

LA 20th AIR FORCE A L'ASSAUT DU JAPON

**LES CLEFS DE LA VICTOIRE
(LES RAIDS INCENDIAIRES NOCTURNES DE L'ÈRE « LEMAY », LE P-51
MUSTANG ET... LE NOMBRE)**

1^e Partie

« La guerre est semblable au feu, lorsqu'elle se prolonge elle met en péril ceux qui l'ont provoquée... » (Sun Tzu)

Les noms des victimes de cette campagne sont volontairement rappelés afin d'éviter l'oubli. Cet ouvrage leur est dédié...

Le terrain de Guam – North Field, base de la 314th Bomb Wing. (USAF)





L'emblème de la 314th BW, troisième escadre « *Very Heavy* » engagée par le XXI Bomber Command et dont l'état-major souffla à Curtis LeMay la solution du problème. (USAF)

Le champ d'action de la 20th Air Force.

Troupes fraîches et idées neuves...

Début mars 1945, au grand dam du haut commandement américain, force est de constater que le remplacement du Bg-Gen Hansell, considéré comme responsable de l'échec de l'offensive aérienne contre le Japon, par le Maj-Gen LeMay, le « fonceur » dont on attend des résultats, n'a strictement rien changé à la situation. LeMay lui-même, en dépit des moyens supplémentaires qui lui sont attribués (*dont son prédécesseur ne bénéficiait pas*) en est à se demander

comment sortir le XXI Bomber Command de l'impasse quand la solution lui est soufflée par l'état-major de la 314th Bomb Wing, le dernier renfort en date dont le déploiement s'est achevé le mois précédent.

Quant aux moyens nécessaires à l'application de la nouvelle stratégie proposée par l'état-major de la 314th BW, Curtis LeMay sait pouvoir compter sur le Gen Arnold et l'Army Air Force Combat Command pour lesquels l'action du XXI Bomber Command est une des priorités absolues du moment. Pour preuve, la 58th BW vient de recevoir l'ordre de quitter l'Inde à destination

Un B-29 du 29th BG / 314th BW en finale d'atterrissage sur Guam – North Field. (USAF)





Le s/n 42-65347 « *Fortunes Follies* » du 24th BS / 6th BG, photographié le 8 avril 1945 lors de son premier et dernier départ en mission. L'avion codé « *L triangle 7* » va s'écraser quelques instants après la prise de ce cliché... (USAF)

le terrain satellite de Kanoya-Est). À 11h30, et ce sans la moindre opposition, les 26 autres larguent leurs bombes GP de 227 kg sur la ville de Kagoshima que le plan de vol désigne comme « *Secondary target* » (cible secondaire). À l'issue de ce vol, le Sgt Willie Greene, chef mitrailleur du « *Z-26* » notera dans son journal : « *C'est le plus facile des raids auxquels j'ai pris part à ce jour* ».

Parallèlement, à 15 minutes d'intervalle, l'opération « *Famish n° 1* » (mission 61) emmène le 6th BG / 313th BW sur le terrain satellite de Kanoya-Est (Target 2516) où, là encore, les nuages gênent les assaillants. Au final, 16 équipages larguent sur la cible mais au radar tandis que 15 autres préfèrent s'en prendre, à vue, à la ville de Kagoshima d'où s'élèvent d'épaisses colonnes de fumée. Cette fois encore, aucune opposition n'est rencontrée mais ce raid coûte tout de même un appareil au 6th BG.

Le s/n 42-65347 « *Fortunes Follies* » n'est à Tinian que depuis quatre jours lorsqu'il est confié au Capt Clark Preston en remplacement de son « *Snooky* » (s/n 42-24825), le premier B-29 de la 313th BW à avoir foulé le sol de Tinian le 18 janvier et qui se trouve alors en réparation. On sait par le biais des survivants que le Capt Preston n'est pas d'accord pour partir en mission avec le « *Fortunes Follies* » sur lequel les rampants viennent tout juste de peindre le nom de baptême et qui n'a pas encore été inspecté par les mécaniciens depuis son arrivée. La suite lui donne raison. Le 8 avril

à 3h35, le B-29 vient à peine de quitter le sol lorsque son moteur n° 4 lâche ! L'équipage entend le pilote annoncer : « *Attention au choc les gars ! Tenez-vous prêts, cette fois c'est pour nous !* ». C'est ensuite le copilote qui crie : « *Nous allons toucher l'eau !* » puis, le choc très violent qui brise le fuselage au niveau du compartiment des mitrailleurs. Le crash se produit à 3,5 km du bout de piste, ce qui permet aux secours d'arriver rapidement sur les lieux mais seuls sont retrouvés vivants les Sgt William P. Ford (CM), Edward E. Birsner (OR), Thomas F. Wipperman (MD) et John A. Douglas (MG), les hommes du compartiment arrière qui se retrouvent dans l'eau mais à l'air libre. Les autres restent coincés dans l'épave qui coule rapidement (seul sera retrouvé par la suite le corps sans vie du 2/Lt Lloyd Rinne).

Liste des pertes :

6th BG :

24th BS :

42-65347 « *Fortunes Follies* » (L triangle 7)

Capt Clark A. Preston (P)

2/Lt Donald T. Goodwin (CP)

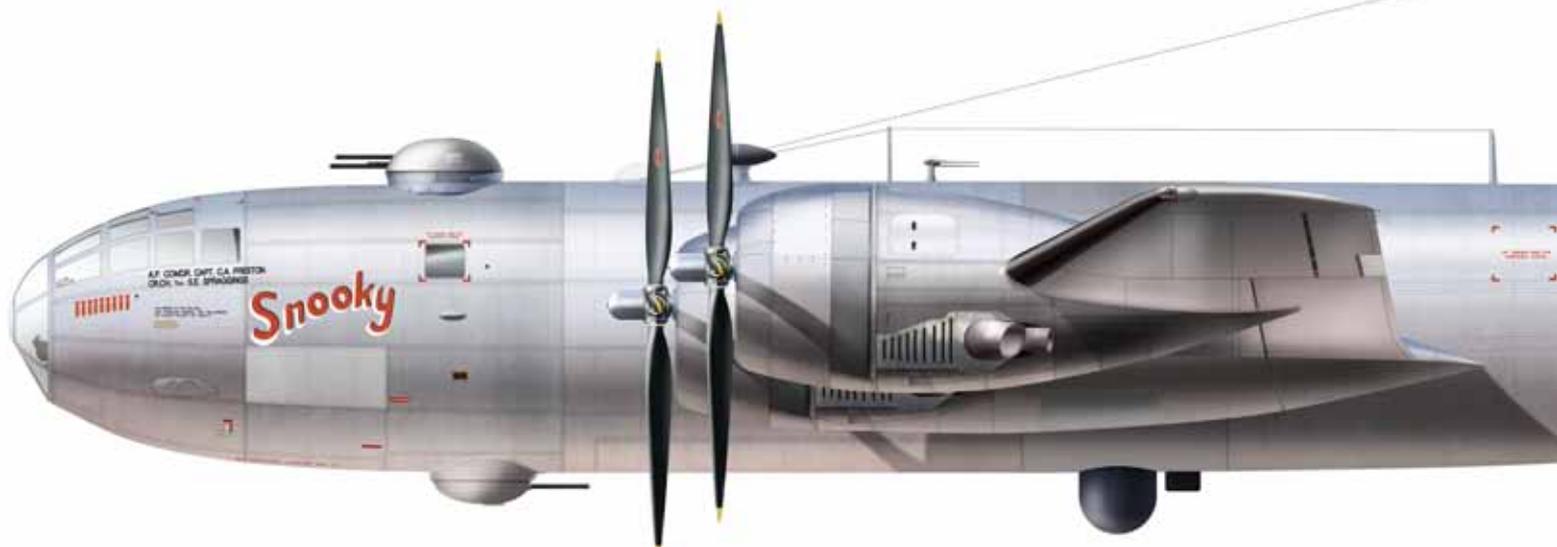
2/Lt Lloyd E. Rinne (N)

2/Lt Albert N. Hett (B)

T/Sgt Eugene M. Arms (MV)

Sgt Donald J. Parker (R)

Sgt Marcos S. Duran (MA)



Iwo Jima, l'île étape pour les équipages en difficulté et son mont Suribachi, à l'extrémité sud, qu'un B-29 survole à basse altitude avant de prendre l'axe de l'ancien terrain japonais agrandi par les *Sea Bees*.
(USAF)



Des B-29 du 330th BG / 314th BW vus en formation le 12 avril 1945. L'avion au premier plan est le s/n 44-69857 « *Ol' Smoker* » du 459th BS qui effectuait à sa première mission de guerre, mission qui se termina par un amerrissage nocturne.
(USAF)

L'unique Médaille d'honneur du Congrès de la 20th Air Force...

À 190 km au nord de Tokyo, à Koriyama (préfecture de Fukushima), c'est le site pétrochimique Hodagaya que frappent les 313th et 314th BW de 12h20 à

13h30. Ledit site regroupe une usine d'aluminium et une raffinerie produisant également du tétraéthyle de plomb (pour le haut degré d'octane) distantes de 5 km l'une de l'autre. C'est pourquoi, et bien qu'agissant de concert, les deux escadres ont chacune une cible bien précise conformément aux ordres de mission n° 64 et 65.



L'équipage du s/n 44-69910 « *City of Spokane / Betty-Marian* » du 60th BS / 39th BG codé « P-17 ».

On reconnaît, de gauche à droite :

1^{er} rang :

M/Sgt James E. Lewis Jr (MV)

S/Sgt Jason L. Sox Jr (MG)

Sgt Joseph J. Dunne (MD)

S/Sgt William H. Fleischman (R)

T/Sgt Sidney N. Bernstein (CM)

2^e rang :

Sgt Albert L. Kyler (MA)

I/Lt Arthur Anderson (B)

Capt Donald A. Barton (P)

I/Lt Gordon L. Peters (OR)

I/Lt Philip N. Schild (CP)

I/Lt X... (Navigateur temporaire non affecté à l'équipage)

(USAF)



Ces pilotes du 23^e *Sentaï* photographiés le 27 janvier 1945 sur Iwo Jima (d'où le port du gilet de sauvetage en kapok de l'Aéronavale), étaient des « anciens » qui défendirent ensuite la région de Tokyo depuis leur terrain d'Imba. On reconnaît, de gauche à droite : l'A/C Kazuki Kobayashi et le Sgt Teruyoshi Itô au premier rang et le S/C Shigeru Okamoto, le S/C Takashi Muto, l'A/C Asao Yamada et le Sgt Tomokitsu Yamada au second rang. (K. Kobayashi)

Une réputation non usurpée

La nouvelle qu'ils apprennent le jour même, annonçant le décès du président Roosevelt et la prise de fonction de son vice-président, Harry Truman, ne change rien pour les 348 équipages du XXI Bomber Command (120 de la 73rd BW, 115 de la 313th et 113 de la 314th) qui décollent à partir de 18h00 le 13 avril pour l'opération « *Perdition n° 1* ». Les habitudes pannes obligent 17 d'entre eux à faire demi-tour et des 331 qui atteignent Tokyo, trois ne parviennent pas à localiser la cible et doivent larguer au hasard, sur la banlieue nord. L'un d'eux est le s/n 44-69910 « *City of Spokane / Betty-Marian* » du 60th BS / 39th BG (P-17) qui effectue là sa seconde mission de guerre et dont le pilote, le Capt Donald A. Barton racontera par la suite : « *Notre deuxième mission après être arrivés à Guam consista à larguer des bombes incendiaires sur Tokyo. Le bombardier nous emmena directement sur la cible, à une altitude de 1 950 m, et on plongea immédiatement dans la fumée et la chaleur. La zone*

de cible était totalement engloutie par les incendies. Nous volions dans cet enfer à 350 km/h et j'attendais le signal « Bombs away » pour reprendre les commandes quand l'appareil bascula soudain en assiette à cabrer. Nous coupâmes les gaz et mîmes l'assiette à piquer dans l'espoir de maintenir la bonne altitude. Nous nous retrouvâmes soudain dans des cieux dégagés et je remarquai alors que nous étions à 4 570 m et que le badin indiquait 612 km/h ! Les courants ascendants étaient tellement puissants que nous vîmes des tôles ondulées provenant de bâtiments japonais virevolter aux côtés de notre B-29 ! En désespoir de cause, les bombes furent larguées au jugé sur la banlieue nord de Tokyo ». Pour finir, un appareil du 500th BG déplore un problème électrique de dernière minute qui l'empêche d'ouvrir sa soute à bombes.

De 23h57 à 3h36 le 14, ce sont donc 327 B-29 étagés entre 1 800 et 4 000 m qui, arrivant directement du sud, via la baie de Tokyo, larguent 2 120 tonnes de bombes (80% de bombes au napalm E-46 et 20% de bombes GP M-64) sur le district de l'arsenal militaire (secteur nord-ouest de la capitale) qui regroupe plusieurs centaines de petits ateliers, des usines d'armement et d'équipements militaires ainsi que des dépôts d'armement, de munitions et de pièces détachées pour avions, pour blindés et autres véhicules de tous genres. L'effet du bombardement est terrifiant pour les défenseurs qui revivent le cauchemar du mois précédent. 30 km² englobant la quasi-totalité de l'arsenal sont rasés par l'effet conjugué du feu et des bombes *General Purpose*.

Mais les Japonais ne restent pas sans réagir. De toute évidence, la DCA a encore été renforcée et les chasseurs de nuit, même s'ils sont toujours peu nombreux, se montrent plus efficaces que les fois précédentes. Dans la confusion résultant du nombre des rencontres (quelque 90) et de l'obscurité, il est une fois de plus impossible d'établir une chronologie exacte des combats aériens.

Des 16 victoires créditées cette nuit-là aux chasseurs du 10^e *Hikōshidan*, neuf sont revendiquées par le 24^e *Sentaï* dont trois par le seul Lt Chuichi Ishikawa qui annonce un quatrième B-29 « endommagé ». Il est surpassé par le Sgt Tomokitsu Yamada du 23^e *Sentaï* (le groupe vient de regagner sa base d'Imba après un





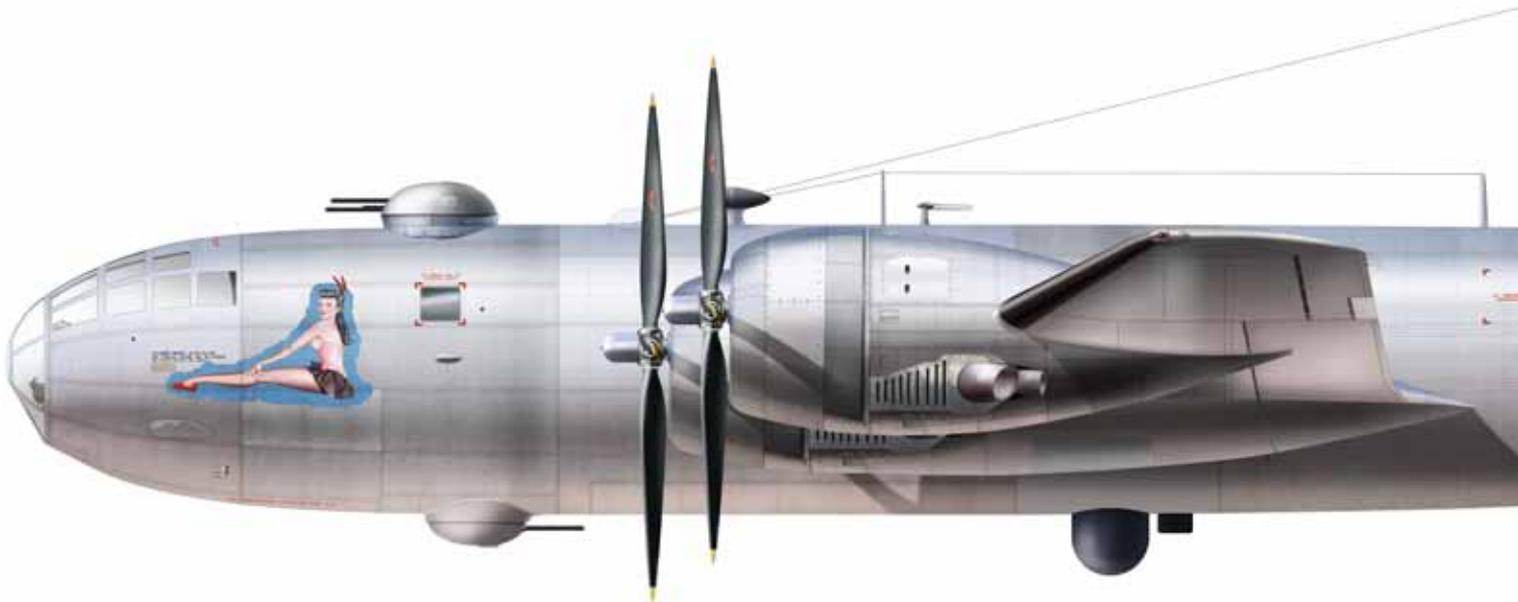
Le *Nose Art* du s/n 42-24604 « *Wheel N'Deal* » (A carré 24) du 870th BS / 497th BG abattu par la DCA dans la nuit du 13 au 14 avril 1945. (USAF)

une partie de l'Arsenal militaire. Dans la mesure où les Japonais ne découvrent que neuf corps sans vie dans l'épave, il y a tout lieu de croire que deux hommes parviennent à sauter mais un seul, le 1/Lt Roy Meeker, est retrouvé et capturé. Ce sera le seul survivant de l'équipage du Capt Everett Abar.

La 313th BW est la seconde dans l'ordre de passage sur l'objectif. Son 505th BG est le seul à déplorer une perte : le s/n 42-63517 « *Pokahuntas* » qui est vraisemblablement atteint par la DCA en fin de « *Bomb Run* » et s'écrase sur Adachi-ku, un des quartiers nord de la ville, tuant l'équipage du 1/Lt John Kretzer.

Lorsque vient le tour de la 314th BW, la situation n'est pas calmée et, elle aussi, perd trois appareils. Le s/n 42-65300 « *Katie Ann* » du 19th BG, probablement atteint par la DCA en cours de « *Bomb Run* », s'abat cinq kilomètres après l'objectif, sur la commune de Kawaguchi, la proche banlieue nord de Tokyo, tuant l'équipage du Capt James Burns.

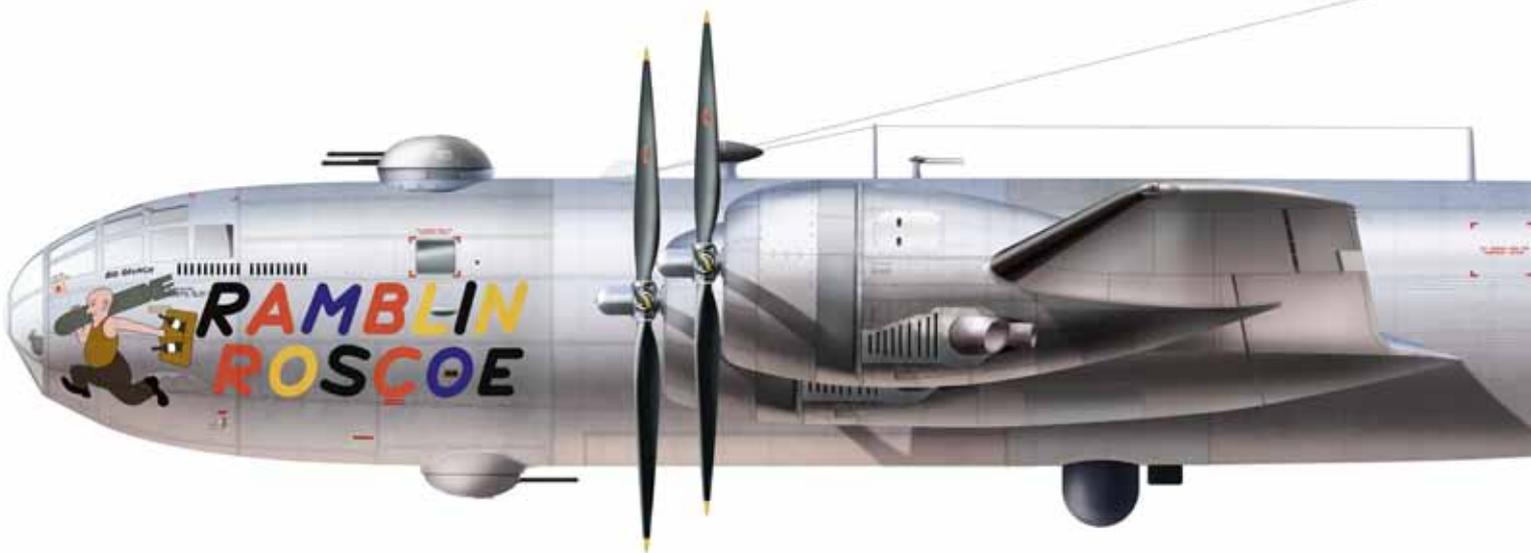
Le trajet suivi par les deux autres laisse à penser qu'ils sont eux aussi atteints par la DCA et endommagés avant d'être pris à partie et achevés par la chasse de nuit. Le s/n 42-65312 « *Renton's Reck* » du 29th BG vire de 90° sur la droite en cours de « *Bomb Run* » et prend un cap « plein Est », vers l'océan, sans chercher à gagner





Minami-ku (centre-ville) pour le premier et Naka-ku (quartier du port) pour le second, tuant leurs occupants à l'exception du mitrailleur de queue du « X-49 », le Cpl Nick Christiano. Les deux autres tentent de prendre un cap de retour en virant sur la droite mais n'y parviennent pas. Le s/n 42-63545 « Umbriago » (X-28), en grande difficulté, ne parvient qu'à franchir la baie de Tokyo avant de s'écraser sur le village de Shiratori (préfecture de Chiba). Son sort est connu grâce au rapport établi après-guerre par le Cpl Nick Gazibara, seul survivant de l'équipage du 2/Lt Edward Sullivan : « Nous décollâmes de North-Field – Guam le 15 avril 1945 vers 17h30. Nous franchîmes la côte le 16 avril à 0h30 et notre approche se fit par le sud, au-dessus de la baie de Sagami et de Miura. Nous approchions du port de Yokohama (Naka-ku, Nda), point initial de

notre Bombing Run, quand l'appareil fut accroché par plusieurs projecteurs. Peu après, nous encaissâmes un obus de DCA. Le pilote annonça qu'il était blessé au coude et le chef mitrailleur au talon. Mais ils restèrent à leur poste et nous pûmes finalement larguer sur l'objectif secondaire (Yokohama. Nda), à 0h47. Nous virâmes alors sur tribord, au-dessus de la baie de Tokyo et c'est alors que les choses se gâtèrent. Un incendie qui s'était déclaré dans la soute à bombes se propagea à la carlingue, attisé par le courant d'air provoqué par les panneaux de soute coincés en position « ouverts ». Nous survolions la côte de la péninsule de Chiba quand les moteurs n° 2 et 3 se mirent à fumer et à cracher de courtes flammes. Je notai alors que l'interphone était HS. Puis ce furent deux longues queues de flammes que crachèrent les moteurs et l'avion se mit en descente



Carte du Japon montrant les principaux ports visés par l'opération « Starvation ».



L'OPERATION « STARVATION »
(Le blocus du Japon du 27 mars au 14 août 1945)

Largage à basse altitude lors d'un exercice d'entraînement d'une mine Mk.26 de 454 kg. (USAF)

Au nombre des événements qui marquent le mois de mars 1945, l'opération « Starvation » qui débute officiellement le 27 compte parmi les plus importants. Il s'agit d'un blocus maritime dont l'objectif est triple :

- Bloquer les principaux ports extérieurs du Japon pour

interdire l'arrivée des matières premières nécessaires à son industrie de guerre et des denrées alimentaires nécessaires à sa population.

- Interdire l'envoi de troupes vers les fronts extérieurs et plus particulièrement l'envoi de renforts humains et navals à la garnison d'Okinawa.
- Paralyser les liaisons maritimes entre les différentes îles de l'archipel en bloquant ses principaux ports intérieurs.

Une telle opération est demandée de longue date par l'Admiral Chester W. Nimitz, commandant en chef interarmes du front « océan Pacifique », tant la vulnérabilité du pays à ce type d'action est évidente. Pour la seule année 1944, les importations maritimes incluent 80% du pétrole brut, 88% du minerai de fer, 24% du charbon et 20% des denrées alimentaires consommés dans l'archipel.

Bien que figurant comme objectif prioritaire dès le rapport d'octobre 1944 du *Committee of Operations Analysts*, l'idée de miner des eaux japonaises est dans un premier temps rejetée par le Gen Arnold et le Bg-Gen Hansell qui ne veulent pas distraire les B-29 de leur mission première : le bombardement stratégique. Au début de 1945, l'augmentation du nombre de B-29 aux Mariannes et l'entrée en scène du Maj-Gen LeMay, un des rares officiers généraux de l'USAAF à voir la portée stratégique d'un blocus maritime sur un pays comme le Japon, viennent faire bouger les lignes.

Le 26 janvier, dès sa prise de fonctions, LeMay soumet à l'Army Air Force Combat Command un projet qu'Arnold finit par accepter, dans lequel il prévoit de consacrer une escadre au mouillage de mines au rythme moyen de 1 500 par mois. La tactique retenue est celle, déjà testée avec succès par le XX Bomber





Le 9th BG / 313th BW en route vers le Japon. Le « X-55 » au premier plan était le s/n 44-70072 « Limber Richard » du 99th BS qui devait rentrer aux USA et y être réformé le 17 juin 1946.

On note qu'il était doté du radar AN/APQ-10 « Eagle Mk.2 », une version améliorée du AN/APQ-13 « Mickey » reconnaissable à la forme plus allongée du dôme abritant l'antenne sous le fuselage, (USAF)

La phase I dure jusqu'au 13 avril et voit la 313th BW effectuer cinq autres raids mais de moindre envergure (*Mining missions n° 3 à 7 - voir tableau*). En tout, 2 039 mines sont mouillées durant cette phase initiale et, à titre indicatif, huit navires sont coulés dans le seul détroit de Shimonoseki avant que les Japonais ne comprennent ce qui se passe et le ferment le temps d'y sécuriser un passage.

Phase II : du 3 au 6 mai

L'objectif de la courte phase II est d'interdire les communications maritimes entre les grands centres industriels de la mer intérieure. À ces fins, deux missions « spéciales » (*missions n° 139 et 150*) sont programmées pour mettre en œuvre les quatre *Groups* de la 313th BW. La première, « *Mining Mission n° 8* », se déroule dans la nuit du **3 au 4 mai** et voit 88 B-29 (*sur les 100 qui décollent*) atteindre leurs objectifs (*Kobe, Osaka, Shimonoseki, Moji et Suo-Nada*) et trois autres larguer au hasard. L'opération est renouvelée dans la nuit du **5 au 6 mai**, avec pour objectifs Kobe, Osaka, Aki-Nada, Shoda Shima, Bungo-Nada, la baie de Tokyo, la baie d'Ise, Tokyo, Nagoya, Tokuyama, Kure et Hiroshima. C'est la « *Mining Mission n° 9* » qu'exécutent 90 B-29 (*sur les 98 qui décollent*) dont quatre larguent au hasard. Les conditions sont favorables et aucune perte n'est déplorée au cours des deux raids qui permettent de mouiller 1 419 mines. Pour la première fois, certaines sont des engins dont la mise à feu est déclenchée par la variation de pression de l'eau (*par exemple celle provoquée par le déplacement d'un navire*) réputés « impossibles à draguer ».

Au matin du 6 mai, neuf des plus grands centres portuaires de l'archipel sont bloqués par des champs de mines (*Shimonoseki, Sasebo, Hiroshima, Kure, Kobe, Osaka, Nagoya, Maizuru et Tsuruga*). Seuls demeurent ouverts à la navigation Fukuoka et les ports des côtes ouest de Kyūshū. Pour les Japonais, la situation devient critique. Outre le nombre important de navires perdus et impossibles à remplacer à ce stade du conflit, il devient très compliqué pour eux de dérouter les convois de ravitaillement vers des ports sûrs (*et dotés d'infrastructures adéquates*) tant ces derniers sont devenus rares.

Phase III : du 13 au 28 mai

Courant mai, parallèlement aux missions de bombardement auxquelles elle participe toujours aux côtés des autres escadres, la 313th BW poursuit ses opérations de minage. La phase III débute après une semaine de répit et s'étend jusqu'à la fin mai. Son objectif est de renforcer les champs de mines qui interdisent le détroit hautement stratégique de Shimonoseki mais aussi de bloquer les ports du nord du Kyūshū (*Karatsu, Fukuoka et Moji*) et de la côte ouest de Honshū (*Miyazu, Maizuru, Tsuruga, Nanao, Fushiki et Niigata*) en vue de perturber les communications maritimes avec la Corée. Le bureau des Renseignements du XXI Bomber Command est arrivé à la conclusion qu'en raison de l'efficacité de la campagne sous-marine menée par l'US Navy, le trafic maritime commercial en provenance du pacifique et à destination de Tokyo et de la côte est de Honshū est quasi insignifiant. Par conséquent, le plan établi en vue de miner le port de Tokyo et les quelques sites voisins est abandonné au motif que les mines destinées à sa mise en œuvre seront plus utiles ailleurs.

De manière à ne pas mobiliser l'escadre toute entière, une nouvelle tactique, considérée comme d'autant plus efficace qu'elle est économe en moyens, est appliquée. Les missions dont le nombre est accru ne sont confiées qu'à un seul *Group* pour une période donnée et c'est au 9th BG qu'échoit la charge d'exécuter les huit missions de la phase III.

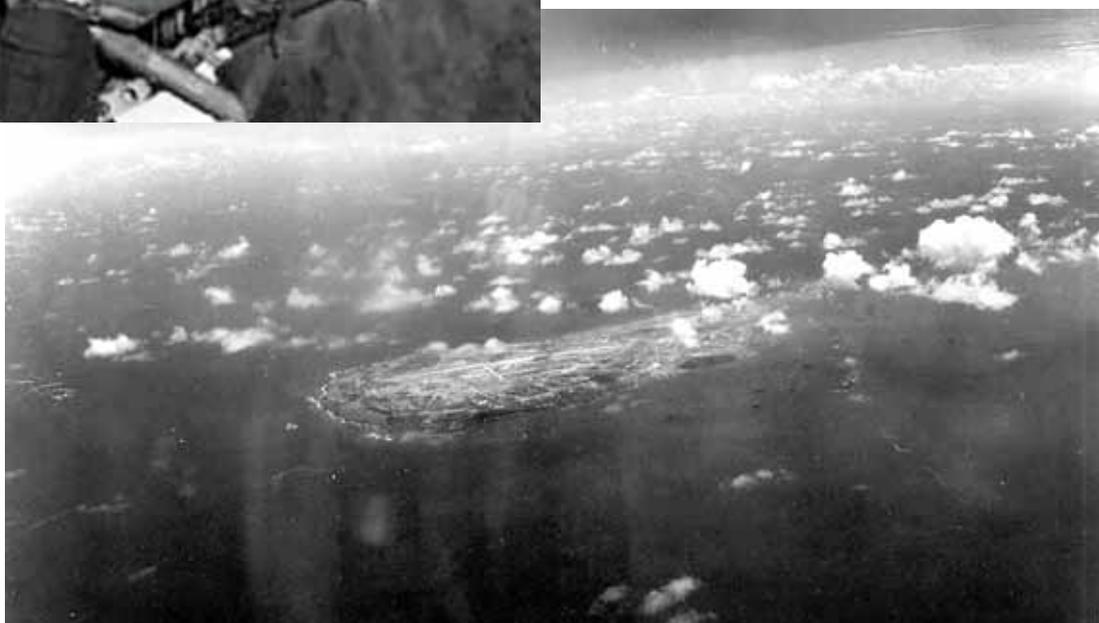
La première, « *Mining Mission n° 10* » (*mission n° 173*), est menée dans la nuit du **13 au 14 mai** et, comme ce sera le cas pour les suivantes, les 12 B-29 qui l'exécutent ont plusieurs objectifs (*cette nuit-là Shimonoseki et Niigata*). Par la suite, les raids s'enchaînent en moyenne toutes les deux nuits, visant de deux à parfois trois ports, jusqu'à la « *Mining mission n° 17* » (*mission n° 185*), dans la nuit du **27 au 28 mai** au cours de laquelle le 9th BG engage neuf B-29 pour « traiter » Shimonoseki (*Minefield Love*) et Fukuoka (*Minefield Charlie*) et perd le s/n 44-69811 « *Tinny Ann* ». L'avion codé « X-07 » (*deuxième du nom*) est atteint par la DCA de Shimonoseki et s'écrase en flammes sur le quartier d'Osato-Okuda, dans la banlieue

Pour les aviateurs américains, une mission de routine, sans événement particulier, était désignée « Tournée de laitier ». Durant les longues missions contre le Japon qui duraient en moyenne une quinzaine d'heures, les équipages tuaient le temps comme ils le pouvaient, le plus souvent en dormant. Dans ce contexte, les repas étaient des moments d'autant plus privilégiés que les B-29 disposaient des mêmes commodités que les avions de ligne de l'époque. Les équipages pouvaient manger chaud et déguster des crèmes glacées en dessert. (USAF)



Des armuriers installent une mine Mk. 25 dans une soute de B-29. On note (au-dessus) l'énorme réservoir de soute qui augmentait l'autonomie de l'avion mais réduisait sa charge offensive. (USAF)

L'île d'Iwo Jima telle qu'elle apparaissait aux équipages en approche. (USAF)



Phase IV : du 7 juin au 4 juillet

Étalée sur un mois, la phase IV a pour objectif l'intensification du blocus de Kyūshū et de Honshū. Pour ce faire, il importe de renforcer les champs de mines déjà en place et d'en créer de nouveaux devant les ports secondaires des côtes ouest que sont Kamatsu,

Senzaki, Yuya, Sakai, Obama, Hagi et Sakata. La tactique mise en œuvre durant la phase précédente est conservée mais avec un nombre de missions augmenté. Le commandement en fixe 14 à raison d'une toutes les 48 heures et, cette fois, l'unité désignée pour cette tâche est le 505th BG.

