



LA 20th AIR FORCE A L'ASSAUT DU JAPON

1^{ère} Partie

LE XX Bomber Command ET L'OPERATION « MATTERHORN »

« Le soldat n'est pas un homme de violence. Il porte les armes et risque sa vie pour des fautes qui ne sont pas les siennes. Son mérite est d'aller sans faillir au bout de sa parole, tout en sachant qu'il est voué à l'oubli... »

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

En 1940, la bataille d'Angleterre fait rage lorsque l'*US Army Air Corps* passe commande de deux prototypes d'un bombardier « très lourd », le Boeing XB-29. Ceux-ci n'ont pas encore volé que l'excellente impression qu'ils font sur les autorités militaires incite ces dernières à passer commande, dès le printemps 1941, de 14 autres exemplaires destinés à divers essais et qui reçoivent l'appellation de YB-29. Le potentiel de ce gros oiseau qui n'a toujours pas volé paraît tel que le mois de septembre 1941 voit l'*Air Force* passer commande de 250 exemplaires de série. D'autres commandes suivent l'année suivante, et tout cela avant que le premier prototype ait volé ou ait même quitté sa chaîne de montage.

Le premier prototype Boeing XB-29. Baptisé « *The Flying Guinea Pig* », l'avion portait le *Serial Number (s/n)* 41-002. On le voit ici, sujet de discussion pour un groupe de techniciens de l'Armée et de Boeing parmi lesquels se trouve son pilote d'essai Edmund « *Eddie* » Allen. (NARA)

Il vole... !

Le premier vol du XB-29, globalement satisfaisant, a lieu le 21 septembre 1942, à un moment où les forces américaines se trouvent dans l'incertitude, durement engagées en Nouvelle Guinée et dans les îles Salomon. Ce jour-là, l'avion s/n 41-002 décolle à 15h30 pour un vol de

65 minutes à l'issue duquel Edmund T. « *Eddie* » Allen, le chef des pilotes d'essai de Boeing s'écrie « *Il vole... !* ». Le lendemain, c'est le *Colonel* Putt de l'*Air force* qui effectue un vol dont il revient enchanté. Néanmoins, le vol du s/n 41-003, le 30 décembre, donne un avant-goût de ce que va être l'usage des premiers B-29 en 1944 en Asie du Sud-est. Lors de ce vol, encore effectué par « *Eddie* »





Engagé comme simple soldat dans la section « Aviation » du *Signal Reserve Corps* de l'*US Army* en janvier 1918, Kenneth Bonner Wolfe devint pilote avec le grade de *Second Lieutenant* de réserve en juillet de la même année. Il gravit ensuite tous les échelons de la hiérarchie après son intégration dans l'active le 1^{er} juillet 1920 mais en se spécialisant dans la mécanique aéronautique dont il obtint un diplôme d'ingénieur en juin 1931. (DR)

LE XX BOMBER COMMAND... PREMIER VISAGE DE LA 20TH AIR FORCE

En prévision de l'entrée en service du nouveau Boeing, la *58th Bombardment Operational Training Wing (Heavy)* voit le jour à Smoky Hill (Kansas) le 1^{er} mai 1943. En juillet, elle est rebaptisée *58th Bomb Wing (Heavy)*. Quatre mois plus tard, la *58th BW* regroupe les états-majors et le personnel de cinq *Groups*, les *40th*, *444th*, *462nd*, *468th* et *472nd* (ce dernier étant une unité temporaire) *Bomb Groups*, mais n'a toujours pas le moindre B-29. Le premier bombardier « très lourd » n'est pris en compte par l'*USAAF* (l'*Army Air Corps* est devenu l'*Army Air Force* en mai 1942) que le 21 septembre 1943 et 11 autres suivent avant la fin du mois.

Une seconde escadre dédiée au B-29 est mise sur pied le 20 novembre 1943 et reçoit l'appellation de *73rd Bomb Wing (Very Heavy)*. Le même jour voit la naissance du *XX Bomber Command*, la structure de commandement sous l'autorité de laquelle passent immédiatement les deux *Bomb Wings*. À cette occasion, le *Brig.Gen* Kenneth B. Wolfe en prend le commandement et cède sa place à la tête de la *58th Wing* au *Col* Leonard F. Harman.

L'hiver 1943-44 voit les stratégies américains décider que le *XX Bomber Command* engagera les B-29 de la *58th Wing* depuis des bases en Inde et en Chine. Parallèlement à ce déploiement, une autre structure de commandement est créée le 1^{er} mars 1944, toujours à Smoky Hill, le *XXI Bomber Command*,

destiné, lui, à mettre en œuvre la *73rd Wing* depuis l'archipel des Mariannes dès que celui-ci tombera entre les mains alliées.

Il faut dès lors une structure de commandement supérieure pour chapeauter l'action des *XX* et *XXI Bomber Commands*, ce sera la *20th Air Force* qui voit le jour le 4 avril 1944, appelée à devenir la première et la seule des *US Army Air Forces* à ne mettre en œuvre qu'un seul type d'appareil... un appareil qui à cette date n'a encore jamais été testé en opérations et dont on ne sait pas trop s'il va tenir ses promesses. Cette *20th Air Force* un peu particulière est constituée à Washington D.C et sa direction en revient au *General of the Army* Henry H. Arnold en personne, ci-devant commandant en chef des *US Army Air Forces* et de l'*Army Air Force Combat Command*.

Le premier succès des équipages de la 58th Bomb Wing

Entre temps, la *58th Bomb Wing* et ses *Groups* implantés au Kansas (le *40th* à Pratt, le *444th* à Great Bend, le *462nd* à Walker et le *468th* à Smoky Hill) se sont démenés afin d'être prêts au combat. D'août à septembre 1943, l'entraînement a porté sur l'instruction théorique, la maintenance des appareils et le vol à proprement parler sur B-26 et B-17. En fait, les navigateurs se sont entraînés sur B-26 et les bombardiers sur B-17. Quant aux



Insigne de la 20th Air Force.

Le *General of the Army* Henry « Hap » Arnold dirigeait l'*Army Air Force Combat Command* sous l'autorité duquel étaient placées les *US Army Air Forces*. Il s'attribua le commandement de la *20th Air Force* pour étouffer dans l'œuf les rivalités qu'il sentait poindre entre certains généraux avides de notoriété et qui avaient parfaitement cerné le potentiel du Boeing B-29. (NARA)

Des Boeing B-17 d'instruction attribués à la *58th Bomb Wing* sont vus en vol au-dessus des champs de blé du Kansas. (NARA)

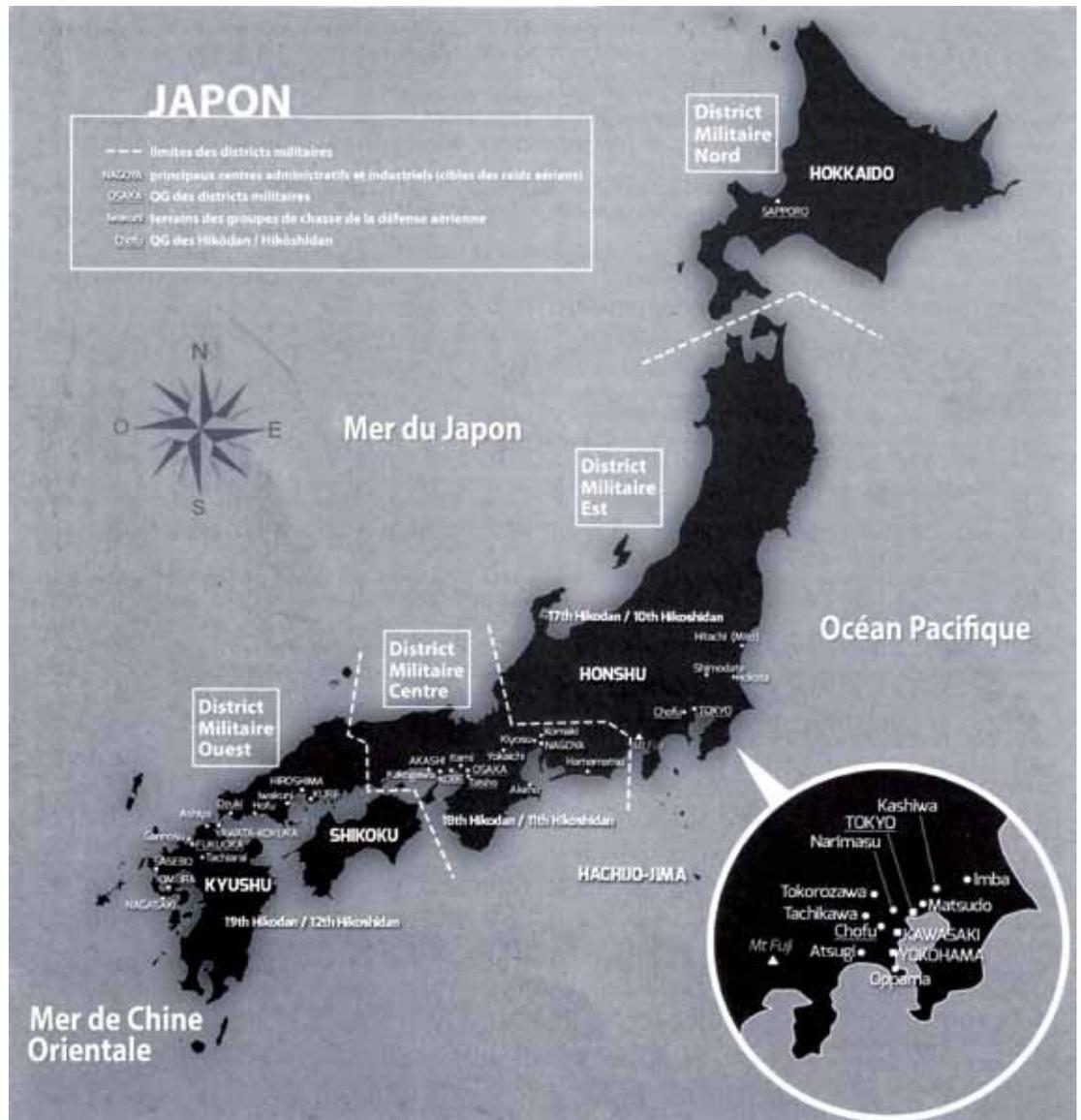


HONDO BÔËÏSEN UNE DÉFENSE AÉRIENNE À LA CHARGE DE L'ARMÉE IMPÉRIALE

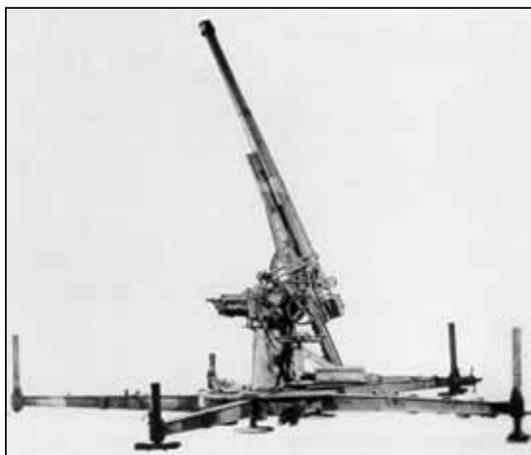
Au Japon, l'idée d'une structure de défense aérienne du territoire national germe bien avant le début de la guerre du Pacifique mais ladite structure ne prend définitivement forme que le 12 juillet 1941, lorsqu'une décision du GQG impérial (*Daihonei*) confie la défense aérienne du pays à l'Armée impériale. Ainsi naît le Commandement

général de défense nationale (*Bôei Soshireibu*) dont le QG s'implante à Tokyo même. D'un point de vue opérationnel, ce commandement dépend de l'État-major général de l'Armée (*Rikugun Sanbo Honbu*), lui-même sous l'autorité de la Section « Armée » du GQG impérial (*Daihonei Rikugunbu*).

Les districts militaires japonais et les bases aériennes du *Bôei Soshireibu*.



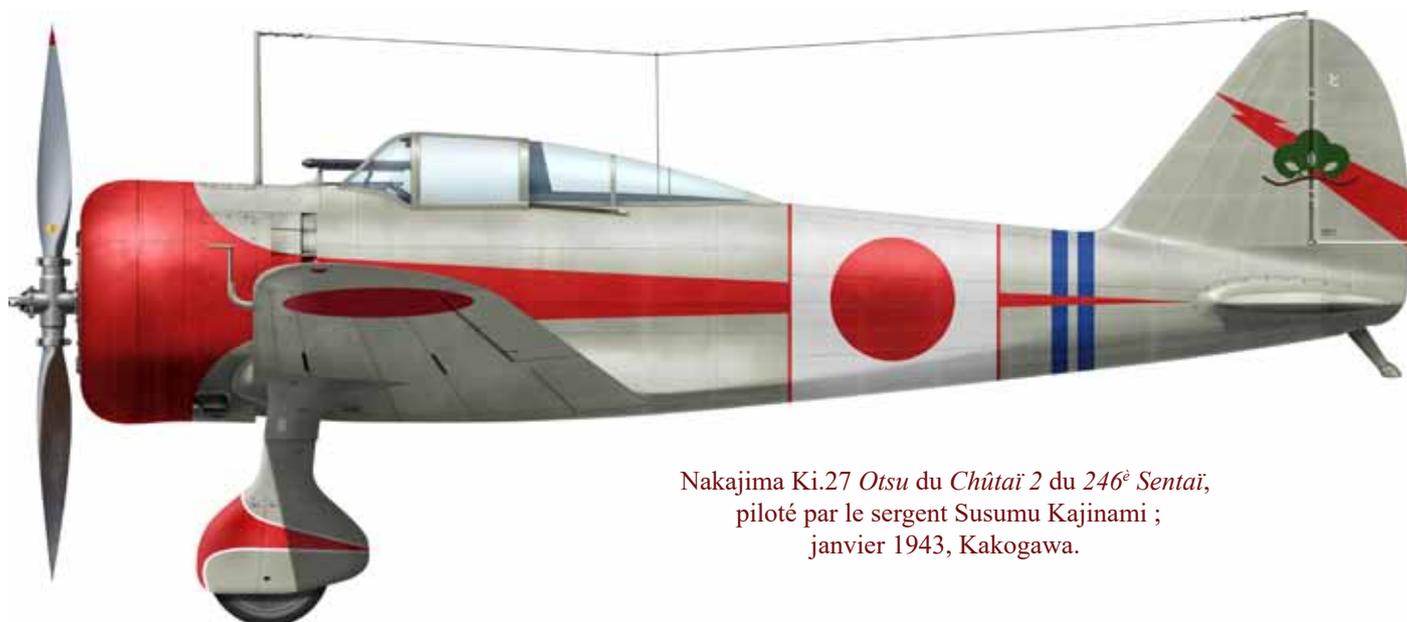
Le canon type 88 de 75 mm que les Japonais nommaient *Hachi-Hachi-Shiki Nana-Senchi Yasen Kosha-Hô* était la pièce la plus répandue au sein des unités d'artillerie antiaérienne de l'Armée impériale. Il était efficace jusqu'à une altitude de 9 100 m et son canon pouvait s'élever jusqu'à 85°. Pour lutter contre les B-29 qui volaient souvent à des altitudes supérieures, il devait être épaulé par des pièces, malheureusement moins nombreuses, de 88 mm (*Kyûkyû-Shiki Hassenchi Kosha-Hô*) et de 120 mm (*San-Shiki Jyûni-Senchi Kosha-Hô*). (NARA)



Le S/C Kazumi Shimura pose devant la queue de son Mitsubishi Ki.15-II sur laquelle est apposé l'insigne du 101^e *Dokuritsu Chûtai*, l'escadrille de reconnaissance du commandement général de défense nationale. (DR)



Sur ce cliché pris à la fin de l'année 1942, un Ki.27 *Otsu* du *Chûtai* 2 du 246^e *Sentaï* est vu, moteur tournant, devant un hangar du terrain de Kakogawa. Le groupe était déjà affecté à la défense du territoire national comme l'attestent les bandes blanches supportant les *Hinomaru*. Sa conversion sur Ki.44-II allait durer de mars à juillet 1943. (DR)



Nakajima Ki.27 *Otsu* du *Chûtai* 2 du 246^e *Sentaï*, piloté par le sergent Susumu Kajinami ; janvier 1943, Kakogawa.

Au début de janvier 1943, à Kakogawa, le Cpl Goro Kôshitsu du *Chûtai* 1 du 246^e *Sentaï* pose tout sourire devant la queue de son Ki.27 *Otsu* n/s 7516, ce que rappelle le chiffre « 16 » sur le gouvernail. Il devait poursuivre sa carrière dans les rangs du 68^e *Sentaï* et tomber en Nouvelle Guinée, en juin 1944, aux commandes d'un Ki.61 *Hien*. (DR)



L'OPÉRATION « MATTERHORN », UN GRAND PROJET AUX MOYENS LIMITÉS

Il est 16h16 le **15 juin 1944** lorsque le premier des 68 B-29 disponibles pour la mission n° 2 du XX Bomber Command s'arrache de son terrain chinois. Il s'agit d'un très long vol et chaque appareil n'embarque que deux tonnes de bombes (*General Purpose de 227 kg*). De plus, il faut économiser l'essence et aucun regroupement n'est prévu. Les quadrimoteurs doivent foncer vers leur objectif isolément pour un bombardement qui devra s'effectuer à une altitude relativement basse,

Kyushu et ses principaux centres urbains et industriels.



Le s/n 42-6331 « *Gone with the Wind* » du 25th BS (40th BG) est vu à Hsinching – A1 en juin 1944, alors que l'aménagement du terrain n'est pas totalement achevé et que des coolies y sont toujours au travail. (NARA)

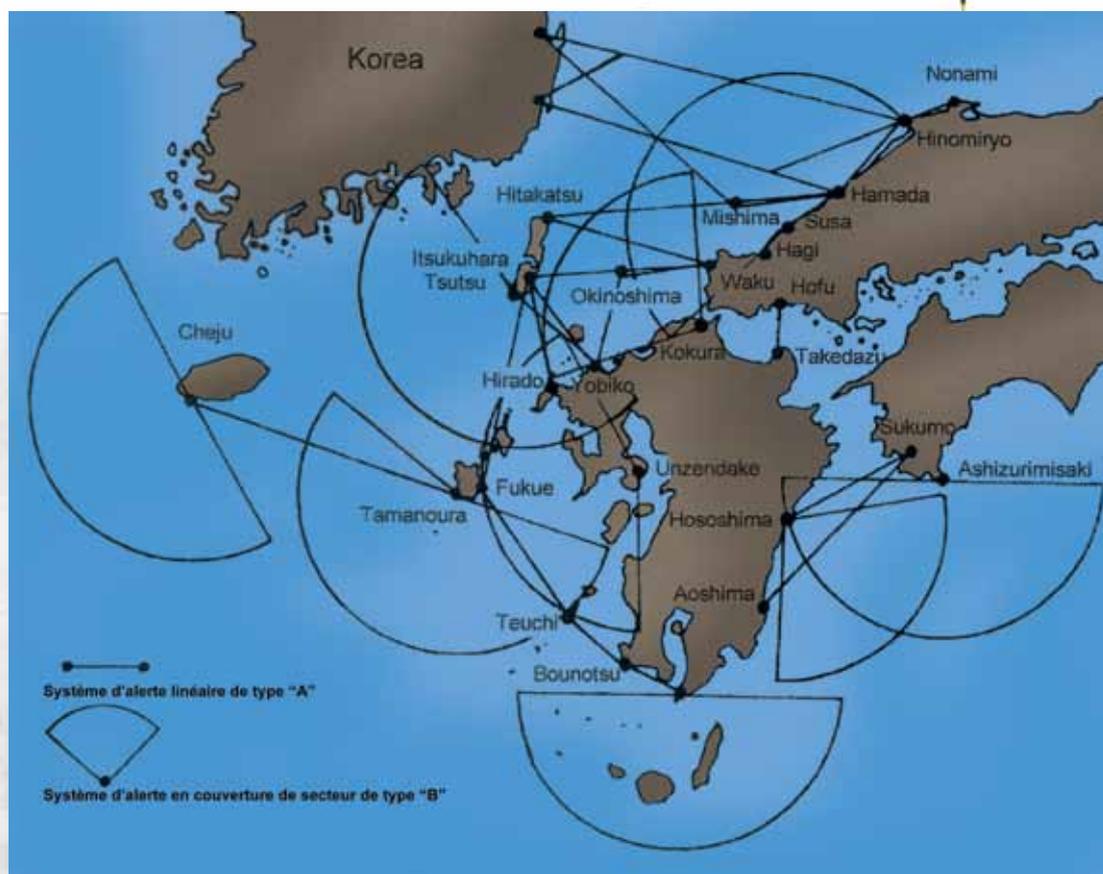
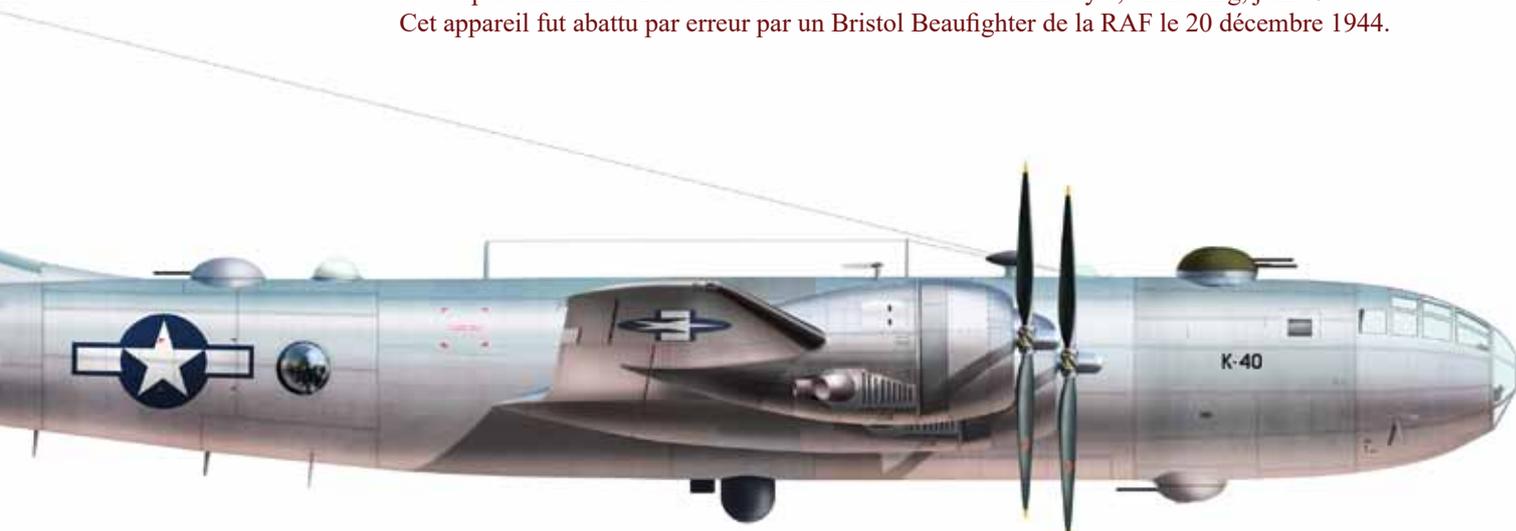


entre 2 500 et 3 500 m. Une nouvelle fois, les départs sont marqués par un crash au décollage mais contrairement à celui du 5 juin, il ne donne pas lieu à l'explosion des bombes. L'avion s/n 42-6229 du 468th BG est détruit mais son équipage s'en sort indemne... Celui du s/n 42-6220 du 444th BG a moins de chance. Dix minutes après le décollage, il signale des ennuis de moteur avant de s'écraser sur une montagne. Quatre autres B-29, eux aussi victimes d'ennuis de moteur doivent renoncer à la mission.

Contrairement à ce qu'espèrent les Américains en agissant de nuit, l'effet de surprise ne joue pas... Leur départ des terrains chinois est rapidement signalé par des agents de renseignements et l'information est ensuite confirmée par la station-radar de l'île Cheju-Dô (*en chinois Saishu-to*) située à mi-chemin entre les côtes coréennes et japonaises. À bord d'un des appareils du 40th BG, le 2/Lt Tom Friedman, un technicien de contre-mesure électronique, est l'un des premiers à constater l'augmentation très nette du trafic radio ennemi et dira dans ses mémoires : « *Nous avons été détectés bien avant d'avoir quitté le ciel chinois, à plusieurs heures de vol de notre objectif. Au fur et à mesure que nous approchions des côtes japonaises, d'autres signaux radio apparaissaient et gagnaient en intensité. C'était bizarre et à la fois inquiétant de savoir qu'en dessous, quelqu'un observait nos faits et gestes et nous suivait à la trace sur des écrans et sur des cartes...* ».



Boeing B-29 42-6331 codé K-40, du 40th BG (25th BS), plus tard baptisé « Gone with the Wind », vu après une mission de ravitaillement au-dessus de l'Himalaya ; Hsinching, juin 1944. Cet appareil fut abattu par erreur par un Bristol Beaufighter de la RAF le 20 décembre 1944.



Le réseau des stations-radar du sud du Japon tel que répertorié par le Renseignement de l'USAAF. Il reposait sur des radars basiques de type A, soit un mur d'ondes électromagnétiques dressé entre deux stations et qui ne signalait que le franchissement du mur par un ou des appareils ennemis. Il ne s'agissait que d'un système d'alerte. Les radars de type B étaient des radars « classiques » qui balayaient un arc de cercle variant de 100 à 200° sur une distance maxi de 250 km. Eux, suivaient la progression des appareils ennemis et en déterminaient la vitesse et l'altitude. (NARA)

Avant de partir pour sa première mission de guerre aux commandes du s/n 42-6331, le Lt-Col Leonard F. Harman briefe son équipage. (NARA)





Nakajima Ki.43-II Kô du *Chûtai* 2 du 25^e *Sentai*
 piloté par le Sgt Kyushiro Ôtake ;
 Nankin, Chine, 1943-1944.

La chasse nipponne se manifeste lors du vol retour, alors que les B-29 survolent le centre de la Chine, quelque 200 km au nord d'Hankow / Wuhan. Sept Ki.43-II *Hayabusa* du 25^e *Sentai* et un Ki.61-I *Hien* du 5^e *Rensei Hikôtai* (une unité d'instruction) tiennent l'air et tiraillent de-ci de-là, au gré des rencontres que permet le clair de lune, sur les quadrimoteurs qui évoluent entre 4 000 et 5 000 m. Ces escarmouches ne se traduisent que par de légers dommages à un B-29 dont l'équipage revendique également un Oscar « endommagé ».

Contrairement aux précédentes, cette mission n° 3 voit rentrer tous les appareils engagés qui, après un rapide ravitaillement, reprennent le chemin de l'Inde.



Avec l'essence, les principaux problèmes logistiques étaient l'approvisionnement des terrains avancés chinois en bombes et en pièces détachées pour les moteurs qui constituaient le talon d'Achille du B-29. Ici, des armuriers du 40th BG préparent les projectiles *General Purpose* de 227 kg (ils en fixent les empennages) qui vont être embarqués dans les soutes et des mécaniciens déposent carrément un Wright R-3350-23A défectueux. L'absence de moyens modernes obligeait tout le monde, y compris le Maj Louis E. Scherck de l'état-major du 40th BG que l'on voit ici pousser un fût de 200 l, à mettre la main à la pâte pour ravitailler les avions en un minimum de temps. (NARA)





Le s/n 42-24494 « *Mary Ann* » du 468th BG en plein « *Bomb Run* ». Les projectiles de 227 kg tombent de ses deux soutes ouvertes. Cet appareil de renfort était arrivé au 792nd BS le 19 juillet. (NARA)

pour le s/n 42-6274 « *Lady Hamilton* » du 468th BG, déjà endommagé par la DCA, sa position de « *trainard* » en fait une proie idéale sur laquelle les Ki.44 s'acharnent jusqu'à sa chute en flammes. L'équipage du *Capt* Robert Mills doit sauter en territoire ennemi mais huit des 11 hommes vont être aidés par les Chinois et réussir à regagner Chengtu un mois plus tard. Un second B-29, le s/n 42-6256 du 462nd BG ne rentre pas de cette mission mais sa disparition n'a rien à voir avec la chasse japonaise. Son avion baptisé « *Ramp Tramp* » sévèrement endommagé par la DCA, l'équipage opte pour un atterrissage à Vladivostock (URSS) où il sera interné et l'avion saisi à des fins d'examen approfondi. Cela n'empêche pas le 9^e *Sentaï* de revendiquer deux B-29 « *abattus* » et un endommagé, le tout porté au crédit du seul *Cdt* Takehisa Yakuyama, son « *patron* ».

De son côté, le 444th BG frappe comme prévu le port de Taku mais avec 15 avions seulement car les autres, victimes d'erreurs de navigation, doivent larguer où bon leur semble. Là aussi, le résultat du bombardement est satisfaisant.

Mais, au grand dam du commandement, le prix à payer est toujours très élevé... Aux trois avions que coûte cette mission n° 4 vient s'ajouter un quatrième, perdu lors de l'acheminement vers les terrains avancés chinois. Le s/n 42-6291 du 40th



La fumée des incendies d'Anshan vue depuis un des B-29 qui se retirent sans avoir été réellement gênés par la DCA. (NARA)

Des Nakajima Ki.44-II *Shōki* des *Chūtai* 1 et 3 du 9^e *Sentaï* vus à Nankin à l'été 1945. À l'automne 1944, l'effectif du groupe était réparti entre les terrains chinois d'Ankin (à l'est), de Xinxian (au nord) et d'Hankow (au centre). Ceux du *Chūtai* 1 furent les seuls à accrocher les B-29 le 29 juillet 1944. (DR)





Kawasaki Ki.45 Kaï Kô du Chûtai 2 du 4^e Sentaï, piloté par le Lt Isamu Kashiide, Ozuki, Japon, 1944.

Le 12^e Hikôshidan qui se trouve en première ligne, assigné à la défense du grand complexe militaro-industriel du nord de Kyushu dispose du 4^e Sentaï et de ses 25 Ki.45 Kaï Toryû auxquels sont rattachés deux Ki.46-III « chasseurs de nuit » comme outil principal pour faire face aux raids nocturnes. Pour les raids diurnes, ce nouveau commandement dispose des 25 Ki.61-I Hien du

59^e Sentaï, malheureusement handicapés par des problèmes techniques à répétition et des 30 Ki.44-II Shôki du 246^e Sentaï répartis sur deux terrains. Pour faire bonne mesure, les tout récents 51^e et 52^e Sentaï (nouveau 16^e Hikôdan) qui opèrent sur Ki.84 Hayate lui sont également affectés mais ils sont en cours de constitution sans réelle valeur opérationnelle.

Le 4^e Sentaï, pilier du nouveau 12^e Hikôshidan. Sur le terrain d'Ozuki en 1944, alors que le Chûtai 3 du 4^e Sentaï se trouve en période d'entraînement à la chasse de nuit, ses pilotes et observateurs saluent leur chef, le Cne Masaji Kobayashi. Leurs Kawasaki Ki.45-Kaï en arrière-plan sont des modèles C (Hei-Gata) reconnaissables à leur nez pointu (le carénage du canon de 37 mm) alors considérés comme la meilleure réponse à la menace américaine. (K. Kobayashi)



Un Kawasaki Ki.61-I *Hien* du 59^e *Sentaï* sur le point de décoller. À la mi-1944, ce groupe entièrement reformé après la terrible campagne de Nouvelle Guinée et le 4^e *Sentaï* constituaient l'ossature du 12^e *Hikôshidan*. (DR)



Dans le cadre du protocole Armée-Marine, le 12^e *Hikôshidan* a aussi à sa disposition le *Kôkûtaï* 352 (ou *Kû* 352), une unité qui voit le jour le 10 août, à partir du détachement du *Kôkûtaï* de Sasebo stationné à Ômura. Son effectif théorique est de 48 J2M2/3 *Raiden* et de 12 chasseurs

de nuit mais le groupe doit se satisfaire dans un premier temps de 36 A6M2/5 *Zéro*, de quatre J1N1-S *Gekkô* et de deux J2M2 *Raiden*.

Il faut aux Américains plus d'une semaine pour préparer leur action suivante qui sera « un



Nakajima Ki.44-II *Otsu* du *Chûtaï* 1 du 47^e *Sentaï* piloté par le Cne Jun Shimizu ; Narimasu, Japon, 1944.



Ce Nakajima Ki.44-II du *Chûtaï* 3 du 246^e *Sentaï*, porteur du n° 321 et de deux réservoirs supplémentaires, est vu à l'automne 1944 sur le terrain de Taïsho (*Osaka*), à l'issue du détachement de deux mois (*juillet et août*) durant lesquels le groupe opéra au profit du 12^e *Hikôshidan* depuis Ozuki et Ômura. (DR)