion et de la fumée en est sortie, et il a aussitôt viré vers l'île de Wuchow à peine discernable dans la brume.

Quand j'ai enfin rejoint la côte, j'ai couvert Blivet de louanges et l'ai encouragé, et il s'en est tiré comme un champion. Je l'ai posé sur l'herbe à Nanning; une seule jambe de train était sortie, l'arrêt a été immédiat après le cheval de bois."

La légendaire résistance du P-40

Tous les pilotes de la patrouille de Brown survécurent à ce combat aérien. Le Lt Duncan tomba en panne d'essence et se posa sur le ventre à Lungchow; il rentra à Nanning en sampan une semaine plus tard. Brown fut crédité d'un "Tojo" détruit et d'un probable, comme ce fut le cas également pour Duncan. Le Lt Marshall fut crédité d'un "Tojo" détruit et Coakley d'un "Tojo" probable. Tous les quatre eurent ce jour-là bien des raisons de louer la légendaire résistance du Curtiss P-40 qui leur avait permis de sortir vivant d'une matinée éprouvante. Mais Blivet ne vola jamais plus.

Nanning demeura la plaque tournante des opérations de combat

« Nous avons piqué à travers la brume et pénétré leur formation. Chacun pour sa peau. »

pendant plusieurs semaines, tandis que les P-40 des autres bases du Group effectuaient des patrouilles de routine et des décollages pour des interceptions qui se révélaient être de fausses alertes, et que le 449th FS n'effectuait pour sa part qu'un nombre restreint de missions du fait d'une pénurie de carburant et de munitions à Suichwan. L'alarme qui retentit à Nanning le 5 avril ne fut en revanche pas une fausse alerte. Alors que quatre P-40 bombardaient la gare de triage de Nam Cham, Nanning reçut une information selon laquelle des avions ennemis étaient en approche à environ 140 km au sud-est, ce qui plaçait les assaillants juste au-dessus de la côte chinoise, à peut-être 30 minutes de vol. Les cinq P-40 encore valides décollèrent immédiatement, à 14 h 05, menés par le 1st Lt Lyndon O. "Lyn" Marshall, du 26th FS, officier en charge des opérations à Nanning. Il relata ainsi la bataille aérienne qui s'ensuivit :

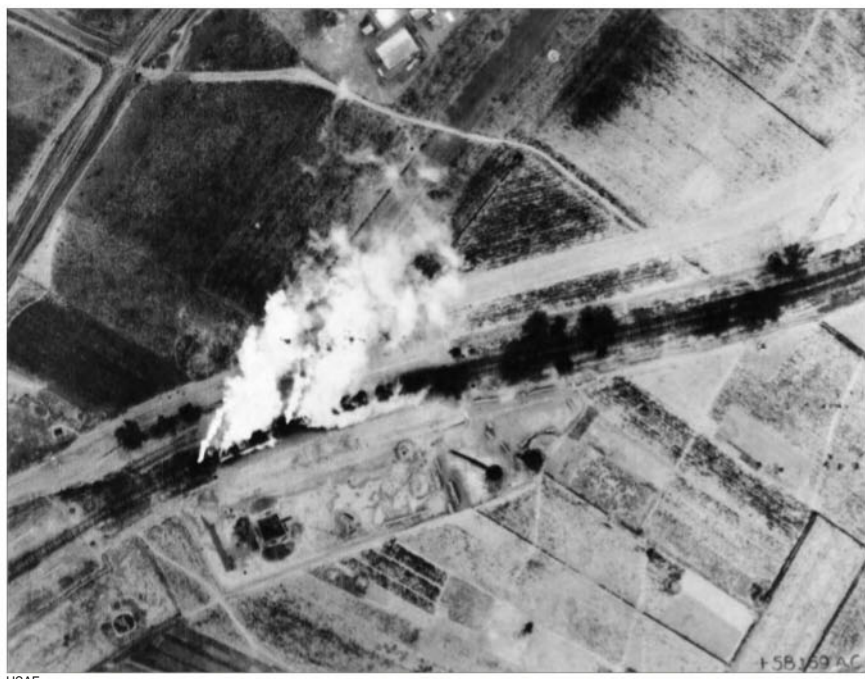
"Il y avait des nuages et c'était plutôt brumeux. Nous avons reçu une alerte; une force de 32 chasseurs japonais se dirigeait vers la base de Nanning. Nous nous sommes mis en montée pour gagner de l'altitude. L'altitude était importante car elle

nous permettait de gagner un maximum de vitesse en piquant. Le P-40 pouvait dépasser un chasseur japonais en piqué, mais il ne pouvait pas tourner plus court que lui.

Nous avons atteint 18 000 pieds [5 500 m] quand nous avons reçu un message radio indiquant que les Jap' approchaient de l'aérodrome. Il y avait une couche compacte de brume entre nous et l'aérodrome, et nous ne pouvions donc pas les voir. Nous avons piqué à travers la brume et pénétré la formation japonaise à 10 000 pieds [3 000 m]. À partir de ce moment, ça a été chacun pour sa peau. Tout au début du combat, j'ai utilisé avantageusement ma vitesse, tournant, grim pant, plongeant, et bien sûr tirant dès que je pouvais me caler derrière une cible. La précision de mes tirs doit avoir été assez bonne.

Mais j'ai failli me tuer ce jour-là. En combat, on volait gaz à fond. Au fur et à mesure, j'avais perdu de l'altitude, donc au bout d'un moment, il a fallu que je trouve un moyen d'en reprendre. Alors que je m'étais mis en montée, mon avion a déclenché et est parti en vrille inversée, ce qui peut se produire même avec les gaz à fond si on se trouve dans une attitude extrême. Le P-40 sortait de la vrille inversée plus facilement si les gaz étaient réduits au maximum – et c'était quasiment impossible si on ne réduisait pas la puissance. Mais dans l'excitation du combat, j'ai oublié de réduire les gaz. Par miracle, tandis que je m'activais sur les commandes, l'avion est sorti de vrille. Je suis passé à quelques centimètres du sommet des arbres. Les Japonais m'avaient collé au train pendant que je montais. Ils ont dû

Les appareils du 51st FG jouèrent un rôle important lors de l'offensive Ichi-Go lancée par les Japonais en avril 1944. Ici l'attaque d'un train.



USAF

158159 AC



TOM PUGH

croire qu'ils m'avaient abattu quand je suis parti en vrille. Quoi qu'il en soit, ils n'étaient plus à mes trousses quand j'ai fait mon rétablissement. Mon avion a été touché plusieurs fois, mais pas moi heureusement. Un des pneus avait été crevé par une balle, ce qui m'a valu de terminer ma course dans un fossé le long de la piste quand je me suis posé."

La force ennemie, composée d'"Oscar" et de "Tojo", avait approché Nanning depuis l'île d'Hainan en deux vagues. La première bomba- rda la piste secondaire et ne causa

que des dommages légers. Puis des passes de mitraillages détruisirent un P-40 au sol et en endommagèrent un autre. Le mitraillage se prolongea pendant presque une heure, bien que les avions emmenés par Marshall s'en prirent aux Japonais pendant tout ce temps et abattirent nombre de leurs appareils. Marshall lui-même fut crédité de quatre chasseurs ennemis détruits, plus un probable et un autre endommagé, ce qui porta son total à cinq et fit de lui le second et dernier as du 26th FS. Pour le 26th FS, furent également crédités

le 1st Lt Alexander R. Duncan, avec un détruit et un probable; le 2nd Lt Lloyd E. Mace, avec un détruit, et le 2nd Lt Allan G. Putnam, avec deux détruits, un probable et deux endommagés. Le cinquième pilote, le 2nd Lt Sam L. Brown, du 16th FS, fut tué quand son P-40 percuta de face un chasseur ennemi – les deux avions s'écrasèrent. La défense anti-aérienne revendiqua des impacts sur cinq avions attaquants et, plus tard, un de ces avions fut confirmé comme ayant été abattu.

L'offensive d'Ichi-Go

À cette époque, la guerre dans le Pacifique avait pris une tournure négative pour le Japon, et des raids à longue distance sur le sud de la mer de Chine par les bombardiers de la 14th AF, combinés avec des attaques par les sous-marins de l'US Navy, perturbaient sérieusement les expéditions japonaises de pétrole et de minerai depuis l'Asie du Sud-Est vers le Japon. Qui plus est, malgré diverses poussées de l'armée japonaise, la situation en Birmanie et en Chine n'avait pas progressé depuis presque deux ans. À Tokyo, le haut commandement japonais décida que le temps était venu d'une action décisive.

Le plan qui fut conçu impliquait une campagne au sol massive pour prendre la totalité du Sud de la Chine et éventuellement contraindre le gouvernement chinois dirigé par Tchong Kai-shek de demander l'armistice. Cette offensive, du nom de code *Ichi-Go* (numéro un), devait avaler tous les bases aériennes de Chennault qui causaient tant de

Les pilotes du 449th FS célèbrent le retour de Lee O. Gregg (2^e debout à partir de la gauche) à Suichwan. Il avait été abattu le 6 mai 1944.

Mai 1944 : les P-51B arrivent au sein du 51st Fighter Group.



USAF

problèmes dans l'Est, et aussi donner au Japon une ligne de chemin de fer pour transporter les matériels de guerre depuis l'Indochine française via Hankow jusqu'à Pékin, la Corée et jusqu'en Manchourie.

Ichi-Go débuta à la mi-avril 1944 par une poussée au sud le long de la voie de chemin de fer qui reliait Pékin à Hankow en traversant le fleuve Jaune. Une fois ces villes reliées par le rail, les Japonais pourraient avancer depuis Hankow par la vallée du fleuve Hsiang vers les bases de la 14th AF de Hengyang, Lingling, Kweilin et Liuchow. Il était prévu que plus tard dans l'année, d'autres forces japonaises avanceraient vers le Nord depuis l'Indochine pour faire la jonction à Nanning avec les forces marchant vers le Sud.

Les mauvaises conditions météo mirent les troupes japonaises en marche à l'abri d'attaques aériennes durant la phase initiale d'*Ichi-Go*, mais le 51st FG se joignit à l'opposition dès que le temps s'améliora. La première unité impliquée fut le 449th FS, qui lança une série d'opérations depuis Suichwan : des raids sur les fleuves, des escortes de bom-

bardiers et des bombardements en piqué. Le 29 avril, les pilotes de P-38 revendiquèrent trois victoires pour la perte de deux des leurs, lors d'une escorte de B-25 près de Kiukiang. Les avions du maj. Rex Barber et du 2nd Lt Robert Campbell furent abattus mais les deux pilotes réussirent à repasser en territoire ami avec l'aide la guérilla chinoise. La rencontre suivante avec les chasseurs ennemis, le 6 mai, produisit des résultats similaires. Le 1st Lt Lee O. Gregg revendiqua deux victoires pour atteindre le statut d'as mais fut lui-même abattu et ne rejoignit l'escadron qu'un mois plus tard.

Tandis que les Japonais progressaient vers le Sud depuis Hankow,

le 449th reçut ordre de concentrer ses attaques sur les convois de camions et autres cibles d'opportunité. C'était un travail dangereux, et le 24 juin, le 449th FS subit sa plus grave perte quand le Lt-col. George McMillan fut tué en essayant de poser sur le ventre son P-38 endommagé par des tirs venus du sol. Après quatre autres affrontements en juin qui augmentèrent le tableau de chasse du

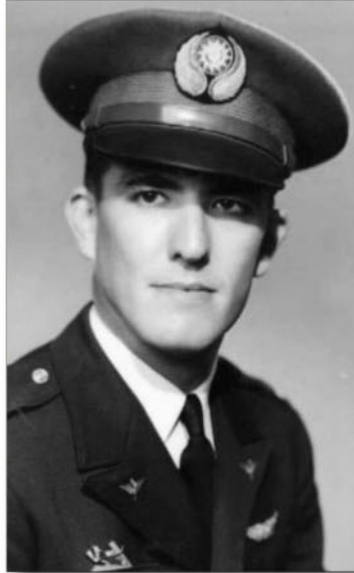
449th FS de six victoires aériennes, l'escadron de P-38 déménagea pour Chengkung en juillet quand la situation devint intenable à Suichwan.

Le 51st FG reçut ses huit premiers P-51B "Mustang" en mai et les envoya immédiatement au Nord en mission spéciale pour se joindre aux forces qui s'opposaient à *Ichi-Go*. Le nouveau chasseur apportait de nombreuses améliorations en divers domaines par rapport au P-40 : performances supérieures en termes de vitesse, plafond et rayon d'action. Cependant, nombre de pilotes avaient des doutes quant à la disposition de son circuit de refroidissement, avec le radiateur monté sous le fuselage, ce qui rendait selon eux le P-51 plus vulnérable que le P-40 aux tirs venus du sol.

Ces "Mustang", avec huit pilotes empruntés aux effectifs des 16th FS et 26th FS, furent déployés à Liangshan, une base isolée environ 700 km au nord-est de Kunming. De là, les chasseurs pouvaient rallier Sian, 250 km plus au nord, pour attaquer le trafic ferroviaire, les ponts et les gares de triage de la voie ferrée reliant Pékin à Hankow, au nord du fleuve Jaune. Le facteur clef qui avait prévalu dans le choix du P-51 pour cette mission était son rayon d'action qui lui permettait d'aller aussi loin au Nord que Pékin, à la recherche de cibles à mitrailler. Le "Mustang" permettait aussi de mener des raids sur la région à l'ouest de la voie ferrée qui allait à Taiyuan, afin de harceler les lignes de communication ennemies. ■

À suivre

Le Lt-col George B. McMillan commandait le 449th FS à Suichwan pendant l'été 1944. Il fut tué dans son P-38 le 24 juin 1944 par un tir de DCA.



DR / COLL. MOLSORTH

USAF

Rencontre du gen. Chennault (3^e debout à partie de la gauche), commandant de la 14th Air Force, avec les pilotes de P-51 du 26th FS.



Le 51st FG en Chine-Birmanie-Inde

Défendre le "Hump" à tout prix



JACK D. CANARY SPECIAL COLLECTION PHOTO / SAN DIEGO AIR AND SPACE MUSEUM ARCHIVE

Le détachement de Liangshan fut organisé en quatre patrouilles de deux avions, l'ensemble étant commandé par le capt. Solon C. Kelley III du 26th FS. Trois des quatre patrouilles effectuèrent leur première mission le 30 mai 1944. Ce jour-là, Kelley vola de Sian jusqu'à Pékin avec le 2nd Lt Lee W. Dawson du 16th FS comme ailier. Puis la paire de P-51 vira vers le sud et se mit en chasse de cibles le long de la voie ferrée. Non loin de Pékin, ils tombèrent sur une concentration de locomotives qu'ils ne se privèrent pas de mitrailler, et revendiquèrent

en avoir détruit 10 et endommagé deux. Puis, non loin de là, les pilotes de "Mustang" repèrent un petit aérodrome avec une piste en herbe où stationnaient ce qui semblait être des chasseurs Ki-27 "Nate", au nombre de neuf – une ligne de trois et une autre de six. Les "Mustang" attaquèrent l'un derrière l'autre, Kelley en tête.

Selon le rapport de mission fait au 26th FS, "le premier avion a pris feu. Nombreux impacts observés sous le (quatrième avion), du moteur jusqu'à la queue, avec des morceaux s'en détachant et cet appareil est revendiqué détruit. Impacts sur

L'arrivée du P-51 en mai 1944 permit au 51st FG d'avoir le nec plus ultra des chasseurs, parfait pour affronter la chasse japonaise et mener des missions d'attaque au sol. Ici des P-51B du 16th FS équipés de roquette.

l'avion numéro sept, qui est revendiqué probablement détruit. Quand le capt. Kelley a atteint l'extrémité de l'aérodrome, il a vu deux (Ki-27) à environ 30 m d'altitude en l'air, qui apparemment venaient de décoller."

Quand Kelley ouvrit le feu sur le chasseur ennemi le plus proche, une seule de ses mitrailleuses fonctionna. Cependant, cette unique mitrailleuse se révéla suffisante quand son tir frappa de plein fouet la zone du cockpit du Ki-27 qui s'écrasa. Puis deux autres Ki-27 apparurent et se positionnèrent pour une attaque sur les "Mustang". Kelley effectua aussitôt une violente manœuvre évasive ►

Quatrième partie et fin.
Les P-51 "Mustang" tout juste arrivés se joignirent aux missions du 51st Fighter Group : attaquer le trafic ferroviaire, les ponts et les gares de triage de la voie ferrée reliant Pékin à Hankow, au nord du fleuve Jaune.

Par Carl Molesworth. Traduit de l'anglais par Xavier Méal.



JACK D. CANARY SPECIAL COLLECTION PHOTO / SAN DIEGO AIR AND SPACE MUSEUM ARCHIVE



Toujours présent!
Le P-40N, dernière version du célèbre chasseur qui s'illustrait au sein du 51st FG depuis 1942.

mais perdit du même coup Dawson dans la brume et rentra à Liangshan seul. Plus tard, on apprit que le P-51 de Dawson avait été touché au circuit de refroidissement, vraisemblablement par des tirs venus du sol alors qu'il attaquait l'aérodrome, et qu'il s'était posé sur le ventre dans une prairie près du fleuve Jaune ; Dawson avait été capturé par des troupes de cavalerie japonaise et passa le reste de la guerre dans un camp de prisonniers.

Le détachement de Liangshan perdit un autre P-51 le 12 juin quand l'avion du 1st Lt Joseph P. Baglio du 26th FS fut lui aussi touché au circuit de refroidissement ; Baglio sauta en parachute à environ 25 km de la ville de Taiyuan tenue par les Japonais. Heureusement pour lui, Baglio fut récupéré par des troupes de la guérilla communiste chinoise qui l'aiderent à s'échapper et à rentrer à Kunming qu'il atteignit trois mois plus tard. Six jours après que Baglio eut été abattu, le 1st Lt George R. Meacham du 16th FS patrouillait la voie de chemin de fer quand il aperçut un Ki-27 volant seul près de Huschang. Meacham fit deux passes sur le "Nate" et le mit en feu avant de le regarder plonger vers le sol en une lente spirale – ce fut son unique victoire confirmée de la guerre.

À la mi-juin, le détachement de Liangshan remarqua une nette

Installation de lance-roquettes FFAR. Elles n'étaient pas très précises mais leur tir impressionnait les troupes au sol.



USAF

réduction du nombre de cibles sur la voie de chemin de fer. Ce ne fut donc pas une surprise quand arriva de Kunming le 25 juin l'ordre de dissoudre le détachement et de renvoyer les pilotes dans leurs unités. Selon William F. X. Band du 16th FS, un des pilotes du détachement, en moins d'un mois les pilotes de "Mustang" avaient détruit ou endommagé plus de 60 locomotives, mitraillé des concentrations de troupes, des camions et autres véhicules, et abattu deux avions

ennemis. Ils reçurent un message de félicitation du gén. Chennault.

Sur le front du fleuve Salween

Tandis que les nouveaux P-51 étaient engagés dans des missions d'interdiction sur les voies ferrées dans le Nord de la Chine, le 25th FS reçut une nouvelle mission sur le front du fleuve Salween pour ses P-40 basés à Yunnanyi. Depuis 1942, les Alliés espéraient pouvoir

Les mécanos adaptèrent une tige en fer sur les bombes pour éviter qu'elles ne ricochent.



USAF



USAF



Un P-51B du 16th FS. Ils apportèrent une aide considérable aux troupes chinoises lors de la grande offensive de mai 1944.

JACK D. CANARY SPECIAL COLLECTION PHOTO / SAN DIEGO AIR AND SPACE MUSEUM ARCHIVE

construire une route à travers le Nord de la Birmanie pour relier l'Inde à la Chine, afin d'alléger la charge du pont aérien sur le "Hump". Mais pour pouvoir construire cette route, il leur fallait d'abord expulser les Japonais de la région. Cet effort débuta en novembre 1943, quand les troupes de la Force X entraînées par les Américains firent mouvement vers l'est depuis leurs bases de l'Assam. Le plan prévoyait que la Force Y chinoise sur le front du fleuve Salween pousse simultanément vers

l'ouest, afin de prendre les Japonais en tenaille. Mais Chiang Kai-shek refusa dans un premier temps de mettre la Force Y Force en action, préférant préserver ses troupes pour des campagnes ultérieures en Chine. Les Alliés réussirent néanmoins à le convaincre d'agir, et 40000 soldats de la Force Y commencèrent à traverser le fleuve Salween les 10 et 11 mai 1944, avec pour objectif initial de prendre Tengchung et Lungling. Le 51st FG reçut pour mission l'appui-sol de ces troupes chinoises.

À Kunming et à Yunnanyi, les mécaniciens spécialistes de l'armement avaient préparé de nouvelles armes destinées à donner "plus d'efficacité" aux opérations air-sol. Une de leurs innovations était un système anti-ricochet constitué d'une tige en fer vissée dans la cavité du nez de la bombe. Une autre permettait d'accrocher trois bombes incendiaires de 50 kg sur un point d'emport sous l'aile, à l'aide d'une sangle en câble. Ils eurent moins de succès avec un dispositif de mise à feu installé sur ▶

Les troupes chinoises de la Force X entraînées par les Américains en Inde arrivent en Chine en C-54.





Le col. Louis R. Hughes Jr, commandant du 51st FG du 27 mai 1944 au 14 février 1945.

Le pont de Hsenwi sur le fleuve Salween, objectif des P-40 du 25th FS le 10 mai 1944.

DR

un réservoir externe ventral rempli d'essence, dans l'espoir de créer une grosse bombe incendiaire.

Les escadrons reçurent de nouveaux tubes lance-roquettes pour les nouvelles Forward Firing Aircraft Rocket (FFAR) de 5 pouces (12,7 cm) de diamètre. Les lanceurs étaient constitués d'un trio de ces tubes liés ensemble et accrochés sous les points d'emport des ailes des P-40. Les roquettes se comportèrent de façon satisfaisante, même si elles n'étaient pas d'une précision redoutable. Mais

USAF

Tengchung, sur le fleuve Salween, fut l'enjeu d'une lutte féroce contre les Japonais. Le 51st FG fut engagé à maintes reprises dans la région.

le 26th FS rapporta des problèmes avec les tubes dont la fixation lâchait en vol. Sur un P-40, l'attache avant des tubes sous l'aile gauche se brisa et l'ensemble pivota vers le bas, ce qui endommagea le bord fuite de l'aile avant que le pilote ne pût utiliser le système de largage d'urgence. Les mécaniciens déterminèrent que la sangle de fixation avant glissait vers l'arrière; ils résolurent le problème en ajoutant un écrou derrière la sangle, la tête faisant office de butée.

Le 25th FS effectua sa première mission de soutien à l'offensive sur le fleuve Salween le 10 mai avec quatre P-40 qui bombardèrent le pont de Hsenwi, en Birmanie. La seconde bombe larguée frappa le pont de plein fouet et il s'effondra dans son extrémité ouest. Deux P-40 armés de roquettes attaquèrent un second pont mais aucun de leurs 12 projectiles ne fit mouche. Le 1st Lt Louis W. Bishop perdit contact avec son leader en repartant et n'arriva jamais à Yunnanyi. Il fut porté *Missing in action* (disparu au combat). Plus tard ce même jour, deux P-40 du 25th FS patrouillant dans la région de Tengchung repèrent un



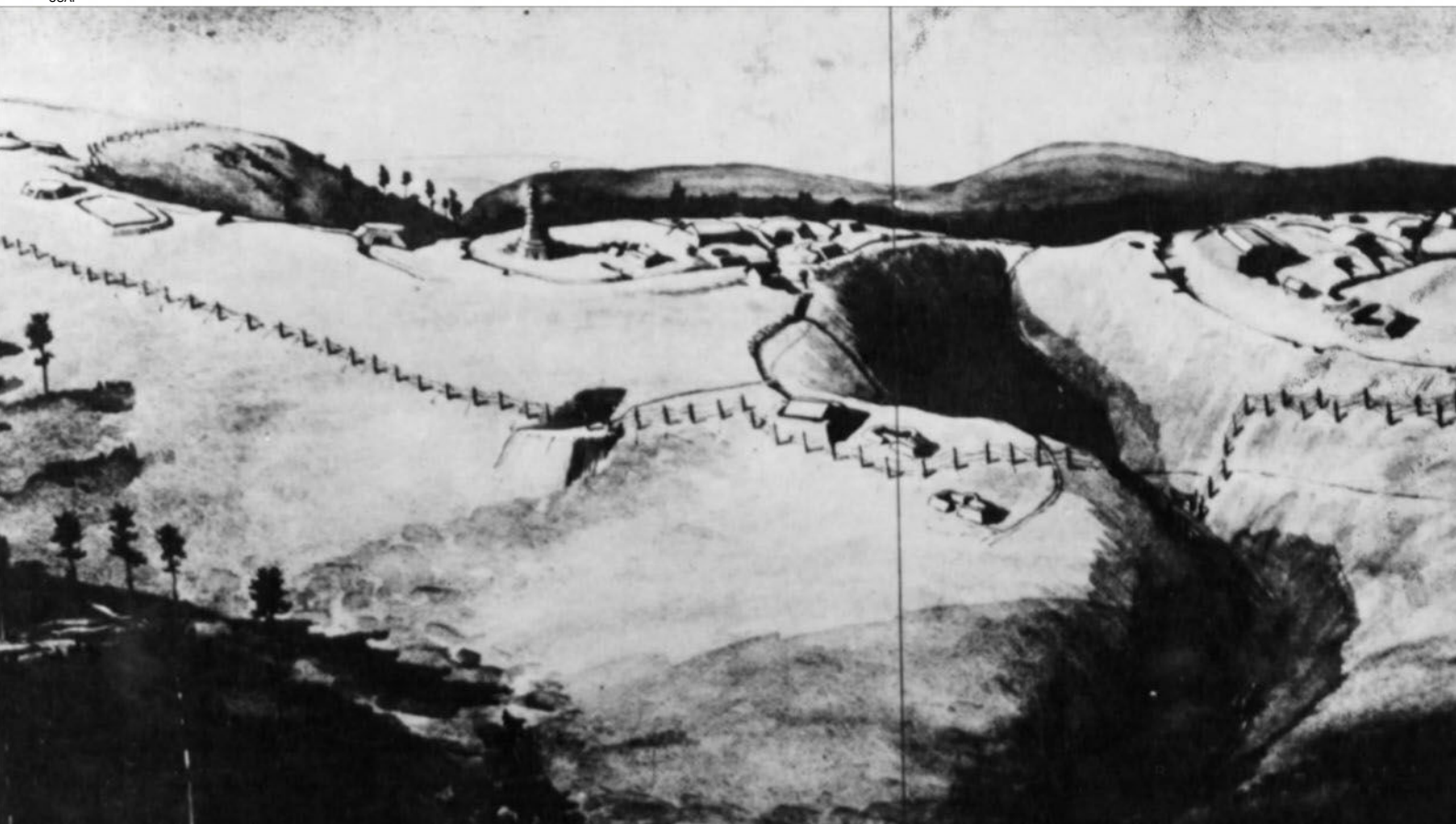
USAF

groupe de soldats japonais sur une route et les mitraillèrent – les pilotes estimèrent avoir tué 15 hommes. Puis ils mitraillèrent deux convois de camions et deux bâtiments. Un nouveau détachement de pilotes du 16th FS à Yunnanyi prit également part à l'action le 10 mai, en effectuant deux missions contre des ponts, une mission matinale de reconnaissance sur le front et deux décollages sur alertes – deux fausses alertes en définitive.

Une nouvelle tactique, conçue pour améliorer les communications entre les troupes au sol et les pilotes de P-40, fut mise en place le 12 mai quand des soldats chinois

disposèrent au sol de grands panneaux blancs indiquant dans quelle direction se trouvait la cible, juste à l'ouest de leur position. Ces panneaux aidèrent les pilotes de quatre P-40 à identifier une ville tenue par l'ennemi, qu'ils bombardèrent et mitraillèrent, causant des incendies et de gros dégâts. Après ce premier essai, l'utilisation des panneaux directionnels se généralisa sur le front du fleuve Salween.

Les missions se poursuivirent pratiquement tous les jours, et le





JACK D. CANARY SPECIAL COLLECTION PHOTO / SAN DIEGO AIR AND SPACE MUSEUM ARCHIVE

25th FS perdit deux autres P-40 avant la fin du mois. La campagne aérienne commença à porter ses fruits : les Chinois firent savoir que leur capacité à progresser dépendait de l'efficacité des attaques aériennes pour affaiblir des positions ennemies que leurs troupes au sol étaient incapables de prendre sans subir de très lourdes pertes.

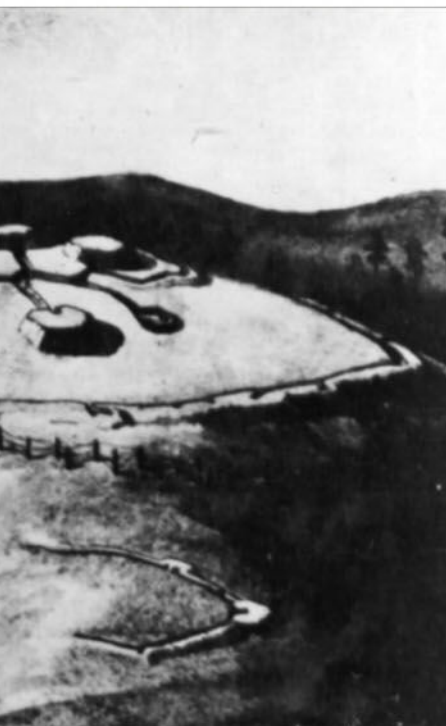
Avec la mousson arriva en juin une météorologie très orageuse sur le Sud-Ouest de la Chine, ce qui limita les opérations aériennes du 51st FG

durant tout le mois. Pendant ce temps, plusieurs gradés cédèrent leur commandement. Le col. Knowles fut remplacé en tant que commandant de groupe par le Lt-col. Louis R. Hughes Jr qui insuffla une énergie nouvelle à la fonction. Depuis son arrivée en Chine en décembre, Hughes avait déjà effectué plus de 25 missions en tant que commandant du détachement de Nanning, et il allait encore voler fréquemment durant les mois qui allaient suivre. Le maj. John K. Davis avait pris le com-

mandement du 26th FS en avril, et le Lt-col. Henry J. Amen prit celui du 25th FS en juin, en remplacement du maj. Earl Harrington qui officiait depuis fort longtemps. Le capt. James L. Bledsoe prit le commandement du 449th FS quand le Lt-col. McMillan fut tué à la fin du mois, et plusieurs semaines après le Lt-col. Bob Liles reçut finalement l'ordre lui indiquant qu'il rentrait au pays; il fut remplacé par le capt. Dexter Baumgartner.

Le mauvais temps gênant les opérations sur la Birmanie et l'Indo-

Jeanne III,
un des P-51B
emblématiques
du 26th FS.



CONFIDENTIAL
VIEW OF JAP FORTIFIED HILL POSITION 1.4 MIL
SW OF TENGCHUNG, CHINA
25° 08' N — 102° 30' E

PREPARED FROM PHOTOS OF 18 MAY 1944
BY 18TH PHOTO INTELLIGENCE DETACHMENT
HEADQUARTERS, FOURTEENTH AIR FORCE



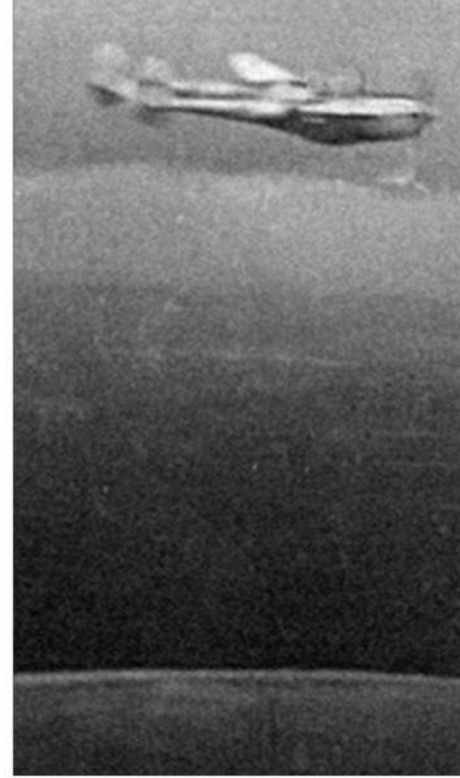
SIGNAL CORPS

Ravitaillement en
C-47 des troupes
au sol chinoises
sur le front du
fleuve Salween



USAF

Un L-5 de liaison sur le fleuve Salween, une rencontre fréquente pour les chasseurs du 51st FG.



DR NATIONAL ARCHIVES

chine, les trois escadrons de chasseurs déployèrent des pilotes à Kweilin, Liuchow et Tanchuk pour renforcer le 23rd FG sous pression sur le front oriental. Ces pilotes eurent fort à faire en juillet, et accumulèrent cinq victoires, six probables et neuf avions ennemis endommagés en combat aérien, pour la perte de trois P-40 – mais d’aucun pilote. Les escadrons continuèrent à faire des rotations de pilotes sur ces déploiements durant tout le mois de septembre, quand la progression de l’offensive *Ichi-Go* submergea Kweilin et menaça le reste des bases orientales.

Sur le front du fleuve Salween, après plusieurs avancées suivies de retraits durant la mousson, la Force Y chinoise prit Tengchung le 14 septembre et se prépara à pousser vers Lungling et Mangshih. Les 25th FS et 449th FS avaient effectué pas moins de 169 missions durant le mois d’août, en soutien à l’offensive, et il fut porté à leur crédit la brèche ouverte dans le mur de protection de la ville de Tengchung qui permit aux Chinois de la prendre.

Une mission typique eut lieu le 10 septembre, quand trois P-40 et un P-51 (piloté par le capt. Ben

Ashmore du 26th FS) volèrent en couverture de C-47 larguant des parachutistes sur Tengchung. Ils reçurent une information selon laquelle 10 chasseurs ennemis escortaient deux bombardiers dans cette zone, et bientôt aperçurent deux bombardiers Ki-48 “Lily” sous une couche de nuages juste au sud de Tengchung. Le lt-col. Henry Amen mena la première passe et abattit un “Lily”, tandis que le 1st lt Robert Bell plaça une bonne rafale dans le moteur gauche de l’autre “Lily”, y déclenchant un gros incendie. Puis il toucha le moteur droit. Ashmore tira

Opérations de bombardement contre les positions japonaises autour de Tengchung.





Des P-38 du 449th FS. L'unité fut engagée contre les Japonais en Indochine au début de l'année 1945.

aussi sur le "Lily", qui fit *"un magnifique plongeon dans le flanc d'une colline"* selon le rapport de mission.

Bell monta, puis plongea sur quatre "Oscar" du 64^e Sentai et en toucha deux. Il rompit l'engagement puis fit une passe frontale sur trois autres "Oscar". Il ajustait sa visée sur un Ki-43 quand il en aperçut un autre qui semblait vouloir le percuter. Bell fit un tonneau pour l'éviter, et se trouva alors face à un autre "Oscar" sur lequel il tira aussitôt, et une grosse boule de feu jaillit de l'aile du Japonais. Amen aperçut un "Oscar" plus bas et piqua dessus,

USAF



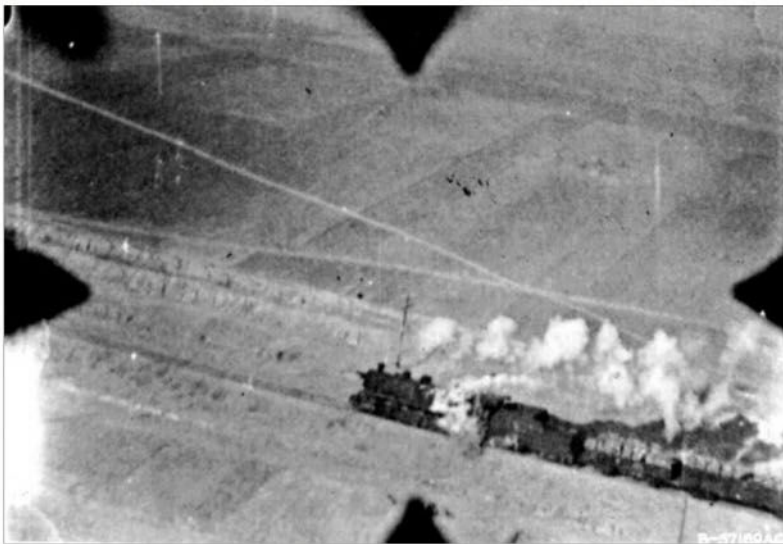
avec Bell dans son aile. Les deux pilotes tirèrent sur le Japonais. Le 1st Lt Raymond Kaiser tira sur un "Oscar" qui était collé à la queue d'Amen et le fit fuir ; puis il monta à 10000 pieds (3050 m) et piqua sur trois "Oscar". Il toucha le Ki-43 le plus en arrière et le vit piquer avant de percuter le sol. L'armée chinoise retrouva un "Oscar" qui n'avait pas été revendiqué par les pilotes. Les "Lily" n'étaient pas camouflés et portaient pour seule marque l'Hinomaru – disque rouge sur fond blanc. Selon le rapport, les "Oscar" étaient vert marbré et noir.

Les missions sur le front du fleuve Salween se poursuivirent tout au long de janvier 1945, et les Chinois s'emparèrent de Wanting, ce qui leur permit d'établir une voie ininterrompue de l'Inde jusqu'à la Chine, qui allait bientôt être connue sous le nom de Ledo Road (la route Ledo). À Nanning, le détachement du 26th FS effectua plusieurs missions réussies début septembre contre des convois de bateaux sur le delta du fleuve Rouge, en Indochine, mais fut contraint de cesser ces opérations temporairement quand sa base fut inondée. Les vols reprirent ▶

Une des positions japonaises qui tenaient le front le long du fleuve Salween. Au début de 1945, les Chinois réussirent à s'emparer de la région, ce qui permit de mettre en place une route entre l'Inde et la Chine.



USAF



USAF

Une des missions des pilotes du 51st FG : harceler le trafic ferroviaire japonais. Ici un P-51 attaque un convoi non loin du fleuve Jaune.



JAMES ROBBINS

Mitrailage d'un aérodrome japonais dans la région du Shandong, non loin de Tsingtao. À cette époque les chasseurs américains partaient loin au cœur de la Chine.



Les mécaniciens du 25th FS à l'œuvre sur un P-51B à Yunnanyi.



WILLIAM NORBERG

ensuite brièvement, mais la base dut être abandonnée le 19 novembre car les troupes japonaises n'étaient plus très loin – elle fut réoccupée l'été suivant. Depuis Kunming et Chengkung, de nombreuses missions furent lancées contre les avancées de l'offensive *Ichi-Go* dans la province de Kwangsi, jusqu'à la fin de l'année.

Suchow, Nanking et Tsingtao prises pour cibles

Au début de 1945, le P-51 "Mustang" avait quasiment remplacé le fidèle P-40 au sein des 16th, 25th et 26th FS, tandis que le P-38J "Lightning" équipait le 449th FS. Les opérations se poursuivirent sur l'Indochine, en particulier des frappes réussies le 5 janvier contre l'aérodrome de la baie de Samah, sur l'île d'Hainan, par les 26th FS et 449th FS, dont les pilotes revendiquèrent 11 victoires en combat aérien, une probable et huit endommagés. Deux pilotes du 449th FS, le 1st Lt Keith Mahon et le capt. Ralph Wire, engrangèrent chacun leur cinquième victoire en combat aérien, ce qui fit de chacun d'eux un as.

Les trois escadrons de "Mustang" envoyèrent des détachements à Laohokow, dans le coin le plus au Nord-Est du territoire sous contrôle chinois, de janvier à mars, pour voler avec le Chinese-American Composite Wing (CACW). Parmi leurs cibles figuraient non seulement des installations ennemies dans la région de Hankow et le trafic flu-



vial sur le fleuve Yangtze, mais encore plus loin les villes de Suchow, Nanking et Tsingtao. Le raid le plus réussi eut lieu le 10 février : 19 P-51 des 16th FS, 26th FS et CACW tombèrent sur trois aérodromes à Tsingtao et Shantung. Ne rencontrant aucune opposition dans les airs, les pilotes de "Mustang" s'en don-

nèrent à cœur joie et multiplièrent les passes de mitraillage ; une fois leurs revendications étudiées après le retour de mission, ils furent crédités de 48 avions détruits au sol, cinq probables et 46 endommagés. Le 16th FS obtint 16 victoires et le 26th FS 10. Le meilleur du groupe fut le 1st Lt Walter W. Wyatt du 16th FS

avec sept appareils détruits et deux endommagés.

À partir d'avril, le rythme des opérations du 51st FG diminua considérablement du fait du mauvais temps et d'une pénurie de carburant. Les choses s'améliorèrent quelque peu en juillet 1945, mais la situation au sol avait alors considé-

Des P-51B du 26th FS près de Kunming à l'été 1944.

Le n° 264, matricule 42-106957, était assigné au capt. Von Weller.

Le second P-51, n° 283, matricule 43-7111, Linda, était celui du Lt Oliver Strawbridge.



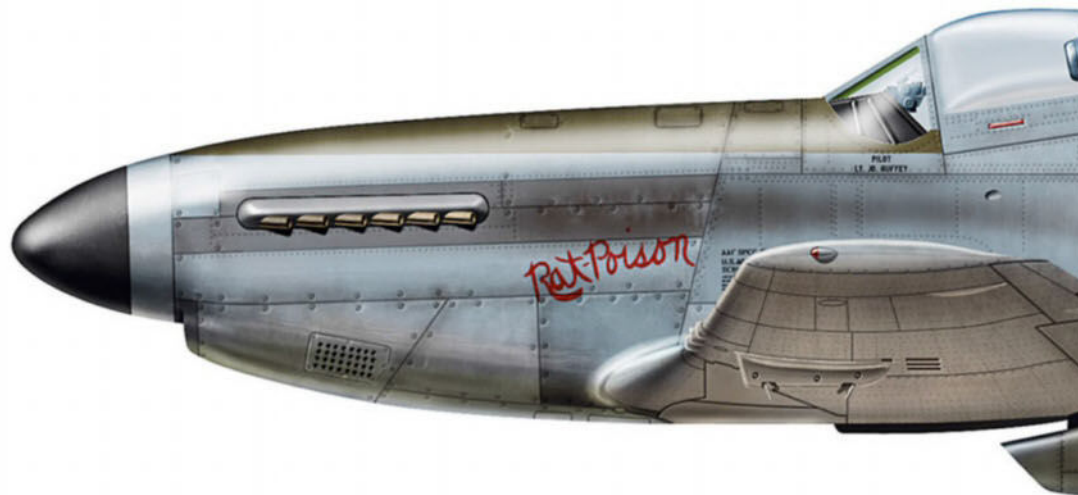
Hughes (debout), commandant du 51st FG, avec H. Wallace.

rablement changé. Les combats sur le front du fleuve Salween étaient terminés, et les Japonais se retiraient des territoires du Sud de la Chine qu'ils avaient capturés durant l'offensive *Ichi-Go*. Les "Mustang" et "Lightning" du 51st FG pilonnèrent les troupes ennemies qui battaient retraite et continuèrent à se risquer au-dessus de l'Indochine au niveau de l'île d'Hainan, en quête de cibles d'opportunité.

Dernier combat aérien contre l'ennemi

La dernière rencontre avec un avion ennemi eut lieu le 11 juillet 1945, quand le capt. William J. Posvic mena une patrouille de trois "Mustang", dont un F-6K de reconnaissance photographique, au-dessus de Nanning qui venait d'être reprise, pour une reconnaissance des aérodromes de Vinh, en Indochine. Le 2nd Lt Robert Baker, qui pilotait le F-6K, fit son passage photo sur Vinh à 1 000 pieds (300 m), les autres "Mustang" restant en couverture haute à 3 000 pieds. Quatre "Oscar" attaquèrent le F-6K en tombant du soleil depuis 5 000 pieds. Le "Mustang" de Baker fut touché, mais il réussit à se débarrasser des "Oscar" et à rentrer à la base ventre à terre.

Le capt. Posvic et son ailier, le flight officer Thomas W. Weaver, piquèrent sur les "Oscar" au moment où ces derniers effectuaient leur ressource. Posvic se mit derrière l'"Oscar" de tête et tira deux rafales à courte distance, pour lesquelles il obtint des impacts – il revendiqua un avion endommagé. Puis un autre "Oscar" se colla sur



la queue de Posvic et ouvrit le feu. Le "Mustang" fut salement endommagé; une grande partie de la verrière partit en éclats et plusieurs impacts trouèrent le fuselage, la queue, les mitrailleuses et les boîtes de munitions de l'aile droite. Par chance, Posvic ne fut pas blessé et plongea jusqu'à se retrouver au ras du sol. Pour Weaver, cette rencontre débuta par une passe en montée sur le quatrième "Oscar"; il obtint quelques impacts – il revendiqua un avion endommagé. Puis il vit Posvic prendre des coups et lâcha son "Oscar" pour

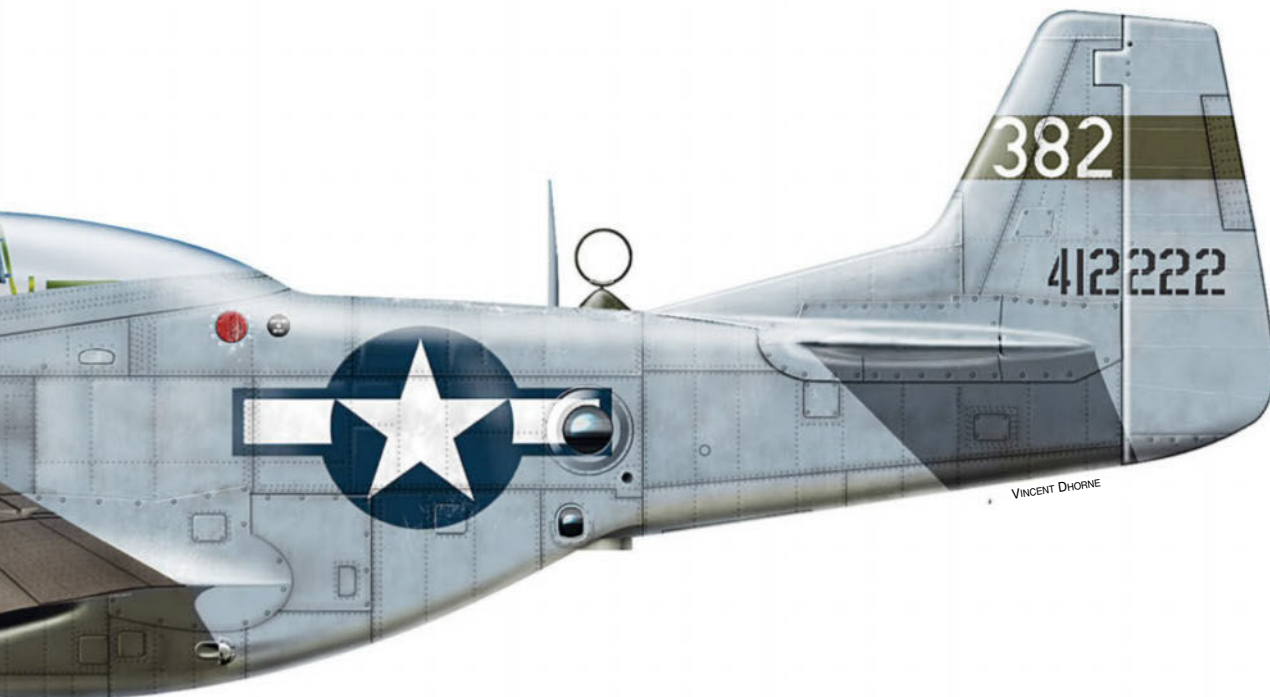
attaquer celui qui s'en prenait à son équipier. Voici ce qu'il relata dans son rapport de combat :

"L'"Oscar" n° 2 était collé à la queue de l'avion du capt. Posvic et lui portait des coups. Je me suis mis derrière lui, ouvrant le feu à 30 m de distance. J'ai vu mes traçantes aller dans son cockpit et sur son nez. Le capt. Posvic a viré à droite; l'"Oscar" a viré légèrement à gauche. J'ai continué à tirer et j'ai vu de la fumée sortir de son moteur. Je pense que le pilote a été tué. À environ 2 700 pieds [820 m] d'altitude, l'"Oscar" a basculé et a

À la fin de la guerre, l'une des missions essentielles du 51st FG consistait à escorter les F-6, des P-51 de reconnaissance équipés de caméras (flèche).



JACK D. CANARY SPECIAL COLLECTION PHOTO / SAN DIEGO AIR AND SPACE MUSEUM ARCHIVE



Le F-6K-NT matricule 44-12222 du Lt James D. Guffrey, du 16th FS/51st FG, basé à Chengkung, en Chine, en mai 1945.

commencé à chuter. Il brûlait et traînait de la fumée noire. Je revendique cet "Oscar" comme détruit."

Weaver rejoignit Posvic et l'escorta durant tout le chemin du retour jusqu'à Nanning. Posvic confirma la victoire de Weaver et décrivit ainsi les "Oscars" : "Ils étaient tous recouverts d'un camouflage, et au moins un portait un réservoir externe ventral durant toute la rencontre." Il pensait que les pilotes des "Oscar" manquaient de compétences au combat.

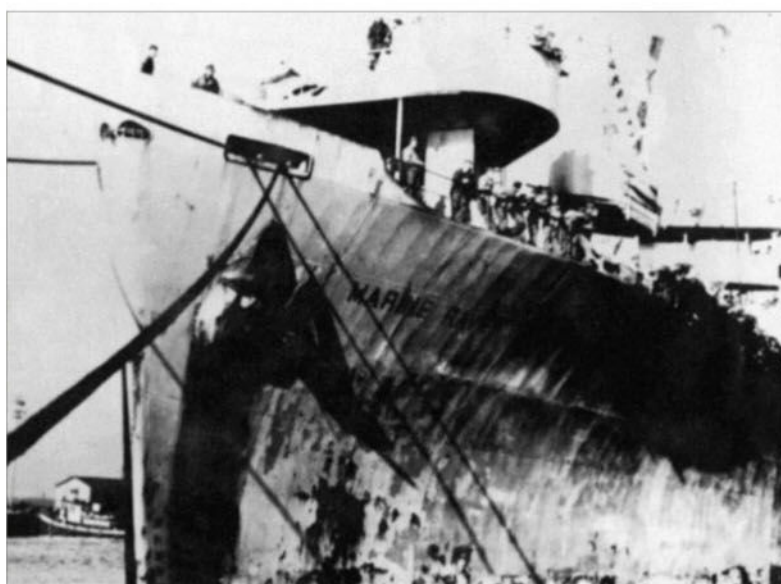
À la plus grande surprise des hommes du 51st FG, les bombardements d'Hiroshima et de Nagasaki mirent fin à la guerre de façon abrupte le mois suivant, le Japon se rendant sans conditions le 14 août 1945. Le 51st FG continua à effectuer des patrouilles au-dessus des territoires tenus par les Japonais pendant quelques semaines puis mit fin à ses opérations. Le groupe fit mouvement jusqu'à Calcutta, en Inde, pour préparer son retour aux États-Unis, et embarqua sur le cargo *Marine Raven* le 11 novembre pour une longue traversée. Le bateau arriva à Tacoma, dans l'État de Washington, le 11 décembre, et le 51st FG fut désactivé le jour suivant.

Ce ne fut pas pour autant la fin du 51st Fighter Group. Il fut en effet réactivé à Okinawa en octobre 1946 et entra de nouveau en action quand la guerre éclata sur la péninsule coréenne en 1950. Mais ceci est une autre histoire. ■



LYNDON O. MARSHALL

Quatre pilotes du 26th FS remportèrent huit victoires lors de l'attaque de Nanning le 5 avril 1944. De gauche à droite : le 1st Lt Allen Putnam, le 1st Lt L. O. "Lyn" Marshall, le 2nd Lt Lloyd Mace et le 1st Lt Alexander Duncan.



Fin des aventures en Asie pour le 51st FG. Personnel et matériels embarquent sur le *Marine Raven* à Calcutta en novembre 1945 pour arriver aux États-Unis en décembre.

DR