



Bon avion, mais mal utilisé, le MARTIN

**Il était ultra-moderne en 1935, mais,
quand il fit la guerre, dans le Pacifique,
en 1941, il était périmé.**



B-10

Un Glenn Martin 139 ou B-10. Cette photo de propagande a été retouchée afin, sans doute, d'accentuer l'aspect lisse du fuselage métallique qui était une grande nouveauté à l'époque, témoignant de grandes qualités aérodynamiques. S'il n'a pas été construit à un très grand nombre d'exemplaires, le B-10 était considéré comme révolutionnaire au début des années 30.

En 1932 apparut aux Etats-Unis un bombardier qui surclassait tous les autres avions de combat de l'époque. Plus rapide que les chasseurs contemporains, ce Martin B-10 fut, par conséquent, considéré comme l'arme appropriée pour mettre en pratique l'idée selon laquelle le bombardement lourd serait la meilleure défense contre l'agresseur. Marquant l'avènement de la nouvelle génération des bombardiers multimoteurs monoplans, il fut vite rattrapé par le progrès. Pourtant, dix ans plus tard, il défendait encore les Indes néerlandaises contre l'invasion japonaise.

Glenn Martin fut un des pionniers de l'aviation aux Etats-Unis. Né le 17 janvier 1886 à Macksburg (Ohio), il s'intéressa à l'aviation dès 1907. Deux ans plus tard, il construisit son premier avion, puis fonda en 1910 sa propre usine dans une église désaffectée, avant de s'installer à Los Angeles en 1912. Parmi ses collaborateurs, on trouvait alors des ingénieurs comme Lawrence Bell, Donald Douglas et James McDonnell... L'aviation ne lui suffisait pas pour gagner sa vie, Glenn Martin fit également l'acteur – proximité d'Hollywood oblige – dans le film *Girl of Yesterday*, avec la célèbre actrice Mary Pickford. Il continua néanmoins à construire des avions (1), collaborant pendant quelques temps avec la compagnie Wright, puis forma en 1917 une société indépendante à Cleveland (Ohio). Quelques années plus tard, en 1929, il ouvrit une usine à Baltimore, dans l'état du Maryland.

Dès le début, le nom de Glenn Martin fut lié au bombardement aérien : aux Etats-Unis, les premiers essais dans ce domaine furent réalisés avec un biplan Martin TT. Ce nom se répandit vraiment grâce au MB-2, biplan bimoteur, mis en service dans l'United States Army Air Service en 1920. Le MB-2 – NBS-1 (Night

Bomber/Short range) dans l'USAAS – connu son heure de gloire lorsque le Général William Mitchell l'utilisa pour démontrer les capacités de l'aviation en coulant l'ancien cuirassé allemand *Ostfriesland*, en 1921.

Non-conformiste, Glenn Martin comptait beaucoup d'ennemis parmi les hauts gradés de l'USAAS qui lui préféra d'autres constructeurs. Il ne s'avoua cependant pas battu. De sa propre initiative, donc sans la contrainte de spécifications officielles, il entreprit de construire un bombardier à hautes performances en s'inspirant de la formule du Boeing B-9, un monoplan bimoteur à train rentrant.

La nouveauté de ce bombardier était sa soute à bombes. Cet avion, le Martin type 123, fut présenté à l'USAAC pour essais, le 20 mars 1932, à Wright Field où il dut désigné XB-907.

Premiers développements

A l'époque, nombreux étaient ceux qui adhéraient aux idées du général italien Giulio Douhet. Selon lui, une flotte de bombardiers serait capable de repousser tout assaut de l'ennemi, et permettrait de le soumettre en frappant son territoire. Sans doute est-ce ce genre d'idée qui incita les Etats-Unis à proposer à la Conférence sur le Désarmement de 1932 d'interdire les bombardiers, mesure qui fut approuvée par la majorité des pays participants... dont la plupart ne possédait pas ou très peu d'avions de ce genre. Mais, en janvier 1933, Hitler prit le pouvoir en Allemagne et retira son pays de la Conférence, mettant fin aux espoirs de désarmement général.

Aux Etats-Unis, le nouveau gouvernement du président Roosevelt, élu en 1932, s'intéressait aux idées nouvelles, dont celles touchant à l'aviation. A la Convention du parti Démocrate, dont Roosevelt avait été le candidat, «Billy» Mitchell – limogé en 1926 pour avoir défendu ses idées avec trop de véhémence – avait conduit la délégation de l'état de Virginie... Et désormais, les conseillers militaires de la Maison Blanche étudiaient les capacités de l'aviation de bombardement.



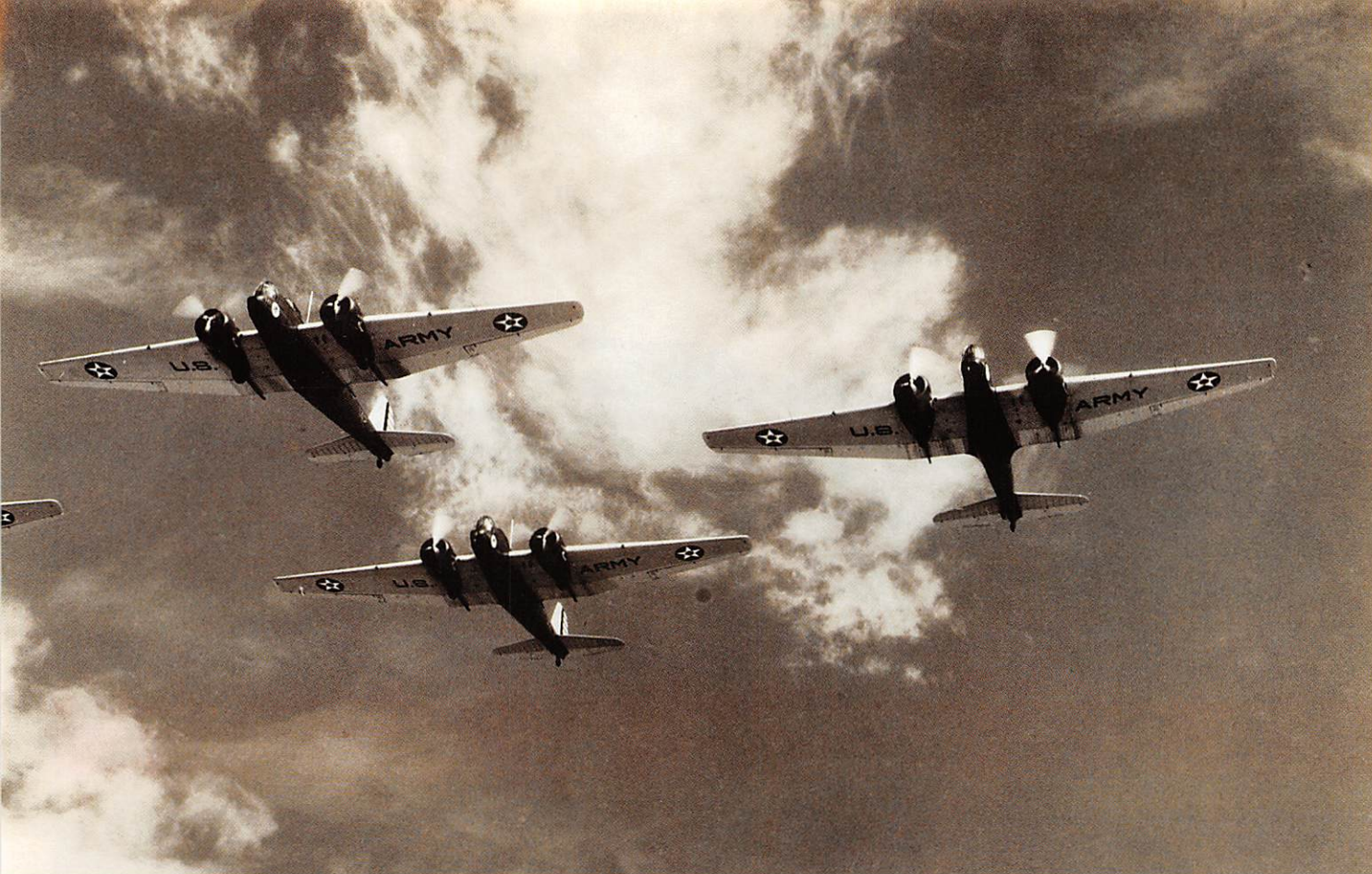
Quatre B-10B du 11th Bombardment Squadron blanche sur le nez des avions.

Le premier XB-907 ne donna pas satisfaction à Glenn Martin. Avec ses habitacles ouverts, propulsé par deux moteurs Wright SR-1820-E «Cyclone» de 600 ch, il n'atteignit que 317 km/h (197 mph) à 1 830 m d'altitude. Il manquait peu de choses pour passer la barre psychologique des 200 mph. En outre, l'avion vibrait et manquait de stabilité. Durant l'été de 1932, il fut renvoyé à l'usine de Cleveland. De nouveaux moteurs «Cyclone» F de 675 ch furent installés, l'envergure fut agrandie pour réduire la vitesse d'atterrissage jugée trop élevée (145 km/h), et une coupole transparente rendue nécessaire par la grande vitesse de l'avion protégea le mitrailleur du nez. L'avion revint sous cette



Le XB-907, prototype du Martin 123, dans sa deuxième version (XB-907A), c'est à dire avec la tourelle de nez, l'aile agrandie, des moteurs «Cyclone» plus puissants, de nouveaux capots, et le train d'atterrissage amélioré.

(1) Les premiers avions de l'aviation militaire des Indes néerlandaises furent des biplans Martin, qui entrèrent en service en octobre 1915.



en formation, le 2 mai 1939. Ils sont encore peints en bleu moyen, avec les ailes jaune vif. L'insigne de l'unité apparaît comme une tache

forme à Wright Field en octobre. La masse supplémentaire des modifications abaissait l'autonomie et les performances en montée, mais la vitesse maximale était, cette fois, de 333 km/h (207 mph) : le XB-907A, comme il était désormais désigné, volait plus vite que les chasseurs en service. Ceci valut à Glenn Martin le prestigieux Collier Trophy, qui lui fut remis en 1933 par le président Roosevelt.

Les versions du B-10

Le 17 janvier 1933, le gouvernement américain commanda, au prix de 50 480 Dollars l'unité, 48 exemplaires du nouvel avion, modifié avec une verrière par dessus chaque habitacle, et désigné B-10. Les premiers furent construits en plusieurs variantes, avec des moteurs différents et des hélices à deux positions. Les 14 premiers, désignés YB-10, avaient des moteurs Wright «Cyclone» R-1820-25 de 675 ch. Ils furent suivis par sept YB-12 identiques, mais motorisés par des Pratt & Whitney «Hornet» R-1690-11 de 775 ch qui les propulsaient à 341 km/h (212 mph). Le même moteur fut employé sur les 25 B-12A suivants, qui reçurent un réservoir additionnel dans le fuselage pour augmenter leur autonomie. Parmi les 48 premiers exemplaires, un YB-12A à moteurs suralimentés «Cyclone» R-1820-31 de 675 ch fut construit ; il atteignit 380 km/h (236 mph). Le dernier de la première série fut le XB-14, essayé en 1935 avec deux Pratt & Whitney «Twin Wasp» YR-1830-9 de 950 ch.

Le YB-10 n°33-148 fut provisoirement modifié en avion d'observation sous la désignation XO-45 (2) ; les moteurs R-1820-25 furent remplacés par des R-1820-17 de même puissance. Une commande de dix YB-13 équipés de Pratt & Whitney R-1860-17 fut annulée. La version d'assaut A-15 connut un sort identique.

La version suivante fut le B-10B motorisé par des «Cyclone» R-1820-33 de 775 ch ; elle fut la plus utilisée par l'USAAC avec 91 exemplaires commandés sur le budget de 1934, et 15 sur celui de 1935. Deux furent ajoutés en 1936 ; le dernier B-10 à joindre les rangs de l'USAAC fut un avion de la force aérienne néerlandaise, en 1942. Quelques

B-10 et B-12A furent équipés de flotteurs, la défense côtière des Etats-Unis étant assurée par l'USAAC depuis janvier 1931, après l'accord MacArthur-Pratt qui avait libéré l'US Navy de cette tâche.

Lorsqu'ils devinrent obsolètes, ces avions furent utilisés comme remorqueurs de cible sous la désignation B-10M et B-12M.

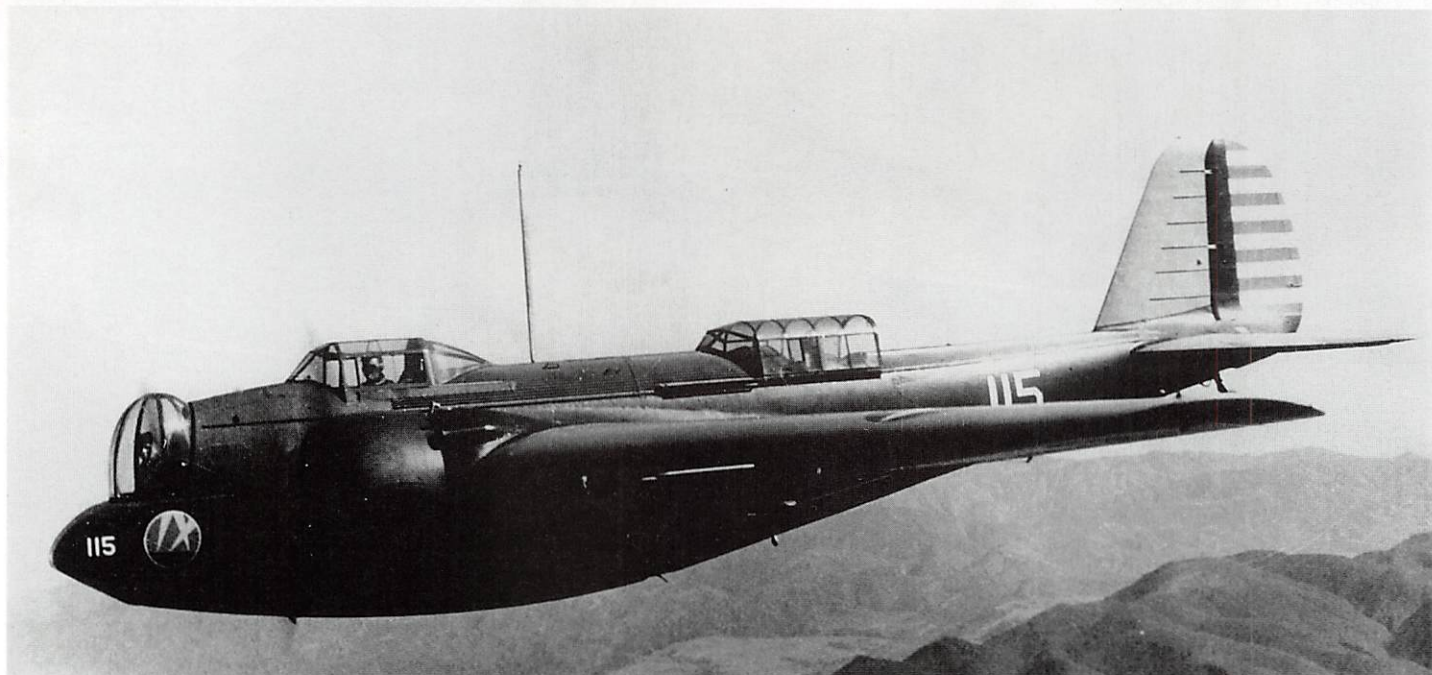
Construction et aménagements

Le Martin B-10, ou type 139, était un monoplan entièrement métallique à aile cantilever construite en trois parties, le tronçon central intégré au fuselage supportant les moteurs. Le fuselage était également en trois parties. Les deux habitacles étaient couverts par deux verrières qui furent transformées en longue verrière dorsale sur les versions finales. Le train d'atterrissage était escamotable, mais pas la roulette de queue.

A l'avant, l'observateur/bombardier était logé dans une tourelle avec une mitrailleuse. Dans l'USAAC, l'arme de bord la plus courante était la mitrailleuse Browning de 7,7 mm (0,303 pouce). Quelques mètres derrière se trouvait l'habitacle du pilote, puis la soute à bombes, où pouvait également être installé un réservoir auxiliaire. Cette soute pouvait recevoir 1 000 kg de bombes. Sur les versions ultérieures, une tonne de bombes pouvait être accrochée sous les ailes, ce qui nécessitait l'installation d'un réservoir de carburant supplémentaire dans la soute. Dans l'habitacle arrière prenaient place le télégraphiste, et le mécanicien-mitrailleur qui avait à

**Avec une vitesse
maximale de
333 km/h, le nouveau
bombardier volait plus
vite que les chasseurs
en service.**

.....
(2) Fana de l'Aviation n° 238.



Un B-10B du 9^e Bombardment Group dont l'insigne représente des faisceaux de projecteurs au-dessus de la silhouette noire d'un paysage. La soute à bombe sépare le poste du pilote et celui du mitrailleur dorsal.

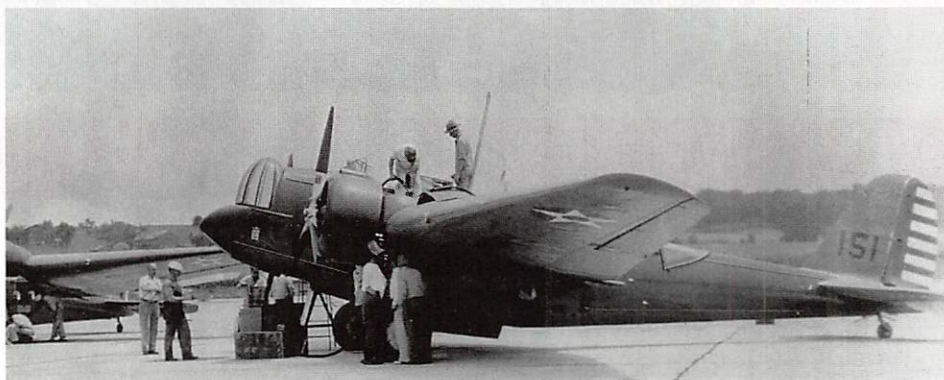
sa disposition une mitrailleuse dorsale et une autre ventrale. Cet armement était assez léger. Néanmoins, la mitrailleuse ventrale permit quelques succès contre des adversaires qui ne s'attendaient pas à trouver une arme dans cette position et attaquèrent de façon classique, par l'arrière et par dessous.

L'aménagement général n'était pas des meilleurs. Il était, en principe, possible à l'observateur-bombardier et au pilote d'échanger leurs places. Cette manœuvre, assez difficile dans cet avion étroit, pouvait être utile si le pilote, blessé ou tué, devait être remplacé. Dans les faits, il était impossible au bombardier de gagner le poste de pilote et prendre les commandes – si tant est qu'il eût les compétences nécessaires. Il existait une autre solution : à l'arrière était montée une double commande pour le mitrailleur... mais sans aucun instrument de bord, ni sélecteur de réservoirs d'essence, ni commande de train d'atterrissage.

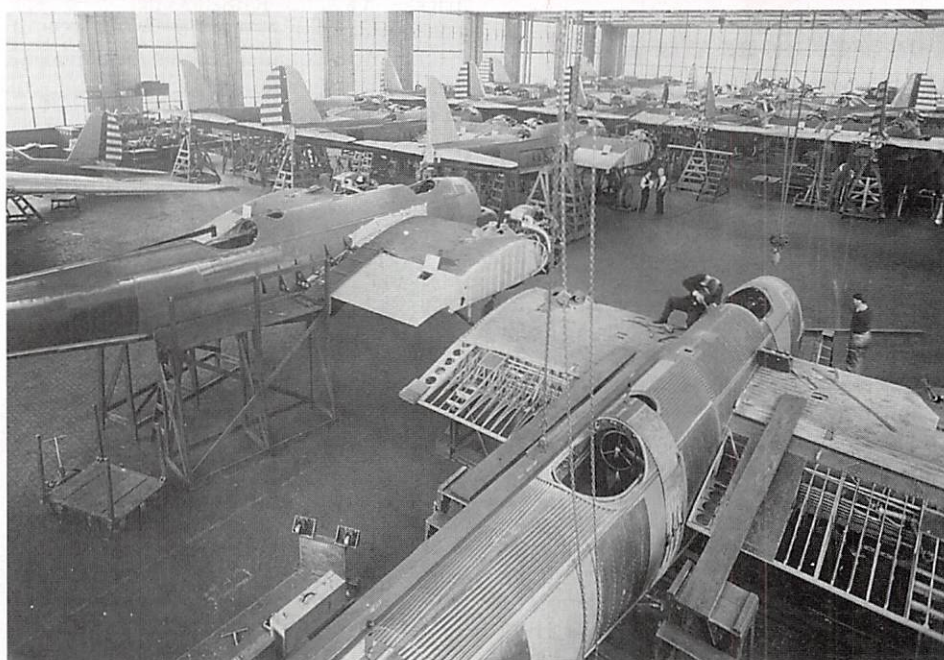
Aux Indes néerlandaises – comme probablement ailleurs –, ce deuxième poste de pilotage fut employé pour l'entraînement, l'instructeur prenant place à l'arrière. Comme celui-ci ne pouvait pas contrôler tout ce qui se passait dans le poste avant, bien des vols d'entraînement se terminèrent au sol, sur le ventre.

Les mitrailleurs avant rencontrèrent également leur lot de problèmes. L'ouverture pour la mitrailleuse était assez large, et, quand elle était orientée face au sens de la marche, le mitrailleur était repoussé par le vent relatif ! De même, quand la mitrailleuse était orientée de côté, il fallait un effort colossal pour la remettre dans l'axe. La plupart du temps, la mitrailleuse était donc retirée de son support et la tourelle orientée de façon à ce que son ouverture fit face à l'arrière ! En Argentine, Ladislao Pazmany modifia la tourelle de nez des B-10 argentins qui furent équipés d'une mitrailleuse Madsen plus lourde.

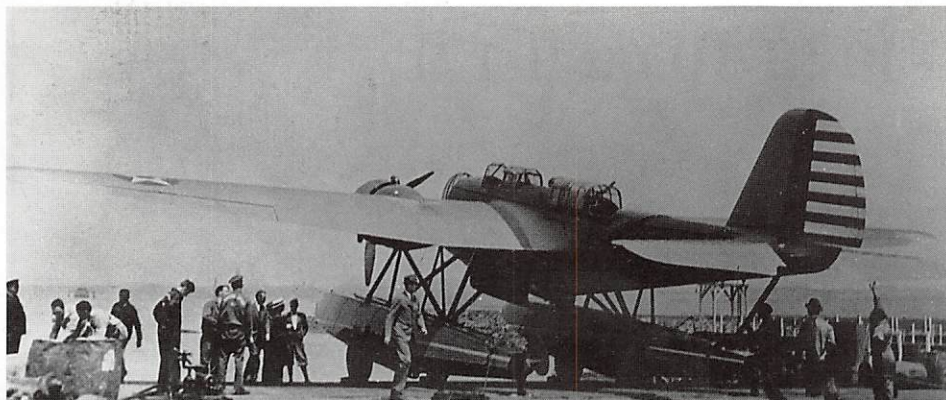
Enfin, que la soute à bombes fut vide ou pleine, il fallait se contorsionner pour ramper d'un habitacle à l'autre. Quand un réservoir



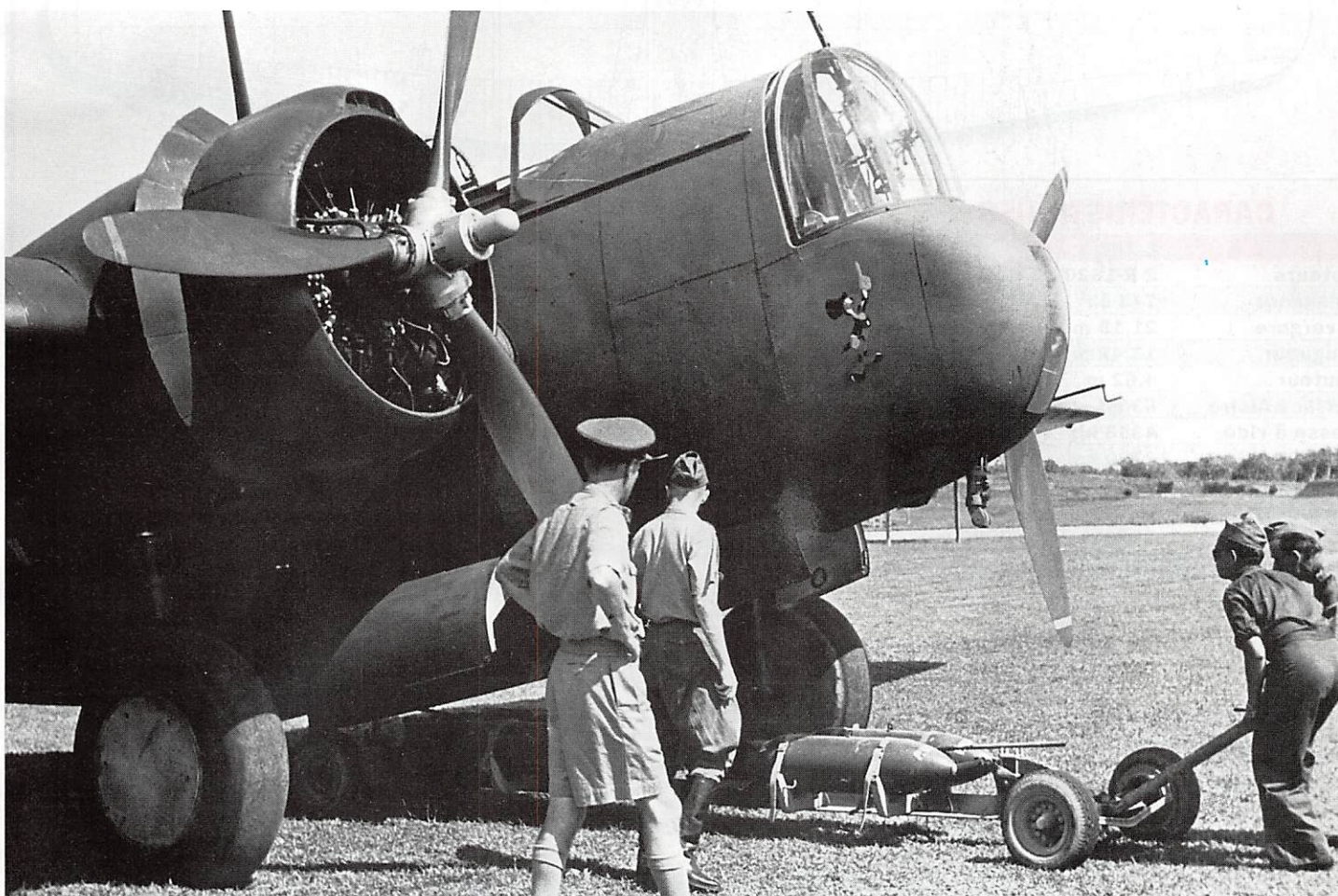
Ravitaillement d'un B-10B. L'avion est peint en vert-olive mat.



Six B-10B en construction le 21 février 1936. On voit très bien la tôle ondulée utilisée pour les parties supérieures et inférieures du fuselage.



Ci-dessus et ci-dessous, des B-12A (B-10B à moteurs Pratt & Whitney «Hornet» de 775 ch), montés sur flotteurs, pour assurer la défense côtière des Etats-Unis. Le YB-12 à flotteurs remporta, le 24 août 1935, un record de vitesse pour hydravion, en parcourant 2 000 km à 260 km/h de moyenne. Le B-12 peut être distingué du B-10 par la prise d'air coudée du carburateur, placée sur le dessus, en arrière du capot.



Chargement de bombes à bord d'un Glenn Martin 139 WH aux Indes Néerlandaises (aujourd'hui devenue l'Indonésie). Ce sont ces avions qui firent la guerre en combattant les Japonais.

auxiliaire était installé pour des vols longue distance, la communication entre les habitacles était par la force des choses limitée à l'usage du téléphone de bord.

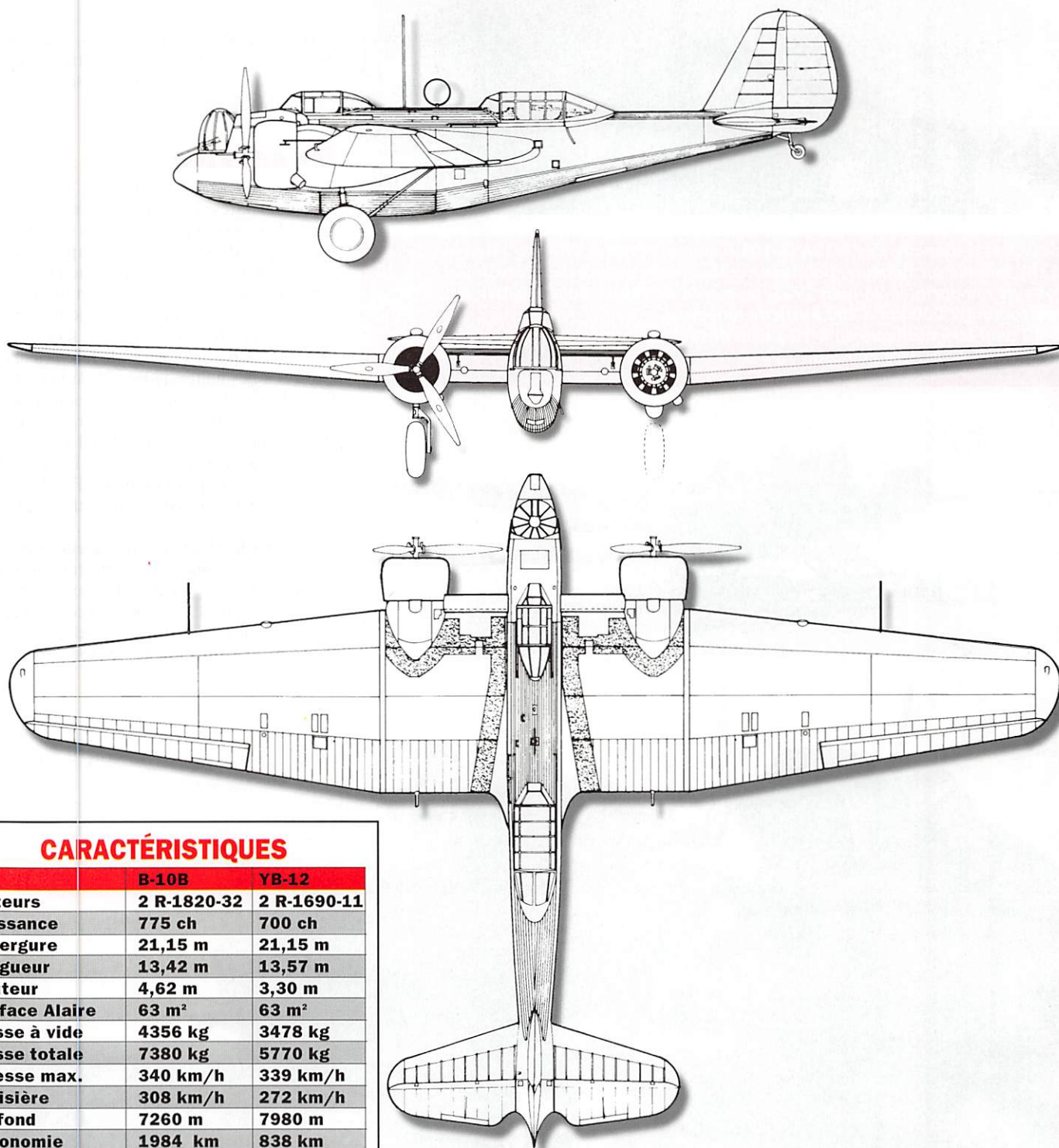
En service

La livraison des B-10 à l'USAAC ne se fit pas sans difficultés. La situation financière de Glenn Martin était telle qu'à la fin de 1934, elle fut obligée de souscrire un emprunt de la Reconstruction Finance Corporation pour survivre et poursuivre la construction des B-10 et B-12, dont le dernier fut livré le 8 août 1936.

Les B-10 et B-12 entrèrent en service dans l'USAAC à partir de 1934. Il furent d'abord affectés à des unités de l'est et de l'ouest des Etats-Unis : d'un côté les 2nd Bombardment Group à Langley Field, en Virginie, et 9th Bombardment Group à Mitchel Field, dans l'Etat de New York, de l'autre les 7th Bombardment Group à Hamilton Field et 19th Bombardment Group à March Field, en Californie.

Quelques B-10 furent directement employés à des tâches auxquelles ils n'étaient pas destinés. En 1934, le président Roosevelt annula tous les contrats de transport du courrier avec les compagnies civiles et demanda à l'USAAC d'assurer – temporairement – cette

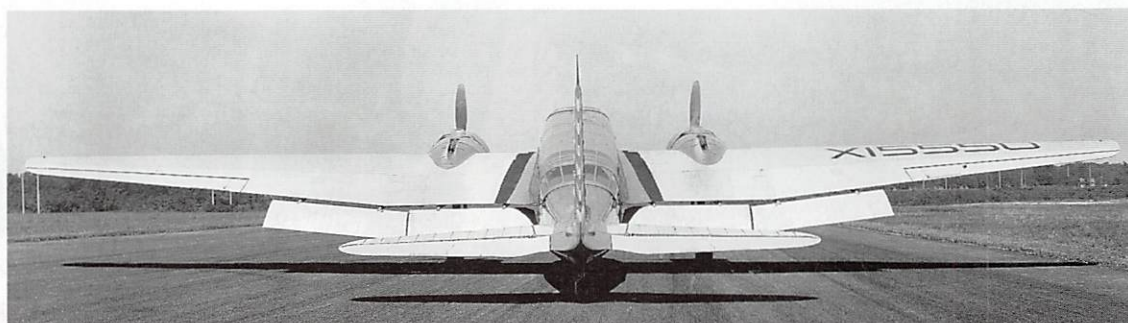
Le Glenn Martin 139 (B-10 ou B-12)



CARACTÉRISTIQUES

	B-10B	YB-12
Moteurs	2 R-1820-32	2 R-1690-11
Puissance	775 ch	700 ch
Envergure	21,15 m	21,15 m
Longueur	13,42 m	13,57 m
Hauteur	4,62 m	3,30 m
Surface Alaire	63 m ²	63 m ²
Masse à vide	4356 kg	3478 kg
Masse totale	7380 kg	5770 kg
Vitesse max.	340 km/h	339 km/h
Croisière	308 km/h	272 km/h
Plafond	7260 m	7980 m
Autonomie	1984 km	838 km

Ci-contre, ne pas confondre. Ce dérivé du Martin 139, le Martin 146, fut le concurrent malheureux en juillet 1935 du futur Douglas B-18, dérivé du DC.2 de transport.





Haut et étroit, le fuselage du Martin 139 était dessiné autour de la silhouette d'un homme vu de face, avec une section minimale pour limiter la traînée.

mission ; le 20 février, des avions militaires se lancèrent dans ce nouveau travail. La plupart des vols postaux militaires furent exécutés par des monomoteurs d'observation ou des bombardiers anciens comme les Keystone et Curtiss B-2, mais quelques uns des nouveaux B-10 prouvèrent leur valeur lors de liaisons nocturnes entre New York et Chicago, et sur les 1 920 km qui séparent Newark et Miami. Cette aventure postale militaire dura jusqu'en mai 1934.

Le nouveau bombardier démontra d'emblée ses qualités quand dix B-10 décollèrent le 18 juillet 1934 et relièrent Dayton, Washington, Minneapolis, puis Regina, Edmonton, Prince George, White Horse, au Canada, à Merrill Field et Fairbanks, en Alaska. Le but de ce raid, commandé par le Lieutenant-Colonel Henry «Hap» Arnold, était de reconnaître cette partie des Etats-Unis, longtemps négligée par la défense américaine, aviation incluse. Chaque jour, les pilotes réalisèrent des vols de reconnaissance photographique, parcourant au total plus de 28 000 km. Un seul B-10 connut des ennuis et fut laissé à Cooks Bay, près d'Anchorage ; il fut ensuite récupéré et, grâce à sa construction métallique robuste, put être remis en état de vol. Le vol de retour fut entrepris via Juneau et Seattle (plus de 1 500 km de vol non stop) ; les avions étaient de retour à March Field le 21 août. Quelques six jours plus tard, les B-10 furent appelés à l'est, pour participer à des manœuvres et démontrer les avantages d'un avion de bombardement moderne pour la défense des Etats-Unis.

Surprise en Alaska

A l'étape de Fairbanks, «Hap» Arnold fut approché par un Allemand, ancien pilote la Première Guerre mondiale qui avait ensuite fait des études aéronautiques en Russie, en Grande-Bretagne, en France et – récemment – en Allemagne, et qui se montra très intéressé par le B-10. Il voulait évidemment amener la discussion sur un certain sujet, raconte Arnold dans ses mémoires *Global Mission* (Harper & Brothers, New York, 1949).

«- Finalement, dit-il, vous pensez que vous

avez un bon avion de bombardement, n'est-ce pas ?

- Le meilleur du monde, sans aucun doute, répondis-je [«Hap» Arnold, NdIR].

- Qu'est que vous diriez si je vous racontais que les Allemands ont aujourd'hui un avion de bombardement meilleur que celui dont vous disposez maintenant avec le B-10 ?

- Je ne pourrais dire rien, répliquai-je, excepté que vous êtes un sacré menteur.

- Ils l'ont.

Je protestai que c'était impossible, que les officiers de l'Inspection alliée visitaient toutes les usines allemandes, que des commissions alliées se rendaient partout en Allemagne pour s'assurer qu'aucune arme n'y était construite. Il sourit.

- Envoyez votre attaché militaire aux usines Junkers, Heinkel, et Dornier voir ce qu'elles appellent «avions de transport à grande altitude». Elles produisent également des chasseurs. Les usines où les pièces sont fabriquées sont bien à l'écart des usines principales, mais si votre attaché est intelligent, il les trouvera.

Ses affirmations me tinrent en haleine. Je lui demandai :

- Qu'est ce que vous faites ici en Alaska ?

Chaque jour, les pilotes réalisèrent des vols de reconnaissance photographique, parcourant au total plus de 28 000 km.

Il raconta qu'il était venu établir une ligne aérienne entre Fairbanks et Livengood.

- Vous n'avez aucune raison d'avoir peur de moi, ajouta-t-il. J'ai fait une demande pour obtenir la citoyenneté américaine ; mais vous devez déjà le savoir.

Et il me quitta sans autre formalité. (...)

Quelques mois plus tard, avant que j'eus reçu une réponse de l'attaché militaire à Berlin, Göring annonça qu'il créait une nouvelle force aérienne allemande, et, le 16 mars 1935, affirma que la Luftwaffe serait la force aérienne la plus puissante du monde.»

Les B-12 furent aussi employés outre-mer. Ils dotèrent le 6^e Composite Group au Panama entre 1936 et 1939, et le 5^e Composite Group à Hawaï. Les derniers survivants furent ensuite employés en 1941 pour la défense des îles par le 15^e Pursuit Group.

Les B-10 et B-12 étaient réputés pour leur robustesse. Pourtant, Glenn Martin ne put poursuivre dans cette voie ; cet homme opiniâtre avait eu maille à partir avec les militaires dans les années 20 et 30, et, quand la modernisation de l'Air Corps fut entreprise, la préférence fut donnée à Donald Douglas et à la transformation du DC.2 de transport en B-18 de bombardement. Glenn Martin proposa, de sa propre initiative, un projet de B-10 agrandi, le type 146 dont le prototype à moteurs R-1820-G5, immatriculé NX15550, fut essayé en août 1935. Si la situation financière difficile de Glenn Martin l'empêcha d'engager des études plus audacieuses, il semble surtout que la personnalité de son fondateur joua contre lui et fit qu'après le B-10, cette société ne reçut plus de commandes de l'USAAC jusqu'à ce que l'urgence de la Deuxième Guerre mondiale fit oublier les querelles de personnes. Entre-temps, l'entreprise Martin fut donc sauvée du désastre par des commandes venues de l'étranger.

Exportations

Entre août 1936 et 1940, l'usine de Glenn Martin ne produisit pratiquement que pour l'exportation. Naturellement, les pays étrangers s'intéressèrent dès le début au nouveau B-10, si moderne et si rapide. Naturellement, le gouvernement américain commença par refuser la licence d'exportation. Mais, en décembre 1935, comme d'autres avions plus modernes étaient en chantier, il revint sur cette décision, avec comme condition que les ventes n'intervinssent qu'après le 1^{er} juillet 1936. Nombre de pays envoyèrent alors leurs acheteurs à Baltimore, chez Glenn Martin.

En janvier 1936, alors que la compagnie sortait encore trois B-10 par semaine pour l'USAAC – mais venait d'apprendre que Douglas avait obtenu le contrat de son successeur –, Glenn Martin écrivit à un de ses actionnaires, Charles Crane, que les exportations seraient peut-être une solution aux difficultés financières annoncées : «Nous avons conclu un contrat avec Construcciones Aeronauticas (CASA) pour produire notre bombardier en Espagne. Le gouvernement espagnol a commandé 42 avions de bombardement à construire en Espagne, et il a approuvé l'achat de huit

LA LÉGENDE DES B-10 ESPAGNOLS

Si aucun Martin B-10 ne gagna jamais l'Espagne, ce pays a sa place dans cette histoire, d'abord parce qu'il a longtemps été dit qu'il y avait des Martin dans les forces aériennes républicaines, ensuite parce que les Républicains ont à maintes reprises tenté d'en obtenir.

L'Espagne avait commandé huit Martin 139 au début de 1936 et obtenu leur licence de fabrication. Mais à cause de la guerre civile, la commande n'avait pu être honorée. L'ambassadeur d'Espagne au Mexique, Félix Gordón Ordas, qui – exception parmi les diplomates espagnols – était resté fidèle au gouvernement, faisait le maximum pour obtenir des avions pour son pays. Il renouvela la commande en la portant à 12 puis 20 Martin 139W. Le 10 août 1936, Joseph L. Hartson, de Glenn Martin, informa Joseph C. Green du State Department's Office of Arms Control que la commande espagnole avait été renouvelée. Le jour suivant, Hartson fut informé que «*la vente de ces avions ne respectait pas l'esprit de la politique du gouvernement [américain]*». Martin annonça que la transaction était annulée.

En janvier 1937, le Congrès américain vota l'embargo sur les armes à destination de l'Espagne, mais le 25 mars 1937 le Colonel Francesco León Trejo, de la commission d'achat espagnole aux Etats-Unis, et Miles Sherover de Hanover Sales Corporation, l'agent du gouvernement espagnol aux Etats-Unis, approchèrent Martin pour obtenir des pièces semi-finies, qui seraient ensuite assemblées par CASA. Sherover offrit 2,5 millions de Dollars d'avance et comptant ; à cause de l'embargo et ses possibles complications, Martin déclina cette offre.

Sherover revint en mai 1938 chez Hartson, proposant cette fois d'acheter pour 50 millions de Dollars de bombardiers, qui seraient envoyés en France après avoir été vendus à une société française. Mais les relations de Sherover et Hanover Sales étaient désormais connues, et Martin savait qu'il ne recevrait jamais l'autorisation d'exporter ces avions ; l'offre fut à nouveau déclinée. Néanmoins, selon les mémoires

de Félix Gordón Ordas et du Commandant José Melendreras Sierra, l'assistant de Trejo, les négociations aboutirent secrètement : les avions devaient transiter par une organisation contrôlée – depuis sa prison ! – par un criminel connu, et être envoyés au Mexique d'où ils devaient être acheminés en Espagne. Cette histoire est plausible.

Une autre version provient de Martin qui n'avait aucune raison de donner l'impression au State Department (ministère de l'Intérieur américain) qu'il était engagé dans une transaction illégale. Quoiqu'il en fut, aucun Martin 139 n'a jamais rejoint l'Espagne.

Des rumeurs persistantes selon lesquelles des Martin 139 volèrent en Espagne coururent à l'époque. C'était une mystification entretenue par les deux belligérants.

Les Républicains voulaient naturellement faire croire qu'ils possédaient cet avion moderne. Ils firent publier par leur magazine aéronautique deux photos de B-10 américains retouchées avec des marques de nationalité espagnoles.

Ces photos truquées ont longtemps hanté articles et ouvrages peu sérieux sur la guerre civile espagnole. Les Nationalistes avaient des raisons d'impliquer les Américains ; ils exposèrent ainsi un Tupolev SB-2 capturé à San Sebastian en 1938, en le faisant passer pour un «*Martin Bomber*» ! Peu, à l'époque, savaient que les Soviétiques pouvaient construire des avions de combat modernes et rapides. De la même façon, le chasseur Polikarpov I-15 fut appelé Boeing.

Martin lui-même, tout en niant que des B-10 aient été vendus en Espagne, prétendit que les B-10 républicains étaient des copies construites en URSS sur le modèle du seul exemplaire vendu à ce pays en 1936.

Martin alla encore plus loin en 1939, quand le ministère de l'Air italien affirma de nouveau que des B-10 volaient en Espagne : il suggéra, cette fois, que les avions avaient été construits «*d'après photos*» ! Ainsi la légende des B-10 espagnols fait-elle partie de notre histoire.

L'exportation étant pour Martin le seul moyen de subsister, la firme maintint des contacts avec beaucoup de pays, parfois sans résultat. La France fut de ceux-ci : elle ne commanda jamais le type 139, mais quand l'Armée de l'Air constata en 1934 et 1935 qu'elle manquait de multiplaces de combat, à cause des retards dans la livraison des avions du Plan I (Potez 540, Bloch MB-200), le ministère de l'Air envisagea l'acquisition de quelques dizaines de B-12A.

En octobre 1938, Glenn Martin offrit à la France de livrer des Martin 166 (aussi employés aux Indes néerlandaises, mais désignés Martin 139WH-3A) à la cadence de quatre par semaine (3). Cette offre fut déclinée, mais le 26 juin 1939, la France commanda 115 Martin 167 (le futur «*Maryland*») (4), prenant ainsi la relève des Pays Bas pour aider Glenn Martin à survivre.

La Chine

Lorsqu'en juillet 1936 la licence fut donnée pour exporter le B-10 à l'étranger, la Chine fut la première puissance à en obtenir. Ces avions furent désignés Martin 139WC (WC pour Wright-China). On pouvait alors voir en Chine des avions de toutes origines : Italie, Allemagne, URSS, France, Grande Bretagne et Etats-Unis. Le plupart étaient obsolètes, mais parmi les plus modernes se trouvaient six Heinkel He 111, livrés vers la fin de 1936, et des Boeing P-26 de chasse. Mais ils ne résistèrent pas à la comparaison avec les neuf Martin (six arrivèrent en février 1937 et trois en août).

Quand l'aviation prit finalement part aux hostilités sino-japonaises, les rapides Martin laissèrent vite les Heinkel et les P-26 sur place, et la première «*attaque aérienne*» sur le Japon fut réalisée en février 1938 par des Martin. A la limite de leur autonomie, ces avions n'emmenèrent pas de bombes, mais des tracts !

La plupart des Martin chinois furent perdus au combat, mais aussi à cause de l'inaptitude des équipages chinois.

L'Argentine

Entre les mois de septembre et d'octobre 1936, l'Argentine organisa un concours sur sa base aérienne d'El Palomar pour choisir son futur bombardier. Martin y envoya un B-10 immatriculé NR15553 et piloté par Ellis Shannon. Il fut convoyé, alors que l'habitude était, pour de tels événements, d'acheminer les avions militaires américains démontés. Les concurrents étaient le Junkers Ju 86 allemand et le Savoia-Marchetti SM 79 «*Sparvierio*» italien ; d'autres étaient proposés sans participer aux épreuves, dont le Breguet 462 français et le Fokker T-V néerlandais.

Le Martin fut le net vainqueur de la compétition. Plus tard, des rumeurs – probablement d'inspiration italienne – circulèrent, affirmant

.....

(3) R. Danel et J. Cuny, *L'aviation française de bombardement et de renseignement*, Docavia n°12 (Epuisé).

(4) *Fana de l'Aviation* n° 157 à 168.

autres avions à construire par Martin Company. Le contrat de licence stipule qu'ils nous payeront 100 000 Dollars d'avance sur les 5 % convenus dans le contrat.»

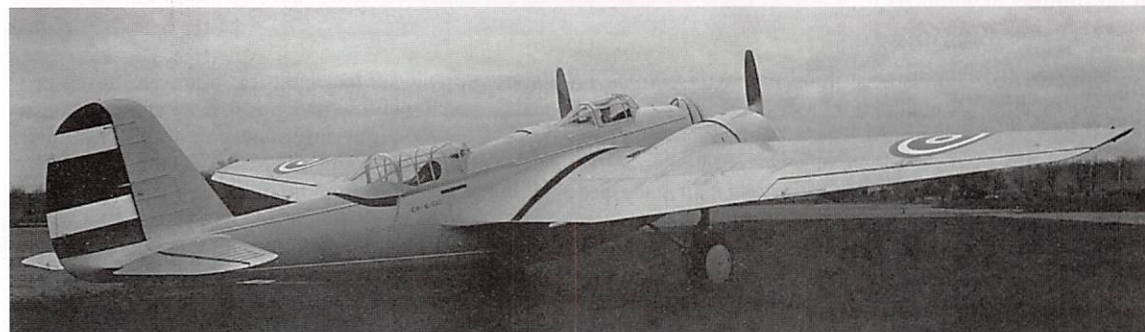
Finalement, l'affaire espagnole n'aboutit pas, mais, en juillet 1936, six B-10 furent vendus en Chine pour 924 093 Dollars, trois en août au Royaume de Siam (Thaïlande) pour 313 097 Dollars, puis trois autres pour 305 216 Dollars. Des commandes vinrent aussi d'Argentine, où l'armée commanda 22 exemplaires pour 2 278 000 Dollars, et la marine 12

pour 1,4 million de Dollars. La Turquie acheta 20 B-10 pour 2,2 millions. Un seul B-10 fut vendu à l'URSS pour 118 718 Dollars.

Le plus gros client étranger furent les Indes néerlandaises, d'où vint d'abord une commande de 26 avions pour 2,84 millions de Dollars, mais où furent en fin de compte livrés 120 avions de diverses versions. Les Indes néerlandaises devinrent ainsi le plus gros utilisateur du bombardier Martin après les Etats-Unis. Ses B-10 furent aussi les seuls à connaître le combat.



Un des des neuf Martin 139WC (destiné à la Chine) au-dessus de l'état du Maryland en 1937. Ils étaient peints en vert olive brillant et jaune.



Le premier des six Martin 139WSM (destiné au Siam), peint – comme les cinq autres – avec le gris des avions de l'US Navy.

que le SM 79B avait été le meilleur, mais n'avait pas été choisi parce que l'approvisionnement en pièces de rechange aurait été problématique en cas de guerre en Europe. Il fut même affirmé que le pilote italien avait fait trois loopings consécutifs pour prouver que le SM 79B ne manquait pas de manœuvrabilité ; cette anecdote est une fable. Le SM 79B avait par contre un vrai défaut : ses trois moteurs, qui n'étaient pas interchangeables, imposaient une quantité de rechanges excessive.

Ayant de grandes sympathies pour l'Allemagne, l'armée argentine donna sa préférence au Ju 86. Mais les pilotes argentins, considérant le Martin comme le vainqueur, se firent entendre ; l'armée argentine comman-

da 22 Martin 139. La marine argentine en avait déjà commandé 12 et obtenu, en plus, l'avion de démonstration. Ces deux variantes, type 139WAA (Wright/Argentine Army) et 139WAN (Wright/Argentine Navy) étaient identiques, à ce détail près que de l'armée utilisaient des mitrailleuses Madsen de 7,65 mm dans le fuselage et une Madsen de 11,35 mm dans le nez, tandis que la marine employait des Colt MG-41 de 7,62 mm.

Dans l'armée argentine, les Martin furent immatriculés de 501 à 522 et affectés au Regimiento de Aviación n°1 d'El Palomar. En 1943, cette unité devint le Regimiento n°1 de Bombardeo et le préfixe B- fut ajouté aux matricules. Dans la marine, ils devinrent

d'abord 2-B-1 à 2-B-6 et 3-B-1 à 3-B-7 dans les 2^{ème} et 3^{ème} Escadre. Quand, en 1944, ils furent regroupés dans la 3^{ème}, ils devinrent 3-B-1 à 3-B-12 ; l'un d'eux fut perdu en 1939.

Ceux qui survécurent à la Deuxième Guerre mondiale furent, à partir de 1947, immatriculés 0075 à 0085, puis furent remplacés par des Avro «Lancaster» et «Lincoln». Un Martin B-10 argentin non identifié fut, plus tard, donné aux Etats-Unis ; il est aujourd'hui exposé dans le Musée de l'USAF, à Dayton (5), dans l'Ohio.

La Thaïlande

La Thaïlande, ou Royaume de Siam comme ce pays s'appela jusqu'en 1939, commanda trois Martin 139WSM (Wright/Siam) en 1936 et trois autres en 1937, tous à moteurs Wright «Cyclone» GR-1820-G3. A l'automne de 1936, trois officiers siamois furent envoyés à Baltimore pour étudier la construction de ces avions, apprendre leur pilotage et leur maintenance. Trois Martin furent livrés le 3 mars 1937 et trois autres le 26 avril 1938. Appelés «Bombardier Type 3», ils furent affectés au Krong Bin Noi 2, l'escadre d'observation alors basée à Don Muang, la base aérienne de Bangkok.

Au début de l'été de 1942, les six Martin 139WSM furent rejoints par trois Martin 139WH-2 et six 166, alias 139WH-3/3A, venant des Indes néerlandaises (Indonésie). Les trois Martin 139WH-2 furent probablement capturés par les Japonais à Singapour et les six autres à Java. En Thaïlande, ils furent attribués à la 6^{ème} Escadre (Krong Bin Noi 6) où se trouvaient alors (à l'Escadrille 61) – semble-t-il – les six premiers Martin achetés aux Etats-Unis.

Pendant la guerre, une troisième escadrille (n°63) fut formée, probablement avec d'an-



11 des 12 Martin 139WAN (version destinée à la marine argentine) en cours d'assemblage. Comme les Martin 139 du Siam, ils étaient peints avec le gris de l'US Navy.

.....
(5) Fana de l'Aviation n° 270.



Un YB-12 survole l'état du Maryland, le 16 mars 1934.

ciens avions néerlandais. Des pièces de rechange furent probablement trouvées aux Indes néerlandaises, mais, après 1943, les avions semblent avoir été relégués au transport. Selon toute vraisemblance, cinq étaient encore en service en 1945 ; deux anciens néerlandais au moins ont été photographiés à Don Muang en 1946. Les derniers furent utilisés jusqu'en 1949.

L'URSS

Un seul Martin fut commandé par l'Union Soviétique. Désigné 139WR (Wright/Russia), il fut livré en septembre 1936. On sait qu'il fut essayé à Leningrad par le pilote A.P. Cherniavski ; pour le reste, son sort est encore inconnu.

La Turquie

En 1937, la Turquie décida de renforcer la puissance offensive de ses forces aériennes. Ce pays, qui refusait de s'engager dans les conflits montants entre les grandes puissances, fit ses achats en respectant un certain équilibre. Ainsi, il commanda 30 Heinkel He 111D en Allemagne, 30 Bristol «Blenheim» Mk I en Grande Bretagne et 20 Martin 139WT (Wright/Turkey) aux Etats-Unis. A partir de 1938, les Martin équipèrent le 1^{er} Régiment d'Eskisehir, avec les Heinkel He 111. Quelques uns au moins servirent jusqu'après la Deuxième Guerre mondiale.

Les Pays-Bas

En octobre 1935, le Général Boerstra, commandant en chef de l'Armée royale des Indes néerlandaises (Koninklijk Nederlands-Indische Leger ou KNIL), reçut de Glenn Martin l'offre de vente de neuf avions type 139. Exporter était vital pour l'avionneur de Baltimore qui avait appris que les Indes Néerlandaises avaient besoin d'un avion de bombardement moderne ; de fait, cette colonie des Pays-Bas (aujourd'hui Indonésie) avait besoin de tout. En 1935, la défense aérienne des Indes néerlandaises n'était constituée, outre les hydravions de la marine, que d'une seule escadrille de chasseurs biplans Curtiss P-6 «Hawk» et de deux escadrilles de biplans Fokker C-V de reconnaissance. De nouveaux Fokker C-X avaient été commandés, mais pour un archipel dont l'île principale Java mesure, en longueur,

la distance qui sépare Marseille de La Haye, c'était plutôt modeste. Plus tard, la politique de défense des Indes néerlandaises fut comparée à «un homme riche qui laisse la protection de ses trésors à un gamin armé d'un lance-pierre». Car les Indes néerlandaises étaient riches de matières premières comme le pétrole, le caoutchouc ou l'étain, et de produits agricoles comme le café, le thé et le tabac, pour ne mentionner que les plus importants. Afin de maintenir un budget équilibré, la défense avait été négligée de manière irresponsable (6).

Il était évident en 1935, même pour les plus avares, que les Indes néerlandaises étaient convoitées et qu'il fallait améliorer leur défense. Les théories du général italien Douhet, selon lesquelles il était possible de défendre un pays avec des bombardiers, étaient parvenues jusqu'au ministère des Colonies néerlandais. Or, l'ennemi des Indes Néerlandaises ne pouvait venir, par la force des choses, que de la mer, avec une flotte que pourraient couler des bombardiers.

Un débat opposa, aux Pays-Bas, la Marine et le ministère des Colonies. Pour défendre d'une extrémité à l'autre un archipel aussi vaste avec des bombardiers, des bases seraient nécessaires... qui pourraient aisément être détruites ou même occupées par l'ennemi si elles n'étaient défendues par des forces terrestres et des avions de chasse. Ne serait-il pas plus facile et moins coûteux de laisser la défense de l'archipel aux hydravions de bombardement de la Marine, qui pourraient se poser sur les baies, les lacs et les étangs ? Ne serait-il pas plus efficace de construire des croiseurs ou même des cuirassés avec des hydravions de chasse à bord, pour attaquer un ennemi venant par mer ?

La Marine perdit ce combat, et, en 1935, il fut décidé d'acheter de nouveaux bombardiers pour le «Luchtvaartafdeling» (Division aérienne ou LA) du KNIL. Le débat aux Pays-Bas n'avait pas échappé aux vendeurs de Glenn Martin...

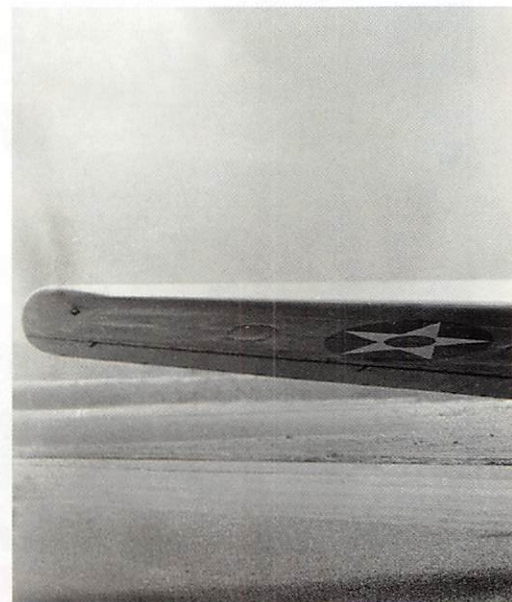
En recommandant l'achat du Martin 139, avion moderne, le Général Boerstra mit ses supérieurs du ministère des Colonies dans l'embarras. En principe, les Pays-Bas devaient

privilégier leur industrie, pour des raisons protectionnistes en vogue en cette époque de crise économique internationale. Fokker étudiait alors son bombardier T-V (7) dont le Ministère était prêt à commander un prototype. Mais, aux Indes néerlandaises, c'est-à-dire en conditions climatiques tropicales, la confiance dans les Fokker n'était pas grande, à cause de leur construction mixte en bois et métal. En outre, de précédentes expériences avec cette société, qui avait livré en retard les C-X, n'étaient pas encourageantes. De l'autre côté de l'Atlantique, le Martin 139, déjà en production, avait prouvé ses qualités. Les Indes néerlandaises avaient aussi l'habitude de se tourner plus volontiers vers les Etats-Unis que vers leur métropole dans bien des domaines (8).

Un compromis fut trouvé : sept avions proposés par Martin et désignés 139WH-1 (WH pour Wright/Holland) seraient achetés, et six autres seraient construits sous licence aux

7) Voir *Le Fana de l'Aviation* n°36

8) En 1938, les Indes néerlandaises étaient le deuxième client des Etats-Unis, avec des importations – dont les commandes de Glenn Martin – s'élevant à une somme totale de 8 495 288 Dollars ; la première place, avec un total de 11 062 477 Dollars, revenait... au Japon !



Le «menton» martial du B-10 était l'extrémité

En 1937, le Martin B-10 était l'avion le plus lourd qui eut jamais volé aux Indes néerlandaises.

Pays-Bas. Anthony Fokker avait déjà pris des contacts pour obtenir la licence du Martin 146, comme il avait auparavant obtenu les droits de commercialisation exclusifs en Europe du Douglas DC.2, lorsque la KLM avait commandé ce bimoteur américain. Brillant constructeur d'avions, Fokker était aussi homme d'affaires astucieux.

Cependant, la fabrication des B-10 aux Pays-Bas aurait présenté de sérieuses difficultés, car Fokker n'avait encore jamais construit d'avions entièrement métalliques ; la seule société néerlandaise possédant cette expérience, Aviolanda, à Papendrecht (qui avait construit des Dornier «Wal»), n'était pas de taille à entreprendre un tel travail (9).

La première commande de sept Martin 139WH-1, passée le 27 février 1936, fut suivie le 11 mai 1936 par une seconde de six, qui seraient construits... à Baltimore. L'objectif était d'avoir au moins une «Afdeeling» (escadrille) de neuf avions en première ligne, avec quatre avions en réserve. Les tensions croissantes en Orient, où les desseins du Japon étaient de plus en plus menaçants, justifiaient une troisième commande de 26 Martin 139WH-2, le 11 mars 1937. Le 27 décembre 1937, 39 139WH-3 furent commandés. Leur désignation qui était à l'origine Martin 166, fut probablement changée en 139WH-3 quand la licence d'exportation vers les Indes néerlandaise fut accordée au type 139, afin de simplifier les démarches administratives. Le Martin 166 se distinguait extérieurement de ses prédécesseurs par une unique verrière dorsale qui couvrait sur toute la longueur du fuselage.

Enfin, le 17 novembre 1938, une dernière commande de 40 Martin 139WH-3A, permit de préparer trois groupes de trois escadrilles de 13 avions (réserve incluse) et de remplacer un

.....
(9) Quand Aviolanda fut plus tard appelé à construire des Dornier Do-24K pour la Marine néerlandaise, il dut sous-traiter en partie à la compagnie De Schelde.

WH-2 perdu dans un accident. Au total allaient s'ajouter deux autres avions pour remplacer deux WH-3A perdus pendant leur livraison (leurs caisses seraient tombées d'une grue, selon les rapports). Ces deux derniers Martin 139 destinés aux Indes néerlandaises furent livrés entre février et mars 1940. Les Indes néerlandaises ont ainsi certainement beaucoup aidé Glenn Martin lors de sa «traversée du désert» ; les Martin 167 commandés par la France le 26 juin 1939 prirent leur relais sur les chaînes de montage.

Du WH-1 au WH-3A

Le LA/KNIL utilisa ainsi quatre versions du Martin 139, différenciées principalement par leurs moteurs : des Wright Cyclone GR-1820-F53 de 745 ch à 2 900 m, entraînant des hélices Hamilton à deux positions pour le WH-1 ; des GR-1820-G3 de 840 ch à 2 650 m et des hélices Curtiss Electric à vitesse constante pour le WH-2 ; des GR-1820-G5 de 1 100 ch pour le WH-3, et des GR-1820-G102 de 1 200 ch pour le WH-3A. Un réservoir supplémentaire de 1 360 l. pouvait être installé dans le fuselage des WH-3 et -3A, et les lance-bombes à l'extérieur. Ces avions emportaient au maximum deux tonnes de bombes.

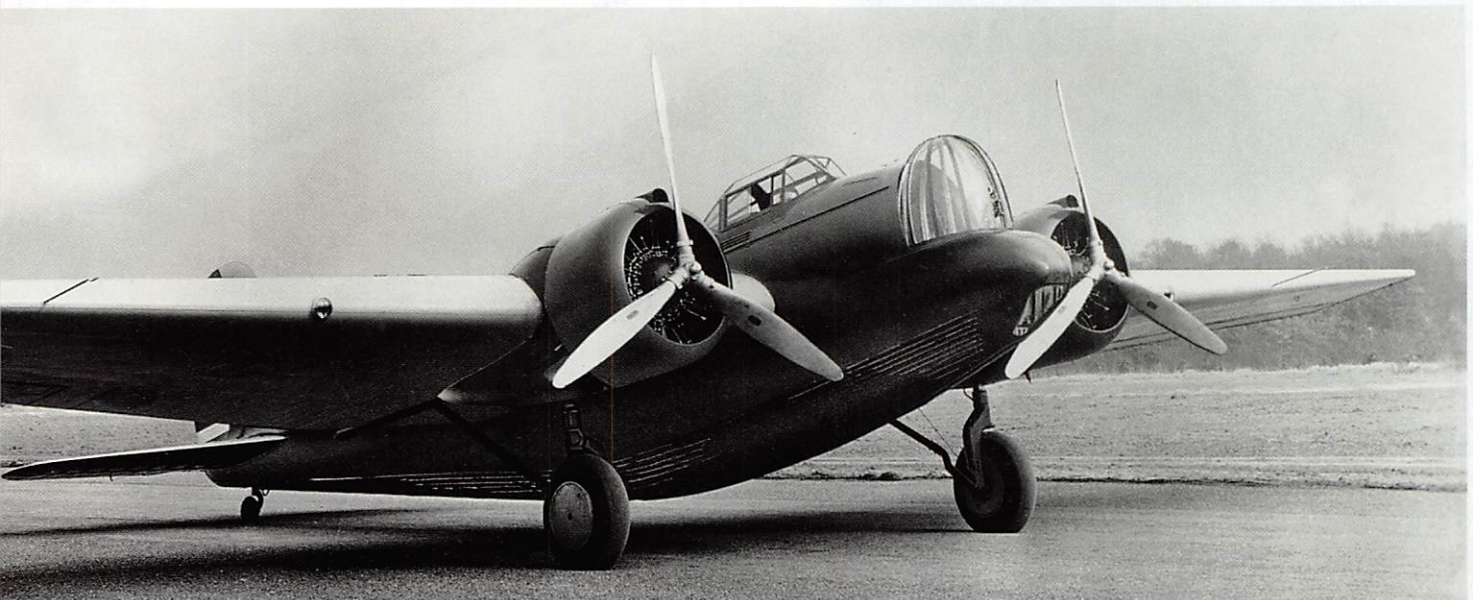
Les deux premiers Martin 139WH-1 arrivèrent aux Indes néerlandaises le 17 décembre 1936 ; une commission néerlandaise les avait réceptionnés à Baltimore le 2 septembre. Le premier vol de l'avion le plus lourd qu'on eut alors jamais vu aux Indes Néerlandaises eut lieu à Andir, le 17 janvier 1937. Les WH-1 reçurent du LA/KNIL les matricules M501 à M513. En avril 1937, la 2^{ème} Vliegtuigafdeeling (escadrille), abandonnant ses Fokker C-V, fut la première unité néerlandaise dotée de Glenn Martin – ainsi furent-ils appelés aux Indes.

Les WH-2 furent immatriculés M514 à M539. Le premier fut réceptionné à Baltimore en novembre ou décembre 1937 ; le lot arriva aux Indes au début de 1938. Là, la 3^{ème} Vliegtuigafdeeling (3-VA) les substitua à ses Fokker C-X, avant la 1-VA, qui était jusqu'alors dotée de Curtiss P-6. Dès le 1^{er} octobre 1938, ces deux escadrilles formèrent le 2^{ème} Vliegtuigroep (groupe d'avions), basé à Kalidjati, la 2-VA restant à Andir. Ces deux terrains, situés près de Bandoeng (l'actuel Bandung), étaient les principales bases du LA/KNIL.

Les WH-3 – dont le premier exemplaire avait été réceptionné à Baltimore en mai 1938 – furent immatriculés M540 à M578, et les WH-3A de M579 à M620. Plus tard, les matricules M-600 à M-620 furent changés en M5100 à M5120 (10).

Les premiers WH-3 arrivèrent aux Indes pendant le troisième trimestre de 1938, les WH-3A entre janvier et août 1939, et les deux derniers en 1940. Tous furent peints en bleu (fuselage et moteurs) et jaune (ailes et empennages), mais lorsque la guerre éclata dans le Pacifique, ils reçurent un camouflage en général vert foncé, parfois vert et vert olive. *A suivre*

.....
10) Le système en vigueur désignait les avions par type avec une lettre (M-Martin, B-Brewster etc.) et par rôle avec le premier numéro du matricule (3 - chasse, 5 - bombardement etc.). Il ne s'agissait pas de faire croire que les Indes possédaient des milliers d'avions !



du compartiment où le bombardier, à plat ventre, effectuait sa visée, à travers une petite vitre plane.

A black and white photograph of a B-10 bomber in flight, viewed from a high angle. The aircraft is positioned in the lower right quadrant, flying towards the left. Below it, a river winds through a landscape of fields and trees. The sky is filled with clouds. The overall tone is historical and dramatic.

Histoire

Par HARM J. HAZEWINDEL

DEUXIEME PARTIE

Le GLENN MARTIN B-10 aux Indes néerlandaises

**Le B-10 ne fit qu'une
seule guerre, en 1941,
contre les Japonais
et fut victime de
sa doctrine d'emploi.**

-10



**Le Glenn Martin 139
matricule M502
au-dessus d'un paysage
typique des Indes
néerlandaises.**

A leur arrivée, les Glenn Martin étaient les avions les plus lourds que le Luchtvaart Afdeling eut jamais connus ; l'entraînement des équipages consomma en conséquence beaucoup de temps... et d'avions. Fin 1939, la Martin Vliegschool (école de pilotage Martin), à Andir, avait déjà perdu sept avions (deux WH-1, deux WH-2 et trois WH-3). Deux accidents se produisirent pendant des exercices de nuit, les autres eurent pour cause un certain manque discipline. Le LA, renommé ML/KNIL (1) dès 1939, ne se distingua jamais par sa discipline ; les manœuvres audacieuses y étaient même de bon ton. Mais ce qui était dans une certaine mesure possible avec les avions légers Fokker et Curtiss se révéla très dangereux avec les nouveaux avions lourds. En effet, de son siège arrière, l'instructeur ne pouvait surveiller les actions du pilote que de façon très limitée. En 1940, l'école employait encore neuf WH-1, sept WH-2 ainsi que 13 WH-3 et -3A.

L'avant-guerre

Quand la guerre commença en Europe, en septembre 1939, les Pays-Bas restèrent neutres. Ce pays dut néanmoins défendre sa neutralité, en particulier dans un archipel comme les Indes néerlandaises, où des vaisseaux belligères, alliés comme allemands, pouvaient trouver refuge ou se faufiler de façon inaperçue. Des rapports sur la possible présence du cuirassé allemand *Graf Spee* ou du croiseur *Emden* déclenchèrent l'intensification des patrouilles aériennes dans l'archipel.

Afin d'assumer les tâches pour lesquelles les Glenn Martin avaient été acquis – l'identification des forces ennemies et leur destruction par le bombardement –, il fallut établir des bases aériennes à la périphérie de l'archipel et les camoufler, les rendre « introuvables » pour l'ennemi qui aurait – vu les distances – l'avantage de la surprise.

Pour la défense des Indes néerlandaises contre un ennemi potentiel – qui ne pouvait être que le Japon –, les lignes de défenses furent établies sur la carte selon deux anneaux concentriques. Une ligne extérieure reliait, de l'ouest à l'est, Sabang et Pakan Baroe sur l'île de Sumatra, Sinkawang II et Samarinda II sur Borneo (l'actuel Kalimantan), Tarakan (une île sur la côte de Borneo), Kendari II aux Célèbes (aujourd'hui Sulawesi) et Laha sur l'île d'Ambon. Une ligne intérieure allait de Palembang (Sumatra) à Kotawaringin, Bandjermasin, Balikpapan (Borneo), Makassar (l'actuel Ujung Pandang aux Célèbes), Den Pasar (Bali) et Penfoei (Timor). On espérait qu'au moins certaines de ces bases, en particulier celles dont le nom comportait le suffixe II, ne seraient jamais repérées ; elles n'étaient que de simples pistes en herbe dans la jungle, pourvues du minimum d'installations ; le ravitaillement des bombardiers lourds y était effectué de façon manuelle – ce qui prenait un temps certain pour un Martin 139. Les emplacements de ces bases furent intentionnellement indiquées de façon erronée sur les cartes. Cependant, seule Samarinda II resta quelque temps inaperçue.

En septembre 1939, les Glenn Martin furent tous transférés sur l'île de Java. Les avions furent répartis en trois groupes (Vliegtuiggroep ou VLG) qui com-

.....
1) Le 30 mars 1939, l'aviation militaire des Indes néerlandaises reçut le statut de corps autonome, comme l'Infanterie, la Cavalerie, l'Artillerie, etc. Le Luchtvaart Afdelings s'appela ensuite Militaire Luchtvaart (aviation militaire) ou ML/KNIL en abrégé.

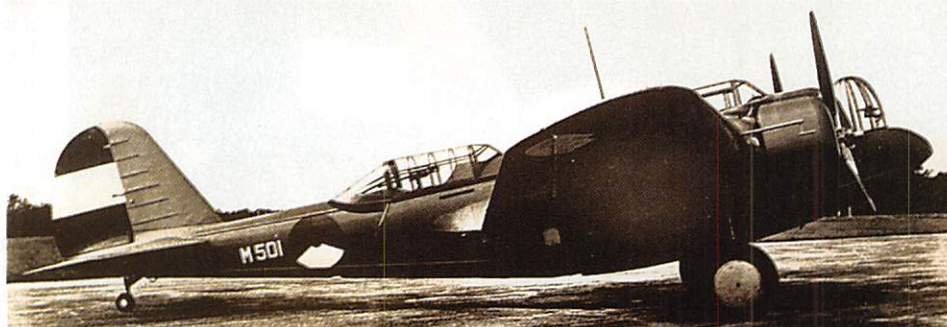
portaient en principe deux escadrilles (Afdeelingen). Le VLG I était basé à Andir, le VLG II à Kalidjati puis Singosari (près de Malang) à partir de juillet 1940, et le VLG III à Tjililitan, l'ancien aéroport civil de Batavia (l'actuelle Jakarta) devenu militaire à l'ouverture du nouvel aéroport, Kemajoran.

Après la mobilisation, les avions furent envoyés sur leurs bases de guerre, soit par unités de trois avions, soit en escadrilles complètes : le VLG I gagna la partie orientale de Bornéo (Balikpapan, Tarakan et Samarinda II), le VLG II l'est des Indes néerlandaises, avec comme base principale Kendari, et le VLG III l'ouest, avec comme bases principales Palembang et Sinkawang II.

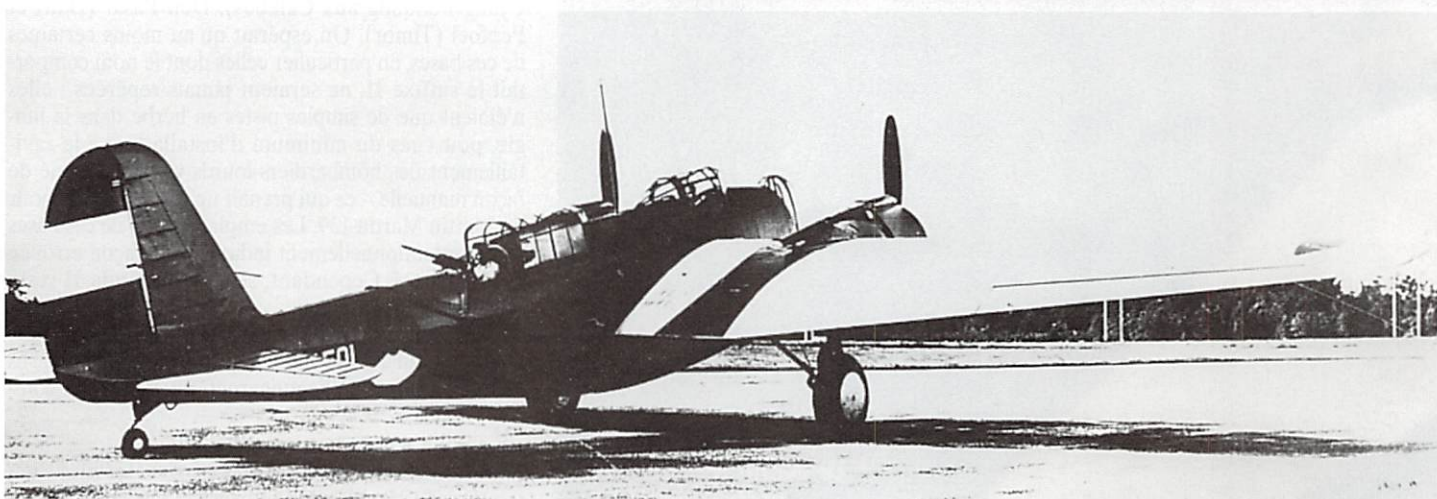
Entre temps, l'instruction des pilotes, des mitrailleurs et des mécaniciens avait été accélérée. Le nombre de pilotes étant insuffisant, et, comme plus aucun ne pouvait venir de la métropole depuis l'occupation des Pays-Bas, des mitrailleurs et télégraphistes, ainsi que des pilotes privés furent entraînés comme deuxièmes pilotes. Bien que la politique d'alors voulût qu'on n'employât pas d'Indonésiens comme pilotes ou observateurs, il y eut des exceptions. Ce manque de personnel entraîna en 1940 la formation de dix Indonésiens et Chinois au pilotage. Cependant seuls deux d'entre eux obtinrent leur brevet militaire, dont Samboedjo Oerip, champion de tennis de Java, qui mourut le 20 janvier 1942 aux commandes d'un Glenn Martin. Parmi les observateurs indonésiens, le Lieutenant Raden Soeriadi Soeriadarma avait fait ses études à l'Académie Militaire Royale de Breda aux Pays-Bas, le Saint Cyr néerlandais (2).

Après l'attaque allemande des Pays-Bas en mai 1940, les Indes néerlandaises devinrent territoire allié, mais les contacts avec la Grande-Bretagne et l'Australie – pour pas parler des Etats-Unis, encore neutres alors – restèrent limités. Il fut cependant agréé qu'en cas d'attaque japonaise – qu'on attendait le long de

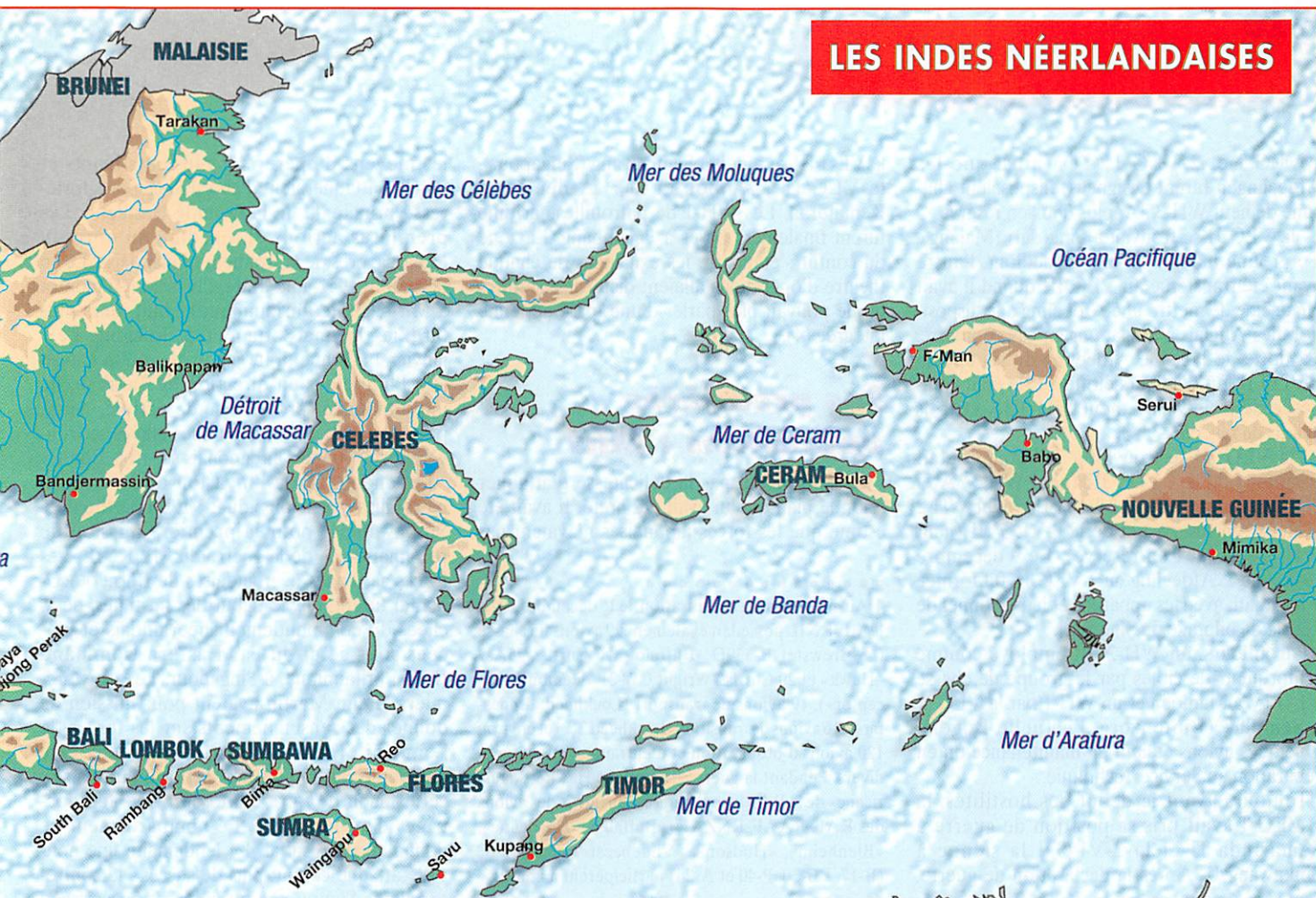
2) Après l'indépendance de l'Indonésie, il devint plus tard Commandant en Chef des Forces Aériennes Indonésiennes (AURI).



Le premier des Glenn Martin 139 destiné aux Indes néerlandaises, chez son constructeur, à Baltimore, en 1936.



Le même M501, après sa livraison ; le fuselage est peint en bleu, les ailes en jaune.



la côte de Malacca –, une escadrille de Glenn Martin, ainsi qu'un escadrille de chasseurs seraient mises à la disposition des Anglais et envoyées à Singapour.

La guerre éclate

Le 7 décembre 1941 – le 8 aux Indes néerlandaises, à cause du décalage horaire –, les forces japonaises déferlèrent sur Pearl Harbor ; les Pays-Bas furent parmi les premiers pays à se rallier aux Etats-Unis dans la guerre contre le Japon (3). A Batavia comme à Londres, le gouvernement néerlandais en exil réalisa que les Japonais considéraient les Indes néerlandaises comme un objectif primordial à cause de sa

richesse en matières premières. En 1941, le Japon avait déjà essayé d'obtenir un accès aux ressources des Indes néerlandaises, mais les Pays-Bas avaient refusé de faire de leur colonie une deuxième Indochine. La guerre était devenue la seule solution pour le Japon.

.....
 3) Le paquebot néerlandais *Jagersfontein* entrant dans le port d'Honolulu au moment de l'attaque japonaise. Comme les Pays-Bas étaient déjà en guerre et que les vaisseaux marchands avaient en conséquence été armés, l'équipage décapota les canons et commença à tirer – ils furent les premiers alliés à prendre part aux combats (Walter Lord, *Day of Infamy*, Bantam Books, New York, 1958).

Avant le début de la guerre, le ML/KNIL avait commencé à disperser ses avions sur ses positions de guerre. Les Glenn Martin furent bien sûr concernés au premier chef, mais entre 1940 et 1941, neuf autres avaient été perdus. De plus, les Martin 139WH-1 ne furent plus considérés comme bons de guerre. Une seule unité fut constituée avec trois WH-1 (et un quatrième en réserve) pour effectuer des patrouilles de reconnaissance maritime. Bien qu'attachée au VLG II, cet unité était sous le commandement de la marine.

Le 30 novembre, 77 Glenn Martin étaient en service, répartis comme suit :
 - Vliegtuiggroep I (VLG I), composé de deux Afdeelingen (escadrilles), était à Andir. Les



Au début des années 30, le Martin 139 était considéré comme un gros avions. Ici, le chargement de bombes d'un WH-3 (Martin 166).

1-VLG I et 2-VLG I (c'est ainsi que les Afdeelingen furent désignées) disposaient chacune de neuf WH-3/3A, plus deux en réserve.

- la VLG II se trouvait à Singosari (Malang). Ce groupe n'avait qu'une Afdeeling, l'autre ayant été transférée au VLG III quand il avait été décidé de mettre une Afdeeling à la disposition des Anglais à Singapour en cas de guerre. La flotte de la seule Afdeeling du groupe, la 1-VLG II, fut d'ailleurs étoffée. Elle était composée de trois WH-2, neuf WH-3/3A et trois avions de réserve.

- la VLG III se trouvait à Tjililitan et était composée de la 1-VLG III (neuf WH-3/3A et deux en réserve), de la 2-VLG III (neuf WH-2 et deux en réserve) et de la 3-VLG III (neuf WH-3A et deux en réserve). Le 9 décembre 1941, une 7^e Afdeeling ou 2-VLG II, fut formée à Kalidjati, avec les appareils et le personnel de l'école de pilotage de Singosari.

Par ailleurs, un WH-2 fut employé comme remorqueur de cibles par le groupe de chasse VLG IV à Madioen et un WH-1 par la VLG V à Semplak (Buitenzorg, l'actuelle Bogor). Quelques avions étaient en maintenance ou en réparation au Service Technique.

Toujours avant le début des hostilités, la 1-VLG I avait pris sa position de guerre à Samarinda II et la 2-VLG I la sienne à Sinkawang II. Après la déclaration de guerre,

la VLG III se rendit à Sembawang (Singapour), la VLG II à Ambon et la 7^e Afdeeling à Kemajoran. Les WH-1 de patrouille maritime furent finalement basés à Palembang. La zone du conflit s'étendant, les exigences de chaque théâtre d'opérations allaient dicter les actions ; on ne pouvait plus parler d'une force aérienne intégrée (4).

Les premières opérations : Miri

Le Japon n'eut pas la délicatesse d'attaquer selon le plan qui lui avait été prêté. Il avait été estimé que les forces japonaises n'avaient pas

.....

4) Au moment de la mobilisation, le 1^{er} décembre 1941, le ML/KNIL possédait également 99 avions de chasse (63 Brewster B-339D «Buffalo», 16 Curtiss 75A-7 «Hawk» et 20 Curtiss-Wright CW-21 «Demon/Interceptor»), 19 avions de transport (Lockheed «Lodestar»), 16 avions de transition (Lockheed 212) et environ 120 avions d'observation et d'entraînement de types divers. Pendant la guerre, 12 anciens Hawker «Hurricane» de la RAF furent ajoutés. En outre, des avions des RAF, RAAF, RNZAF («Buffalo», «Hurricane», «Blenheim», «Hudson», «Vildebeest») et USAAC (B-17, LB-30, P-40 et A-24) participèrent à la lutte.

les moyens d'opérer sur plusieurs fronts et qu'elles attaqueraient d'abord Singapour, forte-ress principale de la Grande Bretagne. Les premières actions eurent lieu au nord du Malacca, près de la frontière thaïlandaise. Le 16 décembre 1941, une flotte d'invasion se montra à Miri (Borneo britannique) ; huit jours plus tard, les Japonais attaquèrent Kuching. Le 7 janvier 1942, une flotte japonaise quitta Davao aux Philippines en direction de Tarakan, île importante car productrice de pétrole. Ainsi, presque dès le début, les forces alliées se trouvèrent confrontées au Japonais sur trois fronts.

Le lendemain de l'invasion de Miri, deux patrouilles (six avions) du 2-VLG I partirent de Sinkawang II pour la première mission de reconnaissance de la guerre du ML/KNIL. Les forces aériennes néerlandaises de Borneo occidental furent, dès le début des hostilités, détachées du commandement néerlandais et placées sous celui du Far Eastern Command (FEC) britannique, à Singapour. Les trois premiers Glenn Martin avaient pour mission de donner des renseignements sur les forces de l'ennemi et ainsi permettre à la deuxième patrouille de bombarder la flotte japonaise ; cette façon de faire était conforme aux doctrines d'avant-guerre. Le bombardement ne donna aucun résultat. Le lendemain, une nouvelle attaque connut plus de succès : le contre-torpilleur *Shinonome* fut coulé et un vaisseau de transport endommagé.

Au retour, la patrouille fut attaquée par des Mitsubishi F1M et le Glenn Martin matricule M571 fut touché. L'équipage sauta en parachute et fit ensuite un long périple à travers la jungle de Bornéo pour finalement arriver, avec d'autres réfugiés, au village de Lang Nawang (Bornéo néerlandais). Capturés par les Japonais, ils furent exécutés en août 1942. L'épave du M571 fut retrouvée plus de quarante ans après, comme nous verrons plus tard.

Pendant quelques jours les missions de reconnaissance sur le nord de Bornéo se poursuivirent, mais les Japonais avaient déjà découvert la base «secrète» de Sinkawang II. Le 22 décem-

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

	WH-1	WH-2	WH-3	WH-3A
Moteur	GR-1820-F53	GR-1820-G3	GR-1820-G5	GR-1820-G105A
Puissance	745 ch	840 ch	900 ch	900 ch
Envergure	21,60 m	21,60 m	21,60 m	21,60 m
Longueur	13,64 m	13,64 m	13,64 m	13,64 m
Hauteur	3,48 m	3,48 m	3,55 m	3,55 m
Poids vide	4 175 kg	4 532 kg	4 691 kg	4 682 kg
Poids total	6 563 kg	6 740 kg	6 963 kg	7 087 kg
Vitesse max.	347 km/h	359 km/h	380 km/h	388 km/h
Vitesse croisière	257 km/h	270 km/h	290 km/h	300 km/h
Plafond	7 315 m	inconnu	7 680 m	8 600 m
Autonomie	2 019 km	2 247 km	2 617 km	2 565 km

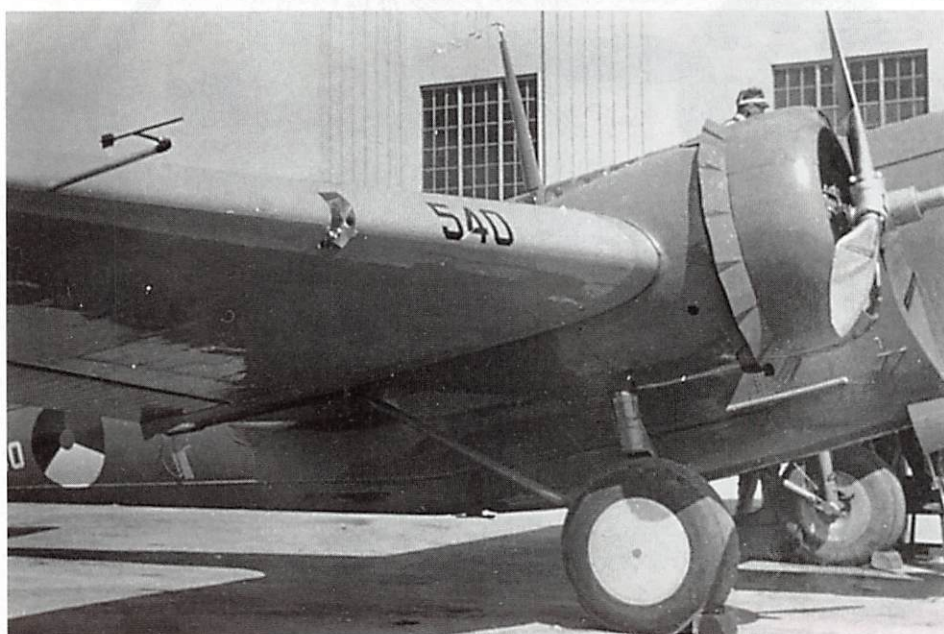


A Andir, le M531 devant son hangar.



Faire le plein à la pompe à main demandait... beaucoup de temps !

(Collection Frits Gerdessen)



Un détail du M540 qui, comme tous les avions des Indes néerlandaises, portait son matricule aussi sur le bord d'attaque épais des ailes. (Collection Frits Gerdessen)



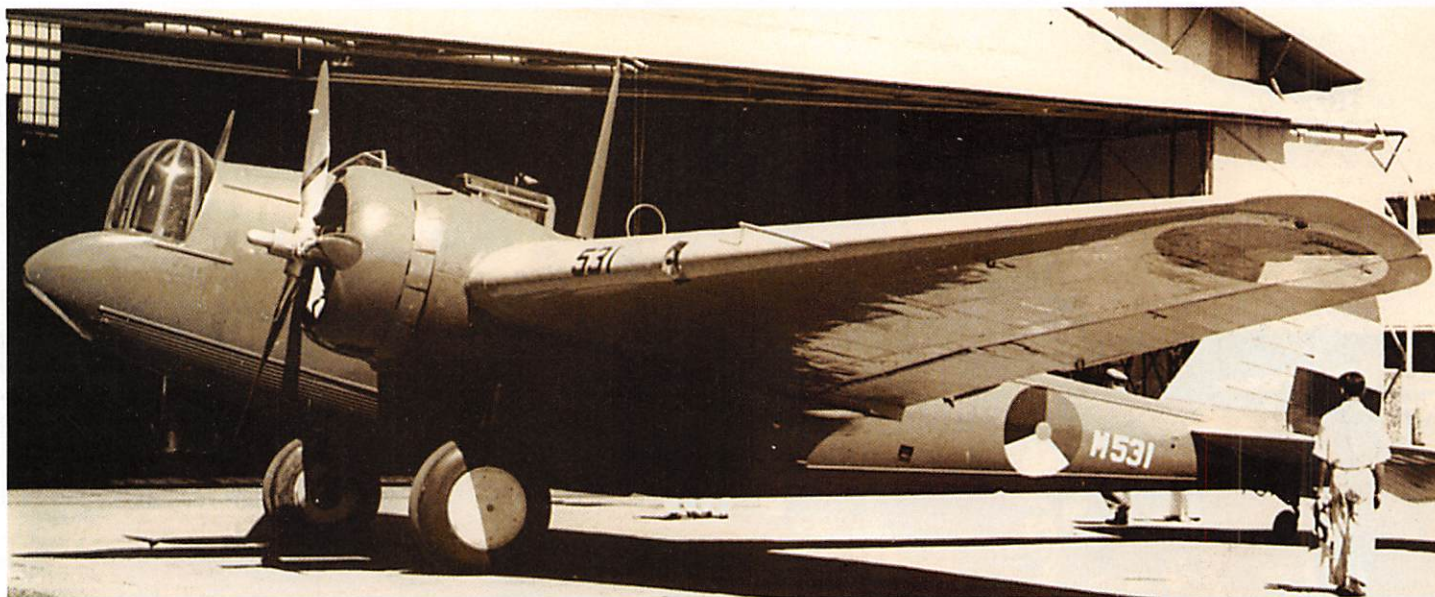
Le Glenn Martin matricule M531, de type WH-2.

bre, elle fut lourdement bombardée par des Mitsubishi G3M de la marine japonaise, qui ne trouvèrent pour la défendre que cinq chasseurs «Buffalo». Les Glenn Martin, qui ne pouvaient plus opérer à partir de cette base trop endommagée, se replièrent sur Palembang (Sumatra).

La flotte japonaise en route pour Miri fut également le premier objectif des Glenn Martin du VLG III de Sembawang (Singapour) le 22 décembre ; ce devait être la première mission de bombardement de cette unité qui n'avait jusqu'alors effectué que des patrouilles de reconnaissance maritime. Le FEC, qui craignait toujours une attaque le long de la côte de Malacca plutôt que sur Bornéo, ne voyait pas d'un bon œil que les avions du VLG III aillent attaquer Miri, ou, plus tard, Kuching, à la limite de leur autonomie. La mission fut un échec : la flotte japonaise ne fut pas repérée et l'autonomie des Glenn Martin ne leur permit pas d'entreprendre des recherches. Une patrouille dut même se poser sur l'autre base aérienne de Singapour, Seletar où deux avions tombèrent en panne d'essence en remontant la bande roulement !

Le haut commandement néerlandais – qui avait une opinion différente de celle des Anglais sur le sujet – ordonna à l'escadrille de Glenn Martin basée à Samarinda II, dans la partie orientale de Bornéo, de prendre la relève. Entre le 17 et le 19 décembre, les avions du VLG I avaient déjà attaqué les Japonais près de Miri. Après le 19 décembre, les vols furent interrompus pour effectuer des réparations et permettre aux équipages fatigués de se reposer.

Il nous faut souligner qu'aux Indes néerlandaises, comme sur tout le théâtre d'opérations du Pacifique, les distances à couvrir amenaient parfois les avions à la limite de leur autonomie et les équipages à la limite de leur résistance. Une mission de bombardement se décomposait en un vol de plusieurs heures au-dessus de la jungle ou de la mer, suivi de quelques minutes d'action, puis d'un long vol de retour. Il est difficile de s'imaginer l'effort physique et psychologique que cela imposait aux équipages.



Le WH-3 matricule M531, à Andir. Le nez, après la queue.

► Kuching

Le matin du 22 décembre, une patrouille du 2-VLG I découvrit qu'une flotte japonaise avait quitté Miri et faisait route au sud-ouest. Les Glenn Martin ayant du rentrer à leur base, la flotte fut ensuite retrouvée par un Dornier Do-24 du Marine Luchtvaartdienst (MLD, service aéronautique de la marine) qui transmit sa position aux haut-commandements à Singapour et Surabaya, et aux sous-marins néerlandais K-XIV, K-XV et K-XVI qui croisaient dans la région. Ces derniers, en coopération avec les hydravions du MLD, connurent autant de succès dans la lutte contre l'envahisseur que les bombardiers – les théories élaborées en temps de paix ne se transforment pas toujours en réalité en temps de guerre.

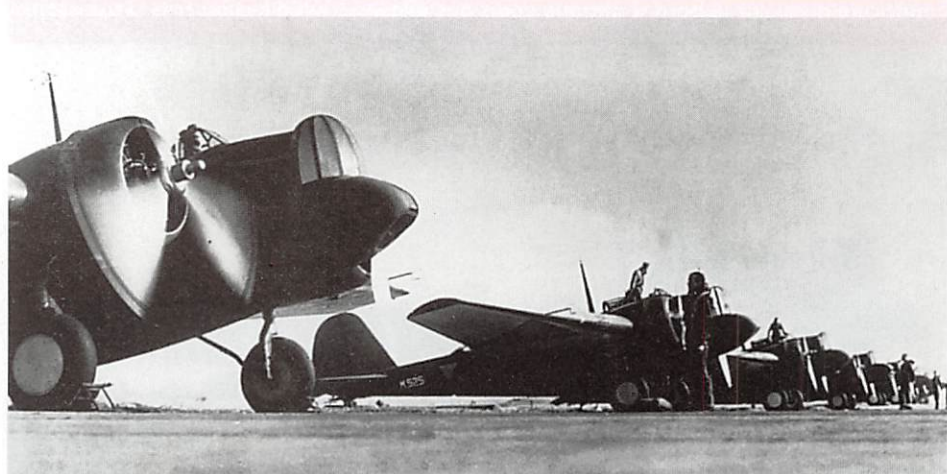
Le 24 décembre, les Glenn Martin de Sembawang, accompagnés de cinq Bristol «Blenheim» du Squadron 34 de la RAF, effectuèrent une autre mission contre la flotte japonaise, qui avait mis le cap sur Kuching. Le vaisseau de transport *Hyoshi-maru* fut coulé par des avions du 3-VLG III, mais cette mission prouva une fois de plus que la distance entre Singapour et le nord-ouest de Bornéo était trop grande pour que les bombardements soient efficaces.

Le 25 novembre, deux patrouilles du 1-VLG I entreprirent un attaque sur la flotte japonaise près de Kuching. La distance entre Samarinda II et Kuching – plus éloignée encore que Miri – était d'environ 750 km, à la limite de l'autonomie des Glenn Martin. Cette mission fut infructueuse. Le jour suivant, un vaisseau transportant des munitions fut mis en flamme et un dragueur de mines endommagé. Au retour, les avions se perdirent dans le mauvais temps. L'un finit par atterrir à Ulin, près de Bandjermasin, tandis qu'un autre, essayant de gagner Manggar, près de Balikpapan, fut contraint d'amerrir près de la plage ; un troisième se posa à Kotawaringin.

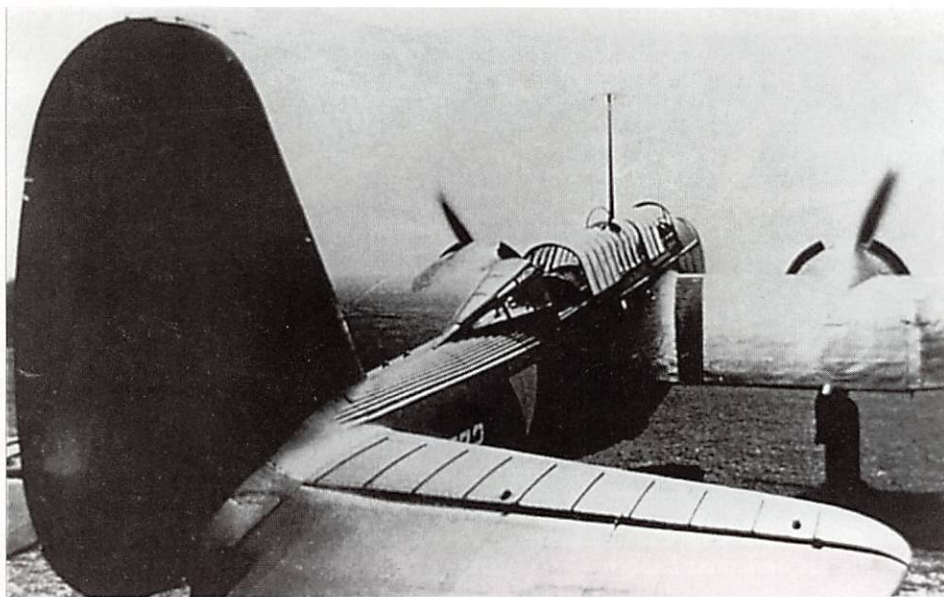
Le 28 décembre, les Britanniques portèrent leur dernière attaque sur Bornéo. Un bateau japonais fut coulé, mais un Glenn Martin fut perdu et deux autres gravement endommagés. Les Japonais avaient réparé la base de Miri et les avions du ML/KNIL avaient désormais à



Chargement d'un WH-3. Cette version ne se distinguait par seulement par sa longue verrière. Le «menton», sous la tourelle avant, était moins pointu.



Un Glenn Martin 139, porteur du triangle orange qui remplaça la cocarde de nationalité à trois secteurs rouge-blanc-bleu en septembre 1939.



Le WH-3 matricule M572 du 1-VLG III, abattu le 19 janvier 1942 à Malacca. (Coll. Casius)

affronter leurs redoutables chasseurs Mitsubishi A6M modèle «Zero».

Malacca

Le FEC redoutait avant tout une avancée japonaise sur la péninsule malaysienne. Toute la défense fut donc organisée en conséquence et les Glenn Martin néerlandais ne furent employés dans les premiers jours qu'à des vols de reconnaissance, surtout en mer. Ces vols étaient dangereux, car pour vraiment identifier les petits bateaux qui grouillaient le long de la côte, il était nécessaire de voler à basse altitude. Ainsi, des bateaux qui avaient semblé à première vue pacifiques ouvrirent le feu sur les avions. Le FEC interdit alors les missions de bombardement de jour sans l'escorte, qui n'était pas disponible. Les équipages néerlandais manquant d'entraînement au bombardement de nuit, les patrouilles suivirent l'une après l'autre un stage de perfectionnement au vol de nuit à Java, cours du mois de décembre.

Pendant le mois de janvier, les Glenn Martin, accompagnés des «Blenheim» de la RAF et des «Hudson» de Royal Australian Air Force, attaquèrent les Japonais, avec quelque succès. Le 1^{er} janvier 1942, les pre-

miers avions furent perdus, abattus par des Nakajima Ki-43 lors d'une mission sur Penang. Le 19 janvier fut un jour noir. Après une attaque visant des troupes japonaises sur le fleuve Muar, des chasseurs japonais apparurent : trois Martin B-10 furent perdus.

L'avance des Japonais s'accélérait, la retraite des Britanniques et des Australiens eut pour conséquence un afflux d'avions sur les bases aériennes de Singapour. Pour cette raison, les avions du 1- et 2-VLG III furent «desserrés» sur Palembang. Le 22 janvier, ils décollèrent de Singapour (sauf un qui fut transporté par le vapeur *Phrontis*). Pendant leur séjour à Singapour, ces deux unités perdirent six avions. Le 2-VLG III, qui utilisait encore des WH-2 anciens, fut par la suite dissout et les équipages dispersés dans les 1- et 3-VLG III.

Mission sur Saigon

Au début janvier, deux Glenn Martin du 7^{ème} Afdeling furent envoyés en mission spéciale survoler Saigon, où on suspectait la présence d'une flotte japonaise. L'ordre émanait du commandement néerlandais, et ses motivations étaient douteuses. Officiellement, la mission avait pour but de forcer les Japonais à

maintenir une partie de leur défense aérienne en Indochine, mais il est certain que le commandant néerlandais voulait aussi épater les Anglais. Les deux avions, le M546 (pilote S/Lt Moorrees) et le M5103 (pilote Lt Van der Schroef), furent équipés à Andir de réservoirs additionnels dans le fuselage (1 200 l en théorie, mais seulement 900 l en pratique) et de 300 kg de bombes sous chaque aile. La mission fut décidée à l'insu des Anglais, et quand les deux avions arrivèrent à Sembawang le 2 janvier, personne n'en savait rien.

Le 3 janvier à 0h 30, ils partirent pour un vol de 1 100 km à l'aller et autant au retour. La mission fut un échec. Tout le sud de la Cochinchine était couvert d'une brume épaisse et, le niveau d'essence diminuant, les avions firent promptement demi tour.

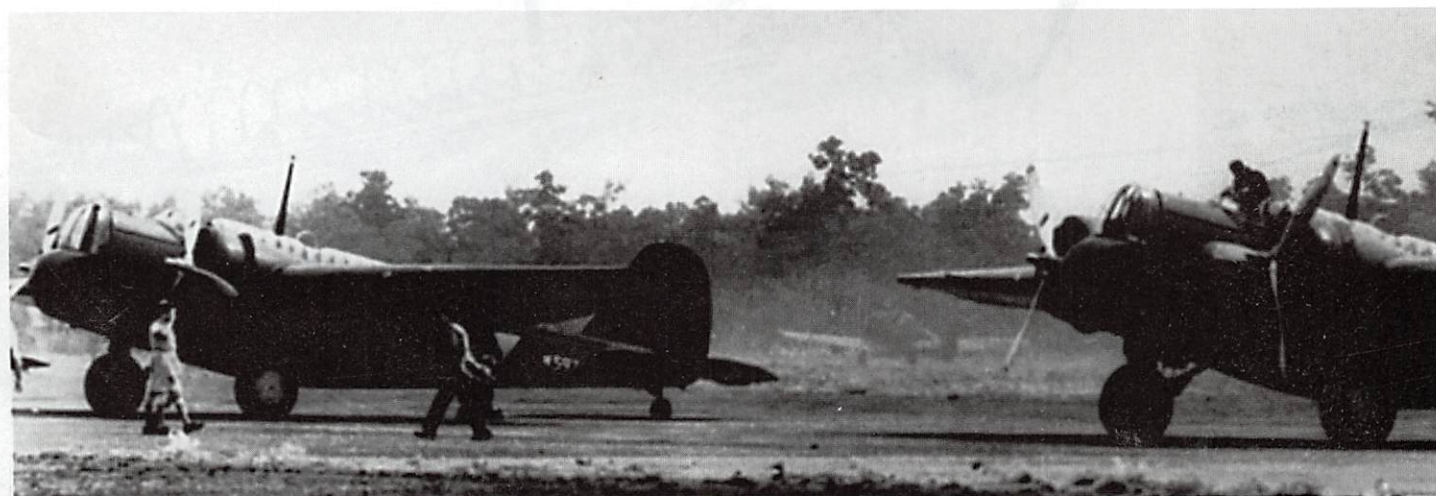
«Un vol au-dessus de la mer de cinq heures, sans fin. L'aurore. Un soleil rouge, dont les raies laissent la terre dans les ténèbres, mais illuminent les nuages à 4 000, 5 000 km. La nuit protectrice disparaît. La mer apparaît. Une côte grisâtre se dessine : la Cochinchine. Des yeux guettent l'horizon. Tout reste gris, pas de côte visible.»

La brume recouvre tout le pays. Après toutes ces heures, le port et l'intérieur sont dans la brume, invisibles donc invulnérables.

Alors retour, la longue route de Singapour.angoisse... Des points apparaissent dans le ciel, ce ne peut qu'être l'ennemi. Des points en formation d'escadrille, plus hauts que les deux premiers solitaires, grandissent en nombre et en dimensions, grandissent jusqu'au moment où on peut enfin les identifier : deux groupes de «Zero» de la Marine impériale...

Les redoutables chasseurs croisent notre route, au-dessus de la mer, à cinq heures de vol de la première base amie. Des yeux bridés fouillent le ciel. Nous poursuivons, imperturbables, mais le cœur battant. Toute déviation de notre vol rectiligne nous fera immédiatement repérer. Et alors, aucun secours ne sera possible.

Ils ne nous voient pas. L'impossible a eu lieu. Neuf «Zero» embarqués paradent au-dessus de nous et aucun ne jette un regard au-dessous. Peut-être pensent-ils que nous sommes des avions japonais? Peut-être que cet ennemi n'a



Des WH-3 peints en vert, photographiés pendant la guerre.

► jamais rencontré d'avions néerlandais au-dessus de l'Indochine et qu'il prend nos marques orange pour le soleil levant japonais ? (5)

Ils disparaissent. Les points disparaissent dans le ciel nuageux. Le ciel est libre et nos cœurs retrouvent un régime normal.»

(C.C.Küpfér, *Onze vliegers in Indië*, Boom-Ruygrok, Haarlem 1946)

Au retour, le M5103 n'a plus d'essence que pour 45 minutes et le M546 pour 70 minutes.

Tarakan

A Bornéo, l'offensive japonaise s'était déplacée sur l'est de l'île, en direction de l'île de Tarakan, important site pétrolier, qui fut pris. Le 10 janvier, la flotte japonaise fut repérée. Dans l'après-midi, les installations pétrolières de Tarakan furent détruites ; les Glenn Martin furent mis à contribution, ainsi que des B-17 américains de Java. Il s'agissait des Martin basés à Samarinda II, aérodrome encore inconnu des Japonais ; ils attaquèrent avec un succès assez limité. Le 13 janvier, une attaque massive fut décidée, selon des tactiques d'avant la guerre, c'est-à-dire par cinq patrouilles de trois avions, volant à un intervalle de 30 minutes ! Certains exprimèrent leurs doutes quand à cette technique – ainsi placés, ces avions, légè-



Sur les bases aériennes importantes, le plein pouvait être rempli à la pompe.

rement armés ne pouvaient se protéger les uns les autres, et la DCA ne serait surprise que par les premiers – mais ne furent pas entendus. Cette tactique fut maintenue, malgré les résultats des précédentes expériences.

Ce fut un jour noir pour le ML/KNIL. La première patrouille, dont le commandant, le Lt Beckman, avait déjà affronté les Japonais lors de missions sur Kuching, abandonna l'attaque quand il vit que le ciel clair n'offrait aucune protection. La deuxième groupe continua et disparut sans laisser de trace. Bien plus tard, après la guerre, des archives japonaises firent apparaître que ces trois avions avaient tous été abattus par des «Zero» qui survolaient alors en permanence Tarakan. La troisième patrouille rencontra également les Japonais. Le M581 fut perdu avec son équipage et seul le pilote du M5103 survécut, après que son équipage se soit parachuté. Le M588 ramena à Manggar son pilote seul, le Lt. Lukkien, gravement blessé. Une partie des équipages n'avait jamais été

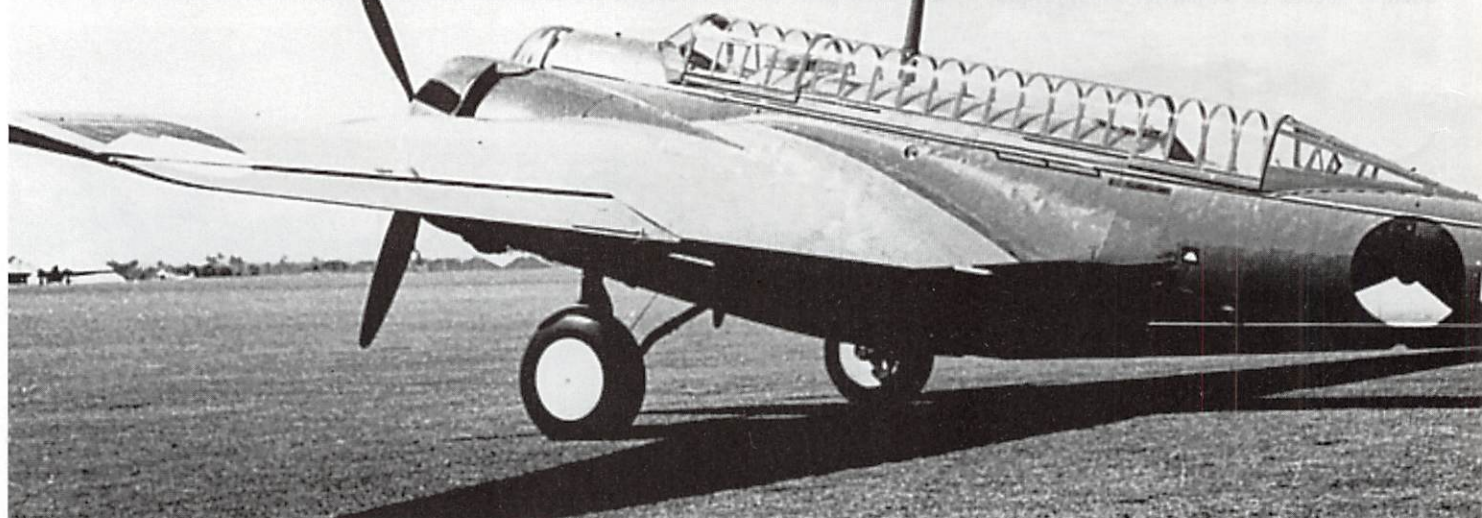
engagée dans un combat et l'observateur du M588, le Lt Suriadarma, fit remarquer plus tard à propos de ces missions suicidaires que «le manque d'expérience du combat, une certaine 'discipline cadavre' et l'enthousiasme de la jeunesse furent à peu près les raisons pour lesquels nous avons attaqué sans hésitation.»

Le M588 à Tarakan

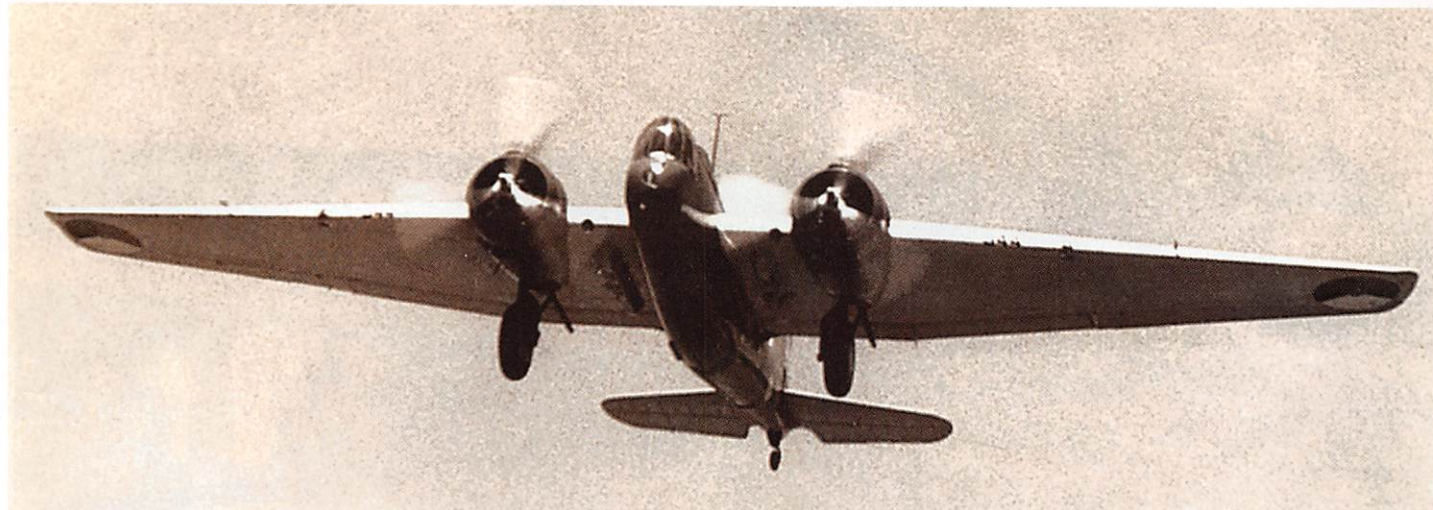
Alors que le M588 était au-dessus de Tarakan, des «Zero» de la Marine Impériale apparurent soudain, partout autour de lui. Une seule possibilité : fuir et donner au mitrailleur arrière l'opportunité de tirer. Virage à gauche, serré, en piqué. Des balles japonaises traversèrent la cabine, l'une d'elles atteignit le pilote à la jambe gauche, un obus éclata dans l'empennage... un aileron ne fonctionnait plus. Le moteur gauche toussa, puis s'arrêta. Le pilote se pencha en avant pour regarder ce moteur qui, Dieu merci, ne brûlait pas... Zing ! une

.....

5) En septembre 1939, les marques d'identité néerlandaises furent changées du rouge-blanc-bleu d'avant guerre en un triangle orange, après qu'un Fokker T-VIII W fut abattu par les Allemands qui confondirent – dirent ils – ces marques avec celles des alliés. Comme pendant les hostilités aux Indes, la confusion avec le soleil rouge japonais avait causé quelques ennuis, les marques d'identité furent encore changées en mars 1942, cette fois pour le drapeau néerlandais.



Le Glenn Martin type 166 devint WH-3. Il se distinguait notamment par sa verrière unique, plus aérodynamique



Le M544 en vol. On distingue, entre les moteurs et le fuselage, les marques sombres des lance-bombes extérieurs.

balle frôla sa tête. S'il ne s'était pas penché, il serait mort ! «Le piqué n'en finit plus, le sol se rapproche à une vitesse vertigineuse. Le Japonais sont toujours là, derrière moi. Sans doute pensent-ils que c'en est fini pour le B-10, car il m'abandonne».

Le Martin était presque à la verticale. Juste avant les arbres, le pilote parvint à redresser... «L'avion volait encore, sur un moteur, deux réservoirs crevés. Il ne pouvait pas monter d'un centimètre, mais il ne perdait pas d'altitude. Je repris la direction de Balikpapan».

Ayant perdu beaucoup de sang, asphyxié par les vapeurs d'essence, je fus pris de nausées. Une odeur de poudre envahit la cabine. L'avion devenait difficile à tenir. «Laisse aller» me susurrant une petite voix, «le deuxième pilote prendra les commandes...».

Je n'en pouvais plus. Encore quelques instants et le carburant serait épuisé, et alors viendrait le moment de l'atterrissage forcé. L'observateur quitta sa coupole, à l'avant – qui allait, de toute façon, être détruite par l'impact – pour le ventre

de l'avion, où il serait plus en sécurité.

L'avion tenait toujours. Un terrain d'atterrissage apparaît au loin : Balikpapan ! Le train sortit, le mécanisme fonctionnait encore parfaitement ; un pneu était crevé. La trajectoire au sol allait être très courbe. Finalement, l'atterrissage se déroula sans problèmes, le train d'atterrissage tint.

C'était fini. L'avion s'arrêta. Rien, rien ne s'était passé.»

(C.C.Küpfer, *Onze vliegers in Indië*)

Les deux dernières patrouilles ne rencontrèrent pas de chasseurs, mais six Glenn Martin furent abattus. Le jour suivant, l'ordre d'attaquer fut annulé et les vols sur Tarakan interdits à cause des trop lourdes pertes.

L'avance japonaise le long de la côte orientale de Bornéo se poursuivit le 21 janvier en direction de Balikpapan. Les attaques des Glenn Martin de Samarinda ne connurent qu'un succès limité. Plus grave encore, le 24 janvier les Japonais découvrirent enfin Samarinda II et attaquèrent le jour même ;

trois Glenn Martin furent détruits.

Les B-10 de Samarinda exécutèrent une nouvelle mission le lendemain, mais ne rentrèrent pas à Samarinda II. Ils furent déplacés à Java, pour être remplacés par six avions du 3-VLG III qui, avec leurs équipages, après leur retour de Singapour, avaient pris quelque repos.

Ils ne gagnèrent jamais leur base de guerre. Attendant leurs ordres à Oelin (Bandjermasin), ils furent tous détruits par un bombardement japonais. La guerre de Bornéo était terminée pour le ML/KNIL, bien que quelques missions furent encore exécutées par les B-17 américains de Java.

Retraite sur Java

Bien que la lutte continuât encore autour de Singapour, et que Sumatra et la partie orientale des Indes fussent déjà occupées, les Glenn Martin furent repliés à Java en janvier 1942. Là se trouvaient désormais 40 Martin

L'AILE DU M571

Aucun Glenn Martin 139WH n'a été préservé. Aux Pays-Bas, personne n'essaya après la guerre d'obtenir un des avions thaïlandais encore existants. Au Militaire Luchtvaart Museum (Musée de l'Aviation Militaire) de Soesterberg, on peut néanmoins voir l'aile et quelques instruments de bord, ainsi que quelques autres pièces du B-10 matricule M571.

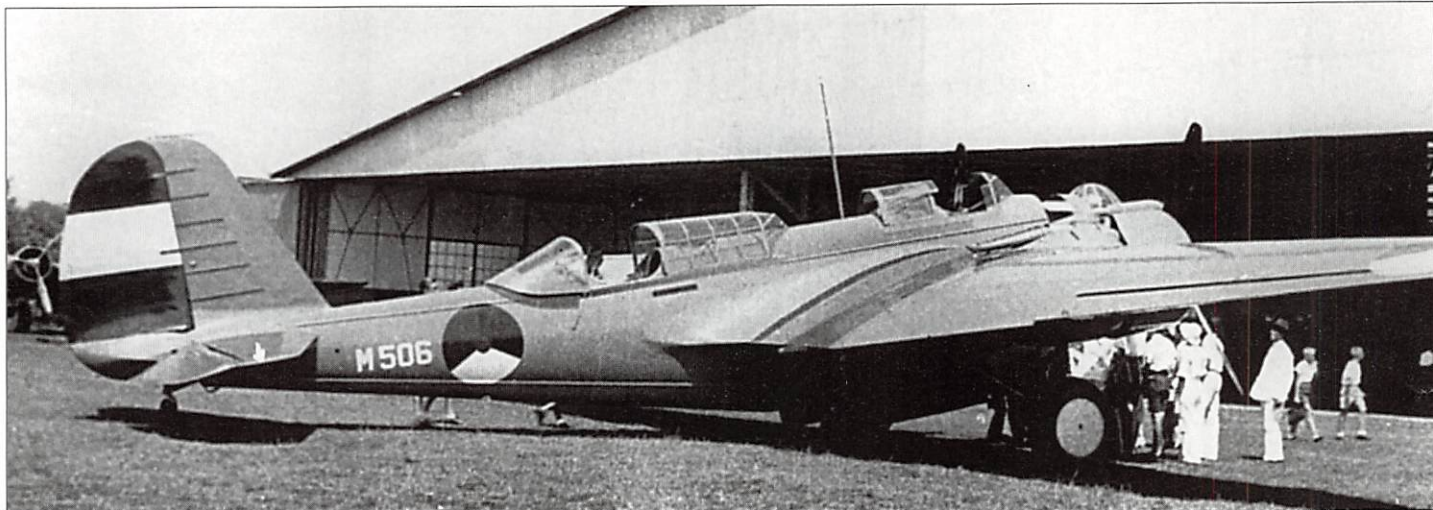
En décembre 1985, un groupe d'employés de la Royal Dutch/Shell à Brunei, menés par George Sutherland – un archéologue aéronautique passionné – trouva dans les forêts de Serawak l'épave d'un avion néerlandais abattu. Des recherches permirent d'identifier le Martin B-10 matricule M571, abattu le 18 décembre au retour d'une mission sur Miri.

Le Koninklijke Luchtmacht se montra immédiatement intéressé. Il était évident qu'il serait impossible de récupérer l'avion entier, perdu au milieu d'une forêt très dense, et très endommagé. Mais l'aile était probablement récupérable.

La première action fut diplomatique. L'auteur de cet article, à la fois fonctionnaire du ministère des Affaires Étrangères néerlandais et membre du bureau de l'Aéro Club Royal des Pays-Bas, orchestra les relations. L'ambassadeur des Pays-Bas à Kuala Lumpur sollicita l'aide des autorités malaysiennes, puis n'eut plus de nouvelles pendant un certain temps.

Jusqu'au moment où il reçut un coup de téléphone du Haut Commandement des Forces Aériennes de la Malaisie : l'ambassadeur pouvait venir à l'aéroport de Kuala Lumpur pour prendre possession de l'aile du M571 ! Un hélicoptère avait été envoyé gruter l'aile, qui avait été déposée sur un chaland attendant sur un fleuve proche, puis ramenée jusqu'à un port côtier. Les Malaisiens avaient ensuite transporté l'aile jusqu'à la capitale, et l'avait même préparée pour le transport et mise en caisse ! Quelques temps plus tard, l'aile du M571 fut installée à une place d'honneur dans la section du Musée dédiée à l'Aviation Militaire aux Indes néerlandaises.





Le matricule M506, un WH-2, alias Glenn Martin 139.

139WH de diverses versions, dont 20 bons de guerre, et huit WH-1 obsolètes ; les autres étaient en réparation ou endommagés. Le 7^{ème} Afdeeling fut dissout le 15 janvier, les autres groupes le 13 février. Le 1-VLG I à Kalidjati disposait alors de huit WH-3 et -3A ; le 2-VLG I à Banjoemas de trois WH-3 et -3A, un WH-2 et deux WH-2 en réparation ; le 1-VLG II à Malang de 5 WH-3A, 1 WH-2 et 2 WH-2 en réparation ; le 2-VLG III à Tjisaok de deux WH-3A, deux WH-2 et deux WH-1 ; le 3-VLG III à Andir de trois WH-3 et -3A et cinq WH-2.

Quelques pilotes du VLG III se rendirent en Australie dans le courant du mois de février pour y prendre en charge des B-25C «Mitchell» qui avaient été commandés. Les avions du 1-VLG III furent mis à la disposition du 2-VLG III ; le 27 février, le 1-VLG III fut officiellement dissout. La dispersion sur des bases secondaires manquant d'installations pénalisa les réparations.

La capitulation

Singapour tomba le 15 février ; le 16 février, les Japonais s'emparèrent de Palembang et de ses installations pétrolières par une opération aéroportée. De l'autre côté de l'archipel, les Japonais progressaient vers les Célèbes. Makassar fut prise le 9 février, Bali le 19 février, Timor le 20 février. La perte de ces dernières îles coupa la route de l'Australie, en particulier aux avions qui avaient peu d'autonomie : à partir de ce moment, le seul moyen de gagner l'Australie à partir de Java était le vol direct, sans escale, jusqu'à Broome, sur la côte australienne. S'ensuivit une accalmie ; les Japonais préparaient l'attaque de Java.

Entre-temps, les Glenn Martin ne restèrent pas inactifs. Pendant deux semaines, entre les 16 et 28 février, une des offensives les plus intenses de la guerre des Indes eut lieu sur Palembang dont la perte avait été un grave échec, car ses installations d'extraction et les raffineries de Pladiu n'avaient pas été sabotées, au contraire de celles de Tarakan et Balikpapan. Les Martin les bombardèrent presque chaque jour, ainsi que l'aérodrome et les navires dans le port. Le succès contre la Marine impériale fut très limité ; par contre une grande partie des installations pétrolières fut détruite.

Dans la nuit du 28 février au 1^{er} mars, la flotte japonaise débarqua des troupes sur l'île de Java. Dès le matin du 1^{er}, les Glenn Martin attaquèrent les navires ennemis avec un succès modeste. Quelques avions néerlandais furent perdus, les autres se retirèrent peu à peu vers Andir. Le 2 mars, les attaques furent poursuivies contre la Marine impériale à Eretan Wetan, avec les 10 Glenn Martin encore disponibles. Elles furent gênées par le mauvais temps. L'après-midi du 2 mars, le 1-VLG I disposait encore de deux avions, le 1-VLG II de trois et le 3-VLG III d'un seul (deux étaient en réparation). Deux avions étaient en réparation au 1-VLG II, qui n'avait pas d'avions en état de vol. La situation devenait chaotique.

Le matin du 3 mars, trois nouvelles attaques furent exécutées par des Glenn Martin, notamment contre la base aérienne de Kalidjati, tombée aux mains de l'envahisseur. Le même jour, un bombardement japonais détruisit les derniers Glenn Martin en état de vol. Obstiné, le Service technique réussit à en remettre quelques uns en état. Le matin du 4 mars, deux B-10 partirent attaquer Kalidjati ; les deux missions suivantes furent annulées, parce qu'il était impossible de trouver la cible, dissimulée par les nuages. Le 6 mars, deux WH-2 du 2-VLG III partirent pour un vol de reconnaissance des positions japonaises au nord de Kalidjati, avant de les bombarder. Des nuages épais couvraient Kalidjati – la saison des pluies venait de commencer –, la dernière partie de la mission dut être abandonnée. Ce fut la dernière mission opérationnelle des Glenn Martin du ML/KNIL. Le 7 mars, Bandung fut déclarée ville ouverte ; les forces alliées de Java capitulèrent le 8 mars.

La fuite en Australie

L'histoire des Glenn Martin des Indes néerlandaises ne s'arrête pas là. Un avion, le M585, réussit à s'évader avec 14 personnes à bord, parmi lesquelles l'épouse du Lt. Wolff, hissée de force à bord par un membre de l'équipage alors qu'elle faisait ses adieux à son mari ; l'avion quitta Java le 7 mars à 23h 45. Avec pour carte une page d'un atlas scolaire, le pilote parvint le 8 mars à Broome. Le ML/KNIL en Australie, qui avait reçu des B-25 «Mitchell» commandés avant la guerre, n'avait que faire de ce Glenn Martin solitaire. Quand les autres

avions réfugiés, en particulier les Lockheed «Lodestar», furent vendus à l'USAAC, le B-10 fut intégré au lot. Les Américains envisagèrent d'abord d'utiliser ses moteurs pour les «Lodestar», mais ils prirent finalement l'avion en compte, lui attribuèrent le matricule 42-68358 et l'utilisèrent en Australie jusqu'à sa réforme lors de l'été 1944, non sans irrespectueusement le baptiser *Miss Latrine of 1930*.

Plus aucun Glenn Martin n'était en état au moment de la capitulation ; malgré des tentatives de destruction, 18 (selon certaines sources) tombèrent aux mains des Japonais, dont 15 furent remis en état de vol. Trois au moins furent évalués en 1942 par la Division d'essais de l'Armée japonaise à Haneda, près de Tokyo. Quelques uns furent cédés aux forces aériennes thaïlandaises, parmi lesquels certains survécurent à la guerre.

Les Glenn Martin ne purent changer le cours de la guerre aux Indes néerlandaises. La doctrine d'avant-guerre, selon laquelle il était possible de défendre un pays seulement dans le ciel, s'était révélée mauvaise. Néanmoins, si le ML/KNIL avait eu à disposition tous les moyens envisagés en 1936 (6), les Japonais auraient probablement subi des pertes plus grandes et auraient probablement été retardés jusqu'à l'arrivée de renforts. Ceci n'est que spéculation. Cependant, il est clair que le manque de personnel, l'armement défensif trop léger et l'absence de blindage eurent des conséquences catastrophiques.

Comparé aux autres bombardiers utilisés sur ce théâtre d'opérations – «Blenheim» et «Hudson» britanniques, B-17 américains –, le Martin B-10 ne fit cependant pas mauvaise figure. Les résultats de ses bombardements furent semblables. Ils emportaient, d'ailleurs, une plus lourde charge de bombes que les avions britanniques. Cependant, face au redoutable «Zero» japonais, dont l'efficacité était encore inconnue en 1937, le B-10 était trop vulnérable, bien qu'il fût robuste.

De l'avis général, il servit avec honneur les équipages courageux qui l'employèrent.

H. A.

6) Selon les plans originaux, le ML/KNIL devait avoir à sa disposition neuf escadrilles de neuf bombardiers en première ligne, dont six (soit 54 avions) à Samarinda II.