

# **Le transport du carburant dans le camp allié: une affaire de géostratégie !**

Le camp allié n'a que peu de prise sur son économie. Par contre le joueur doit fournir aux usines d'industrie lourdes implantées sur la carte le fuel qui permet de les maintenir en activité.

L'industrie lourde produit non seulement des points HI qui irriguent les industries d'armement mais aussi du ravitaillement indispensable à la conduite des opérations militaires. L'acheminement et la constitution d'important stock de fuel dans les grandes bases constituent également un préalable au lancement de la reconquête alliée.

Une alternative est de réduire les convois de pétroliers et affecter ces navires à d'autres missions et n'envoyer que du ravitaillement en laissant tourner les usines en sous capacité.

Le fuel provient de 3 grandes sources:

- Los Angeles
- Abadan dans le golf Persique
- La côte est américaine.

Les joueurs alliés doivent aussi dès les premiers jours des hostilités évacuer le maximum de fuel produit dans les Indes néerlandaises sur l'Australie. Plus le temps passe, plus cette mission devient dangereuse, aussi il ne faut pas perdre de temps.

Les territoires déficitaires en fuel sont l'Australie, l'Inde et la Nouvelle-Zélande.

Les grandes bases militaires comme Colombo, Pearl Harbor et dans une moindre mesure Sydney et Brisbane ont besoin également de grandes quantités de fuel pour réapprovisionner le nombre important de navires transitant par ces bases.

Les grandes routes d'approvisionnement:

Acheminer du fuel sur de très longues distances requiert une bonne organisation.

## **Commençons par la voie royale: USA-Australie:**

C'est une très longue route qui demande entre 2 à 3 semaines de voyage mais c'est la plus courte des 3 routes possibles sur l'Australie. C'est aussi la moins sûre. Les Japonais peuvent faire intervenir leurs porte-avions, lancer des raids de croiseurs ou de raiders, placer leurs sous-marins en patrouille.

L'installation de bases relais est indispensable, pour assurer la surveillance des ces immenses espaces et pour ravitailler en carburant les escorteurs ou les navires un peu courts en autonomie.

L'exigüité des bases installées sur ces îles rend indispensable leur agrandissement. L'envoi d'une base navale et de troupes de génie facilitera les opérations de ravitaillement et permettra de stocker plus de fuel. Le passage des convois ne doit pas assécher d'un coup les stocks en fuel de la base. Le ravitaillement des navires sera donc mis en «tactical»

L'île de Christmas est idéale pour installer une base relai de ce type. Tahiti si on veut emprunter une route très sud est aussi un jalon de cette longue route.

Les convois suivront une route placée plus ou moins au sud suivant l'activité japonaise dans le secteur. Les bases de Pago Pago, Canton Palmyra, Suva, Nouméa, au nord de cette route,

doivent servir de « sonnettes » pour détecter tout mouvement de navires ennemis et à fortiori de porte-avions.

Les opérations de chargement ou de déchargement dans de petits ports sont très longues, même avec un support naval. Plus l'opération se prolonge, plus le risque d'attirer l'attention des Japonais augmente, donc à petits ports petits navires.

La prise de Nouméa par les Japonais et à fortiori de la Nouvelle-Zélande condamne cette route à moins d'employer des moyens considérables pour escorter les convois.

### **Du Moyen-Orient vers l'Inde ou l'Australie:**

A partir d'Abadan où le fuel coule à flot l'organisation de convois sur Karachi ne pose pas de problème particulier. Le carburant débarqué à Karachi fait tourner l'industrie lourde indienne. L'agrandissement du port de Karachi s'avérera à plus ou moins brève échéance nécessaire pour éviter le gaspillage.

La constitution de gros stocks de fuel à Colombo est indispensable pour alimenter les navires de sa très Gracieuse Majesté et de la «poussière navale» constituée par les navires des marines alliées qui viennent se réfugier sous l'aile britannique.

En cas de rupture de la route Pacifique par les Japonais les pétroliers britanniques peuvent aussi prolonger leur route jusqu'à Perth, puis Melbourne et Sydney. C'est une route relativement sûre mais rien n'empêche les sous-marins japonais de patrouiller au large de la côte ouest australienne ou les porte-avions japonais de réaliser une excursion dans les parages.

### **De la lointaine Angleterre ou des ports est américains vers l'Afrique du Sud, puis l'Australie:**

C'est de loin la route la plus longue, plus d'un mois de voyage !, avec la moitié des océans à traverser. C'est aussi la route la plus sûre car en majorité hors carte. Les sous-marins allemands ne sont pas représentés !

### **De la Californie à l'Australie par le canal de Panama et l'Atlantique Sud:**

En cas de rupture de la route directe Californie-Australie par l'Océan Pacifique le passage du canal de Panama pour se diriger vers Le Cap puis Perth est une solution. Il faut entre 4 à 5 semaines pour arriver à Perth

Il faut compter une semaine de plus pour rejoindre Sydney via Melbourne mais c'est une route relativement sûre.

Avec ces deux dernières routes la base de Perth sur la côte ouest australienne prend une importance stratégique considérable

Le joueur allié a le choix entre ces 4 routes. Le camp japonais n'a pas la possibilité matérielle de les couper simultanément. Le camp allié a toute l'année 1942 pour constituer patiemment ses stocks de fuel étape préliminaire à la reconquête mais pour ce faire certains navires devront faire le tour du monde !