

Comme nous l'avons vu dans notre article du dimanche 3 avril, l'histoire de l'aviation en montagne dans l'Himalaya commence en 1933, lorsque l'[Expédition Houston-Everest](#) survole le '[Toit du monde](#)' en prenant des clichés d'une rare précision. L'objectif de ces vols est double. Il s'agit tout d'abord de réaliser une cartographie précise du massif permettant de trouver la meilleure voie vers les sommets et, chose moins avouable, même à l'époque, de jeter les bases des vols à très haute altitude et sous oxygène offrant aux futurs bombardiers de meilleures performances et une meilleure protection. Moins de dix ans après cet exploit, des équipages britanniques et américains ont l'occasion de mettre en pratique ce type de vol afin de relier la Birmanie à la Chine du Sud par-dessus ce qui est alors appelé '[The Hump](#)' (« la Bosse »), afin de livrer de grandes quantités d'armes, de matériels et de carburants aux troupes nationalistes du maréchal [Tchang-Kai-Chek](#). Une opération logistique d'une incroyable ambition que nous relate le site Internet [Fan d'avions...](#)

« PAR-DELÀ LE TOIT DU MONDE »

Le pont aérien effectué par les [Alliés](#) au-dessus de l'[Himalaya](#) de 1941 à 1945 constituait une nécessité vitale pour la survie de la [Chine](#).

À la fin de 1940, le ministre des Affaires étrangères, chinois, Song Tseu-wen, avertit les États-Unis de l'état lamentable de son pays, confronté à l'[attaque du Japon depuis 1937](#). La Chine ne manquait pas d'effectifs mais, faute de pouvoir les entraîner, les armer et les équiper, elle risquait de se trouver englobée dans un empire japonais en pleine expansion.

La plupart des Américains éprouvaient de la sympathie pour la Chine, et Washington y avait envoyé des conseillers militaires. Mais, pour ce qui était du matériel de guerre, les Chinois ne pouvaient en acheter qu'en quantités limitées. Aussi, le [mardi] 6 mai 1941, le [Congrès](#), jugeant que la défense de la Chine constituait une exigence vitale pour la sécurité des États-Unis, permit à ce pays de bénéficier du [prêt-bail](#).

Le Japon contrôlant toute la façade maritime de la Chine depuis 1938 et le nord de l'[Indochine](#) depuis 1940, le ravitaillement ne pouvait atteindre la [Chine nationaliste](#) que par la [Birmanie](#). Les navires venus d'Amérique devaient décharger leur cargaison à [Rangoon](#) et, de là, les approvisionnements arrivaient à [Mandalay](#) par la route, le chemin de fer, les voies d'eau, avant d'atteindre [Lashio](#) par train ou camion.

De Lashio à [Kunming](#) (Kouen-ming) en Chine, on ne pouvait plus compter ensuite que sur la fameuse route de Birmanie, qui serpentait péniblement sur 1 150 km en pleine montagne. Une armée de coolies tentait d'élargir et de renforcer ce qui n'était au départ qu'une piste étroite et boueuse. De Kunming, il fallait encore franchir 800 km avant d'atteindre enfin [Chongqing](#) (T'chong-k'ing), la capitale de la Chine nationaliste.

Au début de 1941, 3 630 t de ravitaillement partaient chaque mois de Rangoon vers Kunming. Des milliers de camions, venus des États-Unis, avaient été rassemblés près de Rangoon et, à la fin de l'année, le débit avait fini par atteindre 13 600 t par mois.

La capacité de la voie ferrée avait été augmentée et le débit de la route avait pratiquement doublé. C'est alors que se produisit l'attaque de Pearl Harbor, le [dimanche] 7 décembre 1941, suivie d'une offensive éclair japonaise en Birmanie. La ligne de chemin de fer de Rangoon ne tarda pas à être coupée, et la ville elle-même tomba le [samedi] 7 mars 1942.

Pendant quelques semaines encore, les Chinois purent utiliser une route plus septentrionale pour atteindre Lashio ; mais, le [mercredi] 29 avril, cet important carrefour tomba entre les mains des [Nippons](#), qui fermaient ainsi complètement la route de Birmanie. Au sud de la ville, toute la Birmanie était tenue par les Japonais, et, au nord, le territoire s'étendait sur la plus haute chaîne de montagnes du monde, l'Himalaya. S'il n'y avait aucun moyen de la contourner, il devait cependant être possible de la franchir !

LA ROUTE AÉRIENNE DU NORD

L'idée d'établir une liaison aérienne entre la Birmanie et la Chine n'avait rien de nouveau. Le 30 octobre 1939, la [CNAC \(Chinese National Aviation Corporation\)](#) avait inauguré un service entre Chongqing et Rangoon, par Kunming et Lashio, en liaison avec les [Imperial Airways](#). Jusqu'en 1941, des [DC-2](#) furent utilisés sur cette route, en attendant d'être remplacés par des [DC-3](#), qui devinrent l'appareil standard.

Avant même l'offensive nipponne en Birmanie, on avait envisagé d'ouvrir une route plus septentrionale, en dehors du rayon d'action des chasseurs japonais basés en Indochine. [Myitkyina](#), terminus de la voie ferrée, fut considéré comme un remarquable relais, et la [Royal Air Force](#) manifesta également son intention d'y établir un aérodrome.

En novembre 1940, William L. Bowd (de la CNAC) effectua un vol de Rangoon jusqu'à Myitkyina, avant de survoler, au nord de [Fort Hertz](#), des régions montagneuses encore inexplorées, ce qui l'obligea à monter à plus de 4 500 m. Le manque d'essence ne permit pas à Bowd d'atteindre Chongqing, et il fut contraint de faire escale à [Xianguan \(Hia-kouan\)](#). C'est ainsi que fut effectué le premier vol au-dessus de l'Himalaya, bientôt baptisé par euphémisme « [the Hump](#) », la bosse.

En février 1942, le président [Roosevelt](#) exprima les inquiétudes des États-Unis au sujet de la rupture de la route de Birmanie. Il donna l'ordre de réquisitionner vingt-cinq DC-3 appartenant aux lignes intérieures américaines pour les utiliser dans le cadre d'une liaison aérienne directe jusqu'en Chine.

Les équipages, venus des lignes régulières, furent regroupés à [Morrison Field \(Floride\)](#) et, à la fin d'avril, les DC-3, après avoir survolé l'Atlantique Sud et l'Afrique, atteignaient le Moyen-Orient avant d'arriver aux Indes. Juste à ce moment, les Japonais s'emparaient de Myitkyina. Dès lors, le seul moyen d'atteindre la Chine était d'utiliser la route directe du Nord, au-dessus de l'Himalaya, à partir des terrains existants dans l'est de l'Inde.

La CNAC tenta alors les premiers vols de reconnaissance. Avant de se diriger vers l'est, les pilotes devaient décoller des pistes sommaires de l'[Assam](#). Le premier obstacle concernait les sommets de la chaîne de [Patkaj](#), culminant à 3 000 m et surplombant la haute vallée du

[Chidwin](#), dominée sur son autre versant par les montagnes de Kumaun, qui atteignent 4 250 m. S'élevant encore davantage, les pilotes devaient ensuite franchir les sommets encadrant l'[Irrawaddy](#), dont certains atteignaient 4 900 m. Il s'agissait bel et bien là de « bosses », suivies par la barrière de la chaîne de Santsung.

Les opérations de transport menées au-dessus de l'Himalaya par l'aviation de l'armée américaine ne commencèrent que lentement, ce qui suscita de vives critiques aux États-Unis, où Roosevelt attachait un intérêt particulier à l'exécution des engagements pris par son pays à l'égard de la Chine. On reprocha à la [RAF \[Royal Air Force\]](#) son incapacité à fournir des aérodromes acceptables en Assam.

Mais les Anglais ne pouvaient compter que sur une main-d'œuvre locale nombreuse, certes, mais utilisant des outils archaïques — pour la construction des pistes. À [Chabua](#), la base principale, le manque de matériaux et de pièces de rechange limitait la capacité opérationnelle du terrain à vingt-cinq appareils. La mousson inonda les pistes établies à Mohanbari et [Sookerating](#) ; quant aux possibilités de [Jorhat](#), elles étaient insuffisantes.

C'est à partir de ces bases médiocres que fut mis en place, dans le cadre de la [10th Air Force](#), le 'Command' Assam-Birmanie-Chine, en liaison avec le système de transport trans-indien chargé d'assurer l'approvisionnement des aérodromes de l'Assam, depuis [Bombay](#), [Calcutta](#) et [Karachi](#).

En avril 1942, toute l'organisation du Hump entra dans une activité fébrile, en liaison avec la mission urgente et ultra-secrète qui visait à constituer sur certaines bases chinoises une réserve de 114 000 litres d'essence d'aviation et de 1 140 litres de lubrifiant. Pour cette mission, dix DC-3 de la [Pan American Airways](#) furent retirés des lignes africaines et placés sous les ordres du [colonel Caleb V. Haynes](#).

En fait, l'opération, liée au raid de [Doolittle](#) sur [Tokyo](#), n'eut aucune suite. Si la plupart des seize bombardiers [Mitchell](#) avaient réussi la première attaque aérienne sur la capitale japonaise, ils avaient dû décoller plus tôt que prévu de leur porte-avions et se trouvaient dans l'impossibilité d'atteindre les aérodromes sur lesquels le carburant avait été stocké. De toute manière, les livraisons n'avaient pu atteindre le niveau prévu, l'aviation de transport ayant dû procéder en Birmanie à l'évacuation des civils et des blessés pour leur éviter de tomber entre les mains des Japonais.

DES POSSIBILITÉS LIMITÉES

À cette date, la situation en Afrique du Nord exigeait le maintien dans cette région des unités de transport primitivement destinées aux Indes. Aussi, au milieu de 1942, comptait-on à peine une vingtaine d'avions destinés au trafic de l'Himalaya, tous des DC-3. La moitié d'entre eux appartenait à l'aviation américaine, les autres à la CNAC et au gouvernement chinois.

En raison du manque d'équipements et d'installations, les approvisionnements livrés chaque mois à la Chine étaient tombés à un niveau ridiculement bas. Quand le Hump avait démarré,

en avril 1942, l'aviation américaine n'avait pu transporter que 90 t. Ce chiffre était tombé à 71 t en mai, pour remonter à 96 t en juin, avant de redescendre à 77 t en juillet, à un moment où la CNAC, opérant entre [Dinjan](#) (Assam) et Kunming, en transportait près de trois fois plus. À Washington, on en arriva alors à envisager de confier la totalité du trafic à la CNAC, ou de lui adjoindre à la rigueur la Pan American Airways.

Quoi qu'il en soit, le trafic, à la fois civil et militaire, se situait bien au-dessous des 4 500 t fixées par le gouvernement américain. Quand le 1^{er} groupe de transport américain, qui avait reçu ses avions à Karachi, arriva sur les terrains de l'Assam, au mois d'août, les livraisons s'élevèrent à 258 t, ce qui représentait une moyenne de 2,7 t par avion. L'amélioration se poursuivit régulièrement : 397 t en septembre, 545 t en octobre, 564 t en novembre et 815 t en décembre.

Simultanément, des plans avaient été établis en vue de donner à l'[ATC \(Air Transport Command\)](#) de l'aviation américaine la responsabilité du Hump. Ces plans entrèrent en application le [mardi] 1^{er} décembre 1942, la responsabilité de l'organisation des transports entre l'Inde et la Chine étant confiée au colonel Edward W. Alexander.

Dans ces conditions, l'année 1943 débuta bien pour le groupe, avec un trafic de 1 096 t en janvier et presque le double le mois suivant. Pour atteindre le chiffre fixé de 4 500 t, il fallut augmenter le nombre d'avions et réorganiser les services au sol. Mais, beaucoup de pilotes arrivant sur ce théâtre d'opérations avaient besoin de se familiariser avec les conditions de vol spéciales du Hump, et l'on dut créer une unité d'entraînement.

Le tonnage transporté baissa au cours de cette période, mais la mise en place de l'organisation se poursuivit. À la mi-mars, on recensait soixante-seize DC-3 (désignés [C-47](#) et [C-53](#) dans l'USAAF et '[Dakota](#)' dans la RAF). On comptait également onze [C-87](#), une version cargo du bombardier 'Liberator'. Le ravitaillement était acheminé à destination non seulement des armées chinoises, mais aussi de la Task Force américaine du général [Chennault](#), leurs enfants sur le dos, les femmes nivèlent le sol d'un aérodrome américain en Inde, base de départ du pont aérien vers la Chine).

Les difficultés de la route

Les difficultés de la route de l'Himalaya étaient nombreuses. Il fallait d'abord s'élever péniblement pour franchir les crêtes, qui pouvaient être couronnées de nuages. En raison du relief tourmenté, on risquait constamment de prendre un sommet pour un autre, et, dans ces régions de montagne, les communications radio étaient difficiles.

Les vents rabattants provoquaient des courants d'air dangereux, et il y avait de violentes et soudaines tempêtes. Le givrage constituait un autre péril : il alourdissait les appareils, réduisant leur plafond alors qu'il fallait gagner de l'altitude pour franchir les chaînes. Un des dangers les plus graves résidait dans les écarts considérables de température entre la chaleur moite des aérodromes et le froid intense des hauteurs.

À bord des appareils, une panne du système de climatisation pouvait faire tomber la

température à 25°C dans la cabine. L'air raréfié obligeait les équipages à porter d'inconfortables masques à oxygène. Des appareils disparurent sans laisser de trace et nombre d'accidents n'ont jamais été expliqués. La CNAC perdit successivement trois avions, les DC-3 numéros 53 et 49, le [vendredi] 11 et le [dimanche] 13 mars 1943, le n° 58 le [mercredi] 7 avril (il s'écrasa sur une montagne).

La moitié des chargements était composée d'essence et le reste fournitures militaires et de munitions, ainsi que de moteurs, de passagers, et même de mulets. Les appareils ne repartaient jamais à vide. La Chine disposait de métaux que les Alliés pouvaient utiliser pour leurs fabrications d'armements (étain, mica, [tungstène](#) et wolfram [NDLR : wolfram est la dénomination allemande du tungstène]). Des passagers pouvaient également être embarqués (membres du personnel allié tombés malade en Chine, soldats chinois partant s'entraîner aux Indes, etc.).

L'arrivée de [Mme Chang Kai-chek](#) à Washington via la route du Hump contribua beaucoup à stimuler l'intérêt des services américains, et la priorité fut donnée à une augmentation du trafic, grâce à l'envoi d'un groupe de cinquante [Curtiss C-46 'Commando'](#). Les trente premiers appareils furent réunis, en avril 1943, sur des bases de Floride où se trouvaient déjà des pilotes chevronnés de la [TWA \[Trans World Airlines\]](#) et de la Northwest Airlines, avec deux cent cinquante autres hommes d'équipage.

Les départs commencèrent le 5 avril, par groupes de dix appareils. Les avions empruntaient la route de [Porto Rico](#) aux [Antilles](#), [Georgetown](#) en [Guyane britannique](#), [Belém](#) et [Natal](#) au Brésil. Les appareils traversaient ensuite l'Atlantique, faisant escale dans l'[île de l'Ascension](#) et à [Accra](#), avant de survoler l'Afrique jusqu'à [Aden](#) et d'atteindre [Karachi](#), d'où ils décollaient à destination des aérodromes du Hump.

Au début, les nouveaux C-46 'Commando' provoquèrent une vive déception. En principe, ils offraient l'avantage de transporter 3,6 t (au lieu de 2,5 t pour les C-47). Mais, vu les exigences de l'état de guerre, leur production avait été accélérée, et ils présentaient de nombreuses « maladies de jeunesse ».

Il avait déjà fallu procéder à plusieurs modifications pour les vols habituels et de nouveaux défauts se manifestèrent lors des vols à haute altitude. Le général [Stilwell](#), à la tête de la mission militaire américaine en Chine, devait écrire : « Le C-46 est rempli de punaises. Les carburateurs givent. Nous en avons perdu six au-dessus du Hump, et le moral de nos gars ne cesse de baisser. »

Homme à ne pas mâcher ses mots, il déclarait « que le corps aérien, scandaleusement favorisé, se noie quand il s'occupe d'administration et de gestion ». De fait, on ne pouvait nier de sérieuses déficiences. Les statistiques démontraient que les appareils de la CNAC essentiellement des DC-3, avions offrant la plus faible capacité sur le Hump transportaient un chargement deux fois plus élevé que ceux de l'Air Transport Command.

Après quelques mesures de réorganisation au milieu de 1943 et une amélioration des services,

le tonnage moyen transporté au-dessus du Hump passa de 1 705 t en juin à 3 130 t en juillet pour s'élever à 4 055 t en août. Les 4 536 t furent enfin atteintes en septembre, et les services de Washington ne dissimulèrent pas leur satisfaction lorsqu'on atteignit 6 123 t en octobre. C'est alors que le trafic enregistra une baisse brutale, avec l'apparition de nouvelles difficultés sur la route la plus dangereuse du monde.

Au cours des six mois précédents, les appareils assurant le pont aérien entre l'Inde et la Chine avaient subi cent trente-cinq accidents graves, qui s'étaient soldés par la perte de cent soixante-huit hommes d'équipage. L'arrivée de nouveaux C-46, venus des États-Unis, répondait aux demandes de modifications émises par l'Air Transport.

Mais, simultanément, une pénurie de pièces de rechange se manifestait aux Indes, entraînant l'immobilisation de vingt-cinq C-46. Au cours de la saison chaude, le travail d'entretien ne pouvait être effectué qu'à la faveur de la nuit ; dans la journée, la température atteignait facilement 54 °C, et le seul contact avec les pièces métalliques des appareils pouvait entraîner des brûlures au second degré.

Avec la mousson, la température devint plus clémente. Mais l'aérodrome de Kunming, le principal terrain utilisé en Chine, situé à 4 km de la vieille ville ceinturée de murailles, devint impraticable. La piste, constituée d'une couche de gravier reposant sur un sous-sol rocheux soigneusement aplani, fut inondée, alors qu'elle se trouvait à 1 905 m au-dessus du niveau de la mer. Cet incident interrompit la rotation des appareils jusqu'à ce qu'une armée de coolies eût creusé des fossés de drainage.

Autre mécompte, les Japonais commençaient à se manifester. Au départ, ils n'avaient guère tenté de s'opposer à une entreprise destinée à étayer la résistance chinoise. Ils se décidèrent enfin à construire des terrains dans le nord de la Birmanie et à faire venir des avions de chasse à Myitkyina pour tenter d'interrompre le trafic au-dessus de l'Himalaya.

Plusieurs avions empruntant toutes les heures la route du Hump, des patrouilles, mêmes courtes, avaient des chances sérieuses de réussir une interception. Les chasseurs se manifestèrent pour la première fois le 13 octobre 1943, en abattant, dans la région de Sumjrabum, un C-46 et un C-87 de l'Air Transport, et un DC-3 de la CNAC. Les attaques se succédèrent ensuite, donnant leurs meilleurs résultats dix jours plus tard avec la destruction de trois C-47 de l'Air Transport.

Mais, le 27 octobre, les chasseurs nippons devaient recevoir une sévère leçon. Alors qu'ils pensaient attaquer des appareils de transport C-87 'Liberator' lourdement chargés, ils se trouvèrent en face de bombardiers [B-24](#) solidement défendus, qui réussirent à abattre rapidement huit de leurs assaillants.

En dépit de ce succès, il fallut bientôt prendre des contre-mesures et déplacer vers le nord la route des avions de transport. En outre, si jusque-là le Hump n'était parcouru que de jour, un plan concernant des vols de nuit fut mis en application. La rotation fut donc assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Les vols de nuit aggravaient encore les difficultés naturelles de la ligne, mais les Japonais ne disposant pas de radars de bord, les interceptions devinrent négligeables.

Au cours du mois de novembre, pas un seul appareil ne fut perdu du fait de l'ennemi. En revanche, l'activité nocturne des bases signalait leur présence aux bombardiers japonais. Le 12 décembre, au cours d'un raid nippon sur Dinjan, les dépôts et le centre opérationnel de la CNAC furent détruits, ainsi que le bâtiment des douanes indiennes. Quatre jours plus tard, des appareils japonais attaquaient Kunming, à l'autre extrémité de la ligne, criblant la piste de bombes.

Heureusement, la RAF avait mis en place, aux abords de l'Inde, un système de surveillance, que la 14th Air Force américaine put utiliser dans le sud de la Chine. Ce système facilita les attaques des bombardiers stratégiques alliés sur les bases de chasseurs et de bombardiers japonais.

Cependant, il ne s'agissait pas seulement de maintenir les livraisons de matériel, il fallait les augmenter. Les modifications à apporter aux C-46 ayant été rapidement exécutées, ces appareils purent intervenir dans le trafic à la fin de 1943, transportant des pièces détachées pour les avions immobilisés au sol.

Quelques C-87, prélevés sur d'autres lignes aériennes, furent encore mis à la disposition de l'Air Transport, ainsi que vingt-cinq B-24D 'Liberator', retirés de la mission de bombardement et convertis en appareils de transport. Les livraisons augmentèrent alors de façon spectaculaire, dépassant le nouvel objectif de 9 000 t (10 000 t US) et atteignant 11 468 t en décembre 1943.

Bases aériennes avancées

Un nouvel appareil, le Douglas D-C4 'Skymaster' (appelé C-54 par l'aviation américaine), entra en service sur la route de l'Himalaya en 1944. Mais il n'y eut pas que des avions de transport sur le Hump. Le plus grand bombardier de la guerre, la [Superfortress B-29](#), commença à équiper, à partir d'avril 1944, la [20th Air Force](#), basée dans l'est de l'Inde.

Pour attaquer le Japon, ces quadrimoteurs devaient opérer à partir de bases avancées en Chine, et des milliers de coolies entreprirent péniblement de construire cinq pistes de 3 000 m dans la région de [Chengdu](#) (Tch'eng-tou), à 1 600 km environ de [Kharagpur](#), près de Calcutta, la base principale des B-29 aux Indes. Grâce à la construction de ces terrains, les bombes, l'essence, les lubrifiants, les pièces de rechange et tous les équipements nécessaires aux services devaient être transportés par le Hump sans réduire le rythme du trafic habituel.

Les quelques C-46 attachés à la nouvelle force aérienne n'étaient pas adaptés à cette tâche, et ce sont les bombardiers eux-mêmes qui durent acheminer leurs bombes et leur carburant. Quelques B-29 furent ainsi dépouillés de leur blindage et de leur armement et convertis en transports, en liaison avec des C-109, c'est-à-dire des Consolidated B-24D/E 'Liberator' transformés en avions-citernes.

Cette tâche constitua une très lourde charge pour les Superfortress. Les moteurs avaient une fâcheuse tendance à chauffer, aggravée par la nécessité de devoir monter jusqu'à 6 100 m pour franchir les sommets. Ces défaillances entraînèrent un certain nombre de pertes, et les

équipes finissaient par préférer les missions de bombardement aux vols au-dessus de l'Himalaya. À partir de 1944, la RAF participa également à l'activité du Hump. Elle possédait quelques unités de reconnaissance en Chine, et un Dakota du [Squadron 31 de la RAF](#) effectuait une rotation hebdomadaire pour assurer les liaisons, transporter des approvisionnements ou des pièces de rechange.

C'est alors que le général [Thomas Hardin](#) prit le commandement de l'[Air Transport India-China](#) en 1944. La formation continuait à se développer, et les 13 500 t furent atteintes en juin 1944 et doublées à la fin de l'année, tandis que la moyenne journalière d'appareils disponibles pour les opérations atteignait 250. Ce chiffre pouvait subir des variations suivant la saison et les éventuelles opérations de diversion effectuées en Birmanie.

Quant aux pertes, si elles diminuaient avec l'expérience croissante des pilotes, elles dépendaient toujours des conditions naturelles. C'est ainsi qu'un avion eut une aile arrachée par une turbulence et que l'équipage fut perdu. Des équipages furent victimes des éléments à terre, après avoir sauté de l'avion. Souvent, des cargaisons durent être jetées par-dessus bord pour alléger les appareils et leur permettre de franchir les sommets. Un équipage de la CNAC fut même obligé de se débarrasser de sacs contenant des milliards de dollars chinois.

En dépit de l'amélioration constante des aides à la navigation, des vents violents faisaient dériver les appareils vers le nord, en direction des sommets les plus élevés, et c'est là que résidait en permanence le risque le plus grave.

Pour faciliter l'entretien des avions de l'ATC, chacune des bases de l'Inde affectée au groupe fut réservée à un type d'appareil, tandis que les DC-3 étaient retirés du Hump et mis en service sur les lignes intérieures indiennes ou chinoises. Chabua, Misamari, Mohanbari et Sookerating devinrent ainsi les bases des C-46 'Commando', chacune accueillant quarante-huit appareils. Jorhat, Tezpur et Shamsheernagar abritèrent les versions C-87 et C-109 du 'Liberator'. Quant à Tergaon, c'était la base des C-54 (DC-4). Le groupe disposait au total de près de quatre cents appareils, assurant une disponibilité quotidienne de deux cent cinquante avions, avec un personnel volant et de maintenance s'élevant à 22 000 hommes, sans compter 50 000 travailleurs locaux. Des plans furent dressés pour utiliser des bases supplémentaires au [Bengale occidentale](#), bases abandonnées par les B-29 au début de 1945 et destinées à mettre en œuvre près de quatre cents C-46 et cinq cent cinquante C-54 au printemps de 1946.

Les événements devaient en décider autrement. Avec l'aide des Alliés, les Chinois avaient construit à travers les montagnes une nouvelle branche de la route de Birmanie jusqu'à Kunming, depuis Leds, ancien centre de commerce du thé et terminus de la voie ferrée de Calcutta. Le long de la route fut posé le pipe-line le plus long du monde, dont beaucoup d'éléments avaient été transportés par le Hump. Quand les Japonais furent enfin repoussés des environs de la route de Leds (baptisée « [route Stilwell](#) »), à la fin de janvier 1945, les convois de camions purent de nouveau relier la Birmanie à la Chine.

Après la réoccupation des aérodromes de Birmanie, le travail aérien reprit la route plus longue mais moins dangereuse du Sud, évitant les sommets les plus élevés, et plusieurs avions furent basés à Myitkyina. Au printemps de 1945, le trafic mensuel atteignit 40 800 t. À cette date, les

transports aériens de la RAF pouvaient répondre aux besoins des troupes engagées dans la libération de la Birmanie.

Le gros de l'aviation de transport américaine fut ainsi concentré sur le Hump avec pour objectif 90 700 t par mois au début de 1946. Mais la capitulation japonaise de septembre 1945 entraîna l'annulation de ce plan. Le record du trafic fut atteint en juillet 1945 avec 63 500 t et, à la fin de novembre, le Hump prit fin, à l'exception de quelques vols occasionnels.

Au total, de la fin de 1941 à la fin de 1945, le service de transports américain avait acheminé jusqu'en Chine 672 481 t de ravitaillement, dont 589 670 t par le Hump. Quant à la CNAC, elle avait assuré le transport de 45 360 t à destination de la Chine et de près de la moitié de ce total en direction de l'Inde au prix de la perte de vingt-cinq équipages. La dernière grande opération du service de transports concerna l'évacuation par air des 47 000 Américains stationnés en Chine jusqu'aux ports des Indes, dernière étape avant leur retour aux États-Unis. »

Fan d'avions © 16 Mai, 2001

SOURCES

- [***Pont aérien de Chine, Fan d'avions © 16 Mai, 2001***](#)
- ***Flying the Hump vs. Burma Road (vidéo)***