

Chronique aérospatiale

30 octobre 1939 : début du pont aérien entre la Chine et la Birmanie

Après les sentiers, the Hump !

La route de Birmanie pour ravitailler la Chine

À partir de 1937, le Japon cherche à s'étendre et attaque la Chine. En 1938, il contrôle toute la façade maritime de la Chine, puis le nord de l'Indochine en 1940. La Chine se retrouve isolée et ne peut plus équiper ses soldats ou les entraîner. Une voie stratégique est alors construite par les Britanniques, appelée la route de Birmanie. Tracée à travers les montagnes, elle est dégagée par une armée de coolies – des travailleurs agricoles asiatiques –, afin de ravitailler le pays. Fin 1941, 13 600 tonnes de marchandises sont acheminées chaque mois par des milliers de camions venus des États-Unis. L'indépendance de la Chine constitue en effet un élément fondamental dans la vision stratégique américaine de la zone. Toutefois, à la suite de l'attaque nipponne de Pearl Harbor le 7 décembre 1941, suivie d'une offensive éclair en Birmanie, la ville de Rangoon ne tarde pas à tomber et les Japonais ferment la route du ravitaillement. Un pont aérien est alors mis en place par les Alliés au-dessus de l'Himalaya (1941-1945).

1942 : un pont aérien pour approvisionner la Chine

L'idée d'établir une liaison aérienne Chine-Birmanie est évoquée la première fois le 30 octobre 1939 par la compagnie aérienne civile *China National Aviation Corporation* (CNAC), qui inaugure pour l'occasion le service de liaison entre Chongqing et Rangoon, réalisé par l'*Imperial Airways* et ses *DC-2* et *DC-3*. Mais le ravitaillement de la Chine par voie aérienne ne devient effectif qu'en 1942, lorsque les Japonais coupent la route de Birmanie. Le premier vol de repérage est réalisé par William L. Boyd. Ce vol est baptisé *The Hump* (« la bosse ») car il survole l'Himalaya pour rejoindre la Chine. En février 1942, Roosevelt réquisitionne 25 *DC-3* et des équipages issus des lignes régulières sont regroupés en Floride pour survoler l'Atlantique Sud, l'Afrique, le Moyen-Orient, puis atteindre l'Inde. Cependant, la mission s'avère difficile car les installations et les équipements sont médiocres. En décembre 1942, la responsabilité du *Hump* est donc laissée à l'*Air Transport Command* (ATC) et le trafic trouve enfin une bonne cadence. Le service est réorganisé et des unités d'entraînement sont créées pour exercer les pilotes à ces conditions spéciales de vol. 76 *DC-3* et 11 *C-87* ravitaillent les armées chinoises, mais aussi la *Task Force* américaine. Les conditions de vols restent plus que délicates car comme le dira le général Joseph Silwell, « le *C-46* est rempli de punaises ». À l'aller, ces avions transportent majoritairement de l'essence, mais aussi des fournitures militaires, des munitions, des moteurs, des passagers et des mulets. Au retour, ils embarquent des métaux et des passagers. En 1943, les Japonais décident de s'attaquer à cette résistance par les airs. Ils installent des terrains en Birmanie et leurs avions de chasse sont envoyés à la poursuite de l'ennemi. Après plusieurs victoires, ils connaissent néanmoins une défaite écrasante et ne parviennent plus à contrer les *Humps*, désormais en service continu, de jour comme de nuit, d'autant que le Japon ne possède pas de radar de détection. Après la mise en service d'appareils plus performants en 1944, le *Douglas D-C4 Skymaster* et la *Superfortress B-29*, la *Royal Air Force* prend part aux convois en 1945 pour soutenir les troupes engagées dans la libération de la Birmanie. Au total, des centaines de milliers de marchandises auront été transportées grâce à ce pont aérien. À la fin de la guerre, cette liaison a permis d'évacuer de Chine près de 47 000 Américains avant d'être définitivement coupée.

Colonne d'infanterie chinoise de la VI^e armée traversant un terrain d'aviation en Birmanie recevant les C-47 du pont aérien.



DR

Sous la haute direction de madame Marie-Catherine Villatoux, docteur et agrégée en histoire,
enseignant-chercheur au Centre de recherche de l'armée de l'air (CREA)
Adjutant Fanny Boyer, rédactrice au CERPA

Centre Études Réserves et Partenariats de l'Armée de l'air – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com

