



Le s/n 42-6390 « Gallopin' Goose » du 794th BS (468th BG) sur le terrain de Kharagpur où régnait la lourde et moite chaleur du delta du Gange. (NARA)

L'intermède mandchou...

Après trois reports successifs (les 4, 5 et 6) d'un nouveau raid contre Ômura pour lequel les transferts d'avions entre l'Inde et la Chine ont débuté le 2 décembre, et ce en raison d'une mauvaise météo persistante sur le Japon, Curtis

LeMay fixe un nouvel objectif à la 58th BW : le constructeur aéronautique Mansyu dont les principales usines sont implantées à Mukden. La date du raid est arrêtée au **7 décembre 1944**, à l'occasion du troisième anniversaire de l'attaque de Pearl-Harbor.





À partir de 2h30 heure chinoise, 107 B-29 s'envolent pour la Mandchourie où le commandement compte également sur eux pour remonter le moral des prisonniers de guerre. Il se trouve que la banlieue de Mukden abrite un important camp de prisonniers dans lequel on estime le nombre des détenus américains et anglais à quelque 1 600. Le raid doit aussi leur servir d'aide morale en faisant étalage de la puissance militaire alliée, preuve pour ceux des prisonniers qui en douteraient que la victoire est en bonne voie !

Des 108 quadrimoteurs sélectionnés pour cette mission n° 19, un grille un moteur au roulage et ne peut prendre l'air et sept doivent faire demi-tour sur ennuis mécaniques. Par la suite, Curtis LeMay admettra lui-même en ces termes que le B-29 a longtemps souffert de graves problèmes de jeunesse : « Les moteurs chauffaient terriblement au roulage et parfois même dans certaines conditions de vol. Des culasses de cylindres sautaient à la mise en route. L'allumage se faisait mal. Des fuites d'huile se déclaraient sans cesse. Le système de transfert des réservoirs d'essence se détraquait souvent. Ceci ajouté aux problèmes logistiques limitait grandement nos possibilités d'action. Quatre missions par mois depuis la Chine, nous ne pouvions rien faire de mieux... ».

Pour les autres, les conditions hivernales posent problème. Bien que le ciel soit parfaitement dégagé, le froid est particulièrement intense (température extérieure de -45°) et tous les

équipages sont gênés par le givre qui recouvre tout, ailes, fuselage et vitres. Conséquence de cela, neuf appareils perdent le cap et vont devoir se rabattre sur des cibles de substitution.

Pour les 91 bombardiers qui atteignent Mukden, les problèmes liés au froid persistent et s'aggravent parfois comme le raconte dans ses mémoires le 1/Lt Roland T. Young, pilote du s/n 42-63536 « Mammy Yokum » (792nd BS/468th BG) : « Alors que nous approchions de la cible, le vitrage du cockpit, déjà givré à l'extérieur commença à se couvrir de buée, nous privant de visibilité et rendant impossible le vol en formation. Je me rappelais alors le bon vieux temps et ce que je faisais en hiver, lorsque le pare-brise de ma Ford « coupé 1929 » était couvert de buée avant que le moteur ne chauffât pour actionner le chauffage et le dégivrage. Je demandais à l'équipage de mettre les masques à oxygène puis je dépressurais l'avion. J'ouvrais ensuite ma fenêtre latérale. Le vent qui s'engouffra alors avec violence était terriblement glacé mais cela eut pour effet de grandement réduire la buée et nous permit de retrouver une vision à peu près correcte de ce qui se passait autour de nous... ».

À la surprise générale, la DCA décrite comme « modérée » à l'approche de l'objectif devient soudain « faible et imprécise ». L'explication tient au fait que les Japonais, avertis par leur réseau de guet et leur Renseignement, ont recours à des écrans de fumée de grande ampleur qui remplissent parfaitement leur office.

Le contraste de température est flagrant au vu des vêtements que portait l'équipage du s/n 42-6292 « Black Jack » du 678th BS (444th BG) que l'on voit ici à Kwanghan – A3, dans les montagnes du nord-ouest de la Chine, juste avant le départ pour la mission n° 19. On reconnaît (de gauche à droite) au 1^{er} rang : X..., le S/Sgt Nikolas Esposito (MD), le S/Sgt Andrew W. McCown (R), le S/Sgt Claude E. Kendall (CM), le S/Sgt Chester G. John P. Sullivan (MV) et X... Au 2^e rang se tiennent : le 1/Lt Robert W. Paisley (CP), le S/Sgt Edward Winkelman (MA), le 2/Lt Roy C. Palmer (N), le Capt. Lee E. Baker (P), le 2/Lt Jerome H. Eigenberger (B), le S/Sgt Thomas J. Woods (MG) et X. (NARA)



« *Queenie* » (tous seront internés à Rangoon et libérés par les Britanniques le 4 mai 1945). Des sept autres B-29, endommagés à divers degrés, cinq doivent se poser en urgence sur les terrains avancés de Chittagong et Cox's Bazar.

Au sein de l'état-major de la 58th BW à la tête de laquelle le Col. Dwight O. Monteith a remplacé le Bg-General Saunders 15 jours auparavant, les plus optimistes eux-mêmes ne peuvent s'empêcher de penser qu'il s'agit encore d'un « coup pour rien » chèrement payé...

Pour les hommes du 40th BG qui croient alors avoir perdu 46 camarades d'un coup, cette mission n° 20 restera dans les mémoires comme « *The Rangoon Disaster* ».

Le temps de transférer le gros de ses forces sur les terrains avancés chinois, la 58th BW est relancée à l'attaque le 18 décembre. En fait,

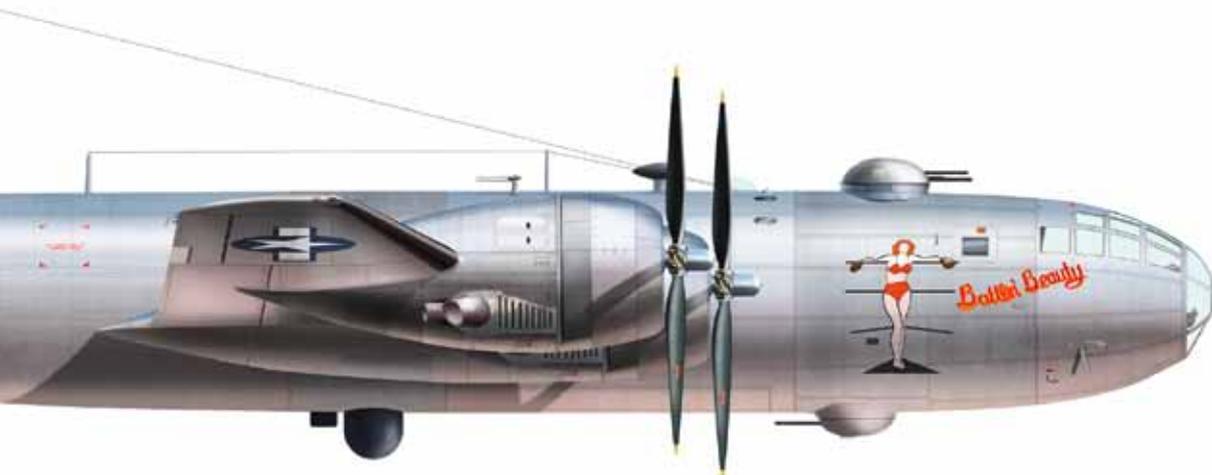
Curtis LeMay doit répondre à deux demandes aussi pressantes l'une que l'autre. La première, déjà bien connue des cadres du XX Bomber Command, émane de Washington et de l'état-major de l'US Army qui estime que l'opération « *Matterhorn* » ne répond pas aux attentes du commandement. Ces critiques à peine masquées sont relayées par certains généraux dont les voix portent plus que d'autres. Et, parmi les voix qui portent, il ya celle de Douglas McArthur qui fulmine de n'avoir obtenu aucun B-29 pour sa 5th Air Force, à présent durement engagée aux Philippines. Mais il y a aussi celle, plus proche, de Claire L. Chennault, le bouillant « patron » de la 14th Air Force et plus généralement de tout ce qui vole en Chine pour le compte du camp allié. Lui aussi a réclamé l'affectation de B-29 qui lui a été refusée et depuis quelque temps, il insiste pour que les quadrimoteurs géants qui ont échappé à son commandement puissent, au moins, venir ponctuellement en aide à la 14th Air Force.



Boeing B-29 42-24457 « *Battlin' Beauty* » servant au 25th BS du 40th BG ; cet appareil fut perdu le 14 décembre 1945.



Le s/n 42-24457 « Battlin' Beauty » du 25th BS (40th BG) sur le terrain de Chakulia et son Nose Art en gros plan. (NARA)





Le moteur Wright R-3350-23A, bête noire des équipages du *XX Bomber Command*. Sur le plan de la mécanique, une indéniable amélioration fut constatée au cours du dernier trimestre de 1944 avec l'arrivée de B-29 de seconde génération grâce auxquels un remplacement des appareils anciens et toujours sujets à problèmes put s'opérer progressivement. (NARA)

CHRONIQUE D'UNE FIN ANNONCÉE

En guise de remise en jambes pour les anciens qui viennent de jouir d'un repos bien mérité et de familiarisation avec le nouvel environnement pour les derniers arrivants, l'année 1945 débute par un raid contre le grand pont ferroviaire « Rama VI » de Bangkok.

Le dernier séjour en Chine...

De manière plus générale, janvier 1945 va rester dans les annales du *XX Bomber Command* pour quatre raisons majeures. Primo, sur les neuf missions qu'il effectue ce mois-là, six le sont en l'espace de 18 jours, ce qui représente un rythme infernal pour les équipages mais plus encore pour le personnel au sol chargé de l'entretien des appareils. Secundo, Washington ordonne son regroupement sur les bases indiennes en prévision d'un futur redéploiement sur un autre front avec, à la clef, l'abandon définitif des terrains avancés chinois et l'arrêt, apprécié de tous, des dangereux va-et-vient au-dessus de l'Himalaya. Tertio, les mêmes directives mutent le *Maj-General Curtis E. LeMay* à la tête du *XXI Bomber Command*. Quarto, le renouvellement complet des appareils devient effectif avec pour résultat une fiabilité accrue et nettement moins de pannes et d'accidents.

Mais, en ce début de mois, Curtis LeMay ne sait pas encore que ses jours à Calcutta sont désormais comptés. Les rapports qu'il a adressés à Washington à propos des difficultés majeures que le *XX Bomber Command* rencontre à opérer depuis la Chine ont porté leurs fruits. Depuis la fin décembre, l'état-major de l'Armée (*Army Joint*

Chiefs of Staff) a demandé à l'*Army Air Force Combat Command* de prendre les dispositions pour mettre un terme à l'opération « *Matterhorn* » et transférer la *58th BW* aux Mariannes au sein du *XXI Bomber Command*. En attendant, et conformément aux précédentes directives du haut commandement, son objectif est d'amener la *58th BW* à exécuter le maximum de missions et cela commence dès le **2 janvier**...

À la satisfaction générale, les 49 B-29 sélectionnés pour cette mission n° 24 prennent l'air à 2h15 (*heure locale*), sans le moindre problème. Trois appareils seulement (*tous du 40th BG*) doivent faire demi-tour au bout d'un certain temps après avoir perdu l'usage d'un moteur. Deux de plus vont signaler des problèmes techniques et écourter leur vol après avoir bombardé des cibles de substitution. Les 44 qui survolent la capitale thaïlandaise à 6 300 m larguent 179 tonnes de bombes *GP* sans véritable gêne. La DCA s'avère aussi faible qu'imprécise et la chasse japonaise (*tous les groupes de l'Armée impériale ont été jetés dans le chaudron des Philippines*) brille par son absence. Les seuls à tenir l'air sont une demi-douzaine de Ki.43-II de l'aviation royale thaïlandaise qui, en désespoir de cause engage aussi ce jour-là quelques vieux chasseurs biplans



Les B-29 du 40th BG gagnent de l'altitude au-dessus des méandres du delta du Gange, cap au sud-est, en direction de Bangkok. L'appareil au premier plan est le s/n 42-24579 « Eddie Allen » du 45th BS. (NARA)

hors d'âge Curtiss Hawk III. Sans surprise, ces derniers n'arrivent même pas à établir le contact avec les quadrimoteurs et les Ki.43-II ne font guère mieux. Aucun B-29 n'est endommagé et un seul mitrailleur annonce une victoire probable.

Ceci ajouté à une météo idéale permet aux « Lead Bombardiers » (le bombardier de l'avion de tête de chaque Group au signal duquel toute la formation large) de faire état de leurs talents à l'exception de celui du 40th BG dont la mauvaise visée fait tomber les projectiles de 10 appareils 600 m à gauche de la cible (l'homme sera remplacé à la suite de cette mission). L'édifice est encadré de près et subit des dégâts mais n'est pas détruit.

Cela ne se sait pas encore à Calcutta, mais à Washington, l'Army Air Force Command et le General Arnold en sont arrivés à la conclusion que la bonne carte à jouer est le XXI Bomber Command qui, depuis ses terrains des îles Mariannes, peut frapper la totalité des centres industriels et des grands ports de guerre du Japon. Comparativement, le XX Bomber Command ne peut atteindre que le nord de Kyushu à partir des terrains avancés chinois si difficiles à approvisionner. L'arrêt de ses opérations contre le Japon, considérées à jste titre comme un échec, est donc programmé mais avant que LeMay ne l'apprenne, son ordre de mission n° 25 va relancer la 58th BW sur Ômura le 6 janvier...



Faute de mieux, l'aviation royale thaïlandaise eut recours à ses biplans Curtiss Hawk III le 2 janvier 1945. Sans surprise, ces chasseurs hors d'âge ne parvinrent pas à établir le contact avec les B-29. (DR)



Quelques photos extraites d'un film de propagande et montrant des personnels de l'aviation royale thaïlandaise avec leurs instructeurs japonais. Une seule escadrille fut équipée de Nakajima Ki.43-II achetés au Japon.



Nakajima Ki.43-II du Foong Bin (escadrille) 15 de l'aviation royale thaïlandaise en 1944.



Des tournées de Laitiers...

Janvier 1945 est aussi le mois du renouveau matériel. L'arrivée de 45 appareils neufs, de dernière génération, permet à la 58th BW de renvoyer vers l'arrière les 42 derniers B-29 de première génération de son effectif initial. À l'issue de cette opération d'importance et compte tenu des pertes et de la cession de trois avions au 1st Photo Reconnaissance Squadron, le Bg-General Ramey dispose au 1^{er} février 1945 de 153 B-29 (40 du 40th BG, 37 du du 444th BG, 39 du 462nd BG et 37 du 468th BG), un effectif presque pléthorique pour le programme « allégé » qu'il envisage dans l'attente du transfert de la Wing aux îles Mariannes.

En effet, sept missions seulement sont prévues en février. Toutes sont lancées depuis les bases indiennes dont trois seulement mettant en œuvre les quatre Groups. À en croire les équipages, elles sont toutes comparées à des « tournées de laitiers » tant il est vrai qu'elles s'apparentent plus à des exercices qu'à des missions de guerre. À cette époque, la bataille des Philippines (à laquelle est rattachée celle de Formose) a tourné au désastre pour les forces impériales et a consommé la quasi-totalité des groupes de chasse japonais d'Asie du sud-est, Armée et Marine confondues. De fait, en février et mars 1945, les équipages de B-29 opérant sur ce front ne seront pas ou très peu gênés par la chasse adverse et leurs faibles pertes auront majoritairement pour cause des pannes qui, même si elles sont bien moins nombreuses que par le passé, n'en demeurent pas moins une inquiétante réalité.

Des deux seules pertes opérationnelles du mois, la première est déplorée le **1 février**, à l'occasion de la mission n° 33 dont l'objectif est

encore Singapour et plus spécialement ses structures portuaires qui d'après le Renseignement abritent alors les croiseurs lourds *Myoko* et *Takao*. Des 113 B-29 sélectionnés, 11 ne peuvent prendre le départ et trois autres doivent rapidement faire demi-tour.

Pour diverses raisons, 21 appareils doivent se rabattre sur des objectifs secondaires comme Martaban (*Birmanie*) et George Town (*Penang*) ou larguer au gré des possibilités. Pour ces derniers, la seule opposition vient de deux hydravions de chasse N1K1 *Kyōfu* du *Kū* 936 dans le ciel de Penang et elle s'avère totalement inefficace.

Les 78 qui survolent Singapour dans l'aube naissante, étagés de 5 100 à 5 700 m, ne sont gênés que par une DCA décrite comme peu intense mais désagréablement précise. Les rares chasseurs du 1^{er} *Yasen Hoju Hikōtai* et du 17^e *Rensei Hikōtai* parviennent à accrocher une des formations du 40th BG et annoncent la destruction d'un B-29. Sur ce point, deux versions s'opposent. Certains équipages imputent la chute du s/n 42-24589 « *Calamity Jane* » à la DCA alors que le journal de marche du Group l'impute aux chasseurs, confirmant ainsi les dires japonais. Toujours est-il que l'avion du Capt. Aubrey J. Richard est vu pour la dernière fois en train de perdre de l'altitude, traînant des flammes dont l'origine se situe entre les moteurs n° 3 et 4. Il se dirige alors plein Est, vers l'océan où se trouve positionné un sous-marin de secours mais il va disparaître corps et biens.

Comme la fois précédente, les hydravions du *Kū* 936 prennent part au combat en larguant une dizaine de bombes *Ta-Dan* de 30 kg dont une

Comme le s/n 42-6454 « *Totin' to Tokyo* » du 793rd BS (468th BG), un appareil arrivé en juin 1944 et que l'on voit ici alors qu'il ne comptait encore que sept missions de transport et cinq de bombardement, les derniers « anciens » furent renvoyés à l'arrière en janvier 1945. (NARA)



Image de la relève. Le s/n 42-65276 « *Raiden Maiden II* » du 793rd BS (468th BG) était un des B-29 arrivés en janvier 1945. On le voit ici devant la charge maxi de bombes de 90 kg (100 livres) qu'il pouvait emporter... 100 projectiles qui faisaient de sacrés chapelets. (NARA)



Dés B-29 du 468th BG larguent leurs projectiles de 90 kg. La charge explosive de ces bombes n'était pas très puissante mais l'effet « tapis » qu'elles produisaient lorsqu'elles étaient, comme ici, larguées en grand nombre était dévastateur sur de larges surfaces. L'appareil au premier plan est le s/n 42-63529 « *City of Burlington* » du 794th BS. (NARA)

Le s/n 42-24703
« American Beauty » du
792nd BS (468th BG) en vol
à très haute altitude. Pour
cette unité, les missions de
ce type débutèrent le 10
mars 1945. (NARA)



moral des combattants alliés) parler de nous. Radio Tokyo passait de longues plages d'excellente musique et nous l'écoutions donc avec plaisir. Ce soir-là, l'émission musicale fut interrompue pour annoncer qu'il ne restait plus qu'un seul B-29 en Inde. D'après 'Tokyo Rose', des agents pro-

japonais l'avaient à l'œil et n'allaient pas le laisser partir. Elle concluait son speech en annonçant que l'avion allait être détruit et son équipage tué. Cela ne nous inquiéta pas outre mesure car son sens de l'exagération était connu de tous mais nous fûmes tout de même surpris en constatant que la

Pour le s/n 42-65336
« Assid Test II » du 770th
BS (462nd BG), un des
derniers appareils arrivés
des USA, la mission n°
42 du 12 mars 1945 se
termina, en raison de
problèmes techniques, sur
le terrain avancé d'Akyab
(Birmanie) où fut pris ce
cliché. (NARA)

