



La campagne de Birmanie



La Seconde Guerre mondiale était un conflit international et les Canadiens et les Canadiennes ont été nombreux à servir partout dans le monde. Parmi les régions les moins connues où ont combattu des Canadiens, on retrouve les pays asiatiques de l'Inde et de la Birmanie. Environ 8 000 Canadiens ont servi dans cette région dans ce qui sera par la suite connu comme la campagne de Birmanie.

LES CANADIENS SUR TERRE ET EN MER

Même si l'effort de guerre le mieux connu de l'Armée canadienne en Asie fut la défense de Hong Kong, les soldats canadiens se sont illustrés dans d'autres régions à mesure que le conflit a progressé. Certains ont servi dans les régiments d'infanterie et les régiments blindés des unités britanniques et indiennes de la 14^e Armée britannique en Inde et en Birmanie sous le commandement du Général William Slim. Un certain nombre de médecins militaires étaient également membres du Service médical indien.

Major Charles Hoey, VC. Image d'ACC



Parmi les exploits des Canadiens qui ont servi dans l'Armée britannique en Asie du Sud-Est, ceux du Major Charles Hoey se distinguent du reste. Le Major Hoey a grandi en Colombie-Britannique puis est parti pour la Grande-Bretagne où il s'est enrôlé dans l'Armée britannique en 1933. Le Major Hoey a reçu la Croix de Victoria (la plus haute distinction de courage militaire) en Birmanie pour son leadership héroïque durant l'assaut d'un centre de résistance ennemi en février 1944. Bien que gravement blessé, le Major Hoey a poursuivi l'attaque et a éliminé, à lui seul, un emplacement de

mitrailleuses japonaises qui empêchait les troupes de progresser. Malheureusement, le Major Hoey a été tué durant le combat.

Les Canadiens ont aussi servi au sein d'autres groupes spéciaux dans la région, notamment l'« Unité de reconnaissance maritime », un groupe d'hommes-grenouilles (plongeurs de combat) qui assurait l'avant-garde de l'Armée britannique lorsqu'elle devait franchir des cours d'eau en Birmanie. Le Lieutenant-commandant canadien B.S. Wright était à la tête de cette unité, et un autre Canadien, le Capitaine d'aviation G.H. Avery, a reçu la première Croix militaire à être décernée à un homme-grenouille en reconnaissance de son courage au combat. Ce dernier a reçu cet honneur pour ses efforts durant l'attaque qui a impliqué la traversée du fleuve Irrawaddy, en Birmanie, aux mois de février et de mars 1945.

Quoique leur nombre n'ait pas été aussi grand que dans l'Atlantique Nord, les Canadiens ont également servi sur des navires de la marine marchande canadienne et alliée dotés d'un équipement défensif (DEMS) en mission dans l'océan Indien.

Une des contributions les plus inusitées des Canadiens fut leur rôle de « muletiers ». Cette tâche consistait à escorter des chargements entiers de mules de l'Amérique du Nord jusqu'aux jungles de l'Inde orientale et de la Birmanie occidentale. Les forces alliées de ces régions avaient grandement besoin de ces bêtes pour les aider à transporter du matériel dans ces terrains montagneux. En tout, environ 180 Canadiens (dont un grand

Membres d'équipage canadiens de l'escadron bombardier de nuit N° 159 de la R.A.F. MDN, PL-60366.



nombre de membres de la Garde territoriale des anciens combattants) ont fait ce long périple pour escorter environ 1 600 mules.

LES CANADIENS DANS LES AIRS

La plupart des Canadiens qui ont servi en Asie durant la Seconde Guerre mondiale étaient membres de l'Aviation royale du Canada (ARC), bien que la majorité d'entre eux ont servi dans les escadrons de la *Royal Air Force* (RAF) britannique. Leurs fonctions étaient diversifiées et dangereuses. Les Japonais, même s'ils avaient peu à peu perdu leur supériorité aérienne à mesure que la guerre progressait, demeuraient une menace certaine. Les combattants qui étaient abattus au-dessus de la jungle épaisse avaient peu de chances de survie. Souvent, les efforts aériens alliés se poursuivaient même durant les cinq mois de la mousson, cette saison des pluies qui s'abat sur cette région de l'Asie et durant laquelle il peut tomber jusqu'à cinq mètres de pluie. De plus, les pistes rudimentaires rendaient tout décollage et atterrissage très difficile. Parfois, des girations au sol (manoeuvre où l'empennage de l'aéronef balance rapidement sur le côté) survenaient, ce qui endommageait souvent l'appareil et entraînait une mention dans le carnet de bord du pilote.

AU-DESSUS DE L'OcéAN INDIEN

Trois escadrons de l'ARC, les 413, 435 et 436, ont été actifs en Asie du Sud et du Sud-Est durant la guerre. L'Escadron 413 a été déployé au Ceylan (aujourd'hui appelé le Sri Lanka) le 28 mars 1942 et a entrepris des activités de reconnaissance, de protection des convois et de guerre anti-sous-marine au-dessus de l'océan Indien. Cet escadron a été la première unité canadienne affectée à ce théâtre d'action. Ses membres ont piloté des appareils Catalina (ou « Canso ») – hydravions à coque imposants qui pouvaient atterrir sur l'eau et en décoller. Cette force a joué un rôle immédiat et décisif dans la défense du Ceylan contre une attaque japonaise. À peine quelques jours après l'arrivée de l'escadron dans la région, le Commandant

d'aviation Leonard Birchall et son équipage se trouvaient à 600 kilomètres au sud du Ceylan lorsqu'ils ont repéré des navires japonais. Ils ont été attaqués et abattus, mais étaient parvenus à transmettre un message d'avertissement à la base. Cette alerte a aidé les Alliés à défendre l'île avec succès contre une attaque surprise. Le Commandant Birchall a reçu la Croix du service distingué dans l'Aviation et Sir Winston Churchill, le premier ministre britannique, lui a donné le surnom de « Sauveur du Ceylan ».

Ces hydravions ont passé de nombreuses heures à patrouiller l'océan Indien pour repérer des sous-marins et participer aux efforts de sauvetage durant la guerre. L'océan étant très vaste et le nombre de sous-marins ennemis relativement restreint, il était très rare de pouvoir observer un sous-marin, mais de nombreux marins dont les navires avaient été attaqués et coulés doivent leur vie à ces aéronefs canadiens qui les repéraient et volaient en cercle au-dessus d'eux jusqu'à ce qu'on vienne les sauver.

LES DAKOTAS

En 1944, les Alliés lancèrent une campagne visant à repousser l'occupant japonais hors de l'Inde orientale et de la Birmanie. Ce n'était pas une tâche facile puisqu'une bonne partie de la région est montagneuse et recouverte d'une jungle. Comme il n'y avait pas de routes dans la région permettant de transporter le ravitaillement, le général britannique Sir William Slim a dû trouver un autre moyen pour approvisionner les forces alliées. Sa solution : ravitailler toute une armée par voie des airs.

L'ARC a aidé à combler ce besoin vital au moyen des Escadrons 435 et 436, deux escadrons de transport à rayon d'action moyen basés en Inde qui ont exécuté leurs premières missions opérationnelles en décembre 1944 et en janvier 1945. Les escadrons étaient composés d'aéronefs de transport C 47 de type Dakota (version militaire de l'aéronef Douglas DC 3). Le « Dak », de son surnom, était solide, fiable, d'une très grande stabilité et capable d'encaisser plusieurs tirs anti-

Hydravion à coque Catalina de l'ARC en réparation au Ceylan en 1942. MDN, PL-10007.



aériens, en plus d'être conçu pour augmenter les chances de survie des membres d'équipage en cas d'écrasement.

Ces aéronefs étaient généralement utilisés pour transporter du matériel à partir de bases en Inde et en Birmanie et les parachuter dans de petites clairières où il était ensuite récupéré par les soldats alliés des environs. Plus tard, ces aéronefs ont atterri sur des pistes rudimentaires aménagées par des ingénieurs militaires. Ce type de relief forçait les pilotes à faire des descentes et des approches en fortes pentes. Parfois, les membres d'équipe au sol montaient à bord pour agir à titre de « largueur » en aidant à pousser le matériel par les portes latérales.

Les membres des Escadrons 435 et 436 de l'ARC ont vécu beaucoup de situations pénibles. Ils devaient endurer des conditions de vie déplorables dans les bases aériennes. Même leurs outils étaient inadéquats. Ils utilisaient des lampes de poche et des pièces de monnaie pour retirer les capots et grâce à ces outils improvisés ils ont fait l'impossible et les aéronefs ont continué de voler.

À la fin de février 1945, 14 escadrons de transport alliés assuraient l'effort d'approvisionnement aérien – soit quatre escadrons britanniques (comptant 225 membres d'équipage d'aéronef canadiens), deux escadrons canadiens (composés chacun d'environ 300 membres d'équipage d'aéronef et de 600 membres d'équipe au sol) et huit escadrons américains – transportant 90 p. 100 du matériel requis pour 300 000 hommes.

Les escadrons canadiens ont travaillé sans relâche jusqu'à leur retour en Grande-Bretagne à l'automne de 1945. L'Escadron 435 a effectué près de 30 000 heures de vol, livré près de 27 000 tonnes de matériel et transporté environ 15 000 passagers et blessés. Pour sa part, l'Escadron 436 a effectué près de 32 000 heures de vol, livré près de 29 000 tonnes de matériel et transporté plus de 12 500 passagers et blessés.

LES « BURMA BOMBERS »

La RAF constata que l'aéronef américain B-24 Liberator était un avion à long rayon d'action particulièrement efficace pour l'Extrême-Orient et bientôt plusieurs escadrons de ces avions gigantesques prenaient part aux missions de bombardement, de patrouille à long rayon d'action et de ravitaillement. Bon nombre de ces hommes venaient d'unités comme la 5^e Unité d'entraînement opérationnel du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique en Colombie-Britannique et nombre des membres d'équipage d'aéronefs à bord de ces appareils étaient canadiens. Encore aujourd'hui, les hommes qui ont servi dans ces missions sont connus comme les « Burma Bombers » ou bombardiers de la Birmanie.

Les missions de ces hommes étaient variées. Ils sortaient en solitaire ou en groupe, le jour ou la nuit. Les Liberators étaient souvent chargés de tonnes de bombes et pouvaient avoir jusqu'à 11 hommes d'équipage à bord. Ils attaquaient diverses cibles comme des voies ferrées, des navires, des ponts et des concentrations de troupes ennemies. Ils ont fait des sorties contre des cibles ennemies à Rangoon, la capitale de la Birmanie – une ville fortement défendue par les forces d'occupation japonaises au moyen de canons aériens et d'avions de chasse. Ils utilisaient des pistes à divers endroits, notamment en Inde, au Ceylan et aux îles Cocos dans l'océan Indien. Les Japonais ont continué de se battre jusqu'à la toute fin et les « Burma Bombers » ont fait face au danger jusqu'aux derniers jours de la guerre.

Les hommes qui ont pris part à ces missions ont fait face à de nombreux défis et la durée extrême des sorties représentait souvent un obstacle majeur. Parfois, deux équipages de vol se trouvaient à bord parce que les vols étaient trop longs pour être effectués en toute sécurité par un seul équipage. Les Liberators du Groupe 222 de la RAF, (qui comptait 372 membres

Chasseur-bombardier Thunderbolt de la RAF et pilote canadien à un terrain d'aviation avancé sur le front en Birmanie. MDN, PL-41204.



d'équipage de vol canadiens en mars 1945) ont entrepris une série de bombardements à long rayon d'action et d'opérations de pose de mines aussi loin que Sumatra, en Indonésie, dans le but de ravitailler les forces alliées et de perturber la navigation japonaise.

ESCADRONS DE CHASSE ET ESCADRONS DE CHASSEURS-BOMBARDIERS

Les Canadiens ont aussi rempli d'autres missions dans le ciel asiatique, dont certaines des plus dangereuses ont été accomplies par les pilotes de chasse qui défendaient les troupes contre les attaques aériennes ennemies et cherchaient à détruire des cibles japonaises. Des Canadiens ont piloté des avions Hawker Hurricanes, des Supermarine Spitfires, des Thunderbolts, des Beaufighters, des Mohawks et d'autres avions de chasse dans des missions de combat en Birmanie, en Inde orientale et dans d'autres secteurs de la région. Les aviateurs canadiens ont abattu des bombardiers et des avions de chasse japonais, accompli des fonctions de reconnaissance et identifié avec précision des cibles de bombardement et de mitraillage ennemies comme des trains, des pipelines, des routes, des navires et des pistes d'atterrissage. Souvent, la nécessité de voler à faible altitude, le terrain accidenté et la météo imprévisible faisaient autant de victimes que l'ennemi. De plus, les pilotes abattus ne pouvaient s'attendre à aucune forme d'indulgence s'ils étaient capturés, ce qui ajoutait à la tension.

Dans la bataille charnière de Kohima, des escadrons de chasse et de chasseurs-bombardiers Hawker Hurricane armés de canons de 20 mm et chargés de bombes de 115 kilogrammes ont martelé des points forts ennemis et de fortes concentrations de troupes japonaises qui menaçaient de renverser les positions alliées. Durant la bataille, les célèbres pluies de mousson se sont mises à tomber ce qui a rendu

encore plus difficiles les mouvements d'hommes et de matériel. Les escadrons de chasse ont dû être déplacés à des endroits moins pratiques pour éviter que les avions et le personnel ne s'enlisent dans la boue. Même si les dangers qui guettaient ces aviateurs étaient différents de ceux auxquels devaient faire face les troupes au sol, la situation n'en était pas moins difficile. En raison de l'importance critique de la bataille, les pilotes ont dû prendre les airs dans des conditions météorologiques qui normalement auraient cloué les avions au sol. Grâce à l'acharnement des forces alliées, l'Armée japonaise a été vaincue et une invasion à grande échelle de l'Inde a été évitée.

Les escadrons de chasse étaient également actifs en Arakan sur la côte occidentale de la Birmanie afin d'appuyer le 15^e Corps de la 14^e Armée. La plupart des sorties bénéficiaient du soutien étroit de l'armée et étaient très difficiles en raison de la densité de la couverture arborée qui dissimulait les cibles et de l'habileté des Japonais à camoufler leur matériel par des branches d'arbres. Pour repérer et détruire les cibles ennemies dissimulées, les pilotes devaient souvent voler à moins de 10 mètres au-dessus de la cime des arbres de la jungle.

SOUTIEN AUX « CHINDITS »

Les « Chindits » étaient membres de la 77^e Brigade d'infanterie indienne et faisaient partie de la plus grande opération de services spéciaux de la guerre. Le sobriquet unique de cette unité est dérivé du nom des bêtes mythiques birmanes qui montaient la garde devant les temples bouddhistes de ce pays. Les Chindits étaient composés en grande partie de soldats d'infanterie britanniques et indiens et entreprenaient des missions de longue portée derrière les positions japonaises en Birmanie. Un certain nombre de Canadiens ont servi au sein des Chindits comme membres d'équipage d'avions qui ravitaillaient la force, comme officiers de liaison des forces aériennes et comme personnel de radiocommunication. Une des initiatives les plus audacieuses des Chindits consistait

Aviateurs d'un escadron de transport de l'ARC en train de lire des nouvelles du Canada, sur le front en Birmanie. MDN, PL-60344.



à aménager des bases aériennes rudimentaires mais semi-permanentes derrière les lignes ennemies dans la zone occupée en pleine jungle birmane. Les troupes et le matériel transportés dans ces bases a aidé les Alliés à perturber les activités japonaises en Birmanie.

OPÉRATEURS RADAR CANADIENS

Une des contributions les plus importantes mais les moins connues des Canadiens à l'effort allié durant la Seconde Guerre mondiale portait sur l'utilisation du radar. À l'aube de la guerre, le radar était encore une technologie nouvelle, mais il allait jouer un rôle crucial puisqu'il permettait de détecter des avions et des navires à distance. Comme il leur était difficile de trouver des opérateurs radar qualifiés et qu'ils avaient un besoin urgent de personnel compétent, les Britanniques se sont tournés vers le Canada qui avait d'excellents programmes de formation en électronique. De nombreux Canadiens qui avaient une expertise dans ce domaine se sont joints à l'ARC et ont servi partout dans le monde. Certains de ces opérateurs radar canadiens ont été affectés en Asie, même avant le début des combats entre les forces japonaises et alliées en décembre 1941.

Ces opérateurs radar servaient au sein d'escadrons de chasse et de transport, et d'unités d'entretien dans des stations au sol fixes et mobiles. On estime qu'à la fin de la guerre, plus de 700 opérateurs radar canadiens se trouvaient en Asie du Sud et du Sud-Est à exploiter et entretenir le matériel radar dans des pays comme la Birmanie, l'Inde, Singapour, le Ceylan et la Chine.

UNE FIN INATTENDUE

Au début de 1945, la guerre tirait à sa fin en Europe et les Alliés ont pu affecter davantage de ressources à vaincre les Japonais en Orient. Le courant de la guerre commençait à favoriser les Alliés et ils ont pu repousser les Japonais hors de

la Birmanie à l'été de 1945. Toutefois, ces derniers ne montraient aucun signe de vouloir abandonner le combat, même si les Alliés avaient une maîtrise presque totale des mers et des airs. On avait fini par croire que le seul moyen de mettre fin à la guerre en Asie était une invasion de l'archipel japonais afin de forcer la capitulation totale du Japon.

Des plans ambitieux avaient été dressés en ce qui concerne le rôle attendu du Canada dans l'effort allié pour vaincre le Japon. Au bout du compte, ces plans sont restés sur les tablettes après que les Américains ont lâché deux bombes atomiques sur le Japon, forçant la capitulation sans condition de ce pays le 15 août 1945. Cette journée, qui est aujourd'hui connue comme le jour de la Victoire sur le Japon, a mis un point final à près de six longues années d'une guerre inlassable.

SACRIFICE

Les Canadiens qui ont servi en Birmanie ont fait face à des difficultés variées, mais tous ont eu à affronter la chaleur et l'humidité accablantes, des terrains accidentés, des cultures inconnues, la menace d'attaques ennemies, ainsi que des maladies tropicales et une faune dangereuses bien différentes des conditions qu'ils avaient affrontées au Canada.

Les répercussions de la campagne de Birmanie auprès des Canadiens continuent de se faire sentir. Par exemple, on ignorait le sort d'un appareil Dakota canadien disparu au cours



Pilotes de Spitfire échangeant de vieux vêtements contre des oeufs avec un Birman. MDN, PL-60252.

Cérémonie de la capitulation des Japonais, septembre 1945. BAC, PA-147118.



d'une mission durant les derniers jours de la guerre jusqu'à ce que, 50 ans plus tard, un chasseur découvre l'épave de l'avion dans une région isolée. Des employés d'Anciens Combattants Canada et du ministère de la Défense nationale se sont rendus en Birmanie pour récupérer les restes des aviateurs. Les hommes ont reçu des obsèques lors d'une cérémonie spéciale à Rangoon en 1997.

Les exploits des Canadiens qui ont servi dans la campagne de Birmanie durant la Seconde Guerre mondiale sont impressionnants, mais ils ont été réalisés à un lourd prix. Il est difficile d'obtenir des chiffres exacts puisque les Canadiens qui ont servi au sein de la RAF étaient généralement regroupés avec le reste des forces britanniques et qu'aucun registre séparé n'était maintenu. Cependant, on estime à 8 000 le nombre de Canadiens qui ont servi dans la région. Environ 500 Canadiens ont péri et bon nombre d'autres hommes ont été blessés ou capturés. Les difficultés vécues par les anciens combattants durant la guerre en Asie ont laissé d'importantes séquelles sur le plan physique et émotionnel qui, dans bien des cas, ne se sont jamais effacées.

L'HÉRITAGE

Dans les monts Naga de l'Inde orientale, au nord de la frontière birmane, se trouve le célèbre monument Kohima qui marque l'endroit où les forces alliées ont repoussé l'invasion japonaise de l'Inde en 1944. Même si aucun militaire canadien ne faisait partie des soldats du Commonwealth qui ont péri dans cette bataille, des aviateurs canadiens avaient aussi pris part aux combats enragés. Au bas du monument, on retrouve ces mots du poète britannique John Maxwell Edmonds, qui à l'origine a écrit ces lignes pour commémorer les disparus de la Première Guerre mondiale – une épitaphe qui résume aussi de manière émouvante les contributions des Canadiens morts pour préserver la paix et la liberté au fil des années :

« Quand tu reviendras à la maison, parle-leur de nous, et dis-leur, Pour votre demain, nous avons donné notre aujourd'hui. »

Les Canadiens qui ont pris part à la campagne de Birmanie comptent parmi le million d'hommes et de femmes de notre pays qui ont servi durant la Seconde Guerre mondiale. Les efforts de tous ces Canadiens ont contribué à la victoire. Les sacrifices et les réalisations des personnes qui ont tant donné pour rétablir la paix et la liberté dans le monde ne doivent jamais être oubliés.

La participation canadienne dans ce théâtre de guerre a aussi eu un résultat inattendu. La rencontre de Canadiens a souvent été le facteur qui a poussé un bon nombre de soldats alliés à venir s'établir au Canada après la guerre. Ces hommes étaient accueillis chaleureusement par les anciens combattants canadiens et les liens étroits qui ont été établis alors persistent encore aujourd'hui.

PROGRAMME LE CANADA SE SOUVIENT

Le programme Le Canada se souvient d'Anciens Combattants Canada invite les Canadiens et les Canadiennes à se renseigner sur les réalisations et les sacrifices des anciens combattants canadiens en temps de guerre, de conflit militaire et de paix. Le programme encourage la population canadienne à participer aux activités commémoratives afin de préserver l'héritage des anciens combattants pour les générations à venir.

Pour en savoir plus sur le rôle du Canada en Asie durant la Seconde Guerre mondiale, visitez le site Web d'Anciens Combattants Canada au veterans.gc.ca ou composez, sans frais, le **1-866-522-2022**.

On peut obtenir cette publication dans d'autres formats, sur demande.

