



Par C-J. Ehrengardt

« L'ennemi attaque invariablement
en deux circonstances :
quand il est prêt ;
quand vous ne l'êtes pas. »

Edward A. Murphy Jr.



LUNDI 8
DÉCEMBRE
1941

FORTERESSES DU PACIFIQUE



Les débuts opérationnels du B-17 Fortress sont pour le moins catastrophiques, mais la faute en incombe moins à l'avion lui-même qu'à l'incurie d'officiers généraux qui n'ont pas su faire la différence entre exercices de temps de paix et état de guerre.

Le concept de la création d'une force de dissuasion aérienne ne remonte pas à la Guerre froide, mais au début de l'année 1939, quand l'*Air War Plans Division*, chargée de mettre au point la doctrine de l'Air Corps, stipule noir sur blanc que : « pour prévenir le lancement d'attaques aériennes contre les États-Unis, l'Air Corps doit posséder un nombre suffisant d'avions de combat ayant un rayon d'action et une puissance adéquats pour atteindre et détruire toute base existante ou potentielle tenue par l'ennemi avant qu'il ne puisse s'en servir pour organiser des raids contre les zones critiques des États-Unis et de ses possessions. » Ces dispositions seront ultérieurement reprises dans le plan RAINBOW-5, qui servira de canevas à la doctrine des forces armées américaines dans le Pacifique.



◀ Page de gauche : Un B-17C camouflé et anonyme survole le Pacifique depuis une base de la côte Ouest des États-Unis. (National Museum of the Air Force)

◀ Ci-contre : Eugene L. Eubank, devenu *Major General* et commandant de la 13th Air Force, reçoit le président de la République des Philippines, Manuel Roxas, le 15 avril 1948. Pour la petite histoire, Roxas décédera d'un infarctus dans la résidence d'Eubank quelques heures après que cette photo a été prise ! (US NARA)

UNE FORCE « IN BEING »

Il n'y a qu'un avion de combat à répondre à ces critères : le Boeing B-17 Fortress, un appareil jusque-là fortement critiqué et à l'avenir encore incertain. Mais il va trouver un supporter de choc en la personne du président Franklin D. Roosevelt, qui prêche devant le Congrès, le 12 janvier 1939, pour un réarmement massif : « Nous pensons en termes de défenses nécessaires, et la conclusion qui s'impose inévitablement est que nos forces existantes sont si totalement inadaptées qu'elles doivent être immédiatement renforcées. » Certes, cela ne concerne pas uniquement le B-17, mais cela concerne aussi le B-17.

Toutefois, Roosevelt, ayant les mains liées par sa politique isolationniste, ne veut pas entendre parler de missions offensives et encore moins d'actions préventives. Les B-17 ne devront former qu'une force « in being », dont la puissance de frappe doit être susceptible de dissuader tout agresseur potentiel de passer à l'acte.

En août 1939, le B-17 gagne sa bataille sur le territoire américain, quand le *War Department* approuve une commande de 42 exemplaires d'une version améliorée (B-17C).





Dans ce cadre général, le bombardier stratégique est donc appelé à jouer un rôle majeur comme instrument de dissuasion. En juin 1941, la trop grande confiance du *War Department* dans la capacité du B-17 à inhiber les vellétés japonaises lui permet d'affirmer « que non seulement les Philippines pourront être défendues, mais qu'elles seront renforcées ».

DES B-17 POUR HAWAII

En février 1941, la décision est prise d'envoyer des B-17 à Hawaï. C'est la reconnaissance, d'une part explicite, de l'importance que revêt la base navale de Pearl Harbor dans le schéma de la « défense de l'Hémisphère » et, d'autre part implicite, du risque croissant d'embrassement du Pacifique. Cette décision déclenche une vive polémique,

[1] À cette époque, la plupart des radios locales, faute de personnel, n'émettaient pas entre 00h00 et 07h00.

car il est envisagé que les bombardiers s'y rendront par leurs propres moyens. Or, jamais un vol en formation groupée n'a été effectué sur une telle distance – 3 900 km entre la côte Ouest des États-Unis et l'île. Certains officiers supérieurs attirent l'attention sur l'effet que produirait sur le public un désastre qui surviendrait pendant la traversée. Toutefois, l'état-major de l'Air Corps estime que la nécessité de déployer une force de frappe à Hawaï prime sur toute autre considération. Début avril, la *Fourth Air Force* reçoit l'ordre de préparer 21 B-17 pour leur convoyage transocéanique. Ces appareils appartiennent au 19th *Bombardment Group*, basé à Albuquerque (Nouveau-Mexique) et commandé par le *Lieutenant Colonel* Eugene L. Eubank.

Un maximum de précautions sont prises. Outre une étude minutieuse du trajet et des prévisions météorologiques, des arrangements sont négociés avec la Navy, qui disposera des bâtiments le long de la route à 800 km d'intervalle, avec la PanAm, dont les escales relaieront les derniers bulletins météo, et avec les radios commerciales de San Francisco et d'Honolulu, qui émettront pendant toute la durée du vol pour servir de radiobalises [1].

Le 21 mai 1941, 21 B-17C et D décollent de Hamilton Field (Californie) et atteignent Hickam Field, le lendemain matin, sans le moindre incident, après un vol d'une durée moyenne de treize heures et dix minutes. Quinze équipages restent sur place pour instruire les membres de la *Hawaiian Air Force*, tandis que les autres sont renvoyés par bateau sur le continent. Toutefois, une partie de ces avions sont promis à une nouvelle destination.

DES B-17 POUR LES PHILIPPINES

Vendues par l'Espagne aux États-Unis en 1898, les Philippines se voient accorder un statut de semi-autonomie en 1935. L'année suivante, le nouveau président Manuel L. Quezon fait venir le général Douglas MacArthur, mis en congé de l'Armée américaine, pour créer l'Armée du Commonwealth des Philippines ; Quezon le nomme *Field Marshal* – il sera le seul Américain à porter ce grade !

Le 26 juillet 1941, Roosevelt décide de fédérer la République des Philippines et réintègre MacArthur, qui prend le commandement des *US Army Forces in the Far East* (forces armées américaines en Extrême-Orient). Le 4 août 1941, leur composante aérienne, la *Philippine Department Air Force* (PDAF), est constituée sous les ordres du *Brigadier General* Henry B. Clagett. Elle n'aligne alors que le 4th *Composite Group*, disposant de deux bases correctement aménagées (Clark Field et Nichols Field, toutes deux près de Manille) et de deux terrains auxiliaires, Iba et Nielson Field ; ce groupe se compose de cinq *Squadrons*, équipés d'une quarantaine d'avions en grande partie totalement dépassés.

Il s'agit d'un début de restructuration destiné à optimiser la défense aérienne des îles. En effet, au mois d'août, le secrétariat d'État à la Guerre a approuvé un plan de modernisation et de renforcement de l'aviation aux Philippines, notamment par l'envoi de B-17 dès le mois de septembre. Comme, à cette époque, aucun groupe aux États-Unis n'a reçu une dotation suffisante pour





atteindre ses effectifs théoriques (32 avions) et que le besoin est urgent, fin juillet, l'Air Force [2] décide de dépouiller Hawaii en puisant sur le stock des 21 B-17D du 19th BG pour en expédier quelques-uns le plus vite possible à Clark Field.

Cette fois, il s'agit d'un trajet de 12 500 km, nécessitant quatre escales. Les deux premières seront les îles de Midway et de Wake, où la construction d'une piste capable d'accueillir les bombardiers géants est achevée en toute hâte par les autorités navales. Les deux suivantes seront Port Moresby (Nouvelle-Guinée) et Darwin (Australie). Les préparatifs sont organisés dans le plus grand secret, et deux officiers de l'Air Force sont envoyés en reconnaissance pour juger de l'état des terrains des deux dernières escales et organiser le ravitaillement.

Au petit matin du 5 septembre, 9 B-17D du 14th *Provisional Bombardment Squadron* (constitué par des équipages et des appareils des 5th et 11th BG), conduits par le *Major* Emmett O'Donnell Jr., décollent de Hickam Field à destination de Midway (2 100 km), qu'ils atteignent sept heures et dix minutes plus tard. Après avoir ravitaillé leurs avions, les équipages s'installent pour la nuit, la plupart dormant sous les ailes de leur propre monture. Ils repartent à 04h45, le lendemain, et franchissent les 1 920 km de la seconde étape pour se poser à Wake à 11h20. Comme le trajet suivant implique le survol d'une zone sous contrôle japonais (entre les Mariannes et les Marshall), le décollage est fixé à minuit. Abandonnant leur altitude de 2 400 m, les B-17 grimpent à 8 000 m, éteignent leurs feux de position et maintiennent le silence radio. Malgré la rencontre de

▲ Les B-17D du 14th *Provisional Bombardment Squadron* lors de leur escale sur le terrain de Seven-Mile, à Port Moresby, prêts à repartir pour la suite de leur périple, au matin du 10 septembre 1941. On note le code du 5th *Bombardment Group* sur la dérive de l'appareil au second plan. (Australian War Memorial)

[2] Rappelons que les US Army Air Forces (USAAF ou Air Force en abrégé) reprennent à leur compte les missions opérationnelles de l'US Army Air Corps en date du 20 juin 1941.

[3] 20 B-17D et 6 B-17C « rétrofités » aux standards « D ».

gros grains en chemin, ils atterrissent à Port Moresby, 4 000 km plus loin, vers midi, le 8 septembre (heure locale). Les équipages sont reçus de manière très hospitalière par les autorités australiennes et ne repartent que le surlendemain. L'étape suivante jusqu'à Darwin, 1 730 km, est couverte en six heures et demie. Ils reprennent la route le matin du 12 septembre, mais en présence d'un front orageux, ils doivent voler un long moment entre 30 et 120 m au-dessus de l'eau. En milieu d'après-midi, les 9 appareils atterrissent à Clark Field sous des trombes d'eau. La réussite de ce vol historique dans des conditions primitives (équipement insuffisant aux escales, manque de radiobalise, absence de données météo complètes...) rassure l'état-major de l'Air Force que les Philippines peuvent être rapidement renforcées par la voie des airs, mais il le rassure aussi sur la fiabilité du B-17, alors fortement mise en doute par la RAF.

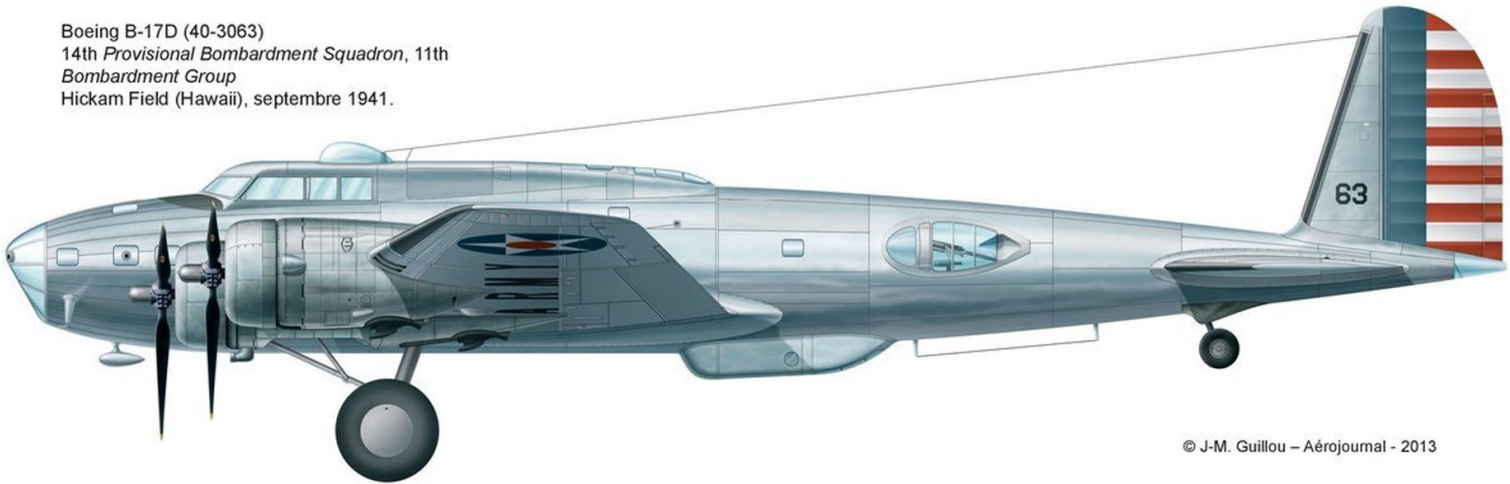
Le 14 novembre 1941, la PDAF est rebaptisée *Far East Air Force* (FEAF) ; elle est confiée au *Major General* Lewis H. Brereton, et le *Lieutenant Colonel* Eugene L. Eubank prend le commandement du *V Bomber Command*, tout en conservant celui du 19th BG. Eubank a quitté Hickam Field pour Clark Field, à la mi-novembre, à la tête de 26 appareils [3] des 30th et 93rd *Bombardment Squadrons* du 19th *Bombardment Group* récemment transférés à Hawaii depuis les États-Unis. Le 19th BG compte donc à ce moment 35 B-17, dont les 9 convoyés par O'Donnell et qui, bien que dépendant non plus du 11th mais du 7th BG sur le plan administratif à partir du 2 décembre, forment désormais le 14th BS du 19th BG.



▲ et ▼ Les B-17D du 14th *Provisional Bombardment Squadron* lors de leur escale à Darwin. On note qu'ils portent le *designator* 11B, attribué au 11th *Bombardment Group*. Tous ces appareils arborent encore un *Battle Code* affecté en fonction du *Squadron*, qui sera remplacé par les deux derniers chiffres du *serial* quand ce système sera abandonné peu avant l'entrée en guerre. (Australian War Memorial)



Boeing B-17D (40-3063)
14th Provisional Bombardment Squadron, 11th
Bombardment Group
Hickam Field (Hawaii), septembre 1941.



© J.-M. Guillou – Aérojournal - 2013



▲ Lewis H. Brereton, alors *Major General* et commandant les forces aériennes US au Moyen-Orient. À l'âge de 22 ans, il fut le 26^e officier breveté de l'*Aeronautical Division, Signal Corps*, ancêtre de l'USAAF, en septembre 1912 ! (US NARA)

[4] Sept unités sont livrées début décembre, mais seules deux (Iba et Manille) seront en état de marche lors de l'attaque des Japonais.

ALERTE SUR LE PACIFIQUE

Au mois de novembre, la tension entre les États-Unis et le Japon monte d'un degré, quand, entre le 15 et le 20, les diplomates des deux bords s'adressent des « propositions » qui ressemblent à s'y méprendre à des ultimatums. Le 21 novembre, le plan de base RAINBOW-5, qui fixe les grandes orientations stratégiques des forces terrestres et navales face à une menace dans le Pacifique, est en majeure partie révisé. Alors que n'étaient jusque-là envisagées que des opérations défensives, toute action offensive aérienne ou navale destinée à protéger la sécurité des Philippines est désormais incluse dans la case « opérations défensives ». En cas d'ouverture des hostilités, l'aviation est appelée à entreprendre des « raids contre les forces et les installations japonaises dans le rayon d'action tactique des bases disponibles ».

Cette modification de taille au plan de base, qui démontre l'importance que Washington accorde à la sécurité de ses intérêts en Extrême-Orient, se traduit par la volonté de l'état-major de l'Air Force d'y envoyer davantage de B-17. Le 22 novembre, il ordonne de transférer aux Philippines tous les B-17 disponibles sur le territoire américain, ce qui, si ce programme est mené à bien, ne laissera que 17 appareils sur le continent : cinq B-17E utilisés pour des essais, un B-17C en réparation et onze Y1B-17 et B-17B jugés trop obsolètes pour être déployés sur un théâtre d'opérations. Même Hawaii est sous la menace d'être dépouillé de ses 12 B-17 encore présents.

Tous les avions doivent être mis en route avant le 6 décembre au plus tard. C'est le reflet de l'espèce de vent de panique qui s'empare du gouvernement américain, qui se rend soudainement compte que la guerre est beaucoup plus proche qu'il ne l'avait espéré. En faisant traîner les négociations diplomatiques en longueur, il avait souhaité retarder l'échéance jusqu'à la fin du premier trimestre 1942, mais avait oublié que l'embargo qu'il avait décrété en juillet 1941 sur les livraisons de pétrole au Japon était en train d'assécher les réserves de mazout de la Marine impériale et que, pour celle-ci, le passage à l'acte, c'était maintenant ou jamais.

Le 10 novembre 1941, la FEAF passe en stade d'alerte. Brereton donne l'ordre à tous les commandants d'unité de prendre les mesures de sécurité qui s'imposent. Les avions doivent être dispersés pour limiter la casse en cas de raid surprise, et les équipages en service doivent être en mesure de décoller deux heures après le déclenchement d'une alerte, de jour comme de nuit. Le 19th BG doit maintenir un *Squadron* prêt à prendre l'air à tout moment pour des missions de reconnaissance comme de bombardement. Face au manque criant de radars [4], MacArthur fait installer des postes de guet aux endroits stratégiques, reliés au quartier général du V *Fighter Command* par téléphone.



Pour pallier les graves lacunes en matière de DCA, la dispersion des bombardiers revêt une importance capitale. Brereton recommande d'en desserrer une partie sur l'île de Mindanao, à 1 000 km au sud de Manille, hors de portée des bombardiers nippons. Un terrain temporaire est rapidement choisi, entre Malaybalay City et la mer, dans une prairie appartenant à la Del Monte Corporation, qui y exploite une plantation d'ananas. Commencé le 20 novembre, l'aménagement de cette petite base est loin d'être achevé, lorsque Brereton décide néanmoins d'y envoyer 16 B-17 des 14th et 93rd BS, le 4 décembre. Elle ne dispose d'aucune installation pour la maintenance des avions, et il ne s'y trouve qu'une unique radio reliant Mindanao à Manille. Certains aviateurs sont désagréablement surpris à leur arrivée :

« En fait, ce n'était qu'une grande pâture pour vaches adossée à des montagnes. Il n'y avait ni ateliers ni hangars, rien pour l'entretien et le ravitaillement des avions, et l'extrémité de la piste ressemblait à un tremplin de saut à ski. »

Les derniers B-17 « métal naturel » y reçoivent leurs peintures de guerre, mais avec un seul pistolet pour couvrir de telles surfaces, les mécanos doivent s'y employer jour et nuit. Camoufler les avions au sol s'avère également une tâche difficile : il ne faut pas moins de dix camions remplis de feuilles de cocotiers, que l'on ne trouve que sur les plages, à 30 km du terrain, pour recouvrir efficacement un B-17 !

Le 27 novembre [5], le *War Department* émet un message « d'alerte finale » à l'attention des commandants en chef terrestres des théâtres extérieurs :

« NÉGOCIATIONS AVEC JAPON SEMBLANT TERMINÉES. RÉACTION JAPONAISE IMPRÉVISIBLE MAIS ACTE HOSTILE POSSIBLE À TOUT MOMENT. SI LES HOSTILITÉS NE PEUVENT ÊTRE ÉVITÉES, LES ÉTATS-UNIS DÉSIRENT QUE LES JAPONAIS COMMETTENT LE PREMIER ACTE. »

Le 6 décembre, MacArthur proclame l'état d'alerte maximal.

PANIQUE À PEARL HARBOR

La raison pour laquelle Brereton n'a pas envoyé la totalité du 19th BG à Del Monte, c'est que le 7th *Bombardment Group* y est attendu incessamment. Son personnel technique navigue quelque part entre Honolulu et Manille, quant à son échelon volant, composé des 38th et 88th *Reconnaissance Squadrons*, il se trouve encore à Hamilton Field (Californie), où, le 6 décembre (heure américaine), il est inspecté par le commandant en chef de l'Air Force, le *Major General* Henry H. Arnold. À 20h00, les 14 appareils [6] décollent en direction de Hawaii, qu'ils doivent atteindre au petit matin du 7 décembre. Après une brève escale, les *Major* Truman H. London et *Captain* Richard H. Carmichael, commandants respectifs de ces deux unités, ont l'ordre de poursuivre le plus vite possible jusqu'aux Philippines.

À bord de l'appareil de Truman Landon, le navigateur a capté la fréquence de la « radiobalise » de Honolulu, la station de radio KGMP, qui a émis toute la nuit spécialement pour guider les *Fortress*. Il a branché son récepteur sur l'intercom, et le son du ukulélé berce les derniers

[5] Les Philippines sont situées à l'ouest de la ligne de changement de date, tout comme Tokyo. L'heure locale est donc en avance d'une journée par rapport à celle de Pearl Harbor et la côte Ouest des USA.

[6] Deux feront rapidement demi-tour.

▼ Un B-17D originaire du 11th *Bombardment Group* sur l'aérodrome de la chasse à Iba. On aperçoit, d'ailleurs, les derniers P-26 en activité bien alignés sur la droite du cliché. (US NARA)



kilomètres du long voyage. Toutefois, sans le vouloir, KGMP guide aussi une autre formation : celle du capitaine de frégate Fuchida Mitsuo, qui commande la première vague d'assaut japonaise sur Pearl Harbor. Les B-17 ne peuvent pas arriver au plus mauvais moment, comme le rapporte Truman Landon :

« Pour économiser l'essence, nous ne volions pas en formation et nous avons décollé à un quart d'heure d'intervalle les uns des autres. En outre, si nous avions nos mitrailleuses, nous n'avions ni munitions ni bombes ; nous ne devions les embarquer que pour le trajet jusqu'aux Philippines. Nous étions tous très fatigués par ce long vol et pas fâchés d'être arrivés. Les gars avaient les yeux rivés sur la plage de Waikiki et plaisantaient entre eux à propos de leur emploi du temps de l'après-midi.

« Tout à coup, après avoir doublé Diamond Head, j'ai aperçu un groupe de neuf avions volant vers le nord. J'ai d'abord pensé que l'Air Force nous avait envoyé un comité d'accueil pour nous escorter jusqu'à Hickam. Mais à ma grande surprise, ils nous ont tiré dessus en passant. C'est là que j'ai aperçu les emblèmes du Soleil levant sur les ailes. J'ai aussitôt tiré sur le manche pour chercher refuge dans les nuages. »

Juste devant lui vole le *Captain* Raymond T. Swenson, qui s'apprête à se poser à Hickam Field :

« Je voyais bien une épaisse fumée monter de Hickam, mais j'ai pensé que les fermiers du coin faisaient brûler un champ de canne à sucre. Nous avons baissé le train et les volets et sommes descendus à 600 pieds pour préparer notre atterrissage. Tout à coup, des balles ont frappé la carlingue. Des chasseurs nous tiraient dessus. "*Bon sang !* cria le *Lieutenant* Schick à l'arrière. *Ce sont de vraies balles. Je suis touché à la jambe !*" Il était trop tard pour dégager, et j'ai décidé de poser l'avion coûte que coûte. La fumée a envahi le poste de pilotage, et l'avion tombait comme une pierre. »

Au moment où le B-17 va toucher le sol, le capitaine de corvette Itaya Shigeru, de l'*Akagi* et commandant les chasseurs de la première vague, lui adresse une rafale qui enflamme la boîte des fusées de signalisation, déclenchant un incendie qui coupe le fuselage en deux. Le 1st *Lieutenant* William R. Schick, chirurgien du groupe, qui s'était assis au poste d'observation, est mortellement blessé. Il est probablement le premier aviateur de l'Air Force tombé en combat aérien.

Arrivant sur les talons du 38th RS, les B-17 conduits par Carmichael sont reçus par le même comité d'accueil. Le premier à se présenter est le B-17C du 1st *Lieutenant* Robert H. Richards. À son bord, le *Staff Sergeant* Joseph S. Angelini repère de la fumée monter de Pearl Harbor :

COMPOSITION DU VOL VERS HAWAII

38th *Reconnaissance Squadron (Heavy)*

– B-17E	41-2413	<i>Major</i> Truman H. Landon
– B-17C	40-2074	<i>Captain</i> Raymond T. Swenson
– B-17C	40-2049	1st <i>Lieutenant</i> Robert H. Richards
– B-17C	40-2054	1st <i>Lieutenant</i> Earl J. Cooper
– B-17C	40-2063	1st <i>Lieutenant</i> Bruce G. Allen
– B-17E	41-2408	1st <i>Lieutenant</i> Karl T. Barthelmess

88th *Reconnaissance Squadron (Heavy)*

– B-17E	41-2429	<i>Captain</i> Richard H. Carmichael
– B-17E	41-2416	1st <i>Lieutenant</i> Frank P. Bostrom
– B-17E	41-2430	1st <i>Lieutenant</i> Harold N. Chaffin
– B-17E	41-2432	1st <i>Lieutenant</i> Robert E. Thacker
– B-17E	41-2433	1st <i>Lieutenant</i> Harry N. Brandon
– B-17E	41-2434	1st <i>Lieutenant</i> David G. Rawls



▲ Sur cette incroyable photo, prise par le *Staff Sergeant* Lee R. Embry depuis l'avion du *1st Lieutenant* Karl T. Barthelmess du *38th Reconnaissance Squadron*, on distingue nettement deux « Val » voler en formation avec le B-17. (US NARA)

▼ Le « 49 » (B-17C 40-2049) du *1st Lieutenant* Robert H. Richards se pose en catastrophe – mais trop long – sur le terrain auxiliaire de Bellows Field ; il sera réparé. D'après la position de l'astrodome et la présence de volets aux capots, il a été mis aux standards B-17D. (US NARA)

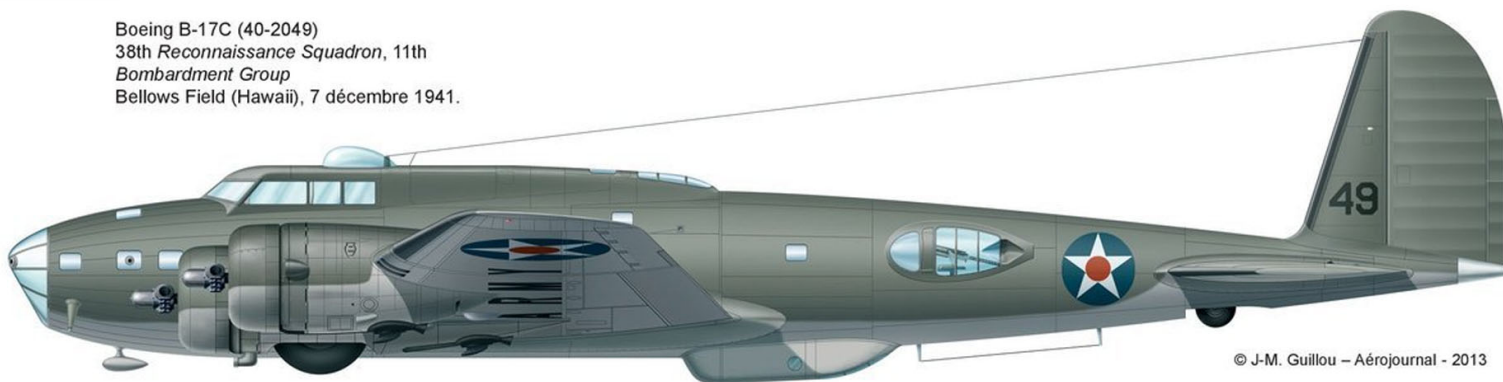
« La radio continuait à émettre comme si de rien n'était. Tout semblait normal. Nous avons procédé en direction de Hickam, et là, un avion est venu à notre hauteur pour se mettre en formation. Nous n'avions aucune idée de qui il pouvait être et sans doute que lui non plus ne savait pas qui nous étions. Pendant quelques minutes, nous avons volé aile dans aile, puis tout à coup l'avion nous a tiré dessus. J'ai crié : *"Mais bon Dieu ! Sur qui tirent-ils ?"* Quelqu'un a dit que c'étaient des balles en cire et que ce devait être un exercice de l'Army. J'ai hurlé : *"Des balles en cire ! Mon cul ! On a des putains de trous dans les ailes !"* »

Richards décide de dégager vers la mer. Il se présente alors à Bellows Field, mais arrive vent dans le dos et se pose trop long ; l'avion termine sa course dans un fossé en bout de piste. Carmichael et le *1st Lieutenant* Harold N. Chaffin se détournent de Hickam, survolent Wheeler Field et finissent par atterrir sur le terrain auxiliaire d'Haleiwa. Le *1st Lieutenant* Frank P. Bostrom tente plusieurs atterrissages à Hickam, mais doit systématiquement remettre les gaz à cause des Zéro. Il décide de s'éloigner vers le nord, où il est à nouveau attaqué et il doit se poser d'urgence sur le terrain de golf de Kahuku ; l'avion sera dépanné et rejoindra Hickam une semaine plus tard. Les derniers B-17 se poseront indemnes à Hickam entre deux attaques.





Boeing B-17C (40-2049)
38th Reconnaissance Squadron, 11th
Bombardment Group
Bellows Field (Hawaii), 7 décembre 1941.



© J.-M. Guillou – Aérojournal - 2013



Pendant ce temps, d'autres Zéro se présentent à la verticale de l'aérodrome de Hickam Field. Le commandement local, qui redoutait plus les sabotages d'une cinquième colonne qu'un raid aérien, va leur faciliter la tâche : tous les avions sont soigneusement alignés le long du tarmac, aile dans aile. Parmi eux, 12 B-17D également répartis entre les 5th et 11th *Bombardment Groups* : le premier perd 2 avions détruits et 2 fortement endommagés, et le second 3 détruits, 1 sérieusement endommagé, les 2 derniers étant plus légèrement touchés.

Cependant, les deux B-17D du 5th BG encore en état de vol parviennent à décoller à 11h30 ; l'un est piloté par le *Captain* Brooke E. Allen et le second par le *Major* La Verne G. Saunders. Ils volent vers le sud à la recherche des porte-avions japonais et, après quelques heures, finissent par trouver un « toit plat » – mais il s'agit de l'USS *Enterprise* !

La guerre, qui a éclaté en Europe le 1^{er} septembre 1939, est devenue une guerre mondiale et, en ce qui concerne les Américains, elle débute dans la débâcle la plus totale.

▲ et ▼ Un peu hébétés par ce qu'il leur arrive, ces deux aviateurs du 38th *Reconnaissance Squadron*, dont le B-17E a réussi à se poser intact à Hickam, sortent tout ce qu'ils peuvent récupérer au cas où les Japonais reviendraient.

On note la fumée montant de l'USS *Arizona* dans le fond, ainsi qu'un B-17D « alu » du 5th *Bombardment Group* qui semble être passé à travers la tempête. (US NARA)



CONFUSION AUX PHILIPPINES

La nouvelle de l'attaque de Pearl Harbor est diffusée par une radio de Manille peu après 03h00 (heure locale). À 03h30, le radar installé à Iba repère une importante formation à une centaine de kilomètres au large de Corregidor. Les P-40 envoyés à sa rencontre ne la trouvent pas ; il s'agit d'une fausse alerte, car, comme on le verra plus bas, le brouillard cloue les avions japonais au sol.

La confirmation officielle de l'état de guerre arrive à 05h00.

Pendant ce temps, le *Colonel* Francis M. Brady, chef d'état-major de Breton, appelle Clark afin de faire préparer les B-17 pour une mission sur Formose, point de concentration naturel pour une invasion des Philippines, conformément au plan d'action adopté par la FAEF en pareille éventualité. Vers 05h00, Breton se rend au QG de MacArthur à Fort Santiago pour obtenir de son chef d'état-major, le *Major General* Richard K. Sutherland, l'autorisation d'effectuer la mission.

La suite sombre dans une certaine confusion, de nombreux documents ayant



▲ et ► Scène de désolation à Hickam Field, où les épaves des B-17D des 5th et 11th *Bombardment Groups* jonchent le tarmac ; ces deux formations perdent 5 appareils totalement détruits, 3 autres étant fortement endommagés – soit les trois quarts de leurs effectifs. (US NARA)



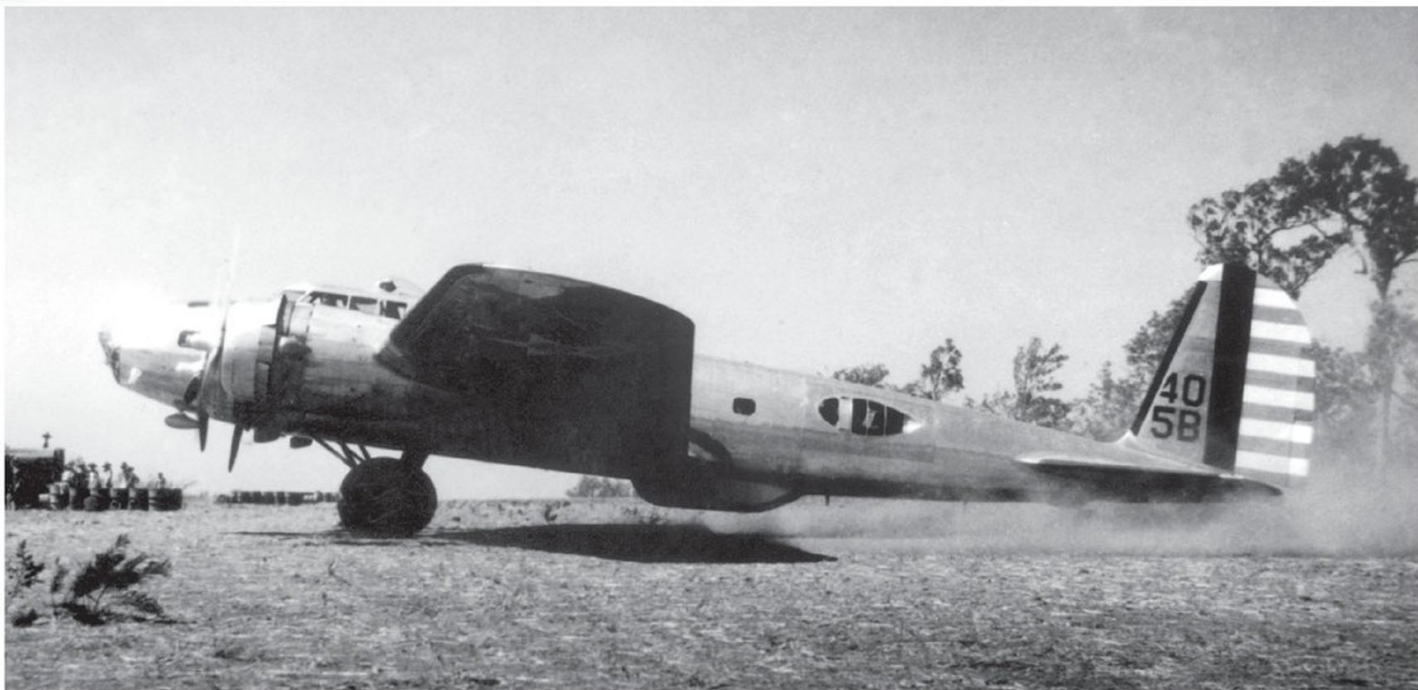
[7] *General Headquarters*, le QG de MacArthur.

disparu dans la tourmente et les principaux acteurs se rejetant la responsabilité du désastre. Ni MacArthur ni Sutherland ne se souviendront de la visite de Brereton ce matin-là ; le premier expliquera que s'il avait reçu cette requête, il l'aurait refusée, jugeant un raid sur Formose suicidaire, et le second accusera Brereton d'avoir maintenu les B-17 au sol. Peut-être MacArthur, pour des raisons politiques, a-t-il souhaité attendre que les Japonais commettent le premier acte hostile sur le territoire du Philippine Commonwealth, estimant que celui-ci n'était pas directement impliqué par l'attaque de Pearl Harbor.

Quoi qu'il en soit, autorisation demandée ou pas, accordée ou non, les B-17 ne décolleront pas avec des bombes.

L'historien Walter D. Edmonds s'entretiendra sur ce sujet avec Sutherland en juin 1945 :

« Le Gen. Sutherland commença en affirmant que tous les B-17 avaient reçu l'ordre de gagner Del Monte quelques jours plus tôt. Après vérification, il s'avéra que seule la moitié d'entre eux s'y trouvaient. Le GHQ [7] voulait replier les avions à Del Monte, parce qu'ils y étaient à l'abri d'une attaque initiale des Japs – ils étaient totalement hors d'atteinte – et qu'ils pouvaient se ravitailler à Clark Field avant de bombarder Formose. Cet ordre direct *n'avait pas été respecté*. Il faut rappeler que le GHQ donnait les ordres et que le QG de l'Air Force était censé les exécuter. Pour autant que Sutherland se rappelait, il y eut un projet de bombarder Formose, mais Brereton expliqua qu'il devait avoir des photos d'abord. Cela ne rimait à rien de partir avec des bombes sans savoir sur quoi il fallait les larguer. Il y avait plus de 25 terrains d'aviation à Formose. »



Le fait que Brereton ait ou n'ait pas obéi à des ordres antérieurs de plusieurs jours n'explique en rien que la mission de bombardement n'ait pas été commandée. Que Brereton n'ait pas proposé une action offensive contre Formose dès que possible ne cadre absolument pas avec les dispositions prises par lui-même en tant que commandant de la FAEF en cas de déclenchement des hostilités ; ni même avec le tempérament du bonhomme, futur organisateur et commandant des *Tenth* et *Ninth Air Forces*, puis de la *1st Airborne Army*.

L'historien Dr. Roger D. Miller a tenté de rétablir un équilibre entre les différents points de vue [8] :

« Comme c'est toujours le cas avec les figures hautes en couleur, il n'existe pas d'opinions neutres au sujet de la réputation de Brereton. [...] Les historiens pro-MacArthur ont tendance à condamner Brereton, alors que les historiens anti-MacArthur sont généralement pro-Brereton. C'est pourquoi les attaques les plus virulentes contre Brereton sont venues de ceux qui ont pris la défense de MacArthur. [...] De tout ceci, il ressort que Lewis Brereton était un commandant efficace et un bon meneur d'hommes, mais pas un grand général. Il était un pur produit du système militaire américain de l'entre-deux-guerres, qui en a fait de lui ni un élément particulièrement brillant ni une catastrophe ambulante. Il évoluait entre les deux, parmi tous ses pairs sans grande envergure, mais qui ont tous pris une part majeure à la victoire finale. »

▲ Portant toujours le *designator* du 5th Bombardment Group, ce B-17D s'arrache de la piste poussiéreuse de Del Monte. (US NARA)

Dans son rapport général de la campagne des Philippines, Brereton donne – évidemment – une vue bien différente des choses :

« 07h15 : général Brereton se rend au N° 1 Victoria et demande la permission au général MacArthur de passer à l'offensive. Il lui est répondu que pour l'heure notre rôle reste défensif et qu'il doit attendre les ordres. [...] 09h00 : En réponse à la demande du général Brereton, un message reçu du général Sutherland informe celui-ci que les avions ne sont pas autorisés à emporter des bombes à ce moment. »

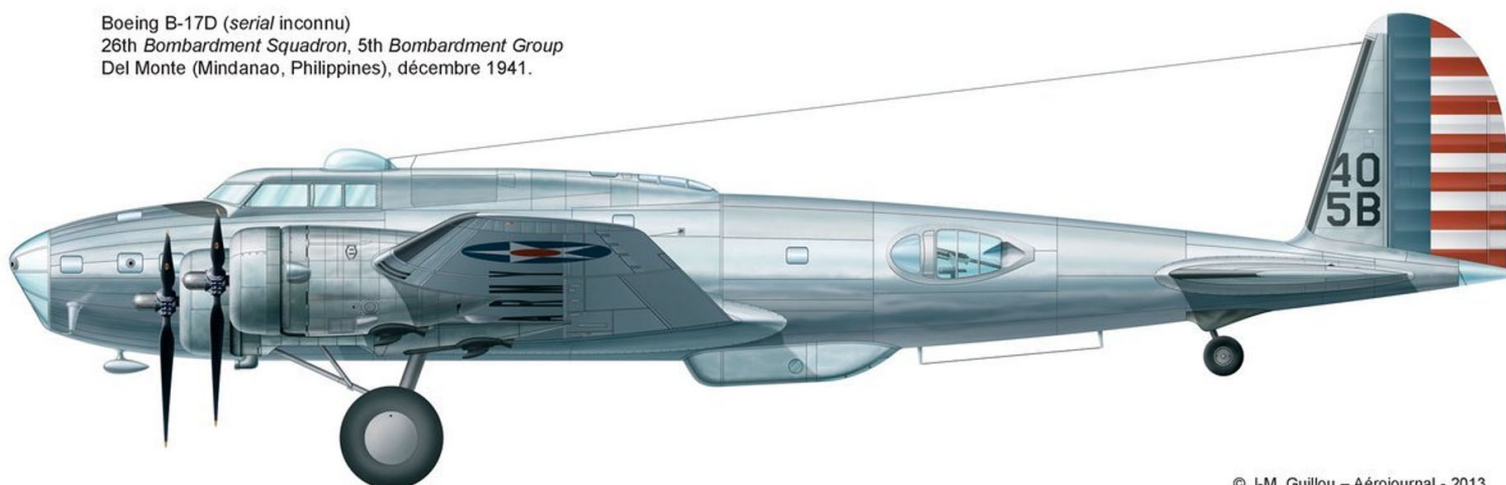
À 08h00, les B-17 de Clark reçoivent l'ordre de décoller immédiatement et d'aller patrouiller en mer au large de Luçon jusqu'à ce que l'ennemi ait quitté les lieux. Le souci est évidemment d'éviter qu'ils soient surpris au sol.

Brereton renouvelle sa demande, cette fois par téléphone. À 10h00, le chef de la FAEF reçoit la réponse : « Le chef d'état-major [Sutherland] informe le général Brereton que tous les avions doivent être maintenus en réserve et que l'attitude présente est strictement défensive. » De son côté, Eubank donne l'ordre de ne pas charger les B-17 en bombes en raison du risque majeur que ferait courir un raid aérien ennemi les surprenant au sol. C'est la cacophonie générale !

Enfin, à 10h10, Brereton reçoit l'autorisation d'effectuer un vol de reconnaissance au-dessus de Formose.

[8] *A Pretty Damn Able Commander: Lewis Hyde Brereton* – R. G. Miller – *Air Power History*, vol. 47 n° 4 (2001).

Boeing B-17D (serial inconnu)
26th Bombardment Squadron, 5th Bombardment Group
Del Monte (Mindanao, Philippines), décembre 1941.





La suite des événements figure dans le rapport général de Brereton :

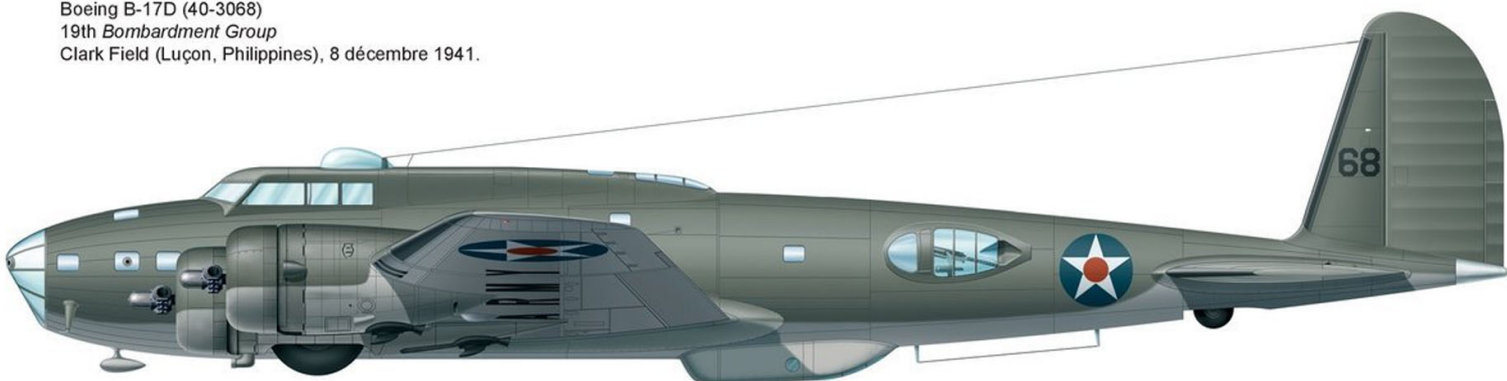
« 10h10 : le colonel Eubank arrive à Clark Field pour prendre en charge la mission de reconnaissance photo au-dessus de Formose.

« 10h14 : le général Brereton reçoit un appel téléphonique du général MacArthur. Le général Brereton indique que, puisque aucune attaque n'a eu lieu sur Clark Field, tous les bombardiers sont mis en état d'alerte dans l'attente du rapport de l'avion de reconnaissance. En cas d'absence de rapport, Taïwan sera attaqué en fin d'après-midi. La décision

▲ Des B-17D qui seront rattachés au 19th *Bombardment Group* après leur transfert aux Philippines. On note que certains sont camouflés, d'autres non. Le « 68 » (le B-17D 40-3068), derrière le « 63 », sera mitraillé au sol à Clark Field, le 8 décembre 1941. Le « 63 » y sera embouti par un P-40 deux jours plus tard. Enfin, le « 66 » survivra à la tourmente des premiers jours de la guerre, mais finira sous les balles japonaises sur le terrain de Parisian (près de Malang, Java oriental), le 22 février 1942. (National Museum of the Air Force)

d'une action offensive est laissée à l'appréciation du général Brereton. Ordre est donné d'armer tous les bombardiers et d'attendre les ordres ultérieurs. » Il faut patienter un bon moment pour que les B-17 en patrouille regagnent le sol, mais, peu après 11h30, à l'exception d'un ou deux, ils sont tous en train d'être armés pour une mission offensive. À 11h45, plusieurs patrouilles de P-40 reçoivent l'ordre de couvrir Clark, mais le même mélange de confusion et de malchance qui semble accabler les Américains en ce premier jour de guerre sera à l'origine de la catastrophe qui va frapper Clark Field.

Boeing B-17D (40-3068)
19th *Bombardment Group*
Clark Field (Luçon, Philippines), 8 décembre 1941.





DÉSASTRE AUX PHILIPPINES

Les Japonais ont prévu de lancer leur attaque depuis Formose dès l'aube, mais à cause du brouillard qui recouvre leurs terrains, ils doivent la repousser de plusieurs heures, ainsi que l'explique le quartier-maître de 2^e classe Sakai Saburo [9], présent avec la *Tainan Kôkûtai*, équipée en Mitsubishi A6M2 Zéro :

« À neuf heures du matin, le brouillard a commencé à se lever, et le retentissement tant attendu des haut-parleurs nous a appris que nous décollerions dans moins d'une heure. [...]

À 10h45, tous les avions avaient pris l'air, cinquante-trois bombardiers et quarante-cinq chasseurs Zéro. [...]

« À 13h15, nous avons débouché de la mer de Chine et avons mis le cap sur Clark Field. La vue qui s'est offerte à nous était à peine croyable ! Nous nous attendions à rencontrer une nuée de chasseurs américains fondant sur nous en piqué, mais, au lieu de ça, en baissant les yeux, nous avons vu une soixantaine de bombardiers et de chasseurs ennemis impeccablement alignés le long des pistes. Ils étaient accroupis là, comme des canards sur une mare ; les Américains n'avaient même pas cherché à disperser leurs avions ni à assurer leur sécurité au sol. L'attitude de nos ennemis dépassait notre entendement. Pearl Harbor avait été attaqué plus de cinq heures auparavant, ils avaient forcément été avertis et devaient bien s'attendre à une attaque de leurs aérodromes vitaux ! [...]

« À 13h45, les vingt-sept bombardiers avec leur escorte de Zéro sont arrivés par le nord et ont pris l'aérodrome en enfilade. L'attaque a été parfaite. De longs chapelets de bombes ont quitté les soutes et ont tournoyé vers leurs cibles que les bombardiers avaient étudiées en détail pendant de longs moments. Leur précision a été phénoménale – ce fut, à dire vrai, le bombardement le plus précis que j'aie jamais vu exécuté par nos avions de

toute la guerre. La base a semblé se soulever tout entière sous l'effet des explosions. Des morceaux d'avions, de hangars et de matériels de piste ont été éparpillés aux quatre coins. De violents incendies ont éclaté, et une épaisse fumée a commencé son ascension vers le ciel. [...]

« Nous tournions en rond vers 4 000 m et, comme la chasse ennemie ne se manifestait toujours pas, nous avons reçu l'ordre de mitrailler l'aérodrome. Avec mes deux ailiers comme reliés à moi par des chaînes invisibles, j'ai poussé le manche en avant et ai piqué à un angle prononcé vers le sol. J'ai choisi deux B-17 intacts sur la piste ; et, à nous trois, nous les avons criblés de projectiles. Après un passage éclair au ras du sol, nous avons effectué une chandelle brutale pour reprendre notre altitude. »

Le raid sur Clark Field, d'une rare violence, dure de 12h20 [10] à 13h37. La totalité des appareils présents sont réduits à l'état de tas de cendres, alors que les P-40, pour différentes raisons, ne sont pas encore arrivés sur zone [11]. Le *1st Lieutenant* Edgar D. Whitcomb écrira :

« Après un temps qui a paru une éternité, le bruit des mitrailleuses a cessé aussi brusquement qu'il avait commencé, et nous sommes sortis des tranchées pour contempler les dégâts. Sur tout le terrain, il ne semblait pas y avoir un seul avion qui n'avait pas été touché. Les équipages qui se trouvaient à proximité de leur appareil ont été détruits avec lui. Quatre corps ont été retrouvés à côté de notre taxi, le n° 87, si calcinés qu'il a été impossible de les identifier. »

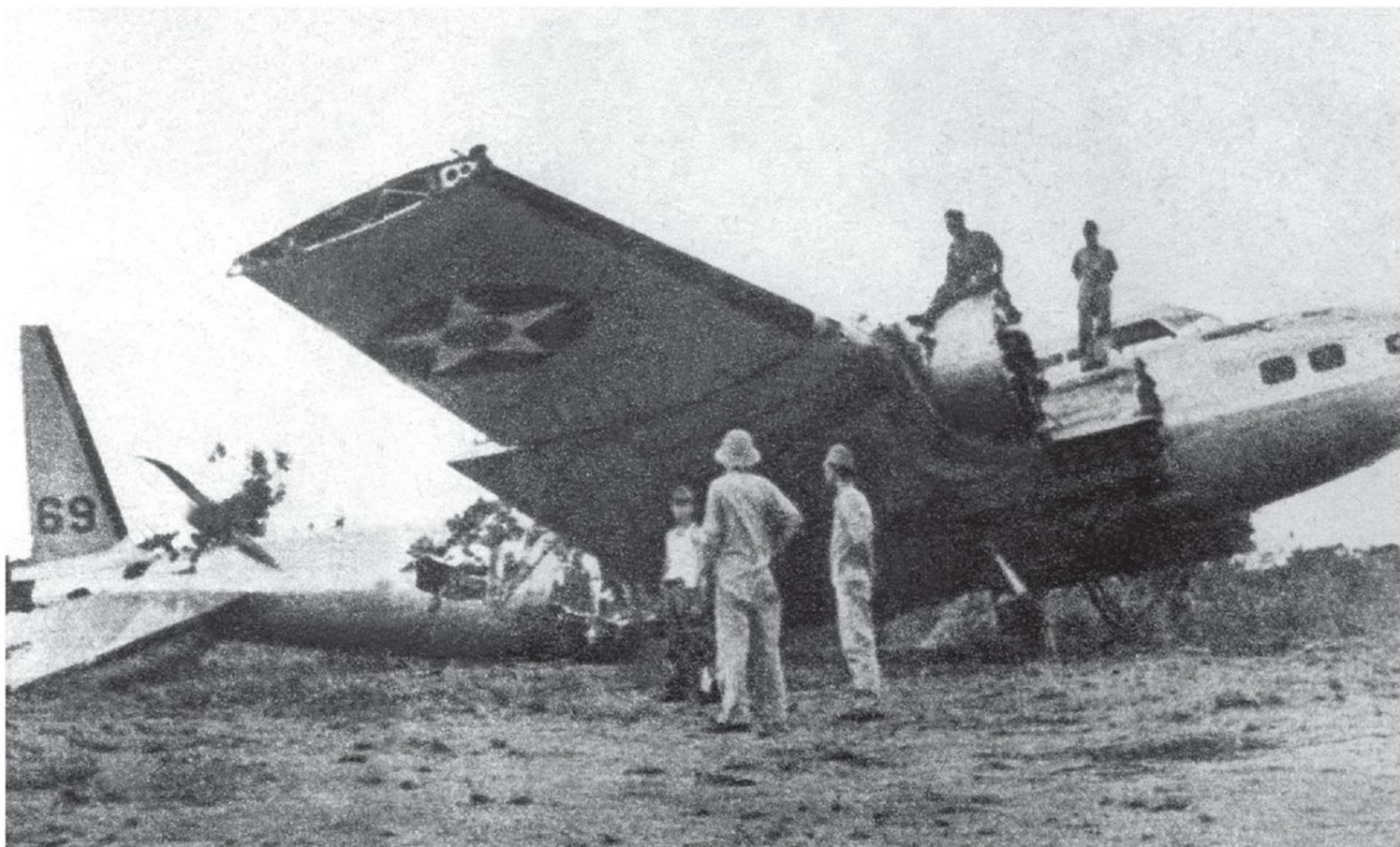
Le *1st Lieutenant* Frank A. Kurtz découvre les cadavres de ses huit hommes d'équipage :

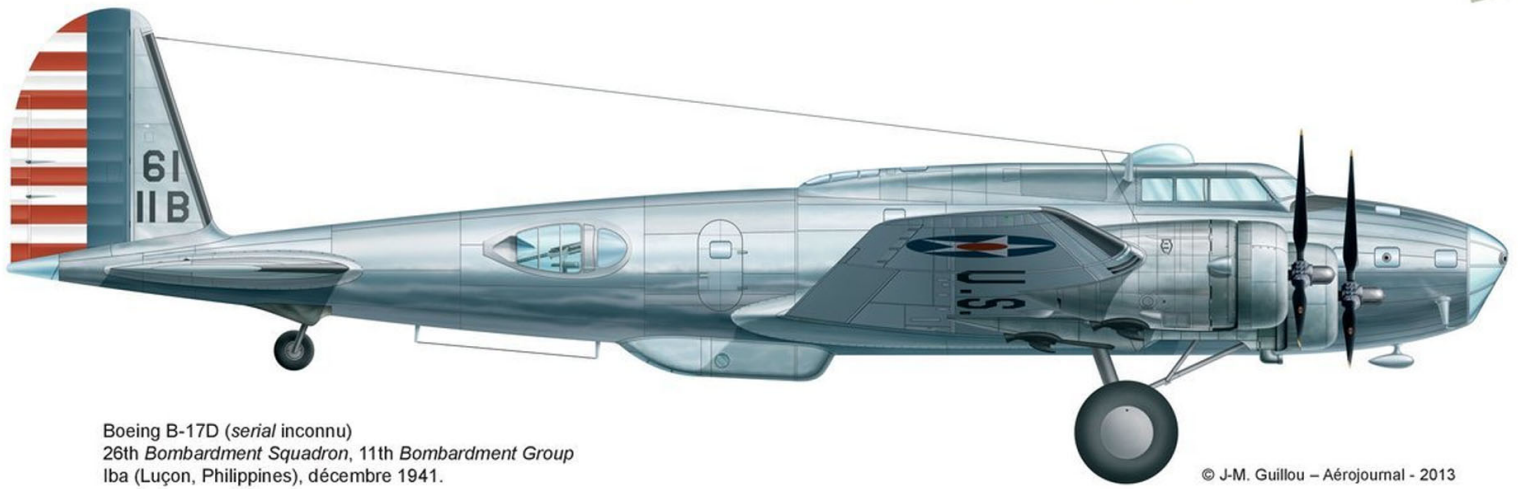
« Ils étaient là, gisant immobiles... mes huit petits gars de l'équipage du OLD 99, étendus d'une manière grotesque sans bouger... Ils avaient couru hors de l'avion juste au moment de l'attaque, mais l'explosion les avait tous tués sur le coup. Quelques-uns étaient nus, leurs vêtements arrachés par le souffle. »

[9] *Samurai* – S. Sakai – William Kimber & Co, Londres, 1959.

[10] On notera le décalage d'une heure avec les horaires cités par Sakai.

[11] Seize des 18 P-40 basés à Iba ont été détruits au sol quelques minutes avant l'attaque de Clark, deux *Squadrons* en patrouille au large de Manille ne peuvent être avertis, la station radio de Clark ayant été mise hors d'usage par l'une des toutes premières bombes, et le *Squadron* installé à Del Monte ne peut décoller à cause d'un nuage de poussière qui recouvre la base.





Boeing B-17D (serial inconnu)
26th Bombardment Squadron, 11th Bombardment Group
Iba (Luçon, Philippines), décembre 1941.

© J-M. Guillou – Aérojournal - 2013

Comme c'est souvent le cas en pareille circonstance, des hommes se distinguent par des actes de pur héroïsme ; c'est le cas du *1st Lieutenant* Fred T. Crimmins Jr. Voyant prendre feu le hangar dans lequel son avion était en train d'être peint, il court jusqu'à son taxi, met en route et le sort au moment où arrivent les Zéro. L'appareil est immédiatement criblé de balles et d'obus, dont un fait exploser le tableau de bord. Tendant la main pour couper les moteurs, Crimmins prend une balle dans le poignet droit. Deux autres pénètrent dans son omoplate droite et une quatrième lui rase le cuir chevelu. Alors qu'il tente de sortir à quatre pattes, il est lacéré par des shrapnels et des éclats d'aluminium. Il réussit à se réfugier dans un nid de batterie de DCA et trouve même la force de guider les servants en leur signalant l'arrivée des avions ennemis. Il sera décoré de la *Distinguished Service Cross*. La base de Clark Field est entièrement dévastée. Les baraquements, le mess et les hangars, avec leurs ateliers de réparation et de maintenance, ont été durement touchés,

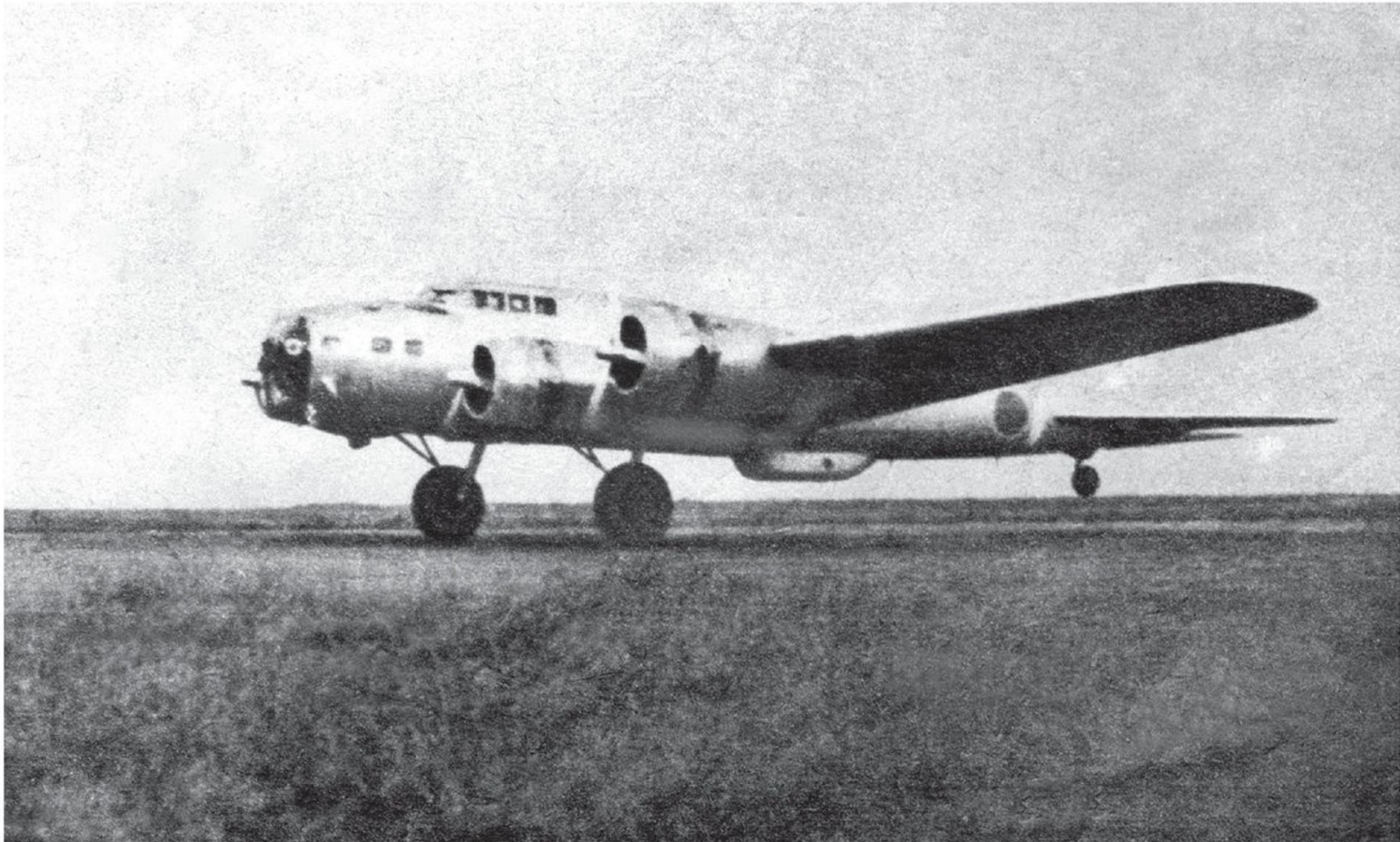
la station radio n'existe plus. Les aviateurs japonais ont pris un plaisir particulier à mitrailler en enfilade les rangées de camions, garés nez à nez, pare-chocs contre pare-chocs, n'en laissant aucun intact ; une cinquantaine d'ouvriers philippins, réfugiés sous un camion-citerne, seront brûlés vifs quand il explosera. On dénombre 55 morts et plus d'une centaine de blessés parmi les militaires américains. Faute de véhicules en état de rouler, l'évacuation des blessés et des brûlés vers les hôpitaux de Manille sera très compliquée.

Ed Whitcomb poursuit :

« J'ai trouvé le colonel Eubank dehors, à côté du bâtiment de son QG. Il regardait s'accomplir la destruction de la moitié de sa flotte de bombardiers.

Il n'a pas cherché à se mettre à l'abri. Il est resté debout, impuissant, à contempler les avions ennemis piquer, redresser et revenir, arrosant l'aérodrome de leur feu dévastateur et détruisant méthodiquement le reste des B-17 alignés sur les pistes. »

▲ et ▼ Les Japonais récupèrent le B-17D 40-3095, qu'ils retrouvent endommagé à Clark Field après l'abandon de la base par les Américains, et le réparent avec les pièces du « 69 » (40-3069). L'avion volera et sera convoyé au Japon. (National Museum of the Air Force)





Sur cet épisode tragique règne encore un flou absolu. À 11h27, le radar d'Iba repère un nombre inconnu d'avions au sud du golfe de Lingayen, se dirigeant vers le sud. L'alerte est donnée à 11h37 par le *Colonel* A. H. Campbell, chef du réseau de guet aérien. Celui-ci affirmera que ce message a été reçu sur le télétype de Clark Field et qu'il en a même obtenu l'accusé de réception en retour, mais il semble néanmoins que les « bombardiers » n'en aient pas eu connaissance. Interrogé après la guerre, Eubank expliquera :

« L'arrivée de la formation japonaise qui a attaqué Clark Field vers midi, le 8 décembre 1941, n'a pas été signalée au *Bomber Command* préalablement au raid. La formation se trouvait pratiquement à la verticale au moment où ont été mises en route les sirènes d'alerte, et les bombes ont commencé à exploser quelques secondes plus tard. Une ou deux fausses alertes avaient été déclenchées dans la matinée. »

LA FIN D'UNE FORCE « IN BEING »

Toutefois, au-dessus de Clark tournent deux B-17 encore intacts. Le *1st Lieutenant* Earl R. Tash est sur le point de se poser quand arrivent les Japonais. Il rentre le train, met les gaz et gagne un nuage pour prendre le temps de décider s'il rejoint Del Monte ou s'il attend la fin du raid pour se poser à Clark. Mais, alors qu'il choisit la seconde option, il est attaqué

► THE SWOOSIE, le B-17D 40-3097 ayant appartenu au 14th *Bombardment Squadron* du 19th *Bombardment Group*, sera conservé comme avion personnel par le *Lieutenant General* George H. Brett, quand il arrivera au Panama, le 9 novembre 1942, pour prendre ses fonctions de chef du *Caribbean Defense Command*. (US NARA)

▼ Un B-17D survivant de l'épopée des Philippines et de Java, photographié à Archerfield (Brisbane, Queensland), vers mars 1942. Un B-17C (40-2059) et deux B-17D (40-3085 et 3097) du 19th *Bombardment Group* seront rapatriés aux USA en octobre 1942. (Australian War memorial)

dans sa descente par trois Zéro, qui l'endommagent fortement. Néanmoins, le *Private 1st class* Arthur E. Norgaard, qui manie l'affût double du poste de tir du radio, touche l'un des assaillants et l'envoie percuter le sol ; Norgaard est le premier mitrailleur américain à revendiquer un avion ennemi. Tash ira se poser à Del Monte.

Le *1st Lieutenant* John W. Carpenter III, qui, pour des raisons techniques, a décollé en retard quand l'ordre a été donné d'évacuer Clark à 08h00, se présente en même temps que Tash. Le voyant se préparer à atterrir, il lui emboîte le pas, mais l'apparition des Zéro le fait changer d'avis. Pas longtemps, parce qu'il n'a pas assez d'essence pour rejoindre Del Monte. Il se pose donc au milieu des Zéro, qui le criblent de plomb sans toucher un organe vital ni un membre de l'équipage. Malgré les trous dans ses ailes et son fuselage, il est alors le seul B-17 encore en état de vol à Clark Field !

Il est rejoint vers 17h00 par l'appareil (40-3096) du *1st Lieutenant* Hewitt T. Wheless, de retour de sa mission de reconnaissance au-dessus de Formose.

« Nous avons planté nos belles moustiquaires blanches au clair de lune, sous des arbres, dira un aviateur du 30th BS. Le moral dans les chaussettes, nous étions morts de trouille. »

Dans la plantation d'ananas de Del Monte, les aviateurs n'ont qu'une vague idée de ce qui s'est passé à Manille. La liaison radio avec Clark ayant été temporairement coupée et le téléphone étant saturé, ils ne sont tenus au courant de la situation que par les radios commerciales,





qui, elles-mêmes, ne relaient que des informations très partielles. En début d'après-midi, l'état-major d'Eubank demande au *Major* Emmett O'Donnell Jr. d'armer ses bombardiers de bombes de... 50 kg (!) pour attaquer une escadre japonaise au nord de Luçon. Brereton : « Vers 16h00, un message a été reçu du Maj. O'Donnell à Del Monte, refusant d'exécuter un ordre émis en clair, parce qu'il craignait qu'il émane d'une cinquième colonne. » Un nouveau message en code est alors adressé à Del Monte, mais le temps de le chiffrer au départ et de le déchiffrer à l'arrivée, l'accusé de réception n'est retourné que vers minuit !

En fait, c'est Tash, quand il se pose à Del Monte, vers 17h00, qui donne les premières vraies nouvelles de la tragédie qui s'est déroulée à Clark, illustrées par la blessure du *Staff Sergeant* Michael Bibin, dont l'épaule droite a été emportée par un obus de 20 mm d'un Zéro.

Quand la nuit du 8 décembre 1941 tombe sur les Philippines, la force de dissuasion de MacArthur a été réduite de moitié. Sa « ligne de défense » n'a fait qu'encaisser les coups sans en rendre un seul. Sur les 35 B-17 dont il disposait au petit matin, il n'en reste plus que 17 en état de vol. Dans ces conditions, il semble difficile d'attendre des futures opérations offensives une quelconque efficacité. En outre, la perte de plus de la moitié des chasseurs rend l'avenir des défenseurs assez sombre pour faire face à l'invasion qui se profile.

Les aventures du Boeing B-17 Fortress dans le Pacifique ne font que commencer. La suite de cette saga, mais aussi la naissance et le développement d'un des avions les plus mythiques de la Seconde Guerre mondiale, vous sera contée en même temps que ses opérations en Europe et en Méditerranée, ainsi que sous les cocardes britanniques dans une future publication. ■