

TRENTE SECONDES SUR TOKYO [1]

Par René Alloin



Je ne résiste pas au plaisir de vous présenter un excellent profil de l'*Exeter* réalisé par mon ami Jean Secardin qui s'est ingénié à le configurer dans un environnement local, ici le détroit de Madura.
(Profil Jean Secardin)

7 décembre 1941 : attaque de Pearl Harbor
9 décembre 1941 : chute de l'île de Guam
23 décembre 1941 : chute de l'île de Wake
25 décembre 1941 : chute de Hong Kong
19 janvier 1942 : capitulation de la partie septentrionale de l'île de Bornéo
23 janvier 1942 : prise de Rabaul dans l'archipel Bismarck
15 février 1942 : chute de Singapour
9 avril 1942 : capitulation de la presqu'île de Bataan, dernier bastion américain aux Philippines

Début avril 1942, plus rien ne s'oppose au déferlement japonais. Aux États-Unis, la population de la côte pacifique s'inquiète maintenant d'un possible débarquement sur la partie occidentale du pays. Les Britanniques, les Néerlandais et les Américains n'ont plus la possibilité de s'opposer efficacement aux actions offensives de l'Empire du soleil levant. Du 27 février 1942, début de la

bataille de la mer de Java, à la chute de Java le 5 mars, se déroulent de violents affrontements navals au cours desquels les forces alliées vont perdre de nombreux bâtiments. Parmi ceux-ci, la canonnière USS *Asheville*, le dragueur de mines HMS *MMS 51*, le sous-marin USS *Perch*, le sloop HMAS *Yarra*, les destroyers HNMS *Kortenaer*, HNMS *Witte de With*, HMS *Electra*, HMS *Encounter*,



Nommé Premier ministre le 18 octobre 1941, Hideki Tōjō cumule les portefeuilles de l'Intérieur et de l'Armée. Il est personnellement responsable du déclenchement de la guerre du Pacifique.
(Extrait du livre japonais « Rekidai Shusho tou Shashin »)

Le porte-avions USS *Hornet* peu après sa mise en service en octobre 1941.
(US Navy)



[1] « Trente secondes sur Tokyo » rappelle le titre d'un film de Mervyn LeRoy sorti en 1944, inspiré du livre écrit par Ted Lawson. Cette durée ne correspond pas à la réalité. En fait, à cette époque, Tokyo s'étend sur 33 kilomètres et un B-25 volant en croisière à 350 km/h demeure presque six minutes au-dessus de la ville. Mais, dans l'esprit de Ted Lawson, les trente secondes correspondent à la durée de largage des quatre bombes sur les objectifs qui lui avaient été assignés.

HMS *Jupiter*, HMS *Stronghold*, USS *Pillsbury* et USS *Pope*, les croiseurs légers HMAS *Perth*, HNMS *De Ruyter* et HNMS *Java*, les croiseurs lourds HMS *Exeter* et USS *Houston* ainsi que le ravitailleur d'hydravions USS *Langley*.

Un vent de panique souffle maintenant sur l'Australie d'autant que Hideki Tōjō, premier ministre et chef du gouvernement japonais proclame : *L'Australie et la Nouvelle-Zélande sont maintenant directement menacées par de puissantes forces impériales et elles peuvent se rendre compte de l'inutilité de toute résistance. Si l'Australie ne rectifie pas son attitude présente, elle subira le même sort que les Indes néerlandaises.*

Dans ce contexte, le moral des populations et des gouvernants des pays alliés est au plus bas. Pourtant, les Américains réorganisent profondément leurs forces navales. Si les cuirassés sont pratiquement éliminés, ce n'est pas le cas des porte-avions absents de Pearl Harbor lors de l'attaque, l'USS *Enterprise* et l'USS *Lexington*. Très rapidement, l'USS *Hornet* et l'USS *Yorktown* vont rejoindre la flotte du Pacifique suivis par l'USS *Saratoga*. C'est cependant bien peu face aux cinq porte-avions lourds, *Akagi*, *Kaga*, *Hosho*, *Shokaku* et *Zuikaku*, aux quatre porte-avions légers, *Hiryu*, *Ryujo*, *Soryu* et *Zuiho* bientôt rejoints par le *Shoho* et aux trois porte-avions d'escorte, *Chuyo*, *Taiyo* et *Unyo*, que compte la flotte japonaise en mai 1942. Le théâtre du Pacifique est désormais divisé en deux zones par les Américains : une couvrant le gros du Pacifique sous le commandement de l'amiral Chester Nimitz et l'autre couvrant les approches de l'Australie sous le commandement du général Douglas MacArthur.

JANVIER 1942

Voilà maintenant deux mois que la guerre contre le Japon a débuté avec tous les désastres et les défaites qu'elle a engendrés. Le moral des civils et même des militaires est au plus bas ; il devient



Le porte-avions Akagi en avril 1942, photographié depuis un avion qui vient de décoller.
(Marine impériale japonaise)

rapidement évident qu'il faut intervenir pour relever l'état dépressif qui gagne la population et redonner un esprit offensif aux soldats. De nombreuses offres de grosses sommes d'argent sont affichées par de riches civils afin de récompenser ceux qui bombarderaient le Japon les premiers et plus particulièrement son cœur, Tokyo. La réalisation est loin d'être aussi simple car les distances sont considérables et les bases américaines bien trop éloignées pour une telle opération... Franklin D. Roosevelt a exprimé son désir



Le chef d'état-major de l'USAAF Henry H. Arnold est très intéressé par le projet qui lui est soumis, d'un bombardement du Japon depuis un porte-avions.
(USAAF)

Le ministre japonais des Affaires étrangères Yōsuke Matsuoka signant le pacte de neutralité entre l'URSS et le Japon le 13 avril 1941. Derrière lui, Joseph Staline.





La chaîne d'assemblage des B-25 à Kansas City en octobre 1942. (USAAF)

Il convient maintenant de trouver un officier pour mener à bien ce projet. Le choix se porte sur James H. Doolittle, récemment revenu au service actif dans les Forces aériennes. Le 2 janvier 1942, Doolittle est promu au grade de lieutenant-colonel et il se rend au quartier général de l'Armée de l'Air pour planifier le premier raid aérien contre le Japon. Pour les équipages, c'est le 17th *Bomb Group* qui est choisi, d'une part parce qu'il est le premier groupe à avoir reçu les récents B-25 et à en équiper ses quatre escadrons dès septembre 1941, d'autre part parce qu'au printemps 1942, c'est dans ce groupe que se trouvent les pilotes les plus expérimentés.

LE NORTH AMERICAN B-25B

Le B-25B utilisé pour cette mission est un bombardier moyen conçu par la North American Aviation dans une nouvelle usine installée en 1940 à Kansas City. Cent vingt exemplaires de ce modèle ont été construits. En fait, le B-25 40-2243 s'est écrasé avant sa livraison, cent dix-neuf unités ont donc été livrées. Le premier a été attribué en août 1941 et le dernier en janvier 1942. Le bombardier a un poids de 9072 kg à vide (12909 kg à pleine charge) avec une longueur de 16,15 m, une envergure de 20,59 m et une hauteur de 4,81 m. Il est propulsé par deux moteurs en étoile de 14 cylindres Wright R-2600-92 Cyclone

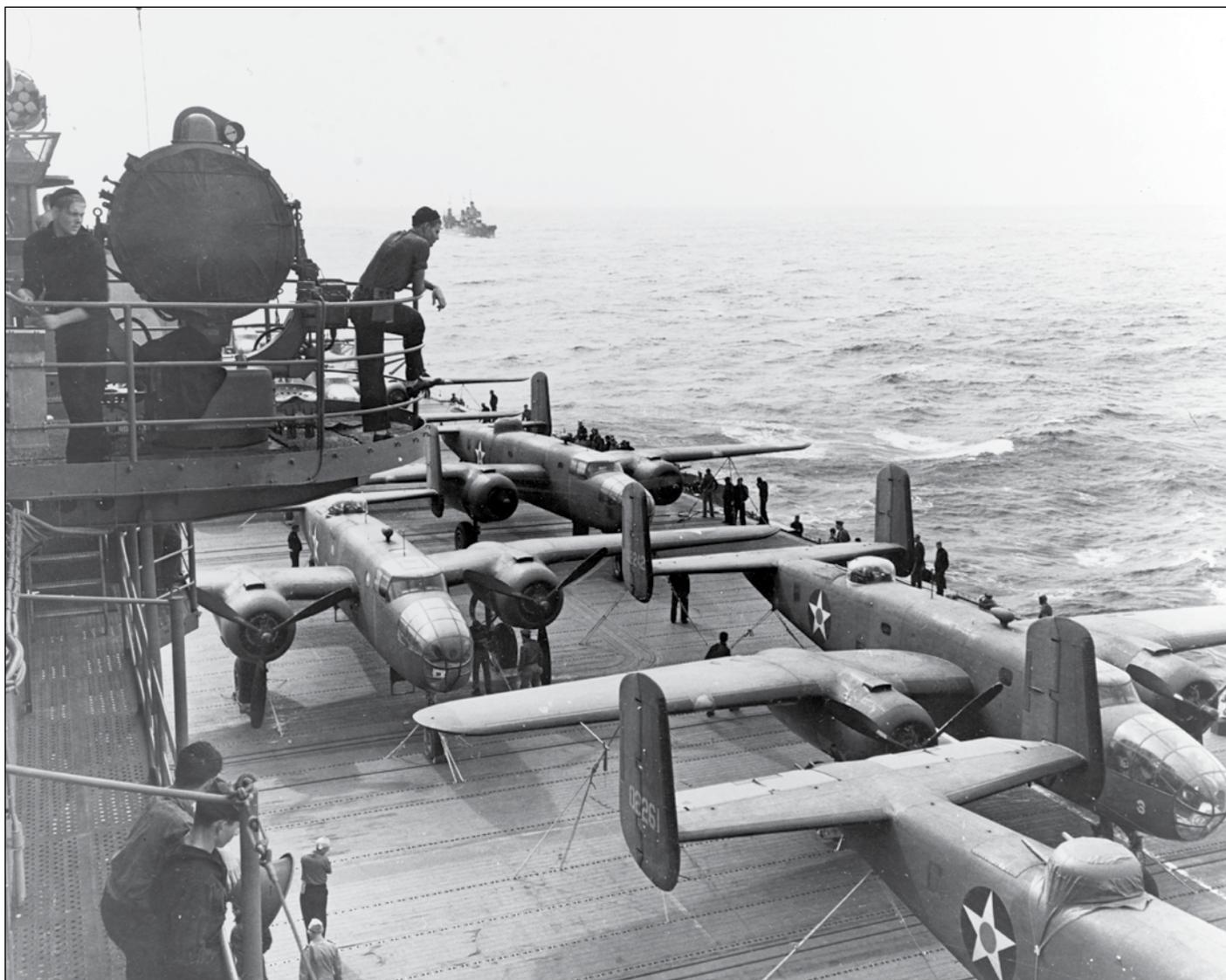
14 de 1700 ch chacun, équipés de carburateurs Bendix Stromberg PD-13E-2. Son autonomie est de 2092 km avec une charge de bombes de 3000 livres (1361 kg) grâce à deux réservoirs de voilure avant (368 gallons) et deux réservoirs de voilure arrière (324 gallons) ; sa vitesse maximale atteint 483 km/h et 375 km/h à son allure de croisière. Son plafond pratique est de 7163 m et son équipage comprend cinq personnes. À l'origine, il se compose d'un pilote, d'un copilote, d'un bombardier-mitrailleur de nez, d'un navigateur-mitrailleur de la tourelle dorsale et d'un opérateur radio-mitrailleur de la tourelle ventrale. Ce dernier, après la suppression de l'équipement radio, est remplacé par un mécanicien-mitrailleur. L'armement d'origine se compose de deux mitrailleuses jumelées de 12,7 mm (.50) dans une tourelle dorsale et de deux autres dans une tourelle ventrale commandée électriquement, mais l'armement ventral est supprimé pour un gain de poids. Il n'y a aucun armement à l'arrière de l'avion. Une seule mitrailleuse de 7,62 mm (.30), en remplacement de la 12,7 mm d'origine, est positionnée à l'avant et doit être déplacée d'un côté à l'autre, en fonction de l'endroit où elle est le plus nécessaire mais le changement ne peut pas être effectué aussi rapidement que le suivi d'une cible rapide l'exigerait et son efficacité est donc tout à fait relative.



Un B-25 à l'entretien sur le pont du *Hornet*.
(Naval History & Heritage Command)

Le pétrolier USS *Cimmaron* est chargé du ravitaillement de la *Task-Force 16-2* du porte-avions USS *Hornet*.
Il est photographié le 6 février 1942 au large du chantier naval de Norfolk, en Virginie.
(Naval History & Heritage Command)





Les quatre B-25 suivants. De bas en haut : n° 2261 (Lawson), n° 2242 « 3 » (York), n° 2303 (Watson) et n° 2250 (Joyce). (USAAF)

sur le pont, le premier à 400 *pieds* (122 m) de la proue, le second à 450 *pieds* (137 m). Ce deuxième marquage ne pourra être utilisé que lorsque les premiers B-25 auront libéré de la place. Ces marquages sont constitués de sable et de liège destinés à empêcher les roues des bombardiers de glisser sur le pont détrempé pendant le lancement des moteurs à pleine puissance tandis que les freins restent bloqués. Il est évident qu'à chaque plongée dans la masse liquide, le pont submergé est rendu glissant. Un marin est positionné pour indiquer à chaque pilote le moment où le porte-avions s'élève sur les vagues afin de lancer le décollage. Les hommes de pont doivent suivre chaque bombardier lors de sa mise en place, avec un jeu de cales de roues afin d'éviter un possible retour en arrière causé par le tangage du navire.

Le premier B-25, piloté par James Doolittle, décolle à 08h20. L'intervalle moyen entre chaque décollage est de 3 minutes et 56 secondes. Bien entendu, cet écart n'est pas toujours le même mais le total correspond au départ du dernier B-25 à 09h19. Le temps est exécrable et des vagues de neuf mètres font tanguer le *Hornet*, ce qui pose un problème pour chaque lancement. Chaque bombardier effectue une rotation autour du *Hornet* puis vole directement au-dessus du

porte-avions afin de repérer la ligne blanche peinte sur toute la longueur du pont et de noter le cap précis du *Hornet*, affiché en grand à l'arrière de l'îlot, ce qui lui permet d'aligner le viseur de dérive et de vérifier les boussoles et la dérive. Dès la fin du dernier envol, la TF-16 adopte un cap au 90° et une vitesse de 25 nœuds.

Tous les pilotes ont connaissance de leurs objectifs principaux ; ils disposent d'un objectif secondaire dans le cas où ils ne pourraient accéder aux premiers. Dans presque tous les cas, l'objectif principal va être atteint et les dégâts vont dépasser les espérances grâce à un ensemble d'éléments, la nature hautement inflammable de la construction japonaise, le bombardement de jour, la basse altitude à laquelle l'opération est menée, le temps particulièrement clair au-dessus des cibles et l'étude préliminaire approfondie des cartes et des zones à attaquer.

Les bombardiers n'opèrent pas individuellement mais sont répartis en petits groupes dirigés par un leader. Seul Doolittle procède indépendamment. Le lieutenant Hoover couvre la partie nord de Tokyo avec trois avions, n° 2, n° 3 et n° 4. Le deuxième groupe, dirigé par le capitaine Jones, couvre la partie centrale de Tokyo avec les n° 5, n° 6 et n° 7. Le troisième groupe, sous la direc-

d'ouvrir les trappes de la soute, de viser et de larguer la première bombe. La lumière rouge clignotait sur le tableau de bord, indiquant que la première bombe de 227 kg était partie. Nous continuions à prendre de la vitesse. La lumière rouge clignota à nouveau et je sus que Clever avait lancé la seconde bombe... Lawson largue une autre bombe puis la grappe d'incendiaires : En piquant, je regardai derrière et en bas. J'eus la vision rapide mais indélébile de notre bombe frappant la fonderie qui nous avait été assignée. L'usine sembla se gonfler, s'affaisser, puis se dissoudre dans un nuage noir et rouge.

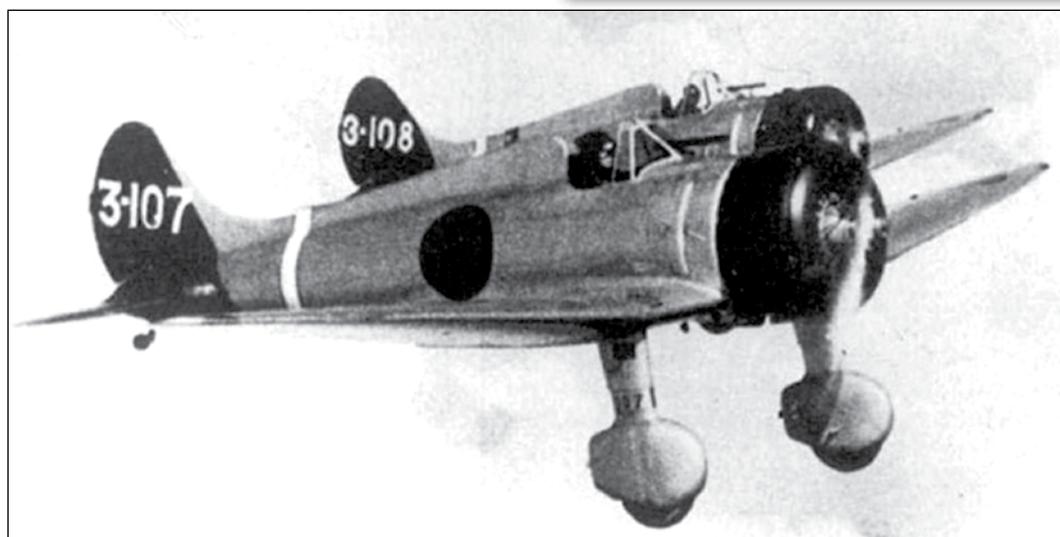
ÉQUIPAGE DU HUITIÈME AVION, LE B-25 MATRICULE 40-2242 (17TH BG, 95TH BS)

Pilote : capitaine Edward J. York. Né le 16 août 1912 à Batavia, New York.

Copilote : lieutenant Robert G. Emmens. Né le 22 juillet 1914 à Medford, Oregon.

Navigateur : lieutenant Nolan Anderson Herndon. Né le 12 décembre 1918 à Greenville, Texas.

Bombardier : sergent-chef Theodore H. Laban. Né le 13 juillet 1914 à Kenosha, Wisconsin.



L'emblème peint sur l'avion n° 7 de Ted W. Lawson. Il s'agit ici de la description qu'en donna Ted Lawson bien après le raid. Selon une autre version, Donald avait une allure moins irascible et ne ressemblait pas à ce canard colérique. Dessin néanmoins prémonitoire puisque le pilote sera amputé et utilisera des béquilles pour son déplacement en Chine...
(DR)

Le Mitsubishi A5M était le monoplan de la Marine japonaise, précurseur du légendaire A6M Zéro.
(DR)



L'équipage du B-25 n° 8.
De gauche à droite : Herndon, York, Laban, Emmens, Pohl.
(USAAF)



Douglas V. Radney et ses décorations.



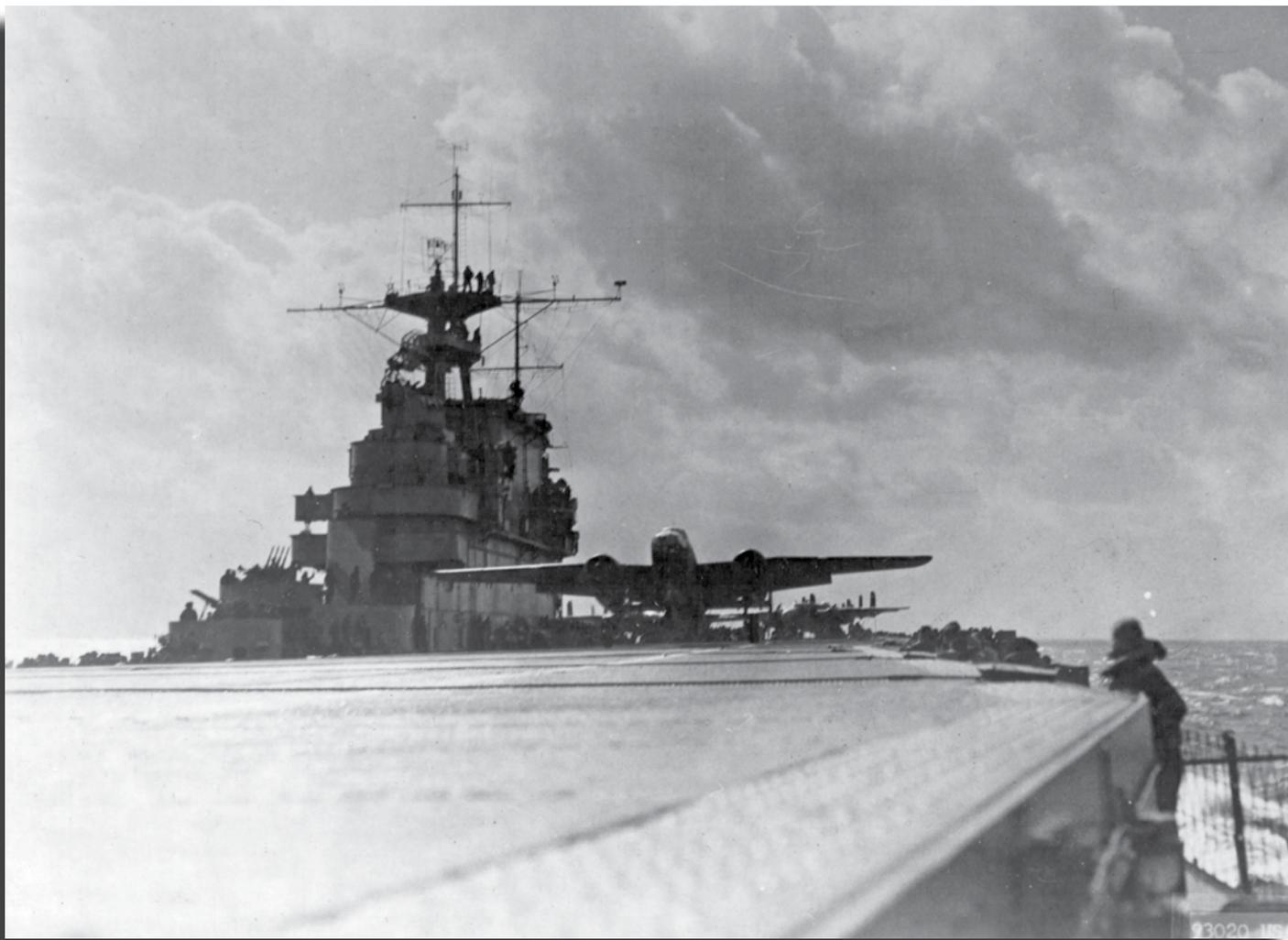
Richard E. Miller et ses décorations.

Lors d'une mission de bombardement il est gravement blessé et décède des suites de ses blessures, le 22 janvier 1943. Il porte le grade de *captain*. Il est enterré au cimetière Lindenwood à Fort Wayne, en Indiana.

Douglas V. Radney reste sur le théâtre chinois jusqu'en septembre 1942 au sein du 11th *Bomb Squadron*. De retour aux USA, il est transféré au 471st *Bomb Squadron* à Greenville Field en Caroline du Sud. En juin 1943, il intègre la 2135th *Army Air Forces Base Unit* à Craig Field en Alabama où il sert jusqu'en août 1945. Pendant cette période, il termine sa formation de pilote et est affecté à Selman Field en Louisiane, comme 2nd *lieutenant* (décembre 1945 à février 1946). Il travaille comme agent d'entretien, agent de conception et

de développement, agent de transport et agent de projet à Eglin Field, en Floride (mars 1946 à juillet 1953). Il est transféré en Alaska comme agent d'entretien au 6054^e Escadron d'essais de matériaux par temps froid à Ladd AFB, (juillet 1953 à septembre 1954) puis occupe des fonctions de pilote au 6590^e Escadron d'actions spéciales à Baltimore au Maryland, (septembre 1954 à avril 1955). Il est ensuite muté à Wright-Patterson AFB en Ohio (avril 1955 à avril 1958). Sa dernière affectation le conduit à Richards-Gebaur AFB au Missouri, comme officier d'entretien d'aéronefs, d'avril 1958 jusqu'à sa retraite de l'Armée de l'Air le 31 mai 1959 avec le grade de major. Il décède le 28 janvier 1994 et il est enterré au cimetière national de Fort Logan à Denver au Colorado.

Un B-25 s'arrache du pont du *Hornet* le matin du 18 avril 1942. (USAAF)



au Massachusetts d'août 1945 au 1^{er} avril 1946, lorsqu'il quitte le service actif pour la Réserve de l'Armée de l'Air. Il rejoint la *New York Air National Guard* le 8 décembre 1948 et sert avec le 107^e Groupe d'approvisionnement et de maintenance de décembre 1948 à son retour au service actif le 1^{er} mars 1957 à Brookley AFB en Alabama (mars 1957 à janvier 1961) puis à Kelly AFB au Texas, en janvier 1961 avant de revenir le 15 novembre 1966 pour un an comme officier d'état-major avec la Garde nationale aérienne à White Plains à New York. Il reprend du service actif le 16 novembre 1967 et il est muté au QG de l'*US Air Force* au Pentagone (novembre 1967 à juillet 1970). Sa dernière affectation le nomme assistant spécial pour la Garde nationale aérienne et il retourne au quartier général de *San Antonio Air Material Area* à Kelly AFB jusqu'à sa retraite le 1^{er} février 1973 avec le grade de colonel. Il décède le 4 avril 1998 à Gowanda, État de New York et il est enterré au cimetière national de Fort Sam Houston à San Antonio au Texas.

Équipage du sixième avion, le B-25 matricule 40-2298

Après avoir largué ses bombes sur une aciérie au nord de Tokyo, le lieutenant Hallmark s'est dirigé vers la Chine mais *The Green Hornet* est tombé en panne de carburant. L'équipage s'est posé dans la région de Nangchang sur le lac Poyang [9]. Deux des cinq hommes se sont

[9] La plupart des sources indiquent que le B-25 de Hallmark s'est « crashé » en mer, près des côtes chinoises. Pourtant il semble que c'est sur le lac Poyang, bien à l'intérieur des terres, que le B-25 a tenté de se poser. Il n'y aurait donc que deux bombardiers tombés en mer, le n° 7 et le n° 15. Doolittle déclarera dans une interview après la guerre, alors qu'il était agent d'assurances à Los Angeles : « Un avion atterrit à Vladivostok, les quinze autres arrivent en Chine, deux d'entre eux s'écrasent le long des côtes par manque de carburant, un autre finit sur un lac, à l'intérieur des terres et les derniers équipages abandonnent les avions. »

noyés. Plus tard, après avoir gagné le rivage à la nage, les trois survivants ont été capturés par les Japonais et internés. Un seul a survécu à la guerre, ce qui n'a pas permis d'évaluer les dommages causés juste après le raid. C'est le taux de pertes le plus élevé parmi les seize équipages ayant participé au bombardement du Japon. Il a été envisagé de tenter de délivrer les prisonniers mais, en raison de la présence d'une forte concentration de Japonais, deux régiments auraient été nécessaires pour y parvenir sans pour autant être assuré que les prisonniers n'auraient pas été exécutés au cours de l'action et l'idée a été abandonnée.

Dean E. Hallmark a rejoint la côte chinoise mais n'est pas parvenu à se repérer par manque de visibilité et la pénurie de carburant le contraint à tenter un amerrissage sur le lac Poyang. Après s'être extirpé de l'appareil, il nage jusqu'au rivage bien que légèrement blessé. Il retrouve deux de ses hommes survivants, Nielsen et Meder. Le lendemain matin, ils enterrent les corps de Dieter et Fitzmaurice qui se sont noyés. Aidés par quelques Chinois, les trois rescapés tentent de se mettre à l'abri mais ils sont capturés par les Japonais le 27 avril et internés comme prisonniers de guerre. Après une parodie de procès, Hallmark est condamné à mort et emmené en camion le 15 octobre 1942 à 16h30 au cimetière public de Kiangwan à Shanghai pour y être exécuté. Incinéré, ses cendres sont restées au funé-



**Dean E. Hallmark
et ses décorations.**

Cette photo a été prise en juillet 1941 à Stockton Field, en Californie, où Dean a suivi la phase d'entraînement avancé de l'école de pilotage. Il se tient au milieu, les mains jointes. La dame est l'actrice Jane Russell dont l'affiche de son premier film « The Outlaw » décore l'avion T-6 Texan, un appareil d'entraînement monomoteur.
(DR)



North American B-25B s/n 40-2344 du Lt Col James Doolittle embarqué sur l'USS *Hornet* le 18 avril 1942



North American B-25B s/n 40-2270 *Whiskey Pete* du 1/Lt Robert Gray embarqué sur l'USS *Hornet* le 18 avril 1942



North American B-25B s/n 40-2261 « 3 » *The Ruptured Duck* du 1/Lt Ted Lawson embarqué sur l'USS *Hornet* le 18 avril 1942



Song Meiling (Mme Tchang Kaï-Chek) pose avec des « Doolittle raiders » qu'elle vient de décorer. De gauche à droite, Frank Kappeler, Charles Greening, Kenneth Reddy, Lucian Youngblood, Eugene McGurl, Jacob Manch, Waldo Bither et Rodney Wilder. (National Archives)



Charles R. Greening et ses décorations.



Le lieutenant Greening est photographié à son arrivée au *Stalag Luft I* à Barth en Allemagne, après sa capture le 17 juillet 1943. (DR)



Kenneth E. Reddy et ses décorations.

1949), à McGuire AFB dans le New Jersey (janvier à juin 1949) puis comme commandant du 91^e groupe de reconnaissance stratégique à McGuire (juin à août 1949). Il intègre l'École d'état-major spécial de l'*US Air Force* à Craig AFB en Alabama (septembre à octobre 1949) avant de rejoindre le Pentagone au quartier général de l'*US Air Force* (novembre 1949 à août 1953). Il fréquente l'*Air War College* à Maxwell AFB en Alabama (août 1953 à août 1954) puis suit des cours d'attaché à la *Strategic Intelligence School* de Washington D.C. (août à novembre 1954). Il sert comme attaché de l'air en Australie et en Nouvelle-Zélande (janvier 1955 à juin 1956) lorsqu'il doit interrompre cette mission pour cause de maladie. Il porte le grade de colonel. Hospitalisé au *Walter Reed Army Hospital* à Washington D.C., il décède le 29 mars 1957 à Bethesda, dans le Maryland et il est inhumé au cimetière national d'Arlington en Virginie.

Kenneth E. Reddy, au cours de son parachutage, s'est cassé la rotule et a été blessé au cuir chevelu. Recueilli et soigné par des guérilleros chinois, il retourne aux États-Unis et sert comme pilote de B-26 avec le 95th *Bomb Squadron* du 17th *Bomb Group* à Barksdale Field en Louisiane à partir de juin 1942. Il s'écrase avec son avion le 2 septembre 1942 à 23h15 près de Little Rock en Arkansas. Il portait le grade de 1st lieutenant. Il est enterré au cimetière Elmwood à Bowie au Texas.

Frank A. Kappeler reste sur le théâtre d'opérations CBI jusqu'à son retour aux États-Unis en août 1942. Il est ensuite transféré comme navigateur sur B-26 en Angleterre puis en France de novembre 1943 à juin 1945. Après la guerre, il est instructeur-navigateur à Mather AFB en Californie (septembre 1947 à octobre 1948), période au cours de laquelle il suit une formation d'observateur de mars à juillet 1948. Il est affecté comme navigateur-bombardier sur B-29 à Castle AFB en Californie (octobre 1948 à septembre 1951). Il se rend au Japon où il sert pendant la guerre de Corée (mai 1951 à mars 1952). Après

un court séjour à Travis AFB en Californie, au QG de la 9^e escadre de bombardiers, il est transféré sur l'île de Guam de mars à octobre 1952. De retour aux USA, il sert successivement à Travis AFB en Californie (octobre 1952 à août 1953) à Mather AFB en Californie (août à septembre 1953), à Biggs AFB au Texas (septembre 1953 à août 1961) et à Minot AFB au Dakota du Nord, d'août 1961 jusqu'à sa retraite le 1^{er} mars 1966 avec le grade de lieutenant-colonel. Il décède le 23 juin 2010 à Santa Rosa en Californie et il y est inhumé au *Calvary Catholic Cemetery*.

William L. Birch, lors de son retour aux États-Unis, intègre le programme des cadets de l'aviation en juin 1942 et décroche ses ailes de pilote en juin 1943 et le grade de 2nd lieutenant. Il termine sa formation sur B-24 Liberator avant de servir comme pilote-instructeur. Il prend sa retraite du service actif le 7 décembre 1945. Il porte le grade de 2nd lieutenant. Après la guerre, il travaille comme boucher puis comme machiniste avant de devenir pilote-instructeur d'hélicoptère commercial en 1964. Un accident de vol, à la fin des années 1960, le contraint à interrompre cette activité à cause de graves problèmes dorsaux. Il décède le 18 novembre 2006 à Temecula en Californie.

Melvin J. Gardner se foule les deux chevilles lors de son parachutage au-dessus de la Chine. Après des soins, il reste en Inde avec le 11th *Bomb Squadron* à partir de mai 1942. Il est tué au combat le 2 juin 1942 lors d'une mission vers Kunming en Chine. Il porte le grade de *staff sergeant*. Sa dépouille ne sera jamais renvoyée aux États-Unis. Sa famille a placé une pierre tombale à côté de la tombe de ses parents à *Read Hatch Memorial Cemetery* à Taylor en Arizona.

Équipage du douzième avion, le B-25 matricule 40-2278

Après un bombardement réussi dans la région de Yokohama, le B-25 *Fickle Finger of Fate* prend le cap en direction de la Chine. Sur le parcours,



La photo de la dernière réunion annuelle, celle d'avril 2013. De gauche à droite, Edward Saylor, Richard Cole, David Thatcher et l'historien Carroll V. Glines. Il manque Robert Hite qui n'a pu se déplacer. Son gobelet est présent, non renversé, dans la dernière colonne, deuxième rangée. Chaque colonne correspond à un équipage. La photo à côté des gobelets montre Thomas Griffin, le dernier *raider* décédé le 26 février 2013.

National Museum of the United States Air Force sur la Wright-Patterson Air Force Base, à 13 km au nord-est de Dayton, dans l'état de l'Ohio, précédé d'un survol d'un B-25. Il a réuni Edward Saylor, David Thatcher et Richard Cole. Robert Hite, le quatrième survivant, n'a pu y participer.

Le 19 mai 2014, la Chambre des représentants des États-Unis a voté pour l'adoption d'un projet de loi qui attribuerait aux *Doolittle Raiders* une médaille d'or du Congrès pour « héroïsme, bravoure, compétence et service exceptionnels aux États-Unis dans la conduite des attentats à la bombe de Tokyo ». La cérémonie de remise de la médaille a eu lieu au Capitole le 15 avril 2015 avec le lieutenant-général à la retraite de l'Armée de l'Air John Hudson, directeur du Musée national de l'Armée de l'Air, acceptant le prix au nom des *Doolittle Raiders*.

Sources :

- Plusieurs sites fournissent d'excellentes informations :
- http://veterantributes.org/Air_Force.php
- <https://childrenofthedoolittleraiders.com/crew-members/>
- <http://www.doolittleraider.com/>
- http://www.cieldegloire.com/batailles_tokyo.php
- https://fr.wikipedia.org/wiki/James_H._Doolittle
- <https://www.lecharpeblanche.fr/tag/raid-de-doolittle/>

Un article intéressant et détaillé est paru dans la revue « Le Fana de l'aviation » n° 598 de septembre 2019.

Le rapport du général Doolittle du 5 juin 1942 est accessible sous ce site : <http://www.ibiblio.org/hyperwar/AAF/rep/Doolittle/Report.html>



Les membres survivants du raid Doolittle sont unis sous un insigne unique commémorant leur mission historique. Les éléments qui composent l'emblème représentent les équipages qui ont participé au *Tokyo Raid*. Les sept croix maltaises proviennent de l'emblème du 17^e groupe de bombardiers, dont trois des escadrons ont été sélectionnés : le 34^e escadron, représenté par le *Thunderbird*, le 95^e Escadron, représenté par la ruade d'une mule et le 37^e Escadron, représenté par la tête de tigre. Le casque ailé représente le 89^e Escadron de reconnaissance.