

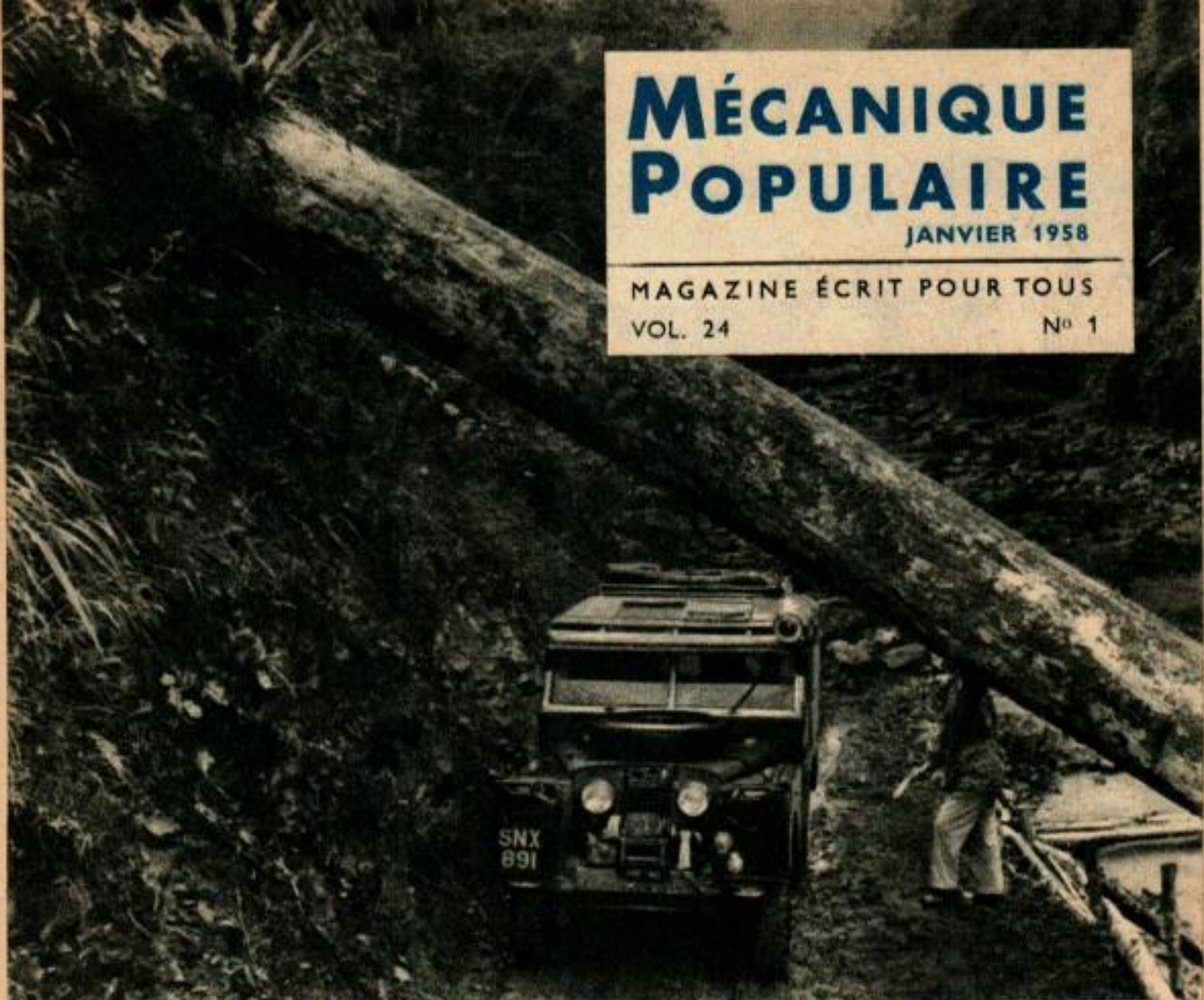
MÉCANIQUE POPULAIRE

JANVIER 1958

MAGAZINE ÉCRIT POUR TOUS

VOL. 24

N° 1



Cet énorme teck, tombé sur la route depuis la guerre, laisse juste assez d'espace pour que la «Landrover» puisse passer.

La mousson et la jungle ont «avalé» la piste du temps de guerre rendue fameuse par le général Stilwell. Ceci est l'histoire de six jeunes Anglais qui, de nombreuses années plus tard, ont trouvé une nouvelle.....

AVENTURE SUR LA ROUTE STILWELL

par Adrien Cowells

NOUS avons laissé «Hellgate» (la Porte de l'Enfer), le dernier poste hindou, grimpé sur les 1 200 m boueux du ténébreux flanc de montagne, et là, suspendus sur la Passe de Pangsu, nous nous sommes arrêtés avec notre escorte et avons préparé sous la pluie une dernière décoction de café.

Nous étions six diplômés d'Oxford et de Cambridge, bien qu'avec nos barbes, nos vestes imperméables et nos bottes de jungle, il restait peu de choses paraissant nous rattacher à une université britannique, si ce n'est les inscriptions sur les portes de nos voitures. Ces inscriptions étaient : «L'expédition d'Oxford et Cambridge en Extrême-Orient.» Nous avons quitté l'Angleterre cinq mois auparavant, et nous avons traversé en voiture l'Europe, le Moyen-Orient et l'Inde pour arriver enfin à notre camp de base à Assam. Notre but était Singapour. Nous étions en train d'essayer de trouver une route terrestre reliant Londres à Singapour en franchissant toute l'Eurasie.





Les membres de l'expédition posent avec l'équipement qu'ils transportèrent pour leur redécouverte de la route de « Joe Vinaigre ». Cet équipement comprenait un matériel de construction de ponts et suffisamment de nourriture pour durer plus d'un mois.



Cette carte montre comment la Route Stilwell fut percée jusqu'à sa jonction avec la plus ancienne Route de Birmanie. Les fournitures venaient des États-Unis à travers deux océans jusqu'en Birmanie, puis elles étaient acheminées jusqu'aux lignes de combat par ces deux routes.

La Birmanie était le gros obstacle, celui qui avait arrêté tous les autres. Les gens disaient que cela était impossible, que les deux routes du temps de guerre, les Routes Stilwell et d'Imphal, n'avaient été gagnées que pour une courte période sur les marécages de boue et sur les chaînes de collines déchiquetées de l'une des jungles les plus dangereuses du monde, que ces routes s'étaient émiettées sous une attaque de dix années par la brousse envahissante et les pluies de la mousson.

Mais nous n'étions pas convaincus. Le gouvernement de Birmanie nous avait accordé des visas de voyage terrestre, bien qu'il ait spécifié que ceux-ci étaient délivrés « à nos propres risques ». Nous avons réussi à obtenir des renseignements sur les positions des



Jusqu'à Ledo, la route fait partie du réseau de communications hindou, et elle est entretenue. Au delà de ce panneau, c'est une ruine.

bandits. Il est peut-être vrai que nous ne savions rien sur les routes intérieures de la Birmanie, mais nous avons l'impression qu'il n'y avait rien de mal à essayer de nous rendre compte par nous-mêmes.

Nous avons des tentes, du matériel de camping et de la nourriture pour plus d'un mois, des réservoirs d'essence qui nous mèneraient à 1 500 kilomètres, des treuils à moteur pour tirer les voitures sur une falaise ou hors d'une rivière, un matériel de construction de ponts et deux des plus robustes véhicules à quatre roues motrices et dix vitesses du monde, nos « Landrovers ».

Et alors, tandis que nous buvions notre café au sommet du col, nos hommes d'escorte nous racontèrent le peu qu'ils savaient de la route, et nous leur avons dit ce que nous avons appris au cours de conversations avec d'anciens soldats ou ingénieurs qui avaient aidé à la construire, plusieurs années auparavant.

Les Japonais envahissent la Birmanie

Une semaine après Pearl Harbor, les Japonais avaient envahi la Birmanie, et, au cours d'une campagne-éclair, ils avaient conquis la route de Birmanie, enfoncé un coin entre l'Inde et la Chine, coupant Tchiang Kai Chek de sa ligne d'approvisionnement venant d'Amérique.

Une partie des forces anglaises, chinoises et américaines vaincues dans le Nord abandonnèrent leurs véhicules, battirent en retraite à travers le fouillis boueux de marécages

et de jungles qui s'étendait entre Myitkyina et l'Inde, et franchirent péniblement les collines de Patkai pour arriver à Hellgate. Elles tracèrent ainsi la piste qui devait devenir la Route Stilwell, mais que les hommes qui la suivirent alors appelaient « La Route de la Mort ».

L'un des survivants était le lieutenant-général Joseph Stilwell. « J'affirme que nous avons subi une terrible défaite », dit-il. « Nous avons été chassés de la Birmanie, et je pense que nous devrions y retourner pour la re-

Les inondations ont balayé de nombreuses sections de la route. L'expédition construisit des ponts ou traversa à gué, l'eau arrivant au niveau du plancher des voitures.





La frontière Inde-Birmanie n'est marquée que par un poteau indicateur. Cette expédition fut la première, depuis des années, à recevoir l'autorisation d'effectuer le voyage.



Sur certaines des rivières, des bacs en pontons de l'armée américaine fonctionnaient encore, mais il leur arrivait fréquemment de s'échouer à quelque distance du rivage. Ci-dessous: les pluies torrentielles avaient emporté des sections de la route. Celles-ci devaient être reconstruites avec des branches d'arbres.



prendre. Une armée de millions d'hommes qui se trouvait sous ses ordres était impuissante si la ligne d'approvisionnement n'était pas rétablie.

Un fantastique projet technique

Pour réouvrir la communication, il avait l'intention de tailler à la dynamite une grand route et un pipe-line à pétrole joignant l'Assam à la vieille route de Birmanie. En tant qu'entreprise technique à réaliser face à deux divisions japonaises, le projet semblait fantastique. Et, le seul homme qui réussit à le faire réaliser, lui donna son nom. Ce fut la Route Stilwell.

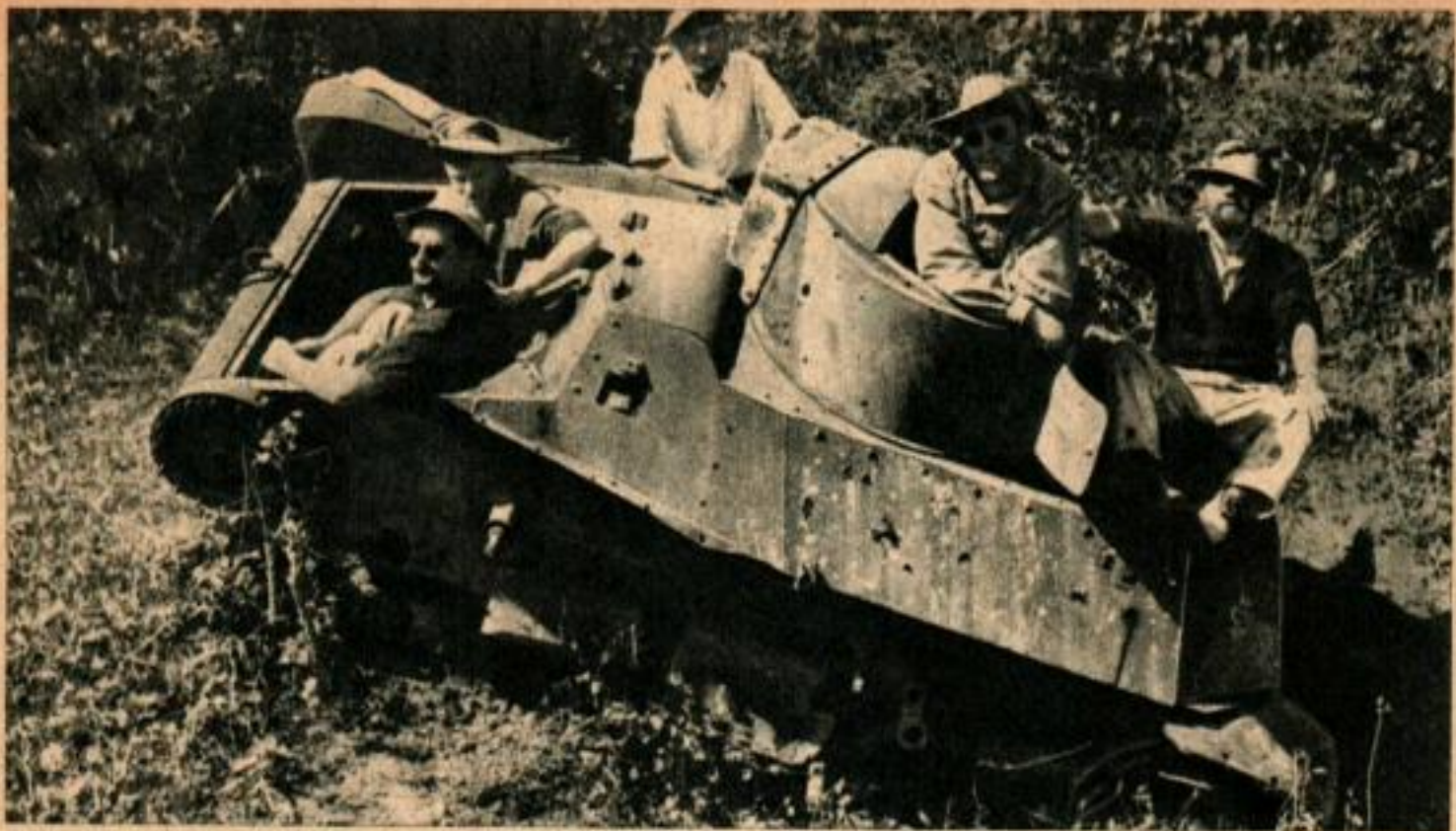
La route fut construite par dix bataillons du génie derrière un écran de combattants de la jungle. Sur cette terre diabolique, plus de 5 mètres de pluie se déversaient chaque année, et les rivières montaient parfois de 10 mètres en une seule journée. Lorsque Lord Louis Mountbatten vola au-dessus de la route, il demanda à quelqu'un le nom de la rivière qu'il était en train de survoler. « Ce n'est pas une rivière », répondit un Américain, regardant la nappe d'eau qui se trouvait au-dessous de l'avion, « c'est la route de Stilwell. » « Joe Vinaigre » lui-même décrivit celle-ci comme : « De la boue, de la boue et encore de la boue, de la pluie et encore de la pluie, du typhus, de la malaria, de la dysenterie, de l'épuisement, des pieds en train de pourrir et des corps atteints de tous les maux. »

Dans les montagnes, des avalanches projetaient des bulldozers dans des crevasses s'enfonçant à plus de 300 mètres sous la jungle. Une mule disparut un jour instantanément dans la boue.

Un progrès de 1 « mile » (1 609 m) par jour

Mais le macadam s'étendait inexorablement vers l'avant. Des hommes de toutes les races, parlant 200 dialectes différents, luttèrent toujours, enfoncés dans la boue jusqu'aux cuisses. A raison d'un mille (1 609 m) par jour la route avançait. Pour construire celle-ci, les Alliés créèrent la plus longue ligne de communication de la guerre : 19 000 kilomètres environ à travers deux océans; pipes-lines, chemins de fer, vapeurs de haute mer ou de rivière, jusqu'à la province d'Assam et, lorsque la grand route fut enfin terminée, 1 736 kilomètres de route de jungle et de montagne jusqu'à Kunming.

Pour mettre en service cette mince bande de macadam, il fallut conquérir 932 000 kilomètres carrés de terrain et tuer 300 000 Japonais.



Les explorateurs posent dans l'épave d'un tank japonais, l'un des milliers d'articles d'équipement militaire rouillés jonchant le bord de la route,

Le 27 janvier 1945, les armées avançant vers l'Est rencontraient les armées se trouvant en Chine et la route était percée. Sept mois plus tard, le champignon de la fumée atomique s'élevait au-dessus d'Hiroshima, annonçant la fin de la guerre. A partir de ce jour, la Route de Stilwell a été oubliée, pourrissante dans la jungle.

Tel était le fantôme que nous étions venu rencontrer.

Nous avons pris le départ en silence, et notre escorte nous souhaita un bon voyage. La route n'existait plus. Il n'en restait qu'une fondation de terre damée et de pierres qui s'amincissait peu à peu sous la boue, la boue qui luisait sur la piste comme la graisse tombée sur le sol d'un garage. Nos voitures serpentaient en glissant entre les étroits murs formés par la jungle. La piste se tordait et tournait, s'accrochant aux contours impossibles des flancs de montagne, avec jamais plus de 30 m de ligne droite. A l'occasion, nous pouvions apercevoir, à 300 mètres au-dessous de nous, le vert monotone de la jungle pénétrant dans une vallée.

Les ponts effondrés

Nous nous sommes bientôt aperçus que notre plus grand problème était posé par les torrents de ce flanc de montagne. Quelques-uns des ponts étaient effondrés, leur bois jauni par la moisissure ou en train de pourrir dans l'eau même. Quelquefois, l'une des Landrovers s'embourbait dans le lit de la rivière, et l'eau se précipitait par une porte et sortait par l'autre tandis que nous pataignons avec les treuils et les câbles. Parfois, nous rencontrions un vieux pont Bailey et nous posions des grosses branches ou

des troncs d'arbres sur celui-ci pour en restaurer le plancher. Il arrivait que toute une travée s'effondre sous notre passage.

Mais, en dépit de tous ces obstacles, nous sommes descendus le deuxième jour dans la cuvette du Chindwin supérieur. Ce fut notre tribut à un grandiose exploit technique : une route si bien construite qu'elle survivait encore après des années d'abandon dans un environnement impossible. Naturellement, le macadam était parti, les buissons l'entamaient et une partie des ponts avaient été emportés. Mais il n'était rien que six hommes avec des Landrovers à treuils motorisés ne puissent surmonter.

Lorsque nous sommes descendus dans la vallée, nous avons quitté la terre des Nagas

(Suite page 109)

Cette carcasse d'un pont Bailey, entièrement recouverte de végétation, est caractéristique des effets de dix années de chutes de pluies.



STÉRÉOSCOPE
 Montage facile. Changement de scène par une pression du doigt...
 Fabrication très soignée en matière plastique résistant aux chocs. Forme très étudiée.



DISPOSITIF D'ÉCLAIRAGE
 Éclairage (à 40) des images en relief dans le stéréoscope. Fonctionne avec pile ou sur secteur moyennant transformateur et câble (seulement 110 v.).



PROJECTEUR JUNIOR
 Résistant, très pratique, le projecteur Junior s'emploie pour la projection en couleurs des photo-disques View-Master. L'image sur l'écran est d'une parfaite netteté jusqu'à 35x40 cm. Montage très simple.



PROCÉDÉ STÉRÉO-COULEURS
VIEW-MASTER
Cadeau apprécié par tous
 GROS DÉMONSTRATIONS
SPECIALITÉS TIRANTY
 106, Boul. MAUSSMANN - PARIS-VIII

Aventure sur la Route Stilwell

(Suite de la page 21)

(leur dernière guerre de chasseurs de têtes avait eu lieu en 1952). Nous avons été mis en garde contre ceux-ci, mais les quelques rares sujets que nous avons rencontrés étaient timides, de petite taille, aimables, et ne portaient que des couteaux. La plupart des autres hommes des forêts étaient armés de mousquets de fabrication locale se chargeant par la gueule ou de fusils datant de la guerre et chargés de munitions de 1942. Mais aucun d'entre eux n'aurait pu être plus amical.

Tout le long de la descente, nous avons passé sur la route au milieu des vestiges de la



Ces enfants sont tout fiers de poser au pied d'un poteau indicateur qui marque l'un des points des plus importants de la guerre en Asie, la jonction de la Route Stilwell et de la Route de Birmanie.

guerre. Nous avons recueilli un casque décheté dans la cabine d'un camion retourné. Nous avons exploré l'intérieur d'un tank pour voir s'il ne s'y trouvait pas des serpents, et nous avons essayé d'identifier les restes d'énormes machines de construction. Il y avait des piles de tonneaux à huile, des morceaux de tôle ondulée, des squelettes de jeeps et de bulldozers. « Avez-vous trouvé des squelettes humains ? » est une question qui nous est fréquemment posée. Non, aucune trace même.

Des amateurs pour le badminton ?

Nous avons roulé en descendant dans de la poussière rouge jusqu'à la traversée de la rivière, à Tanai, où nous avons rencontré notre premier représentant du gouvernement birman, un fonctionnaire du district local revêtu d'un « lungyi » (sarong).

Il ne laissa rien paraître de sa surprise et se refusa même à commettre l'impolitesse de nous demander nos passeports. « Aimerez-vous faire une partie de badminton ? » est la seule question qu'il nous posa. Il nous apprit par la suite qu'il n'y avait pratiquement plus aucune circulation sur la partie la plus haute de la route, bien que six camions par an voyagent sur une courte distance entre les villages. Il était extrêmement étonné de voir qu'il était possible de venir des Indes.

Nous avons traversé le jour suivant une vallée forestière, puis nous sommes passés à Kamaing, Walawbum, Shaduzup, des noms qui ne se rattachent qu'à une douzaine de

huttes dans une clairière de la jungle et au souvenir de batailles terriblement acharnées. Puis la vallée a disparu et nous sommes entrés à Myitkyina, en dépassant la grande piste d'aviation qui fut saisie par les « Merrill's Marauders » dans l'une des attaques-surprise les plus réussies de la guerre de la jungle.

« Eh bien, mes garçons, je suis sûrement content de vous voir ! » furent les premiers mots que nous avons entendu en sautant de nos voitures. Un grand homme souriant s'avança, nous serrant chaleureusement les mains. « Je suis, en quelque sorte, un vestige de la guerre », dit-il, en indiquant son « commerce », une hutte en bois avec quelques outils de mécanicien à l'extérieur et, probablement, une épouse birmane à l'intérieur.

Des huttes faites avec des camions

En fait, la plupart des choses, dans cette partie de la Birmanie, sont des vestiges de la guerre. Les huttes ont été construites avec des camions retournés, les couteaux ont été meulés dans les lames de ressort, et les bandits y « gagnent » leur argent avec des fusils datant de la guerre. Le transport y est entièrement effectué par l'un ou l'une des 15 000 camions ou jeeps que les Américains ont dit avoir abandonnés en se retirant, et j'ai même vu une femme portant des épaulettes japonaises en guise de boucles d'oreilles.

Nous avons quitté Myitkyina dans un bac construit avec deux pontons Bailey attachés l'un à l'autre et propulsé par une adaptation locale d'un moteur d'automobile. Sur le bac en pontons se trouvait un camion, et dans le camion se trouvait la musique d'une troupe de Kachin, dont les musiciens se refusèrent à traverser avant d'avoir joué quelque chose en notre honneur. Neuf hommes avec des flûtes de bambou, un tambour et un personnage au regard sauvage qui tapait rythmiquement sur la ridelle métallique du camion avec un couteau de jungle, lancèrent dans les airs une étrange et fantaisiste mélodie, laquelle nous parut plus fantaisiste encore lorsque nous avons reconnu que les airs étaient des versions orientalisées de « Swanee River » et de « Home, Sweet Home », empruntées de toute évidence aux soldats américains. Les musiciens sourirent devant notre appareil photographique, grimacèrent timidement devant notre enregistreur sur ruban magnétique. Ils rugirent contre leur sergent lorsque celui-ci leur ordonna de se mettre en route, et éclatèrent de rire à propos de tout.

A partir de là, nous avons commencé la grimpe montagneuse vers la jonction avec la route de Birmanie. Ce fut un voyage dramatique. La route montait et serpentait comme une piste de course alpine, mais, au lieu d'être macadamisée, elle n'était que poussière et gros galets. Nous avons rencontré quelques jeeps et quelques camions sur cette partie de la route, les seuls véhicules qui parviennent à y circuler.

Un matin, nous nous sommes arrêtés sur un marché villageois tandis que deux de nos hommes travaillaient sur les Landrovers.

Toutes sortes d'indigènes, habillés dans toutes sortes de costumes, nous regardaient, béants de curiosité. « Drôles de pèlerins », remarqua l'un de nos mécaniciens, en essuyant d'une main noire sa figure poussiéreuse, sa chemise crasseuse pendillant sur son short effrangé, pas lavé depuis une quinzaine, et l'apparition tout entière couronnée par une barbe en broussailles et un chapeau de paille désintégré... Je me demande comment les indigènes ont pu le décrire.

Confondus avec des missionnaires

En poursuivant notre voyage, nous nous sommes aperçu qu'à cause de nos barbes noires, nous étions fréquemment pris pour des missionnaires italiens. Une erreur que nous nous empresseons de rectifier... un missionnaire avait été tué par des bandits, un mois seulement auparavant.

Une nuit, notre camp se trouva à 400 m environ seulement de la frontière chinoise, et nous pouvions apercevoir ce que l'on nous dit par la suite être la dernière base aérienne des « Tigres Volants ». Deux de nos hommes traversèrent la rivière-frontière sur un radeau de bambou qu'ils poussaient avec une perche, afin d'aller jeter un coup d'œil, débarquèrent en Chine, échangèrent quelques mots avec un paysan de passage, et revinrent au camp pour se faire « laver le cerveau » par leurs camarades.

Finalement, par un beau matin, notre chemin de terre arriva à un carrefour, et la route qui lui faisait suite était macadamisée. Nous étions arrivés à la route de Birmanie, et au bout de l'impossible réalisation technique de Stilwell. Sur un poteau indicateur, nous pouvions lire : Kunming, 975 kilomètres.

Nous avons entrepris notre voyage sur la Route Stilwell en partie pour redécouvrir une campagne militaire du temps de la dernière guerre. Au lieu de ceci, nous avons trouvé un peuple souriant et charmant. La tragédie à laquelle nous nous attendions ne résidait pas dans la décomposition de la route, mais dans l'impact de la guerre sur un peuple primitif.

Dans un sens, nous étions contents d'avoir constaté que la grand route n'était devenue qu'une route oubliée.

GAGNER SA VIE IMMEDIATEMENT

PREPAREZ LE C.A.P. D'AIDE COMPTABLE

Diplôme d'Etat conduisant immédiatement
à une profession rémunérée

•
Demandez notre notice spéciale gratuite M.P.

« GAGNER SA VIE IMMEDIATEMENT »

COURS T.F.J. PAR CORRESPONDANCE

(23^e année)

65, rue de la Victoire - PARIS-IX^e

*vous serez
Remboursé!*

*le
Catalogue*

Véritable Guide Technique
de la
**PHOTOGRAPHIE
ET DU CINÉMA**

**ODÉON
PHOTO**

128 pages, 475 illustrations,
des nouveautés
dont certaines profitent
de son
**COLIS
'STANDARD'**

●

CATALOGUE
franco sur demande
accompagnée de Fr.150
remboursés dès votre
première commande
PAR LE RETOUR
DU

**BON DE REMBOURSEMENT,
JOINT AU CATALOGUE.**

*ODÉON
PHOTO*

*REMBOURSEMENT
DE 150 FRANCS*

*NOUVEAU
N° 910, T*

*VOUS
Fournisseur
Spécialiste*

110, Bd. ST-GERMAIN = PARIS-6^e = C. C. POST. PARIS 388-48

Aux lecteurs de M. P. intéressés par les nouveaux procédés de tirage automatique, ODÉON PHOTO enverra gracieusement sa nouvelle notice A.T.