

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)

2^e Partie

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



Le Japon et ses villes qui servent d'objectifs au XXI Bomber Command. (USSBS)

ERRATUM

Bien que cela soit plutôt rare, contrairement aux archives nipponnes, il arrive que certains documents américains soient fragmentaires voire manquants. C'est le cas des archives des 39th, 504th et 505th BG. Il en résulte l'obligation de s'en remettre aux synthèses d'après guerre de l'USAF Historical Advisory Committee, officielles mais malheureusement « généralistes », aux documents « officieux » résultant de travaux d'historiens (USAF serials ou Aviation Archeology) et à la littérature qui en découle.

L'analyse de cette photo non datée et les recherches approfondies qu'elle a suscitées ont finalement permis d'établir qu'une erreur s'est glissée dans le numéro précédent. Il y est mentionné, en date du 20 au 21 mai 1945, dans le cadre de l'opération « Starvation », la destruction au sol du B-29 s/n 44-69844 « City of Tyler » (P-43) du 39th BG. Cette affirmation est basée sur le fait que le journal de marche du 39th BG mentionne une cession de l'avion au 504th (ce qui explique sa présence sur Tinian – North Field) suivie d'un accident au sol le 20 mai et que le journal (War Diary) du 504th, malheureusement fragmentaire, ne mentionne nullement cet appareil. Cela a conduit certains historiens dont Joe Baugher, auteur d'une étude-référence sur la numérotation des avions militaires américains de 1908 à 2019, à confirmer la destruction du s/n 44-69844 en date du 20 mai 1945 en tant que « P-43 » appartenant au 39th BG.

Dès lors, en se référant au journal (War Diary) du XXI Bomber Command qui fait état d'un coût total de 16 B-29 pour l'ensemble de « Starvation » et à la synthèse de cette opération établie par l'USAF Air University de Maxwell AFB (The significance of USAAF minelying in WW2) qui, elle, n'en compte que 15 (elle ne prend pas en compte la radiation à posteriori du s/n 42-24789 codé « X-36 »), il a été commis une erreur d'interprétation des pertes du 27/28 juillet que le journal du XXI Bomber Command fixe à trois mais que les Missing Air Crews Reports limitent à deux. Or, pour cette date, le journal du 504th présente « un trou ». Il est simplement fait mention dans les pages suivantes, mais sans aucune précision de date, de numérotation ou d'équipage, d'un appareil réparé après avoir été initialement considéré comme « irrécupérable ».

La récente découverte d'un listing des appareils du 504th BG, lui aussi malheureusement fragmentaire, nous a tout de même permis d'établir (avec certitude cette fois) que ledit appareil « réparé » n'est autre que le s/n 44-69844 qui, le 20 mai, jour de son transfert du 39th au 504th BG, a été gravement endommagé lors du crash du « Thunderin' Loretta ». Les premiers rapports l'ont classé dans la rubrique des « Operational losses » (pertes opérationnelles) et l'ont identifié, en fonction de son code « P-43 », comme un appareil du 39th BG / 314th BW. À l'issue de plusieurs semaines de réparation, il a repris du service en juillet pour renforcer le 398th BS / 504th BG avec le code « E-9 » (deuxième du nom). C'est encore lui, conformément aux chiffres avancés par le journal du XXI Bomber Command, le troisième appareil (le tout dernier de l'opération « Starvation ») perdu lors de la mission n° 296 du 27/28 juillet, suite à un accident d'atterrissage sur Iwo-Jima (sans dommage pour l'équipage toujours non identifié).

Il y a donc lieu de corriger en conséquence les rubriques « Liste des pertes » des pages 89 et 94 ainsi que le tableau de la page 96 pour les missions n° 179 et 296.



Le B-29 s/n 44-69844 du 50^{4th} BG est vu sur Iwo-Jima le 28 juillet 1945 avec le mont Suribachi en arrière plan. Cet ancien appareil du 39th BG, réparé après un grave accident, vint renforcer le 50^{4th} en juillet avec le code « E-9 ».

Après l'accident que l'on voit ici, une seconde tentative de réparation s'avéra vaine et l'avion fut réformé le 31 juillet.

(USAF)



Le Maj-Gen Curtis LeMay avec un de ses éternels cigares.

Comme pour la majorité des chefs de guerre, la délicatesse et la diplomatie n'étaient pas ses qualités premières.

(NARA)

À la mi-avril 1945, les accords passés au plus haut niveau de la hiérarchie militaire (*Joint Chiefs of Staff*) et déclinés aux échelons inférieurs dans la directive interarmes du 2 octobre 1944, ont déjà contraint le XXI Bomber Command (au grand dam du Gen Arnold) à mettre une partie de ses forces au service de la Marine. Si cette première entorse à la doctrine défendue par Arnold et l'Army Air Force combat Command selon laquelle le Boeing B-29 Superfortress a pour seule finalité le bombardement stratégique n'a pas spécialement contrarié Curtis LeMay (un des seuls à voir dans l'opération « Starvation » une continuité de l'action stratégique visant à saper l'industrie de guerre nipponne), l'ordre qu'il reçoit le 16 avril le met dans une humeur de dogue dont ses subordonnés vont faire les frais plusieurs jours.

Parallèlement à la prise en charge du blocus maritime du Japon (*Starvation*), les accords « Army – Navy » prévoient une aide ponctuelle du XXI Bomber Command à l'opération « Iceberg » (l'invasion d'Okinawa) sous la forme de bombardements préalables des terrains d'aviation de Kyūshū destinés à les neutraliser. Or, au vu des difficultés rencontrées par la Marine en proie aux attaques *Kamikaze* (Opération « Kikusui ») venues de Kyūshū, il est évident que les premiers raids n'ont pas suffi et que d'autres s'imposent contre les terrains de cette île, que seuls les B-29 sont à même de pouvoir exécuter. De ponctuelle qu'elle devait être à l'origine, l'aide du XXI Bomber Command au bon déroulement de l'opération « Iceberg » va mobiliser la quasi-totalité de ses forces durant un temps dont, pour l'heure, la durée n'est pas précisée par le haut commandement.

BOMBARDEMENTS TACTIQUES SUR KYŪSHŪ

Après 24 heures de préparation durant lesquelles les objectifs à détruire sont définis comme étant les bases de Chiran, Izumi, Kanoya, Kokubu, Kushira, Miyakonojo, Miyazaki, Nittagahara / Kasanbara, Oita, Omura, Saeki, Tachiarai et Usa sur Kyūhū mais également celles de Matsuyama et Imabari sur Shikoku, ce que les archives du XXI Bomber Command nomment la « phase 2 » de la campagne anti *Kamikaze* débute par six raids concomitants le 17 avril.

Mission n° 70 (Bullish 1) : 20 B-29 des 499th et 500th BG (73rd BW) sur les 22 qui décollent bombardent Izumi de 15h28 à 15h30. En plus des deux qui doivent faire demi-tour en cours de route, cinq appareils en surchauffe au roulage doivent renoncer au décollage.

Mission n° 71 (Fearless 3) : 21 B-29 des 497th et 498th BG (73rd BW) bombardent Tachiarai de 15h51 à 16h00.

Mission n° 72 (Famish 2) : 20 B-29 sur les 24 que lance le 505th BG (313th BW) bombardent Kokubu de 15h30 à 15h38. Deux doivent renoncer à la mission et deux, obligés d'écourter leur vol, se rabattent sur le terrain de Nittagahara.

Mission n° 73 (Barranca 1) : 20 B-29 sur les 21 des 6th et 504th BG (313th BW) qui décollent bombardent Kanoya-Est de 15h47 à 15h50. Un avion défectueux doit faire demi-tour.

Mission n° 74 (Bushing 1) : 7 B-29 sur les 10 que lance le 19th BG (314th BW) bombardent Nittagahara de 16h04 à 16h10. Les trois autres doivent renoncer à la mission.

Mission n° 75 (Checkbook 2) : 30 B-29 sur les 34 engagés par les 29th, 39th et 330th BG (314th BW) bombardent Kanoya-Centre de 15h38 à 15h57. Les autres doivent faire demi-tour en chemin.

Les 118 Boeing qui atteignent les objectifs assignés les arrosent de 485 tonnes d'explosifs (un mélange de projectiles « General Purpose » et de bombes à fragmentation). Les six attaques s'échelonnent de 15h28 à 16h10 et surprennent les défenses nipponnes. En dépit de l'altitude moyenne (de 5 000 à 6 000 m) à laquelle elles sont effectuées et d'une météo parfaite,

Deux officiers « bombardiers » étudient, carte de Kyūshū à l'appui, les objectifs à traiter au profit de l'opération « Iceberg ».

(USAF)



Le LV Susumu Itô du Kû 302. Bien que n'ayant pas le statut d'As au sens occidental du terme (*titulaire d'au moins 5 victoires*), le LV Itô était unanimement reconnu comme un fin tacticien. Au sein de la « *Tatsumaki-Tai* », c'est lui qui commandait au combat le détachement du Kû 302. (S. Itô)



Les *Raiden* accrochent les 19th et 330th BG au-dessus de Kanoya et très vite, le LV Kohei Nakajima (Kû 332) annonce la chute d'un B-29. Ce sera la seule (et *infondée*) victoire du jour. Deux autres B-29 sont signalés « endommagés » par le Kû 302, l'un par le l'EV1 Norio Ueno et l'autre par l'EV1 Hirochi Tsuchida et son ailier le PM Shigeji Kawai. En contrepartie, deux *Raiden* dont celui de l'EV1 Ueno sont perdus lors des retours, obligés de se poser train rentrés (*pilotes saufs*).

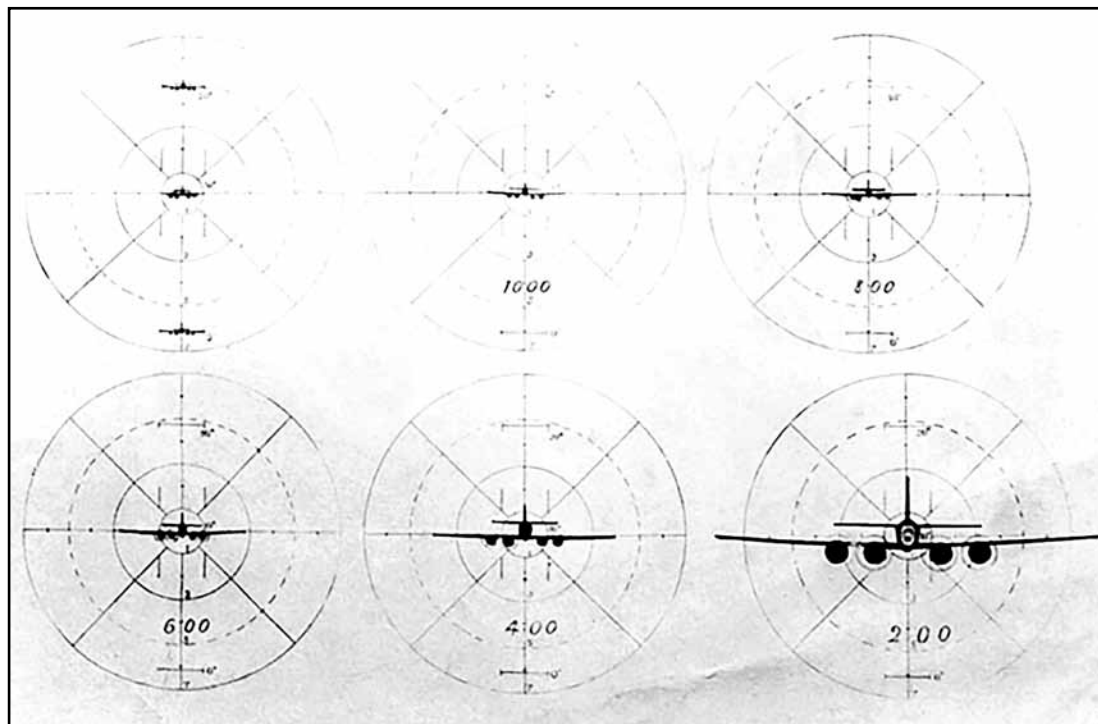
En fait, un B-29 est bel et bien perdu du fait de l'action des chasseurs nippons, mais il s'agit du s/n 44-69888 « *General Andrews* » du 39th BG qui est endommagé en cours de « *Bomb Run* » au-dessus de Kushira où les Américains se heurtent à neuf chasseurs, un mélange de Zéro et de Ki.61-I du 59^e *Sentaï*. L'avion codé « *P-50* » qui vole alors en solitaire fait l'objet d'une dizaine d'attaques qui, de prime abord, l'endommagent sans caractère de gravité. Il a à peine parcouru une trentaine de kilomètres au-dessus de la mer, cap au sud, quand des flammes sortent soudainement du moteur n° 1, que l'équipage ne parvient pas à éteindre. Le dernier message émit par le « *P-50* » est : « *Blackjack 50 in trouble... Blackjack 50 in trouble...* ». L'incendie prenant de l'importance, les quatre hommes du compartiment arrière (CM, MD, MG et OR) sautent de leur propre initiative mais le parachute du mitrailleur droit (Cpl *Paul Trujillo*) ne s'ouvre pas. Le reste de l'équipage du 1/Lt Benjamin Powell n'a pas le temps d'évacuer, l'aile se rompt sous l'effet des flammes et la vrille qui s'ensuit

condamne les sept hommes qui se trouvent toujours à bord. (le 2/Lt *Frank L. Johnson*, opérateur radar, le Sgt *David L. Hirsch*, mitrailleur gauche, et le Cpl *Cloice G. Tarn*, chef mitrailleur, seront secourus quelques heures plus tard par le sous-marin *USS. Gato*).

Au soir du 27, LeMay et ses collaborateurs se montrent satisfaits. En dépit de la perte de deux appareils et de neuf hommes, les 536 tonnes d'explosifs - majoritairement des bombes à retardement - déversées sur les terrains du sud de Kyûshû posent et vont continuer de poser pendant un certain temps un sérieux problème aux Japonais. À ce sujet, l'Amiral Ugaki note dans son journal : « *Quelque 70 B-29 ont attaqué le sud de Kyûshû ce jour et cela est un réel problème dans la mesure où ils larguent des bombes à retardement qui s'enterrent et explosent pendant que nos équipes de terrassiers travaillent ou parfois même après la remise en état des pistes. J'ai bon espoir de voir nos Raiden mettre un terme à ces attaques même si je trouve décevant le bilan de trois B-29 abattus (sic) à l'occasion d leur première interception...* ».

À propos du manque d'efficacité de l'intercepteur Mitsubishi J2M *Raiden*, le LV Susumu Itô du Kû 302 déclarera après guerre : « *Dans le ciel de Tokyo, les interceptions se faisaient le plus souvent à 10 000 m et piloter un chasseur à cette altitude était un exercice très difficile. Dans notre cockpit étroit et peu vitré, la visibilité vers l'arrière était très limitée. La visibilité n'était généralement pas bonne et cela était un réel handicap face à un avion aussi rapide que le Boeing B-29. En fonction de notre position par rapport à l'axe d'arrivée de l'ennemi, notre mauvaise visibilité, les effets de l'air raréfié et l'éblouissement dû au soleil, s'additionnaient pour nous donner l'impression quasi systématique que les B-29 surgissaient soudainement de nulle part. Résultat des courses, nous n'avions pour ainsi dire jamais le temps de nous pré-positionner pour une attaque idéale. Le plus souvent, nos pilotes devaient se contenter d'une brève passe frontale d'une ou deux secondes, ce qui rendait les visées aléatoires. Même si on faisait mouche, deux ou trois obus seulement atteignaient la cible, trop peu pour l'abattre. Les seules chances de succès consistaient à engager la poursuite alors que les B-29 se retiraient. Dans ces conditions, on pouvait viser correctement mais les mitrailleurs ennemis aussi et leurs armes étaient nombreuses et dangereusement précises. Il fallait des nerfs d'acier ou un total mépris du danger pour se maintenir dans le sillage d'une formation de B-29 et ajuster l'un d'eux dans ses « six heures ». Même ainsi, il fallait de trois à quatre longues rafales sur un même B-29 pour avoir de bonnes chances d'incendier un moteur ou un réservoir. Et cela, peu de pilotes avaient*

Fiche d'instruction à l'usage des jeunes pilotes d'intercepteurs destinée à l'appréciation des distances via le collimateur. (Archives auteur/DR)



Pour les pilotes de la « *Tatsumaki-Taï* », intercepter les B-29 avec la meilleure efficacité possible était un vrai « casse-tête ». Ici, les Maîtres Eigo Saïto et Susumu Ishihara (un ancien du *Kû de Tainan*) du *Kû 332* étudient les meilleurs angles d'approche à l'aide de maquettes.

(K. Osuo)



Mission n° 154 (Blowzy 3) : Les 11 B-29 engagés par le 505th BG bombardent Usa à 13h07. Un appareil est perdu.

Comme la veille, la DCA se montre peu gênante et c'est encore à la chasse que sont imputables les pertes du jour.

À cette date, au vu de la situation qui se dégrade sérieusement, l'état-major de la Marine, sous l'impulsion de plusieurs amiraux au nombre desquels Matome Ugaki, a fait pression sur le GQG impérial et obtenu la fin de l'accord « Armée – Marine » qui prêtait les *Kû 302*, *332* et *352* au *Bôei Soshireibu*. De fait, le 56^e *Sentaï* ayant entamé son repli vers Itami (11^e *Hikôshidan*) et le 55^e se trouvant à Bansei, chargé par l'état-major de la 6^e *Kôkû-Gûn* d'escorter les unités *Kamikaze* au même titre que le 59^e, l'effectif du 12^e *Hikôshidan* se résume aux bimoteurs du 4^e *Sentaï* et du 82^e *Dokuritsu Chûtaï* dont la zone d'action est le nord de Kyûshû. La Marine, à présent libre de disposer de ses groupes de chasse comme elle l'entend, a réparti ses intercepteurs, les seuls susceptibles de s'opposer avec succès aux B-29, de manière à couvrir équitablement le nord et le sud de l'île.

Pour autant, le 6th BG dont les objectifs sont Kanoya et Ibusuki, deux bases du sud, est à peine gêné par la « *Tatsumaki-Taï* » le lundi 7 mai. Les 10 équipages qui bombardent Ibusuki de 3 600 m, dénombrent 24 appareils nippons en vol mais seulement 14 attaques

sans grande conviction qui ne causent que de légers dommages à trois Boeing. La situation est à peine plus sérieuse pour les 10 qui s'en prennent à Kanoya. Là, ce sont 37 Japonais qui tiennent l'air mais certains n'ont décollé que pour ne pas être détruits au sol. En tout, les B-29 subissent 26 attaques, essentiellement l'œuvre des J2M3 *Raiden*. Contrairement aux *Shiden-Kaï* du *Kû 343*, ces derniers, au nombre de 14 conduits par le LV Susumu Itô (*Kû 302*), agissent sans coordination et n'annoncent que quatre B-29 « endommagés ». En fait, trois le sont plus ou moins dont un par un obus de DCA et vont devoir faire une halte à Iwo-Jima. En retour, les mitrailleurs américains touchent le *Raiden* du PM Kanichi Dehara (*Kû 332*) qui doit s'en remettre à son parachute.

Plus au nord, les choses se passent moins bien pour le 505th BG. Les 10 équipages qui visent Oïta dénombrent 50 chasseurs en vol dont, pour leur malheur, 35 sont des *Shiden-Kaï* que mène un LV Naoshi Kanno fermement décidé à ne pas rentrer bredouille. Sur le combat qui débute après le « *Bomb Run* », au sud-est d'Oïta, le M. Tsuneharu Tamura dira après guerre : « *Notre chef, le LV Kanno, annonça par radio qu'une formation de 10 B-29 se dirigeait vers le sud, à 5 000 m d'altitude. Nous avons largué les réservoirs supplémentaires et avons commencé à grimper pour nous placer au-dessus d'eux. Durant l'attaque en piqué, j'ai nettement vu les obus du LV Kanno atteindre un B-29 à l'emplanture de l'aile gauche. Je l'ai ensuite suivi pour effectuer cinq autres passes sur le même Boeing dont les moteurs n° 1, 2 et 4 se sont enflammés...* ». Mais, c'est le MP Mitsuo Hori, membre d'un autre *Kûtaï*, qui assène le coup de grâce au s/n 44-69887 du 1/Lt Richard Gray d'une longue rafale qui arrache l'aileron gauche. Témoin des faits, le 2/Lt William C. Harrell Jr, opérateur radar d'un B-29 voisin, racontera au retour : « *L'aile gauche s'est enflammée au niveau du moteur n° 2. Puis c'est le volet gauche qui s'est arraché, entraînant avec lui l'aileron complet. L'avion est parti en vrille et son aile gauche s'est brisée. Les deux morceaux en chute libre ont été suivis par quatre chasseurs ennemis. Le mitrailleur arrière s'est éjecté. J'ai vu un second parachute mais je ne saurais dire de qui il s'agissait. Les quatre chasseurs Japs ont accompagné le parachute du mitrailleur arrière jusqu'au sol...* ».

Des B-29 du 24th BS / 6th BG dans le ciel nuageux du Japon. L'appareil au second plan, porteur de bandes de commandement à la base de la dérive, était le s/n 44-69865 « *Tiny Ann* » codé « *R-16* ». (USAF)





L'équipage du 1/Lt Paul Reed du 40th BS / 6th BG qui, le 14 mai 1945, survécut au crash du s/n 44-69840 « *Bad Penny II* ». On reconnaît, de gauche à droite :

1^{er} rang :

1/Lt Harold Wakefield (N)

1/Lt Joe Kubicek (CP)

Capt Paul E. Reed (P)

1/Lt Ira D. Morrison (B)

2^e rang :

T/Sgt Loyd Crawley (MV)

S/Sgt James Dowd (CM)

Cpl William Litzenburg (MA)

S/Sgt Robert Reed (R)

Cpl Leo Bessette (Mit)

Cpl George Leavesley (OR)

(USAF)



Des appareils de la 314th BW au roulage sur Guam – *North Field*. Cette phase était critique pour les moteurs. (USAF)

Un B-29 s'arrache du sol... La hantise des équipages était une panne de moteur à ce moment crucial. (USAF)

principaux du XXI Bomber Command.

Liste des pertes :

58th Bomb Wing

444th BG :

677th BS : 44-70002 (N-51)

1/Lt Howard W. Mather (P)

1/Lt James A. O'Doniel (?)

T/Sgt Jack C. Price (R)

462nd BG :

770th BS : 42-24801 « Phony Express » (U-43)

Aucune perte humaine

313th Bomb Wing

505th BG :

? BS : 44-69824 (W- ?)

Aucune perte humaine

Le 19 mai, le lendemain de l'arrivée à Tinian de l'échelon précurseur du 509th Composite Group, une unité spécialement et secrètement entraînée au largage de bombes atomiques, l'ordre de mission n° 178 renvoie les B-29 sur la province du Kantô. En fait, la météo est incertaine mais LeMay écarte ce détail pourtant crucial. Il concède cependant qu'il vaut mieux économiser les bombes incendiaires pour les jours de beau temps et laisser au repos une partie du personnel et du matériel. Il est donc prévu de n'engager que 309 B-29 (67 de la 58th, 91 de la 73rd, 63 de la 313th et 88 de la 314th BW) pour un raid de précision auquel l'état-major fixe deux objectifs au choix. Si la météo le permet, la cible sera militaire, en l'espèce le dépôt aéronautique de Tachikawa dans la grande banlieue de Tokyo, déjà bombardé le 30 avril. En cas de mauvais temps, l'objectif sera civil : la ville d'Hamamatsu qui présente un double avantage aux yeux des analystes. Primo, sa situation à 190 km au sud-ouest de Tachikawa raccourcit le temps de vol dans des conditions difficiles et secundo, elle est étalée contrairement à la majorité des villes nippones. De fait, même en cas de bombardement au radar dont il a fini par comprendre que la précision est très relative,



le commandement est sûr que les bombes ne seront pas gaspillées et qu'une majorité d'entre elles frappera des zones d'habitation !

Comme cela s'est produit trois jours plus tôt, les départs qui débutent à 4h30 sont marqués par trois accidents. Deux se produisent à Tinian – North Field et concernent le 505th BG. Pour le s/n 42-63424 « Honorable TNT Wagon », la cause de l'accident est une nouvelle fois la défaillance d'un moteur au décollage. Heureusement pour l'équipage du 1/Lt Warren C. Shipp, l'avion n'a pas encore décollé lorsque le problème survient et a le temps de considérablement ralentir avant de franchir l'extrémité de la piste. Ses occupants s'en sortent indemnes mais le « Honorable TNT Wagon » va être déclaré irréparable. Dans le cas du s/n 44-69961, le copilote, un des quatre survivants, reconnaîtra plus tard qu'il y a eu erreur de pilotage. La rétractation des volets effectuée trop tôt entraîne le décrochage de l'avion

Sur leur terrain de Kiyosu, dans la banlieue sud-est de Nagoya, les pilotes du Chûtai 3 du 5^e Sentai écoutent les consignes de vol que leur donne le Cne Fujitaro Itô (accroupi au centre).
(F. Itô)



Le centre ville de Nagoya à l'issue des raids incendiaires du XXI Bomber Command. Seules demeurent les ruines des constructions en dur relativement nombreuses à cet endroit.
(NARA)

Le B-29-50-BW s/n 42-24801 « Phony Express » du 770th BS / 462nd BG (58th BW) tel qu'il opérait depuis Tinian – West-Field en mai 1945, mois durant lequel il dut être abandonné en vol au départ de la mission n° 176.



Pour la Marine, le seul groupe à ne pas rentrer bredouille est le *Kû 302* dont quatre équipages de *Gekkô* sur les huit engagés annoncent cinq victoires dont une probable auxquelles s'ajoutent deux victoires attribuées à deux équipages de *Suiseï* (une pour le *PM Yoshimitsu Naka*). C'est également ce groupe qui déplore la seule perte de la nuit : le *Suiseï* de l'*EV2 Kiyôichi Tanaka*.

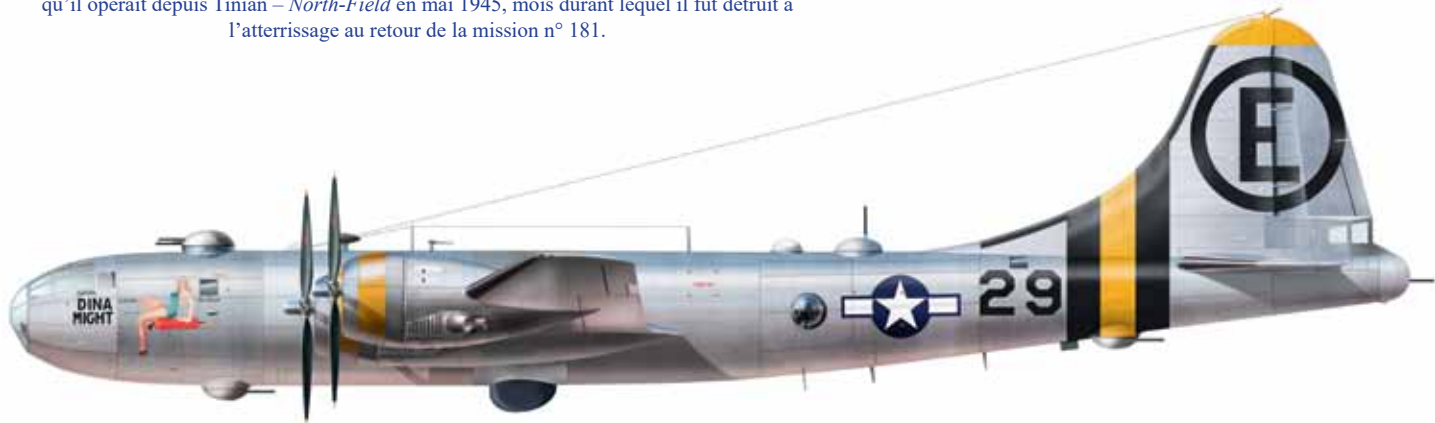
De toute évidence, les pilotes nippons qui se croient « victorieux » ne font qu'endommager leur cible, ce qui ajouté aux dommages occasionnés par la DCA explique que les B-29 qui rentrent en « trainant la patte » sont quand même une soixantaine dont 49 s'arrêtent à Iwo-Jima en dépit d'un plafond très bas et d'averses intermittentes. La majorité des « élopés » se pose sans difficulté à l'image du s/n 42-65229 « *Do it Again* » qui, percé de 75 trous, atterrit sur deux moteurs dont l'un commence à cracher de courtes flammes (pour cette

action, le *1/Lt Jay K. Anderson* recevra la *Silver Star*). Mais, pour quatre appareils le voyage s'arrête là.

Le s/n 42-63498 « *Lazy Baby* » du *40th BG* n'a pas le temps de se poser. Circuit d'alimentation de carburant percé, l'avion codé « S-2 » parvient à atteindre Iwo-Jima sur ses moteurs n° 2 et 4 grâce à la dextérité de son mécanicien volant (*T/Sgt Clarence R. Montgomery*) qui jongle avec les réservoirs. À l'approche du circuit d'atterrissage, le moteur n° 3 pourtant arrêté explose et s'embrase obligeant l'équipage du *1/Lt Otto S. Kerstner* à sauter à proximité de l'île. En dépit de la rapidité des secours, un homme se noie.

Le s/n 42-93906 « *Uncle Sam's Milkwagon* » du *6th BG* est en mauvais état mais il vole sur trois moteurs et rejoint Iwo-Jima sans trop de difficultés. C'est dans son cockpit que les choses vont mal. Le copilote (*2/Lt Joseph Novak Jr*) est inconscient et le *1/Lt Sam Parks*,

Le B-29-25-MO s/n 44-65280 « *Dina Might* » du *421st BS / 504th BG (313th BW)* tel qu'il opérait depuis Tinian – *North-Field* en mai 1945, mois durant lequel il fut détruit à l'atterrissage au retour de la mission n° 181.

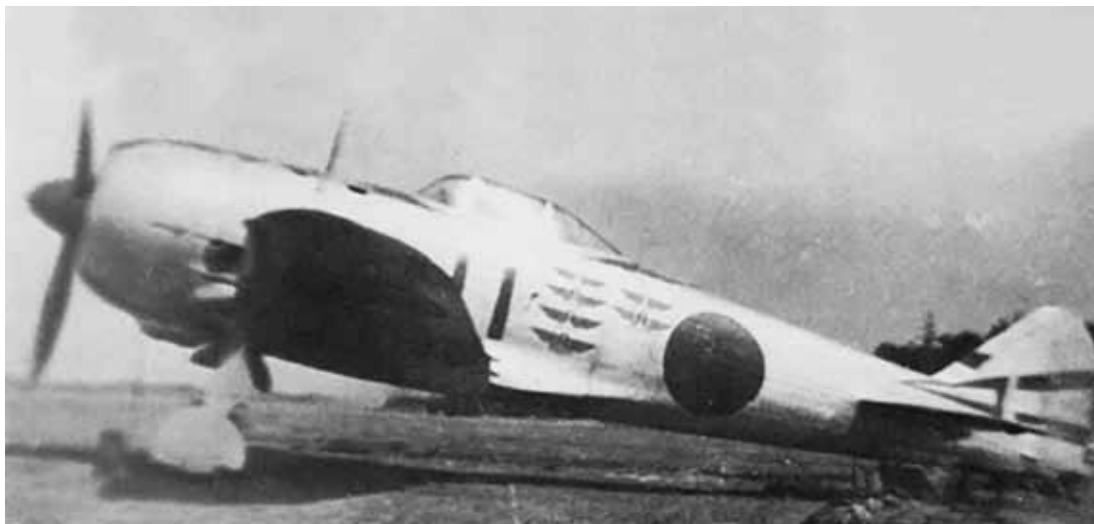


Le s/n 42-65337 « *JO* » du *676th BS / 444th BG* sur Iwo-Jima après la rupture de son aile droite au niveau de l'emplanture. (USAF)





Le Cne Yoshio Yoshida pose, après le 26 mai 1945, devant son Ki.44-II *Otsu-Gata* (modèle B) porteur des six symboles correspondant aux B-29 revendiqués le 10 mars, les 13 et 15 avril et les 24 (deux) et 26 mai 1945. Sur ce cliché en noir et blanc de piètre qualité, les symboles de victoire et l'insigne de queue paraissent de la même couleur rouge que la cocarde de fuselage alors qu'ils étaient de couleur jaune-orange. (Y. Yoshida)



« S-41 » n'a même pas eu le temps d'être totalement peint, a plus de chance. Un obus transperce le cockpit de part en part sans exploser mais les débris que provoque son passage blessent les trois hommes assis à l'avant (le Capt Cowden, pilote, le 1/Lt Changnon, copilote et le 1/Lt Gardner, bombardier).

Les deux autres *Pathfinders* que la DCA épingle sont des machines du 444th BG dont on sait, grâce au témoignage des survivants, qu'elles sont aussi prises à partie et « achevées » par des chasseurs. Le s/n 42-24724 « *Hollywood Commando* » (N-55) s'abat finalement sur le district de Kashima, non loin du village de Kamiomi (préfecture d'Ibaraki). Des 11 hommes qui composent l'équipage du Capt Harold Bright, seuls parviennent à sauter le S/Sgt Edward O'Mara (OR) et T/Sgt Harold Halldorson (CM) mais ce dernier, blessé par balle, ne va pas survivre. Le s/n 42-65327 « *Princess Eileen IV* » subit un sort identique et tombe lui aussi sur le district de Kashima, à 60 km à l'est de Tokyo, non loin de la pointe

de Chôshi. L'avion codé « N-39 » du Capt John Siler s'écrase sur le hameau de Toyosato avec six hommes dans ses flancs. Les autres parmi lesquels figure un passager/observateur vont survivre à la captivité.

Pour le reste, les quatre *Wings* opèrent exactement comme la fois dernière. Elles se dirigent séparément vers Iwo-Jima où elles se regroupent pour la seconde partie du trajet qu'elles effectuent « officiellement » en une seule et grande formation. En réalité, et ce du fait de l'obscurité qui oblige les équipages à voler assez loin les uns des autres, c'est plus une longue formation (elle va survoler Tokyo de 0h04 à 2h13 à la moyenne de trois avions à la minute) au sein de laquelle se mélangent de nombreuses unités en dépit de l'ordre d'engagement prévu par le plan de vol. Ledit plan de vol prévoit un cap initial en direction de Nagoya dans le but de tromper les défenses ennemies puis un virage au nord – nord-est pour remettre le cap sur Tokyo que les *Wings* doivent aborder étagées entre 2 500 et 4 500 m.

Une nouvelle fois, c'est le nombre impressionnant de projecteurs qui frappe les équipages et la relative précision de la DCA qui conduit certains à penser (à tort) que les tirs sont conduits au radar. Mais la grande nouveauté est l'emploi massif de fusées « Sol – Air » d'un modèle rudimentaire sans la moindre précision mais éprouvant pour les nerfs (comme les bombes *Air-Air au phosphore dites Ta-Dan*). L'autre nouveauté est le signalement d'une version « Air – Air » de la bombe volante MXY-7 *Ohka* (Fleur de cerisier) conçue par l'arsenal de Yokosuka en tant qu'arme antinavire. Déjà



Le symbole de victoire correspondant au B-29 revendiqué par Yoshio Yoshida le 13 avril. L'inscription en japonais se lit de droite à gauche et mentionne « *Taii Yoshida 13 – 4 – 20* » (Capitaine Yohida – 13 – avril – 1945). (H. Sakaida)

L'EV1 Yoshimichi Baba qui pose ici devant son D4Y2-S *Suisei* codé « *YoD-266* » était l'officier adjoint de l'*Hikôtai* 3 du *Kû* 302. Il prit part à l'interception du 25/26 mai 1945 mais rentra bredouille. (Archives auteur/DR)



L'épave du s/n 44-69825 (R-66) du 40th BS / 6th BG vue dans la journée du 26 mai 1945 après son atterrissage train rentré sur une plage d'Iwo-Jima. (USAF)



L'équipage du Capt Arthur M. Clay Jr qui montait le s/n 42-63351 « Ann Gary III » du 39th BS / 6th BG lors de la mission n° 183. On reconnaît, de gauche à droite :

1^{er} rang :

1/Lt Loren E. Earnest (N)

1/Lt Harry H. George (CP)

Capt Arthur M. Clay (P)

1/Lt Lester A. Moeller (B)

2^e rang :

M/Sgt George L. Hipson (MV)

T/Sgt Dennis Mc Auliffe (CM)

Cpl Charles J. Grow (OR)

S/Sgt Russell W. Pollack (R)

Sgt Donald C. Gillham (MD)

S/Sgt Richard M. Neel (MG)

S/Sgt John M. Getty (MA)

(USAF)



Le Nose Art du s/n 42-63508 « Peachy » du 482nd BS / 505th BG qui disparut au cours de la mission n° 183.

(USAF)





La bombe volante pilotée à moteur-fusée MXY-7 Ohka produite par l'arsenal aéronaval de Yokosuka que les Américains baptisèrent *Baka* (*Idiot en japonais*). On voit là un exemplaire récupéré intact lors de la prise d'Okinawa. Sa version « Air – Air », baptisée *Suzuka-24*, ne dépassa pas le stade expérimental et il n'existe aucune trace de quelconques tests en conditions réelles susceptibles d'étayer les dires des équipages qui prétendirent en avoir rencontrés (*NARA*)

photos du lendemain montreront que le total des zones incendiées représente 145,5 km², soit quelque 51% de la surface urbanisée. Mais, le plus important aux yeux des stratèges américains est que les zones détruites par le feu sont celles qui abritaient la quasi-totalité du réseau militaro-industriel Tokyoïte. Par conséquent, après Nagoya, Tokyo va elle aussi être rayée de la liste des objectifs du XXI Bomber Command.

Une mission très particulière

La mission n° 183 du 25/26 mai 1945 tient une place particulière dans l'histoire de la 20th Air Force pour trois raisons.

Primo, elle est comme cela a déjà été souligné la plus coûteuse de toute la guerre du Pacifique et ce triste record ne sera jamais égalé.

Secundo, elle coûte la vie à 62 aviateurs du XXI Bomber Command prisonniers de guerre qui périssent, tués d'une certaine manière par « des bombes amies », lorsque les flammes ravagent la prison de Shibuya. Partiellement témoin des faits, le 2/Lt Raymond « Hap » Halloran (*abattu le 27 janvier 1945*) dira lors d'une interview en 2001 : « Aux premières heures du 26 mai 1945, 62 aviateurs du XXI Bomber Command se trouvaient détenus dans une prison construite en bois, à Shibuya, dans la banlieue ouest de Tokyo. Les flammes ont englouti cette prison et nos gars sont morts soit dans l'incendie, prisonniers des flammes, soit décapités pour avoir tenté de fuir la prison. Dans une grande majorité, ils étaient auparavant détenus dans les geoles de la Kenpei-ai adjacentes au fossé nord du palais impérial et je ne sais pas pourquoi ils ont été transférés à la prison de Shibuya. Sans raison logique, certains aviateurs ont été maintenus au QG de la Kenpei-tai et d'autres ont été transférés à Shibuya peu de temps avant le raid du 25/26 mai. Fin janvier et début février, j'ai eu deux de ces gars comme compagnons de cellule dans les sous-sols du QG de la Kenpei-tai. Ils avaient été descendus comme moi le 27 janvier et étaient tombés au sud-ouest du mont Fuji, peu après le franchissement de la côte.

Lors de ma dernière visite au Japon l'automne dernier, des amis historiens japonais m'ont montré des

photos et m'ont expliqué en détail ce qui s'était passé dans la nuit du 25 au 26 mai 1945. J'ai moi-même visité les endroits autrefois détruits par le feu et j'ai constaté à quel point cela avait dû être terrible pour ceux qui étaient au sol. De nombreux monuments historiques détruits ou endommagés ont été conservés en l'état au nom du souvenir. Et les photos que j'ai vue étaient atroces, l'horrible résultat de la guerre.

Je pense souvent à mes deux codétenus qui ont été transférés à Shibuya où ils ont péri le 26 mai 1945. En plus des aviateurs américains, il y avait à Shibuya environ 300 prisonniers japonais, probablement des objecteurs de conscience ou des opposants politiques. Quand les flammes ont commencé à menacer la prison, eux ont été sortis de leurs cellules et ont été regroupés dans un grand parc voisin. Tous ont survécu à l'incendie. Nos gars, quant à eux, ont été laissés enfermés et ont péri brûlés. Comme je l'ai déjà dit, les rares « chanceux » qui ont pu s'extraire des cellules ont rapidement été repris et décapités. Aucun des 62 détenus américains n'a survécu.

Pour moi, le 26 mai 1945 restera à jamais une date d'une infinie tristesse ».

Tertio, elle est la seule mission à l'issue de laquelle les journaux de marche des Groups mentionnent unanimement la présence, pour le moins étrange, d'un grand nombre de bombes volantes « Baka » dans le ciel de Tokyo.

Il est vrai qu'en prenant pied sur Okinawa, les Américains ont fait connaissance avec l'engin Kamikaze MXY-7 Ohka produit par l'Arsenal de Yokosuka. Par la suite, les équipages du XXI Bomber Command ont été « briefés » par les services de renseignements sur cette arme nouvelle (ses caractéristiques, ses performances, son mode d'emploi, etc...) présentée comme « terrible » et susceptible d'être utilisée contre les B-29. Il en a résulté une inquiétude supplémentaire au sein des équipages, inquiétude que sont venues accroître les lumières étranges observées dans la nuit du 23 au 24 et que faute de pouvoir expliquer, le commandement a attribuées à des moteurs-fusées de « Baka ». (Sic)

L'angoisse des équipages est donc montée d'un cran de sorte que dans le contexte de confusion qui