

LA 20th AIR FORCE A L'ASSAUT DU JAPON



« MANHATTAN » (LE DERNIER ACTE)

La ceinture militaro-industrielle du Japon : l'objectif de la 20th Air Force.

« L'homme de valeur et d'honneur estime, comme ennemis en temps de guerre, ceux qui sont dignes d'être des amis en temps de paix.

Le succès d'un ennemi estimé est aussi celui du samuraï... »

(Extrait de l'Hagakure)

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



Badge officiel du 509th Composite Group, créé après guerre alors que l'unité avait été définitivement rattachée à la 58th Bomb Wing.

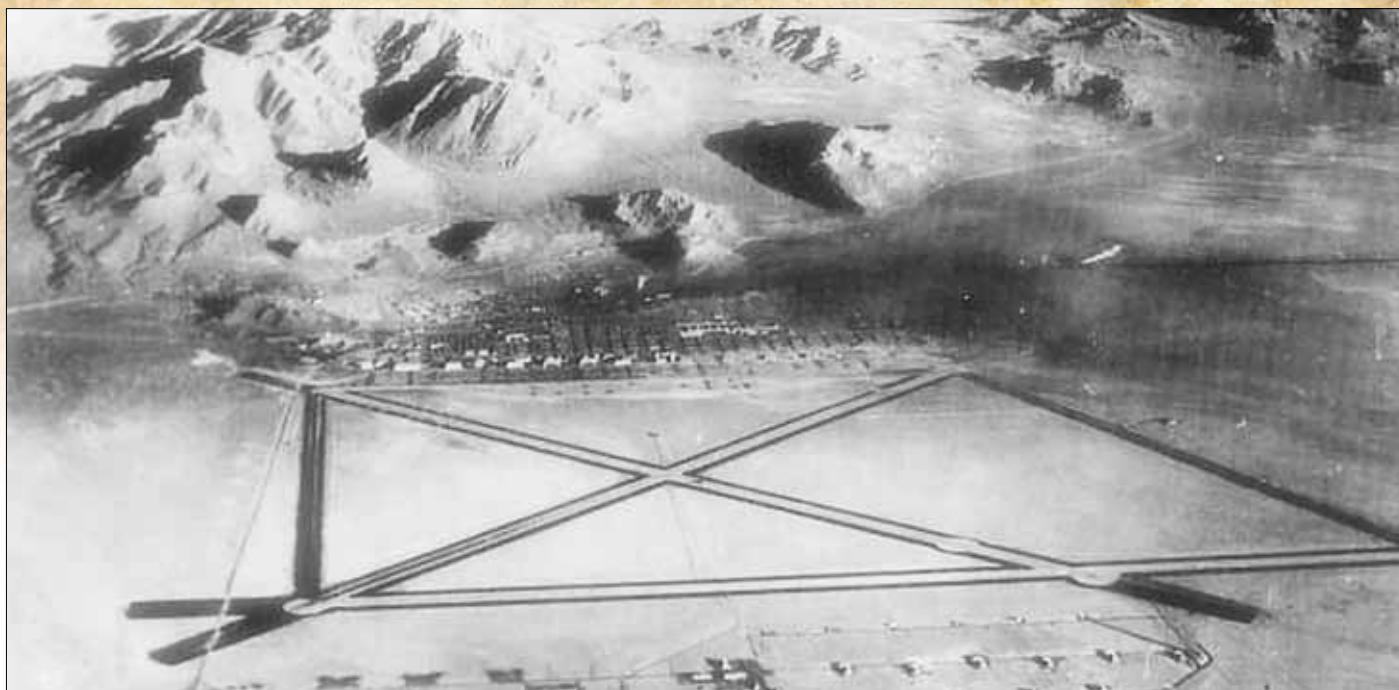
HIROSHIMA ET NAGASAKI L'ABOUTISSEMENT DU PROJET « MANHATTAN »...

Pour l'USAAF, tout commence au printemps 1944, quand le Gen. Arnold est approché par son homologue Leslie R. Groves, un ingénieur spécialiste de l'armement, qui l'informe de la livraison à moyen terme d'une bombe « spéciale ». Les premiers détails communiqués à Arnold sont que la bombe en question pèsera quelque 5 tonnes et qu'il lui revient de trouver une solution pour son emport sachant qu'à cette époque aucun bombardier américain n'est en mesure de transporter une telle charge. De fait, Groves soumet à Arnold l'idée de recourir au bombardier anglais Avro Lancaster capable d'embarquer un projectile de 4 tonnes et de le modifier pour augmenter ses possibilités d'emport.

Les « Departments » chargés des projets militaires étant cloisonnés, Groves ignore les détails du projet « B-29 » si cher à Arnold. Ce dernier a tôt fait de comprendre que d'ici la livraison de la bombe « spéciale » dont il apprend alors qu'elle coûte au pays la bagatelle de 2 milliards de dollars, l'Allemagne nazie sera très probablement vaincue et que le Japon, pour la neutralisation duquel le B-29 est spécialement conçu, demeurera

le seul ennemi à abattre. Sa conclusion est aussi simple que logique : des B-29 seront modifiés pour embarquer la nouvelle bombe, et ce d'autant plus facilement que leur capacité maximale d'emport est deux fois supérieure à celle du poids annoncé par Groves.

A ces fins, le 17 décembre 1944 voit la création à Wendover-Field (Utah) du 509th Bomb Group qui est initialement rattaché à la 315th BW alors en cours de constitution à Colorado Springs (Colorado). Les premiers plans prévoient en effet de baser le 509th BG à Guam où doit l'être également la 315th BW. Mais Arnold est quand même un aviateur avisé pour lequel les distances ont une importance. Il décide donc de modifier les plans de la 20th Air Force pour baser le 509th BG à Tinian, plus proche du Japon, et le rattacher à la 313th BW. Mais, ce rattachement ne sera que purement administratif, « sur le papier » ». Concrètement, le 509th BG et plus exactement un élément de marche désigné 509th Composite Group sera une unité absolument autonome, spécialement organisée pour vivre en autarcie.



509th BOMB GROUP

509th Composite Group :

393rd Bomb Squadron

320th Troop Carrier Squadron

Headquarters & Base Service Squadron

390th Air service Group

603rd Air Engineering Squadron

1027th Air Material Squadron

1395th Military Police Company

1st Special Ordnance Squadron

War Department Technical Detachment

(Col. Paul W. Tibbets Jr)

(Maj Charles W. Sweeney)

(Capt John J. Casey Jr)

(Maj George W. Westcott)

(Lt-Col John W. Porter)

(Capt Earl O. Casey)

(Maj Guy Geller)

(Capt Louis Schaffer)

(Maj Charles H.F. Begg)

(Captain USN William S. Parson)

La base aérienne de Wendover-Field (Utah) sur laquelle fut mise sur pied le 509th Composite Group. (Archives auteur/DR)

La maîtrise de l'énergie nucléaire...

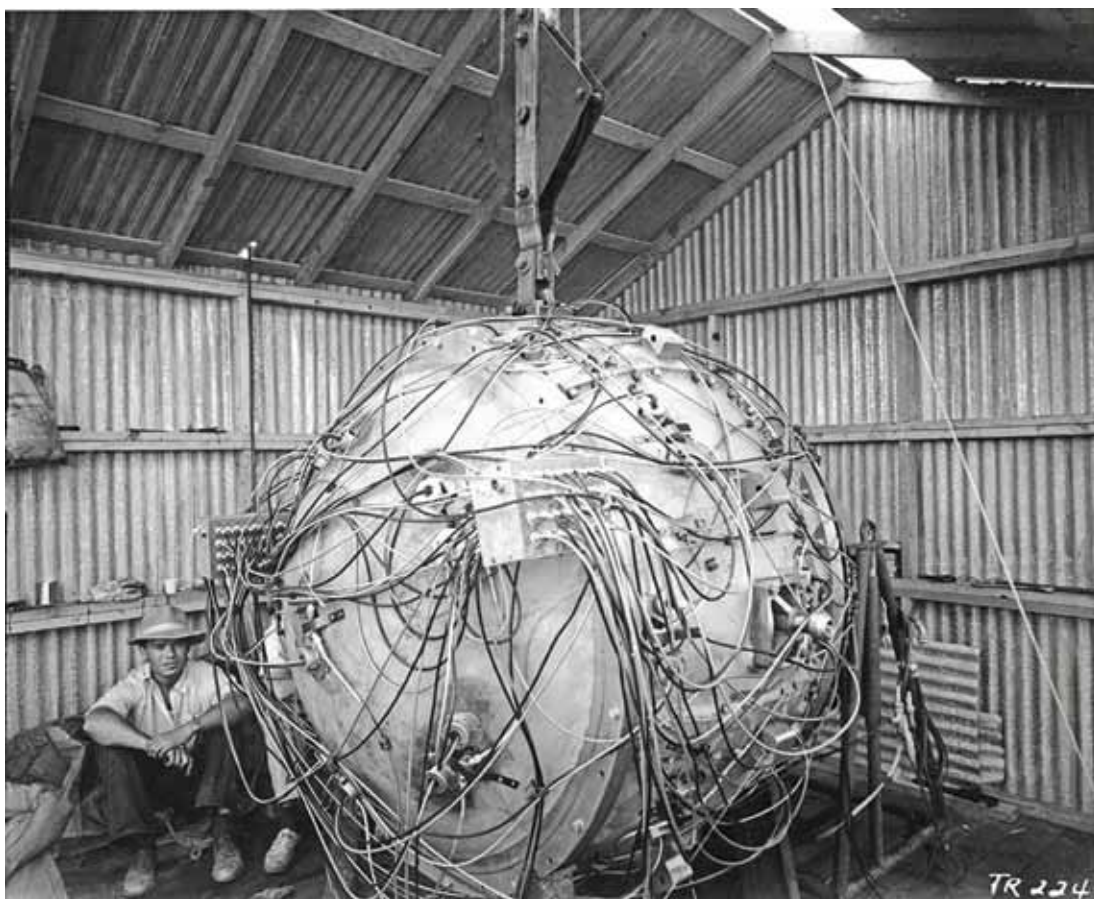
Le processus qui donne naissance au projet « *Manhattan* » débute en 1931 quand le physicien britannique James Chadwick révèle l'existence du neutron, une particule qui possède la capacité de pénétration du noyau de l'atome. Cette découverte essentielle en entraîne d'autres dans son sillage,

et à la fin des années 1930, le physicien italien Enrico Fermi et son homologue hongrois Leó Szilárd mettent au point la réaction en chaîne qui permet de démultiplier l'énergie libérée par la rupture du noyau. Personne ne l'envisage encore, mais tous les éléments sont là pour imaginer une bombe d'une puissance colossale.

L'échelon volant du 509th Composite Group s'apprête à quitter Wendover pour Tinian à bord de Douglas C-54. (USAF)



La bombe atomique expérimentale « *Gadget* » en cours d'assemblage final sur le site d'Alamogordo. Le câblage en dit long sur la complexité du fonctionnement de l'engin. (NARA)



Sur le centre d'essais d'Alamogordo (Nouveau-Mexique), l'installation du réservoir « *Jumbo* » destiné à récupérer le plutonium en cas de non fonctionnement de la bombe expérimentale baptisée « *Gadget* ». Il ne servit à rien et fut finalement abandonné sur place. (NARA)

Il convient de préciser que la motivation première du projet « *Manhattan* » est la crainte de voir l'Allemagne développer une arme de cette nature. On sait que le Japon n'a ni les ressources industrielles ni les ressources scientifiques

nécessaires pour mener à terme un tel projet. En revanche, en Allemagne, des physiciens nobélisés comme Werner Heisenberg ou Otto Hahn contribuent très tôt aux avancées de la recherche nucléaire. C'est pour cette raison que le projet « *Manhattan* » comporte un volet d'espionnage, la mission « *Alsos* ». Sous la responsabilité du physicien Samuel Goudsmit, une centaine de militaires et de scientifiques travaillent dès la mi-1944 dans le sillage des troupes américaines en Europe, voire même derrière les lignes ennemies, pour évaluer l'avancée des travaux allemands. Grâce à cela, les Alliés acquièrent la certitude dès la fin de l'année 1944 que la recherche nucléaire ne fait plus partie des priorités d'Hitler. Cette découverte ôte au projet « *Manhattan* » sa justification. Une fois de plus c'est le Hongrois Leó Szilárd qui prend l'initiative. Il rédige un rapport, cosigné par des scientifiques du projet, dans lequel il expose à Roosevelt les dangers de l'utilisation de la bombe et suggère d'arrêter sa fabrication. Mais, le président meurt le 12 avril avant d'en avoir pris connaissance.



C'est donc à Harry Truman que revient la responsabilité des événements à venir. Il est immédiatement convaincu par l'intérêt militaire que représente l'arme nucléaire et charge son Secrétaire d'état à la guerre, Henry L. Stimson de chapeauter un comité d'études sur l'utilisation stratégique de cette nouvelle arme (*Military Policy Committee*). Entre-temps, le 8 mai 1945, l'Allemagne a capitulé de sorte que, le 1^{er} juin, lorsque le comité rend son avis, il ne peut que recommander l'utilisation de la bombe atomique sur le Japon avec cette précision : « *sans avertissement préalable, sur une cible à haute densité de population et à caractère militaire, de façon à obtenir un effet psychologique maximum...* ». Cinq cibles sont désignées : Kyoto,



La bulle de plasma formée par l'explosion de « Gadget » durant l'essai « Trinity » le 16 juillet 1945. Comme le montrent les données chiffrées, 44 millièmes de seconde après la mise à feu, elle atteignait un diamètre de quelque 300 m. (NARA)

Hiroshima, Kokura, Niigata et Nagasaki mais Stimson retire finalement Kyoto de la liste en raison de l'importance de son patrimoine historique.

Quelques physiciens regroupés autour de Leô Szilârd réagissent et tentent d'alerter le président en rédigeant le rapport Franck (*du nom de James Franck, le président du comité d'études*). Le texte met en garde les décideurs contre les effets à long terme de l'usage de la « bombe A » en précisant : « *Il est certain que, immédiatement après la première révélation au monde entier que nous possédons des armes nucléaires, débutera une course à l'armement générale. D'ici dix ans, d'autres pays pourront posséder à leur tour des armes nucléaires, et chacune, sans atteindre le poids d'une tonne, pourra détruire une ville de 10 kilomètres carrés...* ». La conclusion du rapport préconise d'utiliser la bombe dans un endroit désert de manière à simplement intimider les Japonais. Mais, la Maison Blanche ne réagit pas à ces mises en garde.

Au contraire, une pression supplémentaire est mise sur Los Alamos pour que les bombes soient prêtes avant l'été. Début juillet, c'est chose faite. Les quantités d'uranium 235 et de plutonium sont suffisantes pour fabriquer trois bombes susceptibles d'être transportées par avion. Si les ingénieurs sont assurés du bon fonctionnement de la bombe à uranium, des doutes subsistent sur l'arme au plutonium et son dispositif de déclenchement. Un essai s'avère nécessaire... Sous le nom de code « *Trinity* », une explosion est donc programmée dans le désert, à 350 kilomètres de Los Alamos, à Alamogordo.

Le 16 juillet 1945 à 5h30 une intense lumière embrase le désert d'Alamogordo au Nouveau-Mexique. L'explosion de la première bombe atomique, d'une puissance équivalente à 21 kilotonnes de TNT, déploie son souffle jusqu'à plus de 100 km du point d'impact. L'ingénieur Otto Frisch, l'un des artisans de la bombe déclarera par la suite : « *C'était comme si quelqu'un avait*

allumé le soleil en pressant un bouton... », preuve du mélange d'émerveillement et de frayeur qui saisit ce jour-là les 250 témoins du premier essai nucléaire. Tous prennent alors conscience que le monde vient de basculer dans une nouvelle ère mais... pas forcément pour le meilleur à en juger par la réaction d'Oppenheimer qui cite alors un poème hindouiste : « *Maintenant, je suis devenu la mort, le destructeur de mondes...* » et par celle de Kenneth Bainbridge, le directeur du site d'Alamogordo, qui déclare de manière moins poétique : « *Maintenant nous voilà tous devenus de vrais fils de putes...* ».

Au même moment, Truman est à Potsdam, en Allemagne, en compagnie de Clement Attlee et de Joseph Staline pour fixer le sort des vaincus. Il apprend le résultat des tests lorsque lui est transmis le message codé : « *Les bébés sont nés normalement....* ».



Au lendemain du succès de l'essai « *Trinity* », J. Robert Oppenheimer et le Maj-Gen Leslie Groves se congratulent au niveau du point d'impact ou « *Ground Zero* » pour les Américains. À l'époque, on ignorait encore tout du danger des radiations et les deux hommes ne portent, pour toute protection, que des couvre-chaussures. (NARA)



Les B-29 du 509th CG sur le terrain de Tinian, toujours porteurs de leurs marquages d'origine. Les trois appareils que l'ont voit ici sont le n° 82 « Enola Gay », le n° 89 « The Great Artiste » et le n° 83 « Full House ». (USAF)

(*) En raison de leur caractère ultra confidentiel, les « Pumpkin Missions » seront comptabilisées à part des 331 « Combat Missions » officielles de la 20th Air Force.

Gros plan du B-29 Silverplate n° 82 « Enola Gay » (n/s 44-86292) au début de son séjour à Tinian, toujours porteur de ses marquages d'origine. (USAF)

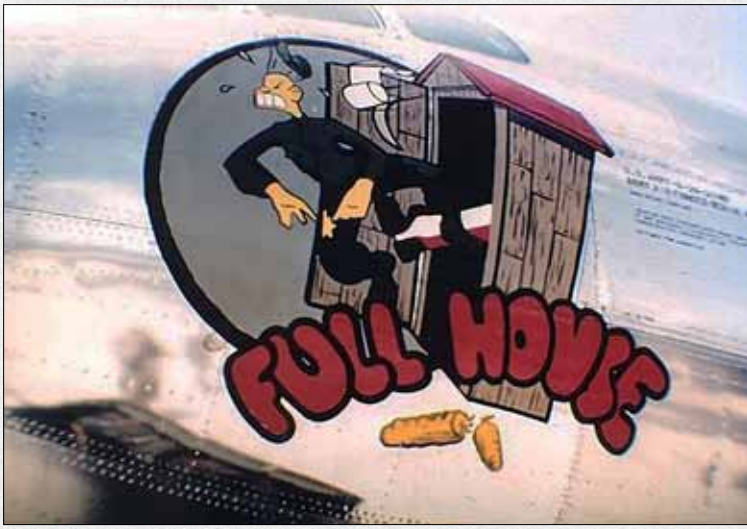
la navigation au-dessus de l'océan (107 sorties) qui consistent à aller bombarder l'île Marcus ou d'autres petites îles occupées par l'ennemi (vols non comptabilisés comme missions de guerre). Chaque fois, les résultats observés sont excellents et dénotent le haut niveau d'entraînement du 509th BG, nettement supérieur à la moyenne des équipages arrivant des USA au titre des renforts.

A partir du 20 juillet, et ce afin de se familiariser avec la zone des objectifs possibles, le 393rd BS effectue une série de 12 bombardements de précision à haute altitude (les 20, 24, 26 et 29 juillet avec trois « Special Bombing Missions » à chaque fois) engageant de deux à six appareils. Ses missions effectuées à 9 000 m voire plus, une altitude à laquelle la DCA est peu efficace, représentent 37 sorties au cours desquelles sont larguées des répliques de « Fat man » dont la forme arrondie rappelle celle d'une citrouille. De là à baptiser ces sorties les « missions citrouilles » (Pumpkin Missions) il n'y a qu'un pas très vite franchi de sorte que les rapports officiels de la 20th Air Force* vont aussi adopter cette appellation. 10 de ces 37 sorties se heurtent au mauvais temps et les équipages doivent recourir au radar mais toutes se déroulent sans difficulté exception faite de quelques ennuis techniques mineurs.

Le 20 juillet voit également se finaliser la mise en place de la nouvelle organisation du bombardement « Super lourd » dans le Pacifique. Entre autres modifications survenues au cours des quatre derniers jours, l'état-major de la 20th Air Force est administrativement transféré de Washington DC à Guam – Harmon-Field. Concrètement, la structure de l'ancien état-major du XXI Bomber Command devient celle de l'état-major de la 20th Air Force dont le commandement est confié à Curtis LeMay. Mais, la « nouvelle » 20th Air Force passe sous la tutelle d'une structure de commandement toute aussi nouvelle (créée le 2 juillet) et désignée « US Army Strategic Air Forces in the Pacific » dont la direction revient au General of the Army Carl A. Spaatz. Le haut commandement a décidé de redéployer la 8th Air Force du Lt-Gen. James H. Doolittle dans le Pacifique et de la baser à Okinawa d'où elle opérera, elle aussi, sur Boeing B-29 (Elle n'en aura pas le temps). Ainsi, il entend regrouper les 8th et 20th Air Forces pour constituer les Strategic Air Forces in the Pacific.

Pour Curtis LeMay, jusque là seul « maître à bord » aux Mariannes et seul à présider aux destinées du B-29, la pilule est amère. Au moment précis où il accède au commandement de la plus puissante force aérienne au monde, celle-ci lui échappe... Fin juillet 1945, la nette diminution des pertes (28 appareils pour le mois en comptant les accidents d'entraînement et les réformés** et 152 aviateurs dont 7 prisonniers qui rentreront





Nose Art du Silverplate codé P-83 « Full House » (s/n 44-27298). (USAF)



Nose Art du Silverplate codé R-89 « The Great Artiste » (s/n 44-27353). (USAF)



Nose Art du Silverplate codé R-91 « Necessary Evil » (s/n 44-86291). (USAF)



Nose Art du Silverplate codé R-90 « Big Stink » (s/n 44-27354). (USAF)



Carte n° 23 établie par le Renseignement américain et détaillant le relief du secteur d'Hiroshima au profit des équipages du XXI Bomber Command. (USSBS)

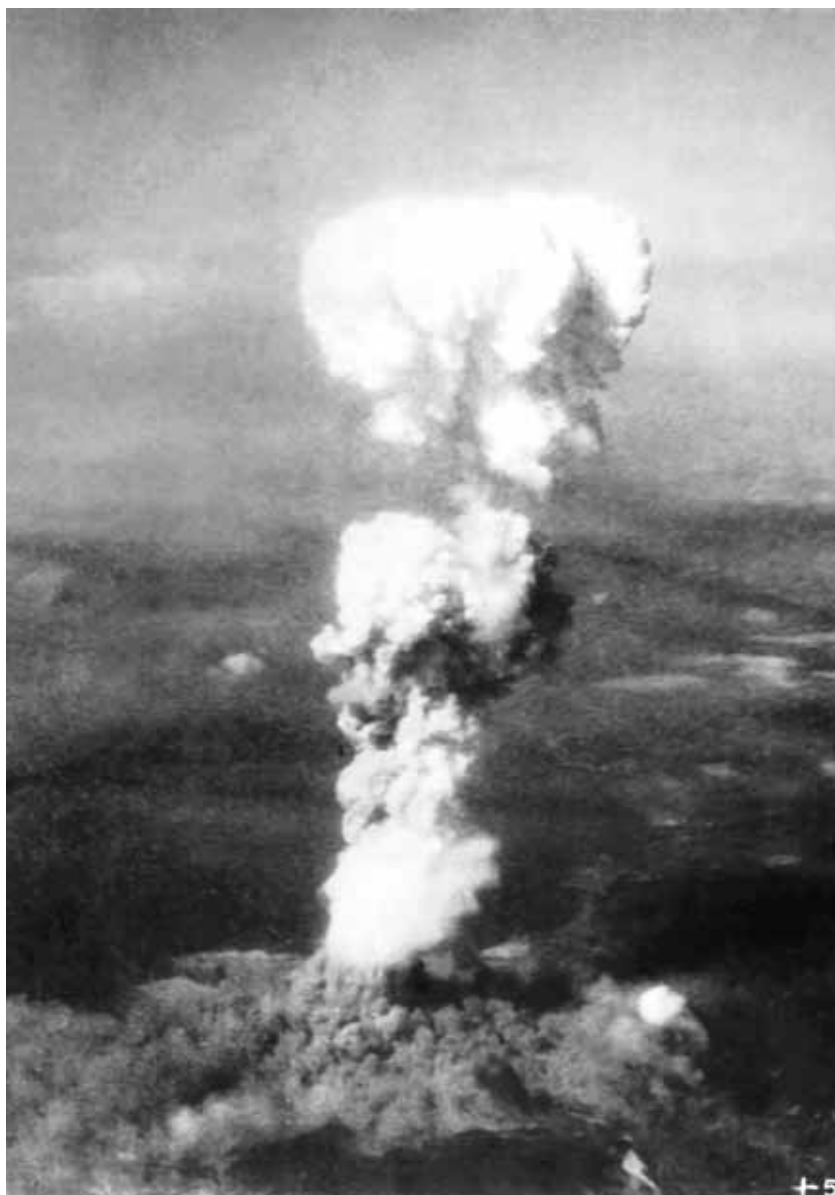
Vue aérienne d'Hiroshima montrant le point visé, le pont Aioï en forme de « T » (cercle rouge), et la préfecture sur la rivière Motoyazu (carré rouge). (NARA)





Agrandissement de la vue précédente montrant le point d'impact (*Ground Zero*), à quelque 250 m au sud-est du point visé qu'était le pont Aioï.
(NARA)

Une heure plus tard, l'équipage du « *Enola Gay* » distingue clairement la ville 9 450 m plus bas et localise le pont Aioï en forme de « T » qui en marque le centre et qui est pris comme point de visée. Le « *Bomb Run* » dure depuis trois minutes à peine quand, à 8h15, le *Maj* Thomas W. Ferebee, le bombardier, annonce « *Bomb away* ». A cet instant, il est l'un des quatre hommes sur les 12 que compte l'équipage (*Parson, Jeppson, Tibbets et Ferebee*) à connaître la nature « spéciale » du projectile qu'il vient de larguer.



Équipage du B-29 *Silverplate* n° 82 n/s 44-86292 « *Enola Gay* » :

| | |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| Col. | Paul W. Tibbets Jr (<i>Pilote</i>) |
| Capt. | Robert A. Lewis (<i>Copilote</i>) |
| Maj. | Thomas W. Ferebee (<i>Bombardier</i>) |
| Capt. | Theodore Van Kirk (<i>Navigateur</i>) |
| Captain | William S. Parson (<i>Armurier nucléaire de l'US Navy. Chef de mission en titre</i>) |
| 2/Lt | Jacob Beser (<i>Opérateur de contremesure radar</i>) |
| 2/Lt | Morris R. Jeppson (<i>Adjoint à l'armurier nucléaire</i>) |
| S/Sgt | Wyatt E. Duzenbury (<i>Mécanicien volant</i>) |
| Sgt | Robert H. Shumard (<i>Adjoint au mécanicien volant</i>) |
| Sgt | Joseph R. Stiborik (<i>Opérateur radar</i>) |
| Pvt 1c | Richard H. Nelson (<i>Radio</i>) |
| T/Sgt | George R. Caron (<i>Mitrailleur arrière</i>) |

« *Enola Gay* » vient de larguer la bombe à Uranium « *Little Boy* ». Tout le centre d'Hiroshima s'est recouvert d'une fumée noire épaisse tandis qu'un champignon de fumée plus claire s'élève très haut dans le ciel.
(NARA)

44 secondes plus tard, « *Little Boy* » explose à la verticale de l'hôpital Shima, au cœur de l'agglomération (à quelque 250 m au sud-est du pont initialement visé), et à l'altitude de 580 m, calculée pour causer un effet de « *Blast* » maximum. L'explosion libère l'équivalent de 12,5 kilotonnes de TNT et détruit tout sur quelque 12 km² (75% de la superficie). Une énorme bulle de gaz incandescent de plus de 400 mètres de diamètre se forme instantanément en émettant un puissant rayonnement thermique. Des incendies se produisent même à plusieurs kilomètres. Les personnes exposées à cet éclair sont brûlées. Celles protégées, à l'intérieur de bâtiments ou par l'ombre de ces derniers, sont ensevelies ou blessées par les projections de débris quand se propage l'onde de choc quelques secondes plus tard. Des vents brûlants, de 300 à 800 km/h,

dévastent les rues et les habitations. Le long calvaire des survivants ne fait que commencer alors que le champignon atomique, aspirant la poussière et les débris, entame son ascension. Si certaines zones sont épargnées lors de l'explosion, elles vont par la suite affronter un déluge de feu causé par les mouvements intenses des masses d'air brûlantes. Cette tempête de feu sera assez similaire à celle qui a ravagée Tokyo en mars.

A bord du B-29 qui a pourtant immédiatement viré pour s'éloigner à pleins gaz, l'onde de choc est violemment ressentie une minute plus tard. Les membres de l'équipage vont alors assister ébahis aux effets de l'explosion. Le *Capt* Robert Lewis, qui occupe le siège de copilote ne peut s'empêcher de s'écrier : « *Mon Dieu, qu'avons-nous fait ?* ». Le nuage du champignon



Sous le regard (protégé par des lunettes de soleil) du Bg-Gen. John H. Davis, « patron » de la 313th BW à laquelle est temporairement rattaché le 509th CG et qui se tient au garde à vous, le General Spaatz salue Tibbets qu'il va décorer sur le champ de la *Distinguished Service Cross*. (NARA)



Le *Technical Sergeant* (Adjudant) George R. Caron, mitrailleur arrière du R-82 « *Enola Gay* ». (USAF)

des incendies partout qui jaillissaient ici et là, comme par enchantement. Finalement, Tibbets a fait virer l'avion et tout le monde a pu voir l'étrange et terrifiant spectacle... ».

Autre témoin visuel, le Capt Robert Lewis racontera de son côté : « Même si je vis cent ans, je ne me débarrasserai jamais vraiment de ces quelques minutes gravées dans ma mémoire. Nous nous attendions à quelque chose de violent mais pas à ce point. Tout le monde dans l'avion est resté bouche bée... Nous étions stupéfaits et même Bob Caron qui avait

jusqu-là décrit dans l'interphone ce qu'il était le seul à voir depuis son poste arrière avait fini par se taire. Le silence régnait dans l'avion quand ça m'est sorti du fond du cœur ; je n'ai pas pu m'empêcher de dire 'Mon Dieu qu'avons-nous fait ?'... ».

Sans pour autant minimiser l'horreur de leur acte, Tibbets, Lewis, Caron et les autres ne le regretteront jamais. Ils le regretteront d'autant moins que l'avenir prouvera qu'il va accélérer la fin de la guerre et sauver des centaines de milliers de vies tant américaines que japonaises... Lors d'une de ses dernières interviews, à l'âge de 78 ans, Tibbets déclarera : « En regard des leçons



Un peu plus tard dans l'après-midi, sous le regard de Tibbets et du *Captain* Parson (USN), le reste de l'équipage du « *Enola Gay* » est décoré de la *Distinguished Flying Cross* par le Bg-Gen. Davis. (NARA)



Nous nous posâmes sur le terrain d'Iwakuni et, de bonne heure le lendemain matin, nous nous précipitâmes vers Hiroshima.

Rien, ni les photographies, ni les descriptions écrites ou orales, ne peut donner une idée, même approchée, de l'état de la ville. Il faut l'avoir vu... Les mots et les images sont impuissants pour traduire les bruits, les odeurs et les « sentiments » qu'inspirait le spectacle. Il a pourtant été décrit bien des fois, mais les milliers de récits et de témoignages ne peuvent rendre les cris horribles et effrayants des victimes pour lesquelles, déjà, on ne pouvait plus rien. Ils ne peuvent montrer la poussière et la cendre soulevées par les corps brûlés qui se tordaient dans une agonie épouvantable ; la crispation spasmodique de ce qui avait été des doigts, essayant désespérément d'atteindre de l'eau. Les mots sont incapables de rendre l'odeur effroyable, nauséabonde, qui montait non pas des cadavres

mais de ces choses, naguère des créatures humaines où subsistait une étincelle de vie. Les survivants, indemnes ou légèrement atteints, plaçaient les agonisants, hommes et femmes, sur des planches ou des nattes, en de longues rangées impersonnelles, comme du poisson en pourriture, pour n'avoir pas à les entasser quand ils mourraient enfin, en vue de s'occuper de ceux qui vivaient encore (...).

A l'endroit où Hiroshima s'était élevée, il ne restait qu'une tache brune et malpropre sur le sol. Les gens ne faisaient littéralement rien. Ils ne pouvaient rien faire pour tenter de se soustraire à l'incroyable malheur qui venait de s'abattre sur eux. Avec les officiers d'état-major arrivés de Tokyo, je participai aux premiers secours.

Nos services de renseignements n'apprirent la cause de la catastrophe que 16 heures après la chute de la bombe, quand le communiqué américain annonça la nature de celle-ci... ».



Les restes d'un temple
Shintô dans les quartiers
nord de la ville.
(NARA)

L'explosion de « *Fat Man* » vue depuis Kôyagi, à 13 km au sud de Nagasaki.
(Archives auteur/DR)



Vue depuis un des B-29, la colonne de fumée et de débris provoquée par l'explosion de « *Fat Man* » s'élève haut dans le ciel en forme de champignon.
(USAF)

Il reste heureusement la solution de se poser à Okinawa où Sweeney arrive vers 13h30 pour constater que la base de Yontan est en pleine activité et qu'il lui est impossible d'établir le contact radio avec la tour de contrôle. Après 25 minutes de vains efforts pour se faire reconnaître et toutes les jauges étant dans le rouge, Sweeney impose le « *Bockscar* » dans le circuit final d'approche tout en tirant de multiples fusées pour signaler qu'il est en détresse. Cela marche... mais le « *Bockscar* » a déjà perdu un moteur, privé d'essence. L'avion

est bas et il y a une telle urgence que Sweeney le précipite au sol à 240 km/h... beaucoup trop vite (*la vitesse d'atterrissage du B-29 est de 190 km/h*). Le Boeing rebondit lourdement mais son train résiste et il reste sur la piste qu'il avale entièrement pour s'arrêter in-extremis avant le décor. Là, un second moteur s'arrête de lui-même avant l'immobilisation de l'appareil qui permet de voir qu'il ne reste que... 32 litres d'essence.

Lorsque le « *Bockscar* » et le « *The Great Artist* » regagnent Tinian à 23h39, deux autres

