

C'est les 23 et 24 avril 1944 que le 1Lt Carter Harman effectua les premiers sauvetages en zone de guerre par un hélicoptère. Le voici de retour à Asansol le 27 juin, debout à gauche, avec son collègue pilote le 1Lt Frank M. « Pete » Turney. Accroupis au premier rang, leurs mécaniciens : Sgt Alexander Zalman, Sgt Warren C. MacArtney, S/Sgt John A. Manter et Sgt James D. Phelan. Derrière eux, l'hélicoptère de réserve, le YR-4B s/n 43-28223 baptisé *Elevator Boy*.
(toutes les photos : NARA, sauf autre mention)



Après la 5318th *Provisional Air Unit*, bicéphale et éphémère : le 1st Air Commando Group !

Troisième et dernière partie, par René J. Francillon avec la participation de Christophe Cony
(profils de Thierry Dekker et Pierre-André Tilley)



UNE PREMIÈRE MONDIALE : LES HÉLICOPTÈRES AU COMBAT

Comme précédemment indiqué, les colonels Cochran et Alison avaient obtenu de l'*Engineering Division* à Wright Field le prêt de six des premiers hélicoptères Sikorsky biplaces, un chiffre qui fut ensuite réduit de deux unités. Sur les quatre YR-4B qui avaient été démontés dans l'Ohio pour être transportés en Inde à bord de C-46 de l'*Air Transport Command*, l'un n'arriva pas à destination car le Curtiss Commando dans lequel il était convoyé s'écrasa en route. Un autre fut détruit en percutant une ligne à haute tension, lors d'un vol d'essai après son remontage en Inde, et les deux rescapés (s/n 43-28223 et 43-28247) ne furent pas utilisés opérationnellement tant que l'unité fut la 5318th PAU. Arnold C. Podolsky, représentant technique de Sikorsky, supervisa sur place la maintenance de ce type d'appareil à qui les mécaniciens donnèrent un surnom évocateur : *Eggbeater*, le batteur d'œufs...

Sorti des flancs d'un Curtiss C-46 Commando, ce Sikorsky YR-4B est le s/n 43-28247, premier hélicoptère livré à la 10th Air Force en Inde.



Stinson L-1A s/n 41-19011 « 53 » du 5th Liaison Squadron, Birmanie 10 janvier 1945.

Trois semaines après que la formation eut reçu sa nouvelle désignation de 1st ACF, un de ses hélicoptères eut l'occasion de faire ses preuves. Le 21 avril 1944 en effet, touché par des tirs terrestres alors qu'il opérait depuis la piste avancée d'Aberdeen, le Stinson L-1 du Tech Sgt Edward « Murphy » Hladovcak dut se « crasher » dans une rizière, à plus de 150 km derrière les lignes japonaises ; l'appareil transportait trois *Chindits* blessés qui purent se cacher avec leur pilote sur les hauteurs avoisinantes. Le terrain gorgé d'eau étant entouré d'une jungle épaisse truffée de troupes ennemies, une évacuation directe par avion était impossible. C'est donc aux commandes du Sikorsky YR-4B s/n 43-28247 que le 1Lt Carter Harman partit aussitôt de Lalaghat pour un vol de convoyage de plus de 300 km à destination du nord de la Birmanie, plus exactement vers le terrain de Taro au bord de la rivière Chindwin [1].

Arrivé sur place 24 heures plus tard, Harman repartit le 23 pour Aberdeen, soit un périple de 200 km au dessus des lignes japonaises rendu long par la faible autonomie de l'YR-4B. L'officier, prévoyant, avait fait démonter le siège du copilote pour pouvoir embarquer un fût d'essence qui lui permit de se ravitailler dans une zone tenue par les *Chindits*. Une section de P-51A Mustang assurait sa protection. Confronté à des conditions extrêmes (altitude, fortes chaleur et humidité), le petit moteur Warner Super Scarab du Sikorsky montra alors toutes ses limites : il fut incapable de développer toute sa puissance et se mit rapidement à surchauffer. Harman vint se poser sur un banc de sable sécurisé par les troupes britanniques à 16 km du lieu du « crash » ; il en redécolla pour aller chercher le plus atteint des rescapés et se battit littéralement avec sa machine à bout de force pour parvenir à s'élever jusqu'à six mètres du sol... le YR-4B ne pouvait pas faire mieux ! Frôlant

[1] Au sud de Shingbwiyang (voir carte dans AVIONS n° 214).



Le 1Lt Carter Harman.



Les accidents des petits avions de transport étaient monnaie courante en Birmanie. Ce Stinson L-1A fut contraint « d'atterrir » dans un arbre suite à une perte de puissance en approche du terrain de Myitkyina le 10 janvier 1945.

Le pilote (S/Sgt Wells N. Latta) eut le visage lacéré et une jambe brisée ; quant aux trois fantassins blessés qu'il transportait, ils s'en tirèrent avec quelques contusions supplémentaires...



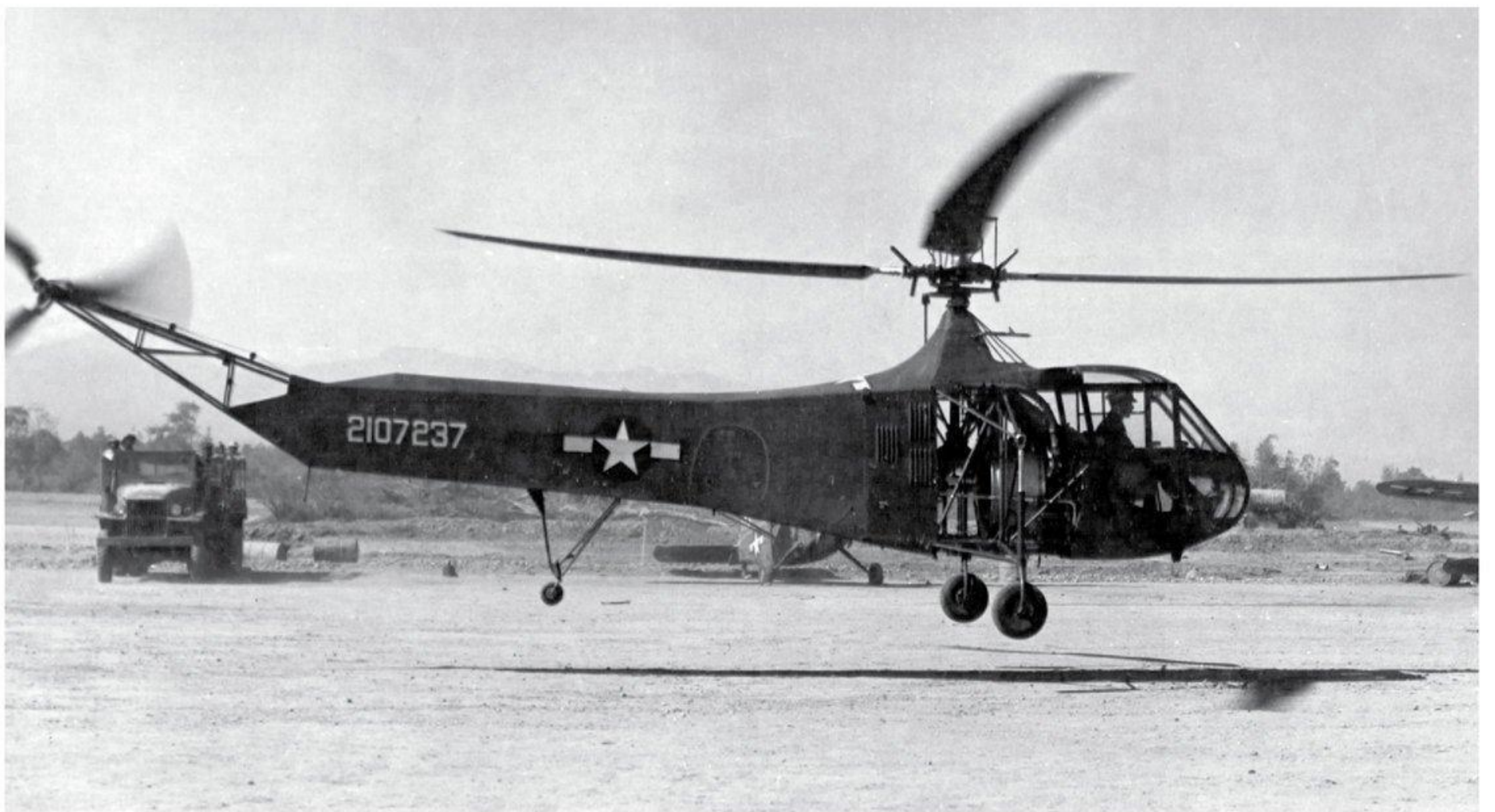
Sikorsky YR-4B s/n 43-28223 *Elevator Boy* de la section « hélicoptère » de la 1st Air Commando Force, Asansol juin 1944.
Cet appareil fut réformé le 17 avril 1945.

© Pierre André Tilley 2016

Assemblage du Sikorsky YR-4B s/n 42-107237 le 23 janvier 1945. À l'arrière-plan, le B-25C Mitchell s/n 41-12492.



Le 1Lt Irwin C. Steiner effectuant le premier vol d'essai du 42-107237 (premier YR-4B produit) à Myitkyina, le 24 janvier 1945.





Le Capt Peterson et le 1Lt Steiner en route vers Sinkaling Hkamti dans la matinée du 25 janvier 1945.

la cime des arbres, l'hélicoptère réussit finalement à rejoindre le banc de sable où le blessé fut confié à un Stinson L-1 qui le ramena à Aberdeen. Une seconde rotation dans la journée permit l'évacuation d'un autre blessé, mais le moteur surchauffé refusa ensuite de redémarrer et Carter Harman dut se résoudre à passer la nuit sur le banc.

Heureusement, le Stinson avait apporté du carburant pour l'hélicoptère et durant la matinée du 24 celui-ci accepta de redémarrer, permettant ainsi d'aller chercher le dernier blessé britannique. Une quatrième navette assura la récupération du pilote du L-1 qui fut conduit directement à Aberdeen. Harman y demeura jusqu'au 5 mai et ne rentra à Lalaghat qu'après avoir effectué plusieurs autres « evasan » [2] au cours de 19 nouvelles sorties depuis la base avancée. Pour ses actions, le 1Lt Carter Harman fut décoré de la *Distinguished Flying Cross*. Retiré des opérations en Birmanie en raison de ses perpétuels problèmes de surchauffe-moteur, le YR-4B s/n 43-28247 fut finalement réformé le 31 décembre 1944, le manque de pièces détachées ayant aussi raison de son *alter ego* le 43-28223.

Le retrait de ces deux appareils ne signa pas la fin des hélicoptères en Birmanie, car un troisième

Sikorsky apparut au début de l'année suivante dans le secteur d'opérations du 1st Air Commando Group. Répondant à un message radio du 17 janvier 1945, qui demandait qu'on évacue au plus vite l'équipage d'un avion américain tombé au milieu des montagnes birmanes, le *General* Henry H. Arnold ordonna qu'un hélicoptère du centre d'essai de Wright Field soit transporté par un Douglas C-54 jusqu'à Myitkyina. Le quadrimoteur, qui emportait également à son bord deux pilotes du centre (le Capt Frank W. Peterson et le 1Lt Irwin C. Steiner) ainsi qu'une équipe de mécaniciens placés sous la responsabilité du 1Lt Paul E. Shoemaker, effectua le trajet en 74 heures et 35 minutes, dont 53 h 10 min de vol. Mais alors qu'on débarquait le YR-4B s/n 42-107237, les membres du détachement furent avertis qu'ils arrivaient trop tard : l'équipage qu'ils devaient sauver avait pu être évacué par voie de terre !

Leur désappointement fut de courte durée. Dans la nuit du 23 janvier, le 1Lt Leo J. Kenney (commandant de l'*Air Jungle Rescue Unit*) apprit qu'un opérateur de la station météorologique installée à 1400 m d'altitude dans les Monts Naga, le Pvt Howard Rose, souffrait d'une blessure à la main qui s'était gravement infectée, rendant nécessaire une évacuation médicale d'urgence car le poste de secours le plus

[2] Évacuations sanitaires.

Le Sikorsky posé sur la piste de Sinkaling avec son avion-guide (à droite). L'hélicoptère est entouré d'indigènes birmans assez étonnés de voir cette drôle de machine volante...



Peterson et le Pvt Rose, gravement blessé à la main gauche, de retour des **Monts Naga** dans l'après-midi du **26 janvier 1945**. Le panneau latéral gauche du **YR-4B** a été démonté pour faciliter le refroidissement du moteur.



En médaillon :
Frank W. Peterson, son hélicoptère et deux indigènes birmans des **Monts Naga**...

[3] Sur la rive ouest de la rivière Chindwin, à environ 190 km au nord-ouest de Myitkyina.

proche était à dix jours de marche. Le relief très accidenté de cette zone du nord-ouest de la Birmanie rendait impossible le parachutage d'un médecin, ce qui compliquait encore les choses... Le personnel de l'hélicoptère l'assura alors que sa machine pouvait se charger de cette mission. Son remontage terminé dans la journée du 24, le YR-4B décolla le lendemain matin avec Steiner et Peterson qui se relayaient aux commandes. Comme aucun des deux hommes ne connaissait le secteur, l'hélicoptère – qui n'avait pas de radio – fut guidé tout le long du trajet par deux Stinson L-5 de l'*Air Jungle Rescue Unit*.

Alors qu'il arrivait en vue de Sinkaling Hkamti [3], la piste qui devait lui servir de point de départ pour sa mission de sauvetage, le Sikorsky tomba en panne d'essence car il avait dû s'y prendre à trois fois pour franchir une montagne haute de 1500 m. Les pilotes se posèrent sur un banc de sable de la rivière Chindwin où ils purent heureusement être ravitaillés par les L-5 avant de repartir pour Sinkaling. Dans l'après-midi, le Capt Frank W. Peterson redécolla seul à bord pour gagner la station météorologique située à 100 km de là, toujours escorté par un Stinson dans lequel son équipier avait pris place comme observateur. Arrivé sur place, Peterson qui était court en car-



Sikorsky YR-4B s/n 42-107237 de la 10th Air Force Air Jungle Rescue Unit, Myitkyina fin janvier 1945.

Cet appareil s'écrasa en Birmanie le 26 juillet 1945.

Le 5 février 1945, le 1Lt Irwin C. Steiner rassemble son matériel avant de « s'occuper » d'un bombardier tombé près de Myitkyina. Son Sikorsky porte sur le nez le nom de baptême *Whirlaway*.



L'opération se passe en deux temps, le premier consistant à démonter les principaux instruments de l'épave.

burant et constatait que les turbulences devenaient trop fortes décida de passer la nuit dans la station. Le 26 au matin, les deux L-5 vinrent lui lâcher de petits bidons d'essence, mais rien ne se passa... Aidé par les Nagas qui lui passèrent quelques draps, Peterson réussit à préciser ses besoins en écrivant « Huile » sur le sol. Une navette d'approvisionnement plus tard, l'hélicoptère s'élança. Le poids supplémentaire du blessé et l'atmosphère raréfiée de la haute altitude obligèrent Peterson à rouler sur une courte distance avant de réussir à décoller pour Sinkaling où Howard Rose fut embarqué dans un L-5 qui l'emmena jusqu'à Myitkyina.



Les « evasan » ne furent pas les seules missions imparties aux YR-4B : à plusieurs reprises, l'hélicoptère fut utilisé pour repérer les épaves d'appareils perdus en mission ; le pilote se posait alors à proximité, récupérait les objets les plus précieux (montre de bord, etc.) et marquait les ailes d'une grande croix jaune pour signaler aux autres aviateurs que la machine avait déjà été répertoriée.



Dans un second temps, le pilote de l'hélicoptère peint une large croix jaune sur l'aile afin qu'on ne signale pas la machine comme une « nouvelle » épave.



Sa mission effectuée, le Sikorsky YR-4B s/n 42-107237 redécolle vers sa base. L'appareil qu'il survole est le B-25J-1 Mitchell s/n 43-3951 « 56 » *Cornhusker* du 83rd BS/12th BG « *Earthquakers* » qui s'était écrasé après avoir perdu un moteur. L'équipage avait pu être secouru.

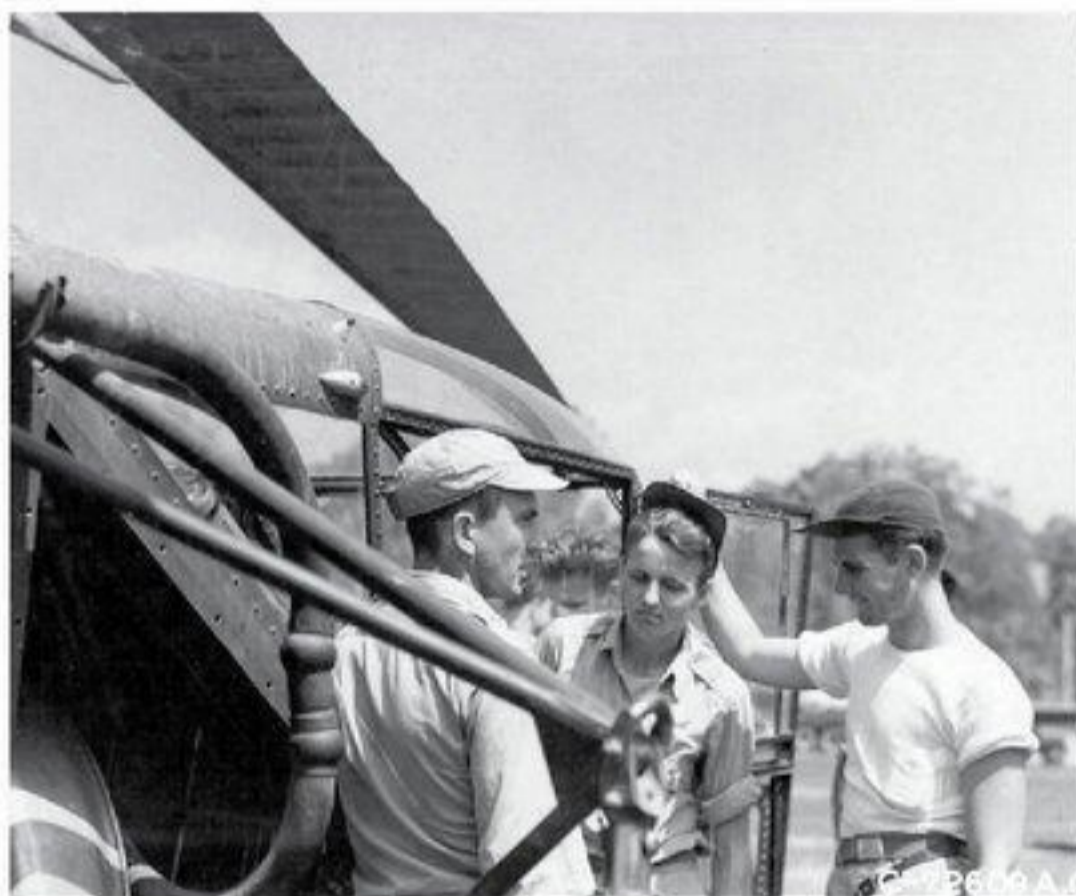
Le dernier exploit d'un YR-4B en Birmanie eut lieu au mois d'avril 1945. Le 19 mars, un Curtiss C-46 Commando de l'*Air Transport Command* s'était écrasé sur la route de l'Himalaya, victime du givre. Le Capt James L. Green partit à sa recherche depuis Shingbuiyang sur un petit Fairchild PT-19 d'entraînement, emmenant comme passager un chef Naga

qui connaissait le lieu du « crash ». Une panne de moteur les fit tomber en pleine jungle à 8 km du terrain, tuant le chef indigène et blessant grièvement le pilote. Arrivés sur place deux jours plus tard, les secours constatèrent que Green était intransportable par voie de terre. La seule solution était de faire appel au Sikorsky YR-4B de l'*Air Jungle Rescue Detachment* basé à

Myitkyina, mais il fallait tout d'abord lui dégager une aire d'atterrissage au beau milieu de la forêt ! Menée à coups de hache et surtout à la tronçonneuse et à la dynamite, l'opération prit deux semaines à l'issue desquelles le 1Lt Raymond F. Murdock réussit à se poser dans la clairière le 4 avril au matin.

L'hélicoptère n'arrivait même plus à atteindre la hauteur d'un homme debout !

Son hélicoptère qui commençait à glisser le long de la pente fut retenu par des hommes du détachement de secours, tandis que d'autres installaient le blessé sur la planche inclinée remplaçant le siège du copilote. Murdock lança alors son moteur à fond ; le Sikorsky qui n'arrivait même plus à atteindre la hauteur d'un homme debout plongea vers la vallée où le Capt Green fut déposé à l'hôpital de Shingbuiyang. Trop sollicité, le sept cylindres Warner rendit cependant l'âme lors



Le 1Lt Raymond F. Murdock (au centre) et deux membres du détachement de secours venu de Shingbuiyang en mars 1945. Ici aussi, le panneau latéral a été démonté pour mieux refroidir le moteur.

Photographiée depuis un Stinson L-5, voici la minuscule clairière dans laquelle le YR-4B du 1/Lt Murdock a réussi à se poser le 4 avril 1945.





Le Sikorsky photographié à son envol, plongeant vers Shingbwiyang au ras des arbres...

du retour à la base et c'est à bord d'un camion que le YR-4B rentra à Myitkyina, mettant ainsi un point final aux exploits de l'hélicoptère sur ce front... Trop petit et pas assez puissant, le R-4 laissa vite place au Sikorsky R-5 à moteur Pratt & Whitney de 450 ch qui s'illustra sous diverses dénominations (H-5, HO3S-1, S-51), en particulier durant la guerre de Corée.

Fiche technique : Sikorsky YR-4B

Moteur : un 7 cylindres en étoile à refroidissement par air Warner R-550-1 Super Scarab de 185 ch à 2050 tr/min.

Dimensions : diamètre du rotor 11,60 m ; longueur du fuselage 10,70 m ; longueur hors-tout 14,60 m ; hauteur 3,70 m.

Poids : à vide 952 kg ; en charge équipé 1170 kg.

Performances : vitesse maximale 120 km/h ; vitesse de croisière 104 km/h ; plafond pratique 2400 m (1200 m en zone élevée tropicale) ; autonomie 209 km.

À L'HEURE DES RÈGLEMENTS DE COMPTES

Après le départ de ses deux leaders charismatiques, la 5318th PAU perdit beaucoup de son lustre car la hiérarchie de la *Tenth Air Force* ne tergiversa pas pour remettre au pas cette brillante – mais par trop indépendante – unité et la prendre sous sa houlette.

Le boulot d'abord, le reste si on en a le temps...

Parmi les « huiles » venus à Lalaghat le 5 mars 1944 pour assister au départ des premiers C-47 et planeurs à destination de Broadway, se trouvait le *Brigadier General* William D. Old, chef de l'*Eastern Air Command Troop Carrier Command*. Malgré le succès de cette opération il ne put s'empêcher de noter, aigrement, que :

- (1) le personnel de la 5318th PAU était en tenues disparates et non conformes,
- (2) qu'il ne saluait que peu ou pas, et
- (3) qu'officiers et hommes de troupe mangeaient au

même mess et utilisaient les mêmes latrines.

Sachant fort bien que ses hommes avaient eu d'autres chats à fouetter au cours des semaines précédentes et que leur mission venait en premier, Philip Cochran leur adressa ce message pince-sans-rire :

À l'ensemble du personnel de l'unité et de celles qui y sont jointes

« Comme l'on ne peut pas passer notre temps à expliquer aux visiteurs que le duvet de pêche n'est qu'un gag et une gentille rigolade, nous devons éviter de donner l'impression que nous ne sommes pas rasés (ceux à qui les règlements l'enjoignent) et de donner l'apparence d'être en goguette au New Jersey.

Le travail passe avant de se raser. Vous ne serez jamais réprimandés pour être mal attifés si c'est parce que vous êtes trop occupés pour trouver le temps de vous pomponner. Mais soyez propres quand c'est possible.

N'est-ce pas horrible ? »

Mais ce n'était pas seulement le caractère informel des relations entre ses officiers et ses aviateurs, ou le fait que leurs habillements étaient disparates, qui différenciaient la 5318th PAU des unités traditionnelles de l'US Army Air Force. Sur un plan technique, le point qui lui était le plus reproché concernait l'armement externe de ses North American P-51A. Selon les manuels préparés par le constructeur et la *Materiel Division* de l'USAAF, cette version du



Alors que l'opération « Thursday » est sur le point de commencer, les « outsiders » – les généraux américains Old et Stratemeyer et l'*Air Vice Marshall* Williams de la Royal Air Force – confèrent à l'écart à l'ombre de l'aile gauche du s/n 43-3617, le B-25D-30 qui les a amenés à Lalaghat. Ce Mitchell du 22nd BS/341st BG s'écrasera près de Quang Tri, en Indochine, le 29 mai 1945. Les rescapés de l'équipage seront capturés par les Japonais qui les exécuteront.



Des P-47D-23 à Cox's Bazar le 3 novembre 1944. Cette date permet d'identifier leur unité d'appartenance comme étant le 6th *Fighter Squadron (Commando)* car l'autre escadron de chasse du 1st ACG, le 5th, était alors à Asansol.

Mustang ne disposait que de deux points d'emport, un sous chaque aile, pour bombes de 500 livres (227 kg) ou bidons de 75 gallons américains (284 litres). En outre, le centre d'essais pour l'armement d'Eglin Field, en Floride, venait d'autoriser l'emport de triple-tube pour roquettes M8 de 4,5 pouces (114 mm) en lieu et place de bombes ou bidons. En Inde, les armuriers de la 5318th PAU ignorèrent ces instructions et modifièrent les points d'emport pour y accrocher des bombes de 1000 livres (454 kg) ou des charges de profondeurs de 325 livres (147 kg), ces dernières se révélant plus efficace pour certains objectif « en dur ». Enfin, ils installèrent un point d'arrimage supplémentaire sous chaque aile, à l'extérieur de ceux d'origine, pour permettre l'emport au cours d'une même mission de bombes ou bidons et de triples lanceurs de roquettes.

Armuriers et pilotes de la 5318th PAU innovèrent aussi en concevant et utilisant une méthode originale pour couper les lignes téléphoniques des troupes japonaises. À cette fin, un câble de 45 mètres de long fut attaché à chaque point d'emport sous les ailes, chacun d'eux se joignant derrière l'appareil au moyen d'un anneau métallique. Un câble de 45 à 60 mètres, se terminant avec trois ou quatre plombs de

long, y était attaché. Pendant sous le P-51, le câble plombé accrochait et arrachait les lignes téléphoniques, une technique que les aviateurs israéliens reprirent lors des opérations dans le Sinaï en 1956 !

Une fois la mousson arrivée, les terrains de Lalaghat et Hailakandi devinrent rapidement des bourbiers impraticables et, comme de toute façon l'ex 5318th PAU venait d'être rappelée au repos, le colonel Cochran organisa le transfert de la *First Air Commando Force* à Asansol, un ancien terrain de la RAF situé à 190 km au nord-ouest de Calcutta, au Bengale-Occidental. Cédant le 20 mai son commandement au colonel Gaty, « Phil » Cochran retourna aux États-Unis pour débriefing et repos, avant d'être envoyé en Angleterre afin d'assister l'état-major du général Eisenhower qui envisageait une opération du style « Thursday » en Allemagne. La tournure des événements en mars 1945 amena à l'annulation de cette opération. Les Mustang fatigués de la 1st ACF furent envoyés en grande révision à Bangalore tandis que l'unité touchait des Curtiss P-40N reconconditionnés, plus quelques P-51A et B, pour permettre à ses pilotes de continuer à s'entraîner. De juin à septembre 1944, dix-huit d'entre eux furent envoyés par rotation sur les bases de Kalaikunda et Chakulia,

Stinson L-5 s/n 42-99446 du 1st ACG, 22 février 1945.





Republic P-47D-23-RA Thunderbolt s/n 42-27736 « 4 » du 5th FS/1st ACG, Fenny janvier 1945.

Accidenté à l'atterrissage le 31 de ce mois, cet avion passera après réparations au 6th FS où il sera sévèrement endommagé le 11 mars 1945 à Hay.

près de Calcutta, pour servir de protection aux B-29 du 20th *Bomber Command* qui y étaient stationnés.

Reprise en main par le colonel Gaty, un officier sorti d'un moule plus conforme que celui de Cochran et Alison, l'unité vit sa section « chasse » remplacée par deux *Fighter Squadron* équipés de Republic P-47D-23 Thunderbolt cependant que ses sections « transport » et « liaison » étaient elles aussi réorganisées en escadrons. La section « bombardement » fut purement et simplement supprimée, son personnel rentrant au pays ou bien étant réaffecté dans d'autres unités, de même que son matériel. Néanmoins, l'état-major du groupe reçut au cours de l'automne quatre B-25H-10 Mitchell, équipés de gondoles de mitrailleuses de 12,7 mm de chaque côté du fuselage [4], qu'il utilisa pour des missions de pénétration nocturne. En date du 9 août 1944, les escadrons et l'organisme de commandement furent regroupés pour donner naissance au *First Air Commando Group* avec la composition suivante :



Escadrons	Date d'activation	Commandant	Appareils
5 th <i>Fighter Squadron (Commando)</i>	1 ^{er} septembre 1944	Capt Roland R. Lynn	P-47D Thunderbolt puis P-51K Mustang
6 th <i>Fighter Squadron (Commando)</i>	22 septembre 1944	Capt Olin B. Carter	P-47D Thunderbolt puis P-51K Mustang
HQ <i>Night Intruder Section</i>	1 ^{er} novembre 1944	Capt Edward Wagner	B-25H Mitchell
164 th <i>Liaison Squadron (Commando)</i>	1 ^{er} septembre 1944	1Lt David C. Beasley, Jr.	UC-64 Norseman, L-5 Sentinel et L-1 Vigilant
165 th <i>Liaison Squadron (Commando)</i>	1 ^{er} septembre 1944	Capt Vincent L. Ulery	UC-64 Norseman, L-5 Sentinel et L-1 Vigilant
166 th <i>Liaison Squadron (Commando)</i>	1 ^{er} septembre 1944	1Lt Fred H. Van Wagner	UC-64 Norseman, L-5 Sentinel et L-1 Vigilant
319 th <i>Troop Carrier Squadron (Commando)</i>	1 ^{er} septembre 1944	Maj Neil I. Holm	C-47 Skytrain et CG-4A

Nota : tous les L-1 Vigilant du 1st ACG furent transférés à la 10th *Air Force* durant la première semaine de septembre 1944.

DE RETOUR AU COMBAT

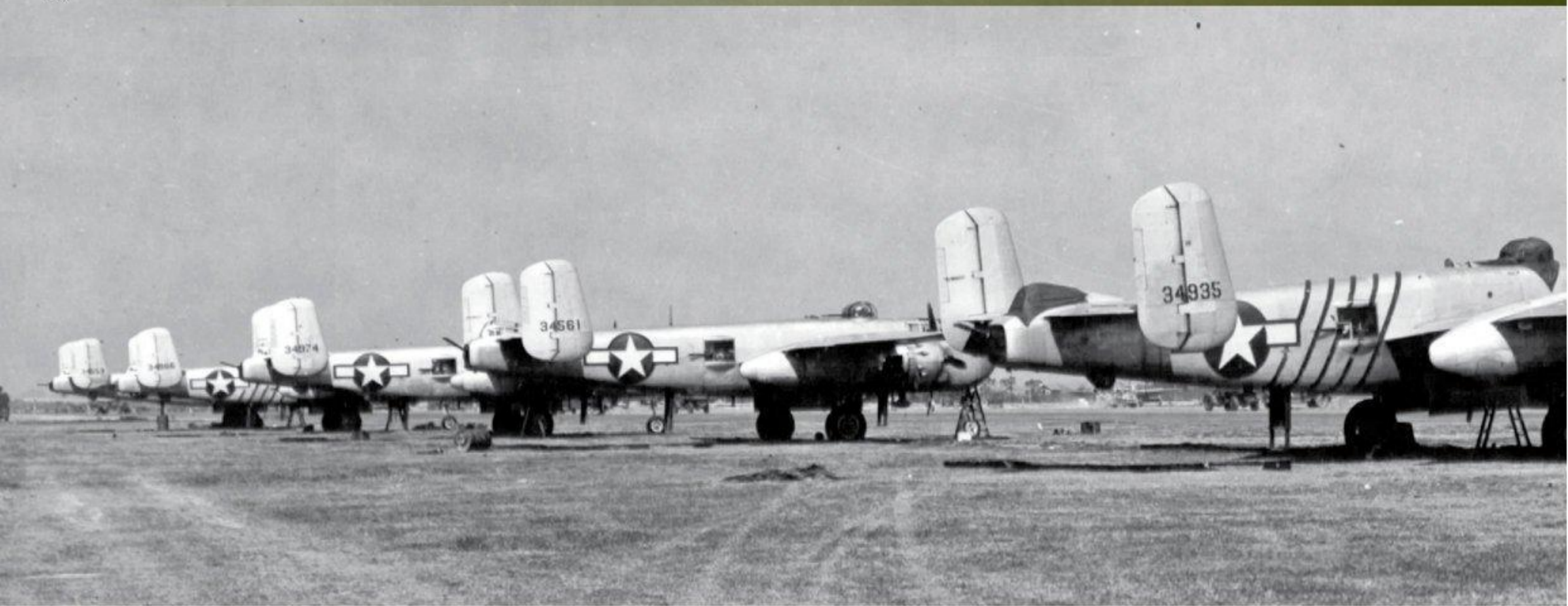
Encadrés par des vétérans de la 5318th PAU, les nouveaux pilotes du 1st ACG repartirent au combat une fois la mousson terminée. Cette seconde campagne démarra le 17 octobre à partir de Cox's Bazar où un détachement avait été mis en place deux jours auparavant. Ce jour-là, 24 Thunderbolt furent incorporés à une formation de 93 chasseurs de l'USAAF et de la RAF qui s'en prit aux aérodromes du secteur de Rangoun afin d'empêcher les Japonais d'envoyer des renforts aux Philippines, au moment où les Américains s'apprêtaient à débarquer à Leyte. Tandis que le 1Lt Everett L. Kelly du 6th FS abattait un « Oscar » au-dessus de Mingaladon, le Capt Roland R. Lynn (commandant du 5th FS) dut se

contenter d'un « probable ». L'attaque fut renouvelée le 20 octobre, permettant au 2Lt Marion C. Ball du 5th FS de se faire confirmer un « Oscar ». Durant ces deux journées, les pilotes de P-47D du *First Air Commando Group* réussirent aussi à détruire neuf appareils japonais sur les terrains de Mingaladon, Zayatkwinn et Hmawoi : trois pour le Capt Olin B. Carter, commandant du 6th FS, un pour le 1Lt Malcolm J. Wilkins Jr. et un pour le 2Lt Hilton D. Weesner du 5th FS, plus un chacun pour le 1Lt Jack U. Klarr ainsi que les 2Lt Edward D. Bayne, Joe Setnor et Allen H. Vanderyerk du 6th FS.

Les 3 et 4 novembre, l'*Air Commando* continua à frapper depuis Cox's Bazar, un Ki-43 étant homologué au 1Lt Paul A. Oram du 5th FS tandis que Joe Setnor

Ci-dessus :
le P-47D-23 s/n 42-27534 du 1st *Air Commando Group* est mis en place face à la butte de tir pour aligner ses huit mitrailleuses de 12,7 mm...

[4] Les B-25H-1 précédemment en service dans l'unité disposaient bien de deux mitrailleuses en gondoles, mais uniquement sur le flanc droit.



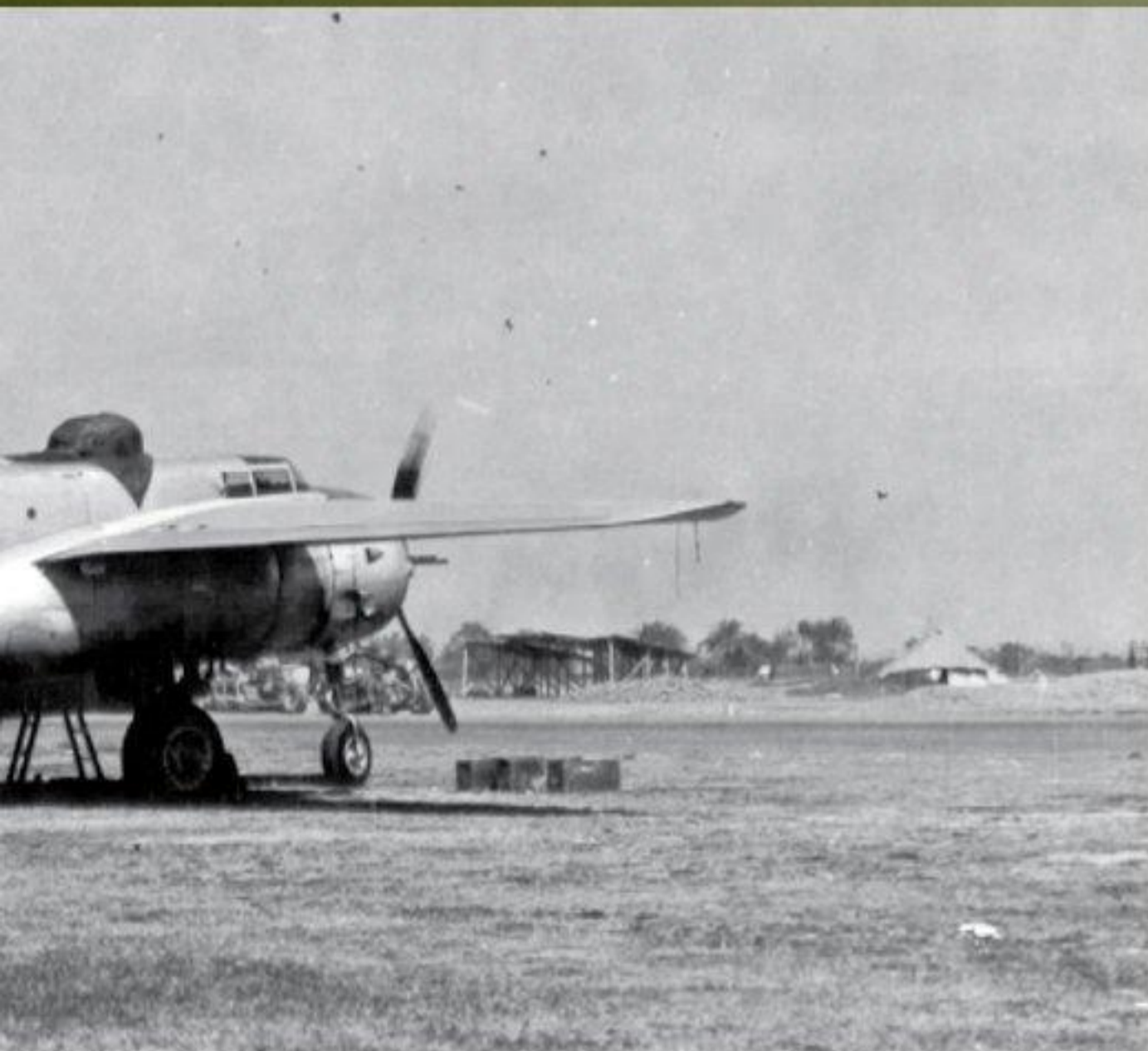
Les B-25H-10-NA de la section de pénétration nocturne du 1^{er} ACG photographiés à Chittagong le 23 janvier 1945. Deux des appareils avaient déjà reçu les cinq bandes bleu foncé de l'*Air Commando*. Le quatrième en ligne, le s/n 43-4966, fut accidenté au décollage de Hay le 16 février suivant.



Les B-25H-10 du 1^{er} ACG opérèrent à l'occasion de jour, comme le montre ce cliché du Mitchell s/n 43-4972 quittant le 17 février 1945 son objectif environné de fumée ; il s'agissait en l'occurrence des installations pétrolières du port de Chauk, sur les bords de l'Irrawaddy.



North American B-25H-10-NA s/n 43-4972 de l'*Headquarter Night Intruder Section*/1^{er} ACG, Chittagong février 1945.



détruisait cette fois un « Sally » (Mitsubishi Ki-21) sur le terrain de Hmawoi. Les combats aériens devinrent ensuite de plus en plus rares en raison des effectifs squelettiques de l'aviation japonaise dans le nord de la Birmanie [5], mais aussi car les pilotes de chasse nippons avaient reçu l'ordre de ne s'engager qu'en défense des objectifs d'importance vitale. Deux P-47D furent abattus par la DCA japonaise lors de ces missions, l'un durant une attaque du terrain de Meiktila (le 2Lt Hilton D. Weesner fut capturé) et l'autre descendu au-dessus de Monywa ; son pilote le 2Lt Walter C. Lair réussit à regagner Fenny après un périple de 39 jours dans la jungle... Deux appareils japonais furent en contrepartie détruits au sol, le premier le 11 à Nawngkhio et le second le 12 à Laihka.

La fin du mois de novembre vit l'entrée en action des B-25H de la section de pénétration nocturne. Ses

Le retour des B-25 Mitchell à canon de 75 mm

quatre appareils vinrent se baser à Chittagong d'où ils commencèrent à opérer dans la nuit du 23, à la faveur de la clarté de la pleine lune, frappant avec une grande efficacité les réseaux de transport ferroviaires, terrestres et maritimes de l'ennemi. Lors de leur seconde période d'opérations, du 23 décembre au 3 janvier, ses équipages revendiquèrent ainsi 28 locomotives détruites ou endommagées, ainsi que 196 véhicules... Touché par la DCA japonaise, un Mitchell dut être abandonné par son équipage au-dessus des lignes alliées ; un second (s/n 43-4966) fut aussi détruit au décollage de Hay le 16 février, mais les succès qu'ils avaient remportés permirent au Capt Edward Wagner d'obtenir trois bimoteurs supplémentaires, portant le nombre d'avions de la section à sept. La *Night Intruder Section* fut finalement dissoute en avril 1945, ses B-25H-10 usés étant renvoyés à Bangalore.

[5] À la date du 1^{er} novembre 1944, les Alliés estimaient ceux-ci à 10 chasseurs et 12 bombardiers légers seulement.



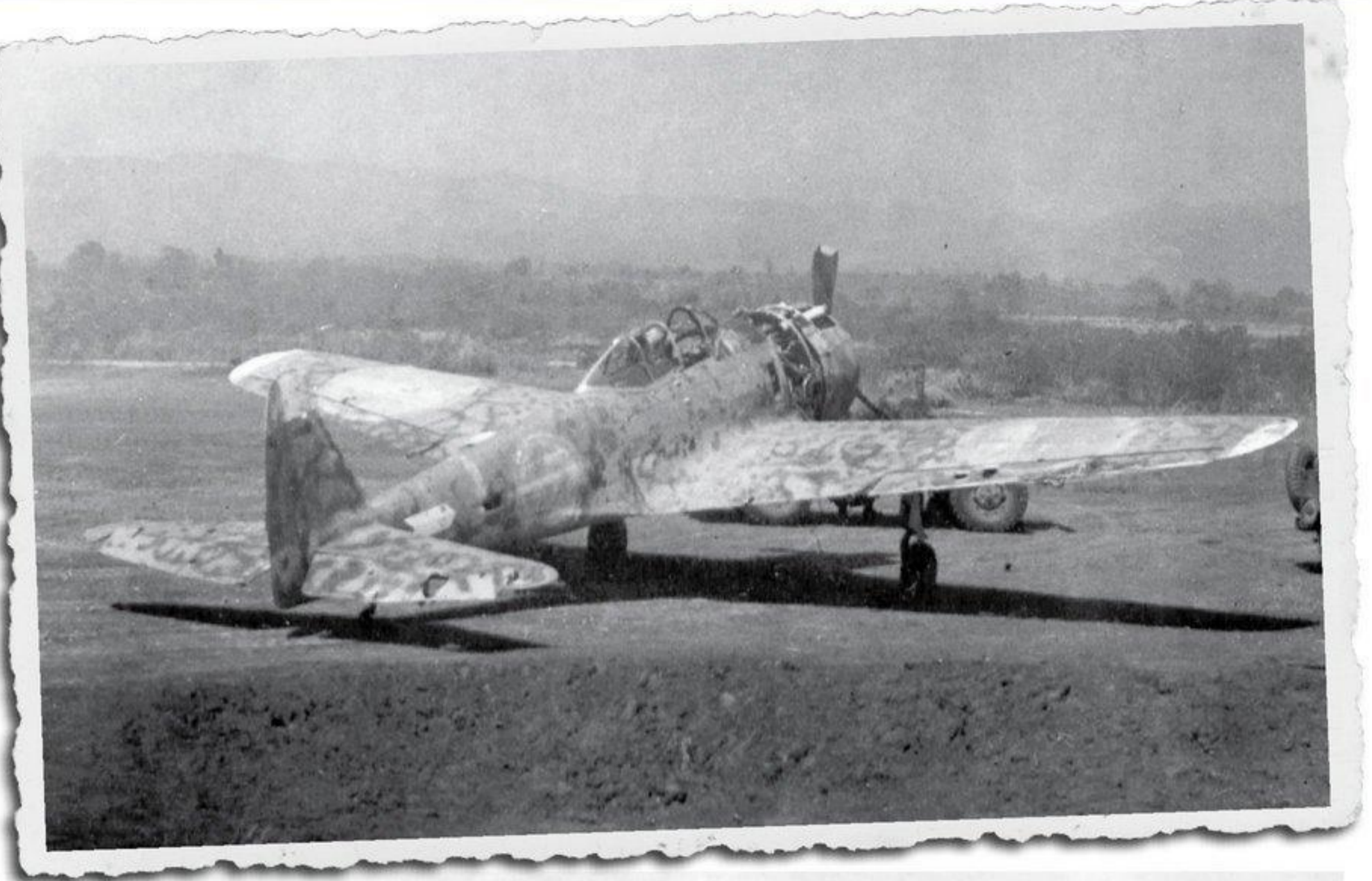
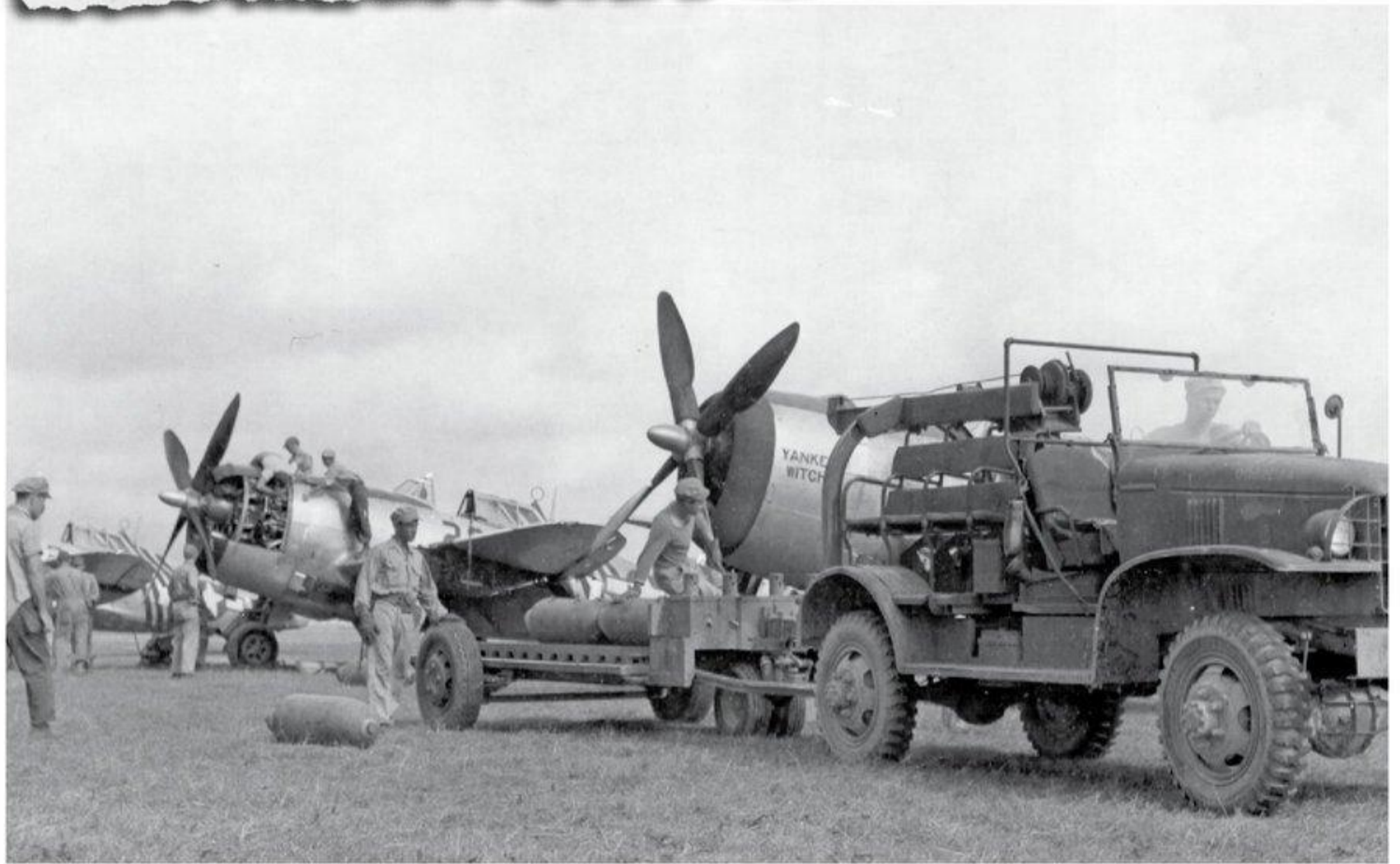
Ci-dessus et ci-contre : photographié à Asansol le 30 décembre 1944, le P-47D-23 *Miss Lillian II* du 1Lt Jack U. Klarr, du 6th FS/1st ACG, a reçu un armement exceptionnellement lourd : trois bombes de 1000 livres (454 kg).

L'épave d'un « Oscar » (Nakajima Ki-43-II) abandonné sur le terrain de Lashio le 11 mars 1945, après avoir été mitraillé au sol par les chasseurs de la 10th Air Force.



Alors colonel, Robert W. Hall devint en avril 1945 le troisième et dernier commandant du 1st ACG durant la guerre.

Avitaillement de P-47D-23 le 10 février 1945 alors que les 5th et 6th FS (*Commando*) opéraient à partir du terrain de Hay au Bengale (aujourd'hui au Bangladesh).



Republic P-47D-23-RA Thunderbolt s/n 42-27497 « 29 » du 5th FS/1st ACG, Hay février 1945.



Alors que l'état-major du groupe restait à Asansol, les 5th et 6th FS (*Commando*) allaient changer plusieurs fois de bases jusqu'à leur retrait des opérations le 8 mai 1945. Opérant à partir des terrains de Cox's Bazar (15 octobre 1944), Fenny (10 novembre 1944) et Hay (11 février 1945) – tous au Bengale indien, aujourd'hui au Bangladesh –, leurs P-47D furent alors utilisés presque exclusivement pour des missions air-sol en Birmanie, leurs principaux objectifs étant des ponts, les lignes de chemin de fer, les moyens de transport fluviaux, les terrains d'aviation, les concentrations de troupes et les puits de pétrole. Ils escortèrent aussi les bombardiers de la *Tenth Air Force* lors de raids sur la capitale birmane, Rangoun. Lors de l'un d'eux, le 12 décembre 1944, le 1Lt Jack U. Klarr du 6th FS revendiqua un « Oscar » probable. Les pertes en combat des chasseurs-bombardiers demeurèrent relativement légères puisque seul le 1Lt Richard T. Gilmore, du 5th FS, fut fait prisonnier après avoir été abattu par deux Ki-43 alors qu'il mitraillait l'aérodrome de Heho le 18 janvier 1945. Le 1Lt Prince dut également évacuer son Thunderbolt

au-dessus des Monts Chin, mais il réussit à regagner le groupe le mois suivant.

Le 26 février 1945 fut une journée remarquable à deux titres. Le 1Lt Charles M. Posten Jr. et le 2Lt Glen R. Feickert du 6th FS abattirent chacun un « Oscar » lors d'une mission sur Mahlaing, remportant ainsi les deux dernières victoires homologuées du groupe. Mais les deux Ki-43 qui réussirent à leur échapper firent mieux que se défendre car l'*Air Commando* perdit de son côté deux pilotes, et non des moindres puisque l'un d'eux était le colonel Gaty en personne (l'autre étant le 2Lt William E. Davidson). La disparition de Gaty fut si durement ressentie par les hommes du 1st ACG que son successeur Robert W. Hall mit plus d'un mois à être nommé ! Le lendemain 27, c'est l'un des vainqueurs de la veille, Glen Feickert, qui s'écrasa avec son appareil lors d'une passe de mitraillage à l'ouest de Meiktila. Cette ville fut finalement conquise le 4 mars, un mois durant lequel les combats dans ce secteur gagnèrent encore en intensité en raison d'une contre-attaque japonaise.

Deux P-47D-23 Thunderbolt du 5th Fighter Squadron (*Commando*) au décollage. Les appareils sont équipés de réservoirs supplémentaires de P-38 Lightning. L'unité disposa également d'une poignée de P-47D-25 à verrière « bulle ».



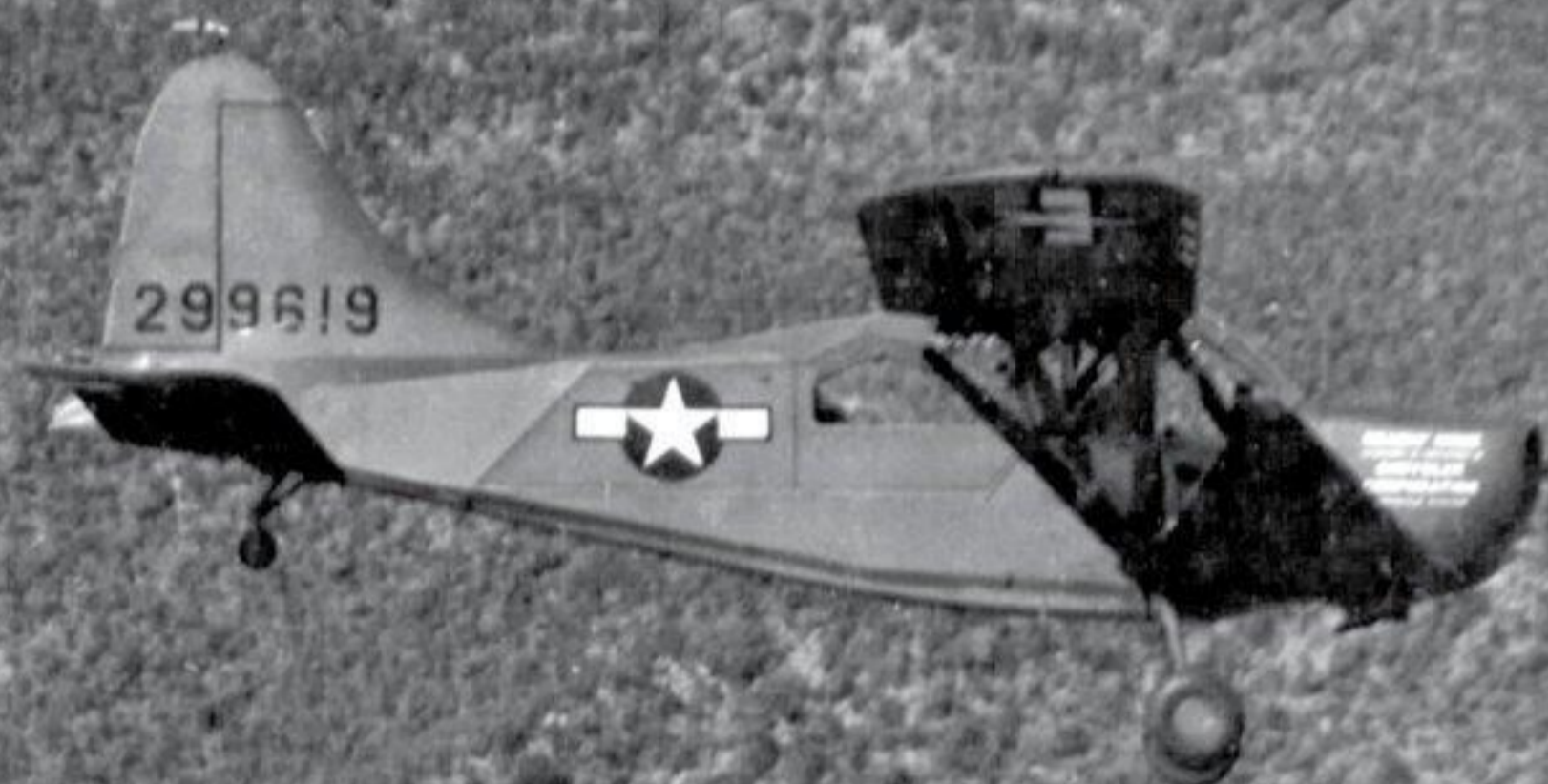
Republic P-47D-23-RA Thunderbolt s/n 42-28152 « 71 » du 5th FS/1st ACG, Hay mars 1945.
Cet appareil passa par la suite à la force aérienne nationaliste chinoise.

Lord Louis Mountbatten (à gauche), en visite au 1^{er} ACG en 1945, pose au côté du Brigadier General Howard C. Davidson, le commandant de la 10th Air Force. Derrière eux, le L-5B s/n 42-99621 *Cleveland Mercy* offert par les citoyens de la ville de Cleveland.



Le L-5B s/n 42-99619 *Headin Home*, sponsorisé par les employés de Chrysler Corp., évacuant un blessé de l'Empire britannique vers un hôpital de l'arrière en janvier 1945.

Stinson L-5B Sentinel s/n 42-99619 *Headin Home* janvier 1945.





Ils coûtèrent au groupe quatre autres pilotes de Thunderbolt (deux pour chacun de ses escadrons de chasse), mais Mandalay – la seconde plus grande ville de la Birmanie, sur les bords de l'Irrawaddy – fut à son tour prise lors de l'avancée des troupes alliées dans le centre du pays.

LES APPAREILS DE TRANSPORT

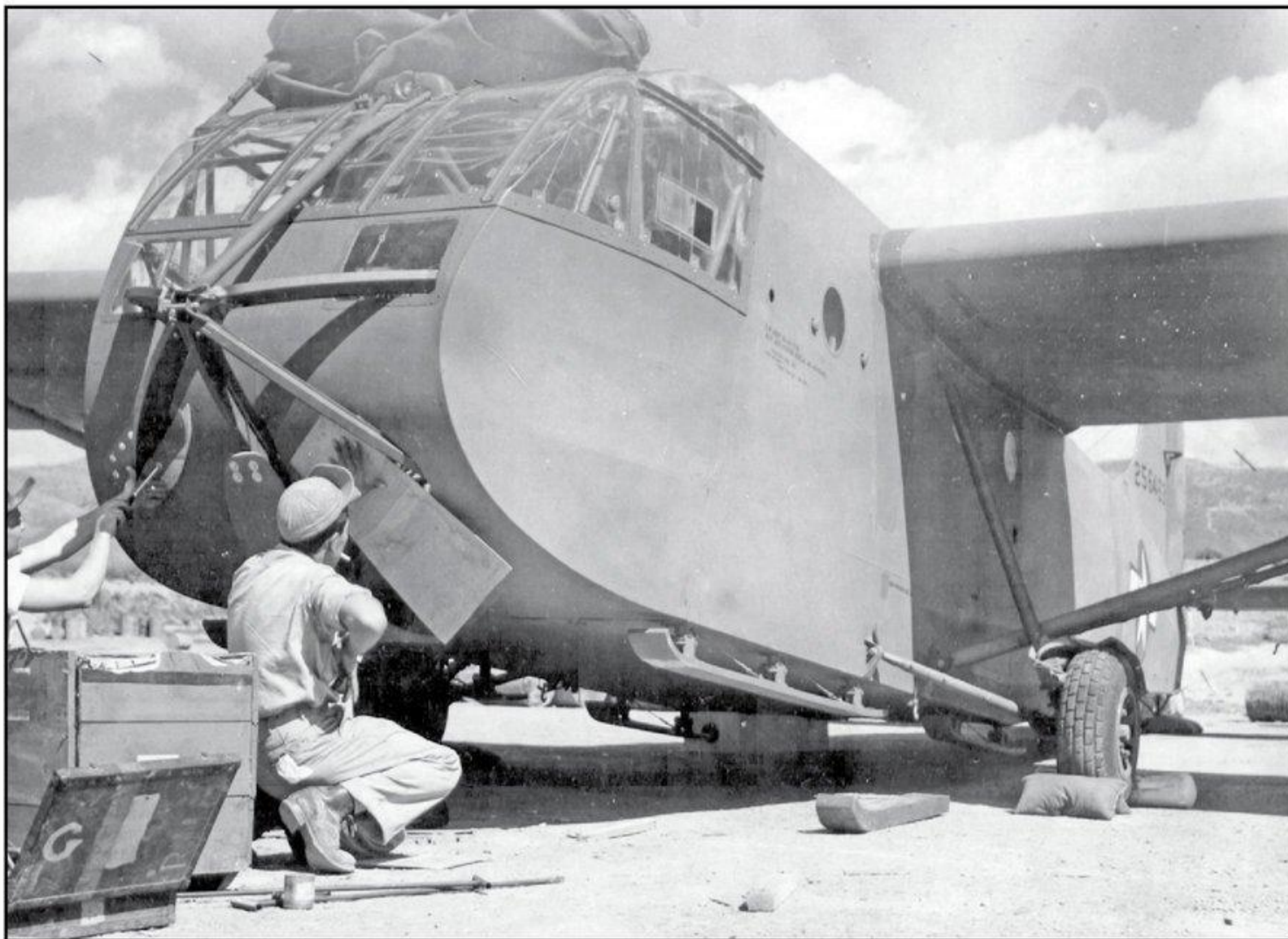
Pendant la seconde campagne de l'ex 5318th PAU, ce furent surtout les transporteurs du 319th TCS (*Commando*) et les pilotes d'avions légers des 164th, 165th et 166th *Liaison Squadron* (*Commando*) qui se

En décembre 1944, le 319th *Transport Squadron* (*Commando*) transporta des soldats du Kuomintang de Birmanie en Chine comme se préparait à le faire ce C-47B-1-DL Skytrain s/n 43-1617 le 10 de ce mois.



Entouré par la brume matinale du 28 janvier 1945, ce Douglas C-47 du 1^{er} ACG vu sur le terrain birman de Tinghawk-Sakan est ravitaillé en essence depuis un camion GMC 6x6 avant son envol vers la Chine.

Photographié en février 1945 à Palel, dans l'état indien du Manipur, ce CG-4A est équipé d'un système tubulaire métallique pour protéger ses occupants lors d'atterrissage en campagne. Durant l'opération « Extended Capital », les planeurs furent utilisés pour apporter des équipements radar sur des terrains avancés.



Bon nombre des pilotes de L-1 et de L-5 étaient des sous-officiers qui assuraient eux-mêmes l'entretien journalier de leurs appareils. La tenue débraillée était de rigueur !



distinguèrent au cours de leurs opérations, principalement à partir de bases avancées et de terrains sommaires en Birmanie occidentale. Jusqu'à la fin du mois de novembre 1944, les 165th et 166th LS évacuèrent ainsi 2388 blessés britanniques depuis le terrain de Yell où ils amenèrent en renfort 460 fantassins et 51 tonnes de fournitures. Tractés par des UC-64 Norseman, les planeurs CG-4A furent utilisés pour ramener vers l'arrière plusieurs centaines de malades atteints du typhus. En décembre et en janvier, pendant l'offensive vers la rivière Irrawaddy, les 164th et 165th LS transportèrent 2716 blessés et surtout près de 229 tonnes de nourriture et de matériel. Leur activité fut encore plus soutenue durant les semaines suivantes. Du 6 octobre 1944 au 16 mars 1945, les avions légers des trois escadrons de liaison du 1st ACG effectuèrent environ 40 000 sorties au cours desquelles ils évacuèrent plus de 15 000 blessés, emmenant également en renfort sur le front près de 5000 hommes ainsi que 1288 tonnes de fournitures diverses.

Waco (Pratt-Read) CG-4A-PR s/n 42-56463 du 319th TCS/1st ACG, Palel février 1945.

On peut noter que ce planeur a conservé des marques nationales qui ne sont plus en usage depuis fin 1943 !





Fantassins Punjabi à bord d'un C-47 à Meitkila, Birmanie, le 17 mars 1945.

Les C-47 du 319th TCS jouèrent aussi un grand rôle lors du transfert de troupes chinoises de Birmanie vers le sud-est de la Chine, menacé par une vaste offensive japonaise [6], au cours du mois de décembre 1944. Lors de l'opération « Extended Capital », lancée le 13 février 1945 et destinée à chasser les Japonais de Birmanie, le Squadron fut incorporé avec le 317th TCS au 1st Provisional Troop Carrier

Group. Basé à Palel, celui-ci assura un soutien logistique constant aux 356 000 hommes engagés dans cette attaque. Les planeurs CG-4A furent utilisés pour amener sur les aérodromes ennemis qui venaient d'être capturés des troupes du génie et du matériel lourd (bulldozers, etc.), afin de remettre au plus vite ceux-ci en état. Les Skytrain et les Waco du 319th TCS furent aussi d'une importance capitale lors

[6] L'opération « Ichi-Go ».



Un C-47 du 1st Air Commando, parti du terrain indien de Palel, vole vers Meitkila début mars 1945 avec à son bord des troupes de la 99th Indian Infantry Brigade en renfort. Vingt-huit Skytrain effectuant chacun deux sorties quotidiennes de 2 heures furent nécessaires pour compléter le transfert en quatre jours.

L'équipage du C-47B-1-DL s/n 43-16349 étudie sa carte avant d'embarquer pour un exercice préparatoire à la libération de Rangoun, le 19 avril 1945.



À droite :
des Gurkhas du 2nd Battalion,
Indian Parachute Regiment,
à bord d'un C-47 le 1^{er} mai
1945.

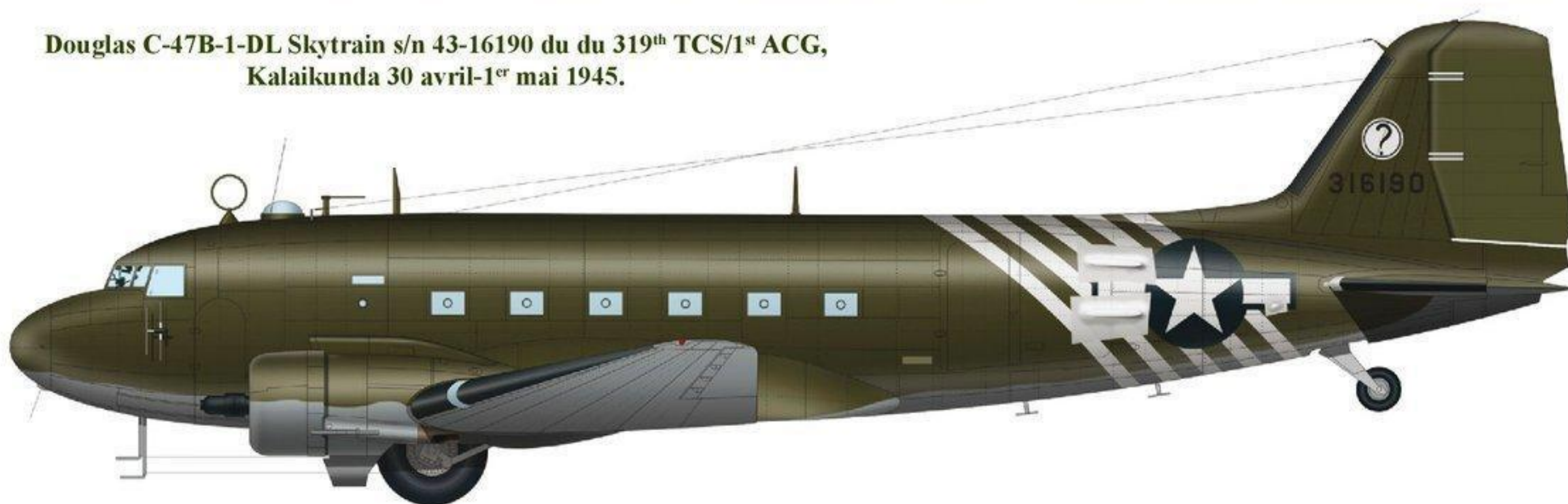


[7] Au 23 septembre 1945, son matériel volant (319th TCS excepté) se composait de 183 appareils. État-major : 1 B-25H et 1 B-25J Mitchell, 2 C-47A Skytrain, 1 L-1C Vigilant et 1 UC-45F Expeditor ; 5th et 6th FS : 40 P-51K et 8 P-51D Mustang, 2 AT-6 Texan ; 164th, 165th et 166th LS : 66 L-5A et 33 L-5B Sentinel, 7 UC-64A Norseman et 21 BT-13A Valiant.

Dans l'après-midi du 30 avril 1945, des parachutistes Gurkhas se préparent à monter à bord d'un C-47B-1-DL du 319th Transport Squadron (*Commando*) pour prendre part à l'opération « Dracula », la libération de Rangoun. Les charnières des portes arrière ont été protégées par du papier adhésif pour éviter que les parachutistes se blessent au moment du saut.



Douglas C-47B-1-DL Skytrain s/n 43-16190 du du 319th TCS/1st ACG,
Kalaikunda 30 avril-1^{er} mai 1945.



North American P-51K-10-NT Mustang s/n 44-12539 « 66 » *Sigh!* du Col Robert W. Hall, commandant du 1st ACG, Asansol juillet-août 1945.



de la préparation et de l'exécution de « Dracula », l'opération aéroportée et amphibie qui conduisit à la libération de Rangoun le 1^{er} mai 1945.

Après avoir participé à cette opération, la dernière d'envergure en Birmanie, le 1st Air Commando Group fut renvoyé vers l'arrière pour échapper à l'arrivée de la mousson ; il retourna à Asansol où les P-47D de ses deux escadrons de chasse furent remplacés du 18 au 20 mai par des P-51K ainsi que quelques P-51D. La transition ne se fit pas sans heurts. Si les pilotes apprécièrent sa vitesse et sa maniabilité accrues, ils se rendirent aussi vite compte que le Mustang n'était pas aussi solide qu'un Thunderbolt... Plusieurs d'entre eux se tuèrent lorsque leur appareil perdit une aile lors d'exercices de bombardement en piqué, ce qui obligea à modifier les procédures pour ce type d'attaque. Le groupe perdit officiellement son indépendance le 10 juillet 1945, date à laquelle il fut directement affecté à la 10th Air Force. Il n'était pas retourné au combat quand les Japonais capitulèrent le 15 août. Le 1st ACG demeura alors en Inde [7] – sauf son 319th TCS qui fut brièvement envoyé

Les 5th et 6th FS du 1st ACG n'avaient pas encore fini leur transformation sur P-51K quand la guerre prit fin. Sur ce cliché daté du 1^{er} août 1945 à Asansol, le Mustang au centre est le P-51K-15-NT s/n 44-12746. (DR)

en Chine pour rapatrier les prisonniers de guerre alliés – jusqu'à la fin du mois d'octobre, quand il fut rapatrié aux États-Unis pour y être mis en sommeil le 3 novembre 1945 et dissout le 8 octobre 1948.

FIN

Des personnels du 1st ACG devant le P-51K *Betty Coed* à l'été 1945. (DR)

