



Rubrique Historique de GUERRELEC N°17

*« Si vous n'écrivez pas votre propre histoire,
personne ne l'écrira pour vous »*

Jean-Paul SIFFRE

Opérations « Heart Throb »

Au début des années 1950, l'USAF sélectionna l'avion britannique English Electric « Canberra » pour remplacer ses B-26 « Invader ». La société américaine Martin devait construire sous licence 250 exemplaires dont le nom retenu serait B-57.

Après quelques modifications comme le nouveau dessin des nacelles des réacteurs devant refermer les moteurs *Wright YJ65-W1* à la place des *Rolls-Royce Avon* d'origine et le passage d'un équipage à trois à un équipage à deux, le prototype du B-57A effectua son premier vol le 20 juillet 1953. Devant les piètres performances de ce prototype, il fut décidé d'arrêter la chaîne de production après la construction de huit appareils. Cependant, une chaîne de production redémarrera rapidement pour produire une bien meilleure « version ». La version reconnaissance et 67 exemplaires sortirent enfin des ateliers. Cette nouvelle version correspondait à toutes les attentes. Il fut décidé de modifier dix RB-

57A pour les rendre capables d'effectuer des missions hautement classifiées qui reçurent le nom de code de « Heart Throb ». Les dix appareils choisis furent placés à l'écart des yeux indiscrets dans un hangar spécial au sein de l'usine Martin afin d'y recevoir les modifications nécessaires à la mission pour laquelle ils étaient destinés.

Il fut décidé que la mission s'effectuerait avec seulement un pilote à bord. Le siège du navigateur et les instruments de ce poste furent enlevés. Tous les équipements de navigation et d'armement furent également supprimés et l'équipement de la soute à bombes fut condamné. Afin d'assister le pilote dans sa navigation, un viseur optique fut apposé dans le nez de l'avion. Un compartiment pressurisé renfermant une caméra verticale *T-11* et deux caméras obliques *K-38* de 36 pouces de focale (soit 900 mm) à 10 à 15 % de recouvrement fut aménagé. Les instruments de contrôle des caméras furent installés dans le cockpit.

Un système de pressurisation de la combinaison *MC-1* que devait porter le pilote fut rajouté. Car en effet, une décompression cabine à des altitudes comprises entre 50 000 et 65 000 pieds entraînait une mort instantanée du pilote.

En 1955, dix pilotes furent sélectionnés et commencèrent à effectuer des vols sur les RB-57A spécialement modifiés. Les pilotes retenus furent les capitaines Joseph A. Guthrie, Gerry Cooke, Lou Picciano, Jim Bryant, Bob Hines, Ralph Finlay, Robert Holladay, Bill Gafford, Kenneth Johnson et Robert Thorne.

Lorsque leur transformation « machine » fut terminée, les pilotes convoyèrent les appareils sur les bases à partir desquelles les missions devaient être effectuées. Quatre avions prirent la direction de la base de Yokota au Japon où ils firent partie du 6021st Reconnaissance Squadron tandis que les six autres vinrent se poser sur la base de Rhein-Main en Allemagne au sein du 7407th Support Squadron. Cet escadron faisait lui-même partie du 7499th Support Group stationné à Wiesbaden. Le 7499th Support Group comprenait un certain nombre d'autres unités engagées dans des missions secrètes dont le 7405th Support Squadron qui était équipé de différents types d'appareils de transport capables de larguer des agents et des matériels dans les pays de l'est de l'Europe et le 7406th, équipés de C-130 « Hercules » SIGINT, dont la mission consistait à effectuer des missions de recueil d'informations d'origine électromagnétique dans les couloirs de Berlin. Un autre détachement du 7407th Squadron était basé sur la base de Bitburg (au sud-ouest de l'Allemagne, près de Luxembourg) et volait sur une version spéciale du F-100 « Super-Sabre », des RF-100A « Slick Chick », équipés pour des missions de reconnaissance au-dessus des pays de l'Europe de l'Est.

Le premier vol effectué par le détachement basé dans le Sud-Est asiatique eut lieu le 26 novembre 1956 depuis la base de Chitose située dans le

nord de l'île de Hokkaido. Le pilote qui a effectué cette mission était Joe Guthrie. Après le décollage, ce dernier prit le cap nord et s'éloigna à basse altitude vers l'est de l'île Sakhaline. A l'approche du nord de cette île, il fit demi-tour et entama une montée vers 55 000 pieds sur son axe prévu de prises de vues. Tout alla bien jusqu'à ce que Guthrie se rende compte qu'il avait un peu dérivé et qu'il ne pourrait pas filmer un de ses objectifs, un aérodrome. Il effectua donc un virage de 360° pour se représenter sur l'objectif : une manœuvre strictement interdite. Les autorités soviétiques découvrirent la manœuvre du RB-57A car l'avion fut repéré par leurs radars et suivi pendant la majorité du « run ». Finalement, Guthrie quitta l'espace aérien soviétique et se posa sans encombre sur la base de Chitose, et ce, après un vol de 4 heures 40 avant de rentrer à Yokota. Lors du debriefing, le colonel Avery, l'officier de renseignement chargé de recueillir les informations, le sermonna vigoureusement pour son 360° hasardeux qui avait failli faire capoter la mission.

Du côté européen, les missions s'effectuèrent depuis la base de Rhein-Main et eurent comme objectifs des terrains d'aviation, des sites radar et d'autres sites d'intérêt stratégique important en Europe de l'Est et dans l'ouest de l'Union Soviétique, et ce, toujours avec des RB-57A et toujours à des altitudes de l'ordre de 55 000 pieds.

Seulement quatre missions furent effectuées dans le Sud-Est asiatique car l'arrivée des MiG-19 dans la zone empêcha leur poursuite. Cependant, le détachement de Rhein-Main effectua entre 16 et 20 sorties afin la fin du projet. Ces sorties s'effectuèrent au-dessus de la Tchécoslovaquie, la Hongrie et la Yougoslavie entre septembre 1955 et août 1956. Nombreuses furent les missions qui ont été interceptées par des MiG-15 ou des MiG-17. Mais ces avions n'avaient pas de performances suffisantes pour gêner les RB-57A volant à si haute altitude. Les missions « européennes » de l'opération « Heart Throb » prirent fin en août 1956 à cause de l'insurrection en

Hongrie. Il fut probablement considéré comme imprudent de continuer les missions de reconnaissance au-dessus de la Hongrie, ce qui aurait été probablement interprété comme des missions offensives.

En septembre 1957, deux avions du détachement du Sud-Est asiatique furent versés au 4th Squadron de la Republic of China Air Force (ROCAF) de Taïwan et quatre pilotes taïwanais transformés. Après un grand nombre de missions effectuées au-dessus de la Chine populaire, un avion, le ROCAF Serial n° 5642 fut abattu au-dessus de la péninsule de Shantung par une patrouille de chasseurs chinois J-5, ce qui entraîna la perte du pilote, le capitaine Guang-Huia Chao. Les RB-57A continuèrent leurs missions de reconnaissance en Europe jusqu'en 1958 et furent ensuite stockés à David-Monthan en 1973 pendant qu'un certain nombre d'entre eux furent transformés en RB-57F.

Les missions « Heart Throb » au-dessus de l'Europe de l'Est et de l'Union Soviétique furent un succès. Elles permirent aux USA la mise à jour des cartes et l'identification de nombreux objectifs ainsi que des renseignements sur le déploiement des forces soviétiques. Le RB-57A fut une solution d'attente avant la mise en service des fameux U-2 et profita, pendant le créneau de temps, du manque de chasseurs suffisamment performants pour les inquiéter du côté des Soviétiques.

A l'arrivée des MiG-19, seul le U-2 pouvait voler à des altitudes suffisamment élevées pour ne pas être pris pour cible. Il en fut de même à la mise en service des missiles sol-air SA-2.

Nous voyons que les Britanniques (Cf. Rubrique Historique n°16, mars 2009, *Le projet « Robin », Vols de reconnaissance sur l'URSS*) et les Américains ont vraiment mis en œuvre d'énormes moyens pour espionner l'Union Soviétique avant l'arrivée des satellites artificiels. Or, l'USAF a dû acheter la licence du « Canberra » pour bénéficier d'un appareil capable de voler à des altitudes de l'ordre de 50 000 pieds. Les progrès de la Défense Aérienne soviétique, avec l'arrivée de Chasseurs de la classe du MiG-19 « Farmer », ont rendu les efforts vains et il a fallu attendre l'arrivée du Lockheed U-2 pour reprendre, sans trop d'encombres, la poursuite des vols espions.

En résumé, le RB-57A effectua les missions qui lui furent demandées et fut un atout non négligeable dans les mains de l'USAF pour ce qui est du recueil du Renseignement.

Pierre-Alain ANTOINE
Comité Historique Guerrelec