

Le commandant du T 49

J'étais il a près de 20 ans entré en contact de manière fortuite avec un ancien pilote de la guerre du Pacifique. Toujours à la recherche de nouveaux témoignages, je lui avais demandé s'il acceptait d'apporter sa contribution au recueil de souvenirs de guerre que je tentais de constituer. Quelques jours après, je recevais un texte rédigé avec soin, d'une plume alerte, prêt à être diffusé.

Son auteur me demandait de ne pas révéler son identité, et préférait être mentionné en tant que « commandant du T 49 ». J'avoue ne pas avoir très bien compris pourquoi. Je l'ai à plusieurs reprises interrogé sur des questions essentiellement techniques concernant le vol à haute altitude, les performances du B-29, le comportement des moteurs. J'avais affaire à un expert, car le « commandant du T 49 avait une solide formation scientifique (il était ingénieur et docteur es sciences). Fort courtois, très précis dans ses explications, le « commandant » répondait de bonne grâce à toutes mes questions. Un jour, alors que nous entretenions une correspondance qui devenait régulière, le « commandant » a disparu...Lui qui participait assidûment à des jeux en ligne a quitté le cercle sans prévenir ; au même moment, son adresse cessait d'être active.

J'en ai été attristé, mais point trop étonné : le « commandant » avait atteint un âge où la santé peut malheureusement s'altérer brusquement.

Il m'a semblé qu'il tenait à ce que son statut de simple exécutant soit précisé. Sa modestie et sa pudeur confèrent une importance particulière au non-dit.

Sur le front européen, les conditions du combat étaient extrêmement dures : le mauvais temps, le froid intense, les missions interminables dans des avions robustes et fiables mais inconfortables à l'excès. Les équipages du Pacifique couraient sans doute les mêmes dangers (le chiffre des pertes en atteste), mais les conditions de vie étaient physiquement moins éprouvantes, le climat moins dur (l'hiver 43 fut particulièrement froid sur l'Europe du nord). Et, premier bombardier lourd pressurisé, le B-29 procurait aux équipages un semblant de confort, surtout si l'on compare avec le B-17. « Je n'ai jamais souffert de la faim ni du froid de toute la guerre, m'écrivait le commandant du T49 ».

Mais quel que soit le théâtre d'opérations, la mort était toujours présente, et ne venait pas que de l'ennemi. Il fallait compter avec les accidents au décollage, inévitables avec des avions utilisés à l'extrême limite de leurs performances, avec les collisions, avec les incidents techniques qui dégénéraient en accidents mortels.

On voit aussi l'USAAF s'éloigner, par nécessité, de la doctrine du bombardement de précision à haute altitude. Les vents très violents dans le Pacifique font renoncer au bombardement à très haute altitude, et le bombardement sur cible précise est abandonné au profit du bombardement sur une zone étendue, à l'aide de bombes incendiaires et de bombes de très forte puissance. Enfin, les missions de nuit se multiplient. On peut alors s'interroger sur le dogme du bombardement « éthique » et sur la mythologie qui entourait le fameux viseur Norden. Sans doute entrait-il dans la doctrine américaine du bombardement stratégique une part de propagande, associée au souci de déculpabiliser les équipages. Dans la réalité, la pratique des Américains n'était pas très éloignée de celle du Bomber Command britannique.

J'avoue m'être posé des questions sur la véracité de ce récit, car des souvenirs de guerre douteux ont circulé sur le Web, fabriqués de toute pièce, ou considérablement enjolivés, mais je crois en l'authenticité des propos du « Commandant du Long Distance ». Il fournit en

particulier des précisions de nature technique que l'on ne peut produire par la simple compilation de la littérature.

Je me suis efforcé d'en livrer une traduction aussi fidèle que possible.

NB ; peu de choses ont été publiées sur le T 49 Long distance, n° de série 42-24544 . Il est mentionné dans : B-29 Hunters of the JAAF / Henry Sakaida ; Koji Takaki.- Osprey Publishing, 2001. ISBN: 9781841761619. On peut lire p. 123

"On 3 December 1944, Captain Itagaki rammed and damaged a B-29 of the 498th BG, T49 Long Distance, over Tokyo and managed to parachute to safety".

Le même incident est rapporté dans l'ouvrage de Robert T Mann, The B-29 Superfortress chronology, 1934-1960, McFraland Inc Publishers, 2009, p. 66

ISBN 0786442743, 9780786442744

Philippe Rouyer

Je serais heureux de vous raconter tout ce dont je me souviens, après 56 ans, étant entendu que je n'avais pas, en tant que commandant d'un avion, un rang très élevé dans la hiérarchie, et que je n'étais pas dans le secret des plans stratégiques de la 20th Air Force.

Pour toutes ces raisons, je préférerais rester anonyme. Si ce que je vous envoie peut vous être utile, je vous suggère de me désigner comme le commandant du T 49 « Long Distance », lequel avait, à la fin de la guerre, accompli 60 missions, en grande partie grâce aux soins méticuleux d'un chef au sol remarquable, qui s'en occupait comme de son propre enfant.

Pour ma part, j'ai accompli les 35 missions qui devaient constituer le « tour », presque toutes avec le T49. Les événements que je rappelle ne sont pas présentés dans l'ordre chronologique, pour la raison que je ne tenais ni carnet de bord, ni journal intime à l'époque.

Les avions qui nous étaient confiés pour l'entraînement sur nos bases du Kansas avaient un problème de surchauffe, principalement au sol. Par une belle journée d'été (il fait chaud au Kansas), les moteurs se trouvaient déjà en surchauffe à la fin du roulage, avant le décollage. Nous devions les couper, et les laisser refroidir avant de continuer. Ce n'était pas nécessairement un problème de moteur, mais plutôt un problème relatif à la conception du capot. Pour des raisons évidentes, les opérations de bombardement sur le Japon exigeaient que les B-29 deviennent beaucoup plus performants. Il fallait revoir le capotage des moteurs pour réduire leur traînée aérodynamique. Notre expérience conduisit à des modifications du moteur et de son capot. Lorsque nous primes livraison des avions que nous allions utiliser au Japon, le problème avait été corrigé. De surcroît, les conditions climatiques aux Mariannes étaient favorables, et nous pouvions bénéficier d'une pression moyenne effective supérieure, sans que la température ne s'élève trop dans les chambres de combustion. Personnellement, je pense que, compte-tenu des nécessités de la guerre, les moteurs avaient bénéficié d'une mise au point suffisante¹.

Lorsque nous avions été formés au B-29 au Kansas, nous avions simulé une mission de bombardement, partant de Great Bend, Kansas, jusqu'à l'île de Pines, au large de la côte sud de Cuba. Nous étions sur le chemin du retour, et traversions la Louisiane. Je me reposais, avec le pilote automatique branché, quand je vis la peinture jaune du moteur interne gauche changer de couleur. Dans la seconde, le mécanicien m'avertit que le moteur était largement en surchauffe. Nous l'avons coupé, et nous avons atterri avec précaution sur le terrain de Barksdale, près de Shreveport, en Louisiane. Nous n'avions pas poussé l'avion, puisque nous revenions vers le Kansas en perdant graduellement de l'altitude. Il s'agissait là d'un incident isolé.

L'un des problèmes que nous avons rencontrés avec nos avions d'entraînement était un mauvais contrôle latéral, aux vitesses d'approche finale. Ceci fut corrigé par une modification de l'aileron. Je fus satisfait de constater l'amélioration, en essayant l'avion que je devais conduire dans le Pacifique.

À l'automne 1944, notre unité, le 498^e groupe de bombardement, fut affecté à la base aérienne de Kearny, dans le Nebraska, où nous devions nous préparer à prendre notre tour de combat à Saipan, dans les îles Mariannes. Dans notre escadrille, le 498^e groupe de bombardement, il y avait 20 équipages.

¹ La mise au point hâtive des moteurs du B29 est fréquemment mise en avant par les historiens. Il nous a semblé essentiel de demander son avis à un pilote qui en avait une expérience réelle, et non une connaissance livresque.

Dix équipages étaient affectés aux avions, 5 furent envoyés à Saipan par les avions de transport de l'ATC [Air Transport Command] , et 5 restèrent en arrière pendant 2 semaines, en attendant de recevoir d'autres avions. J'étais dans le dernier groupe. Enfin, nous primes possession de notre avion, et nous avons fait un vol d'essai. Nous avions un ennui avec le voyant de température d'huile qui allait dans le rouge. Le radiateur d'huile fut remplacé. Le lendemain, nous avions décollé pour la base de l'ATC à Mather Field, près de Sacramento, en faisant étape la nuit à Albuquerque. Le lendemain, nous écoutions le match de football « Armée contre Marine » à la radio, volant à 17 000 pieds par un temps magnifique. Malheureusement, une aiguille de température d'huile allait encore dans le rouge. Nous réduisîmes la puissance sur ce moteur, et nous dûmes signaler l'incident à l'arrivée. Le radiateur d'huile fut encore une fois remplacé après l'atterrissage.

Je n'étais encore jamais allé en Californie, et j'étais véritablement enchanté par la douceur du climat, et captivé par le spectacle de la Sierra Nevada à l'est, aux sommets recouverts de neige, et avais hâte de revenir le lendemain . Nous étions de repos le lendemain, alors que l'on procédait à l'entretien de notre avion, et le jour suivant, nous décollions pour Oahu, pour aller combattre.

En passant au-dessus des lumières de Sans Francisco, dans la tombée du jour, j'ai eu un noeud à la gorge, et j'ai dit à l'équipage : regardez bien, les gars. Qui sait quand nous reviendrons.

À peu près neuf heures plus tard, nous atterrissions au terrain John Rogers, (qui est maintenant construit en dur et connu en tant que Honolulu International Airport). Je m'en souviens comme d'une longue piste solitaire qui courait au milieu de maisons au toit de chaume et de bananiers. Nous n'avions pas eu d'ennuis avec la température d'huile. On nous briefa le lendemain matin, et en route vers Kwajalein dans les Marshalls. A nouveau, pas de problèmes.

Le lendemain matin, nous décollions pour Saipan, et, en passant au-dessus de l'atoll d'Enewetol, nous eûmes ne nouveau les mêmes ennuis avec l'huile, et il fallut revenir à Kwajalein, pour y passer la nuit. Le lendemain, nous décollions à nouveau et cette fois, et nous pûmes atterrir après un vol sans histoires. Notre avion fut transféré à une autre escadrille qui en avait besoin. Plus tard, je découvris les raisons de la surchauffe. Ce n'était pas le radiateur d'huile. C'était une cheville de bois. Quelque part, le long du circuit, une cheville de bois s'était introduite dans le circuit, parfois se coinçait dans un coude ou une courbe, et limitait la circulation de l'huile vers le radiateur.

L île de Saipan fait à peu près 25 km de long et douze kilomètres à sa partie la plus large, avec un sommet à 500 mètres (le Mont Tapochau) au milieu de l'île. Le flanc est escarpé et irrégulier, exposé aux alizés du nord-est. Isley Field est à l'extrémité sud, sur un plateau, avec deux pistes parallèles de 8800 pieds. Le terrain s'effondre brusquement à l'est, et nous donnait l'avantage d'une dénivellation de 100 pieds au décollage. Isley Field est encore en service aujourd'hui, c'est un aéroport international. Il est étrange de songer aujourd'hui à Saipan comme d'un lieu de vacances, mais beaucoup de visiteurs s'y rendent, particulièrement des Japonais. D 'Isley Field, on voit l'île de Tinian, à 3 miles au Sud. Guam est à environ 160 Km plus loin au sud.

Nous avons rejoint notre escadrille, la 875^e, et avons pris place dans notre tour de mission. Lorsque nous sommes arrivés, le Squadron avait déjà accompli plusieurs missions et les nouveaux commandants de bord comme moi furent envoyés sur deux missions en tant que co-pilotes avec un autre équipage.

Je pense que le B-29 avait été conçu pour une charge maximale au décollage de 60 tonnes, portée ultérieurement à 67. Habituellement, nous décollions à peu près à 69 tonnes. Au-delà, les performances au décollage diminuaient rapidement, et à mon avis, le décollage devenait vraiment critique en s'approchant des 70 tonnes. Je remerciais de ciel de ces 30 mètres de vide à la fin de la piste. Une fois en l'air, il fallait maintenir une bonne puissance pour ce maintenir du bon côté de la courbe vitesse/puissance. On appelait cela être sur la marche, ce qui techniquement ne veut rien dire (le pallier n'existe pas) mais tout le monde comprenait ce que cela voulait dire. Au fur et à mesure que le carburant brûlait, nous gagnions 2000 pieds d'altitude de croisière, et de jour nous volions en formations très larges, dispersées en chemin vers le Japon. Plus tard, au cours de la campagne, nous avons dû faire face à des conditions climatiques qui ne permettaient plus le contact visuel c'est pourquoi nous nous regroupions sur Lot's Wife, une aiguille de rocher vertigineuse, qui émergeait solitaire sur la mer, avec rien autour d'elle. Les Japonais l'appelaient Sofu Gan. Parfois, le brouillard persistait jusqu'à notre altitude de mission, ce qui nous conduisait à nous concentrer très près du leader.

Après avoir terminé le largage des bombes, nous faisons demi-tour et nous dirigeons vers la côte puis cap au sud vers Saipan. Peu après avoir quitté la côte, nous volions chacun pour soi et commençons une descente très lente 50 à 100 pieds par minute, et réduisons graduellement la vitesse des moteurs pour économiser le carburant.

Pendant les missions de combat, chaque équipage recevait des consignes horaires strictes quant au moment où il fallait mettre en route les moteurs, rouler, puis décoller. Nous avions tous des chronographes et nous nous synchronisions au cours du briefing, de façon à être bien coordonnés. Le décollage se passait sur des pistes alternées, à 30 secondes de distance entre chaque piste, et 60 secondes d'intervalle sur une même piste, pour éviter les turbulences de l'avion précédent. Il y avait un officier qui orchestrait les départs avec son drapeau, signalant la montée en régime des moteurs et la relâche des freins. S'il s'agissait d'une mission diurne, le leader de formation commençait la montée à une distance de la côte calculée de façon à ce que nous soyons au moment où nous survolions la côte, à l'altitude de bombardement prévue. La formation de base consistait en trois éléments de trois avions (neuf en tout). Ils étaient décalés sur le plan vertical, de sorte à procurer la plus grande couverture de feu contre les chasseurs. En plus en fonction du statut de la mission, on rajoutait un ou deux avions, qui venaient prendre la place des absents s'il y en avait qui ne parvenaient pas à partir. S'il n'y avait pas de départ annulé, le ou les avions supplémentaires se plaçaient dans une position légèrement en-dessous, à côté du leader de l'élément droit ou gauche, appelée le « *slot* ».

Le « *slot* » était une position de vol très difficile à conserver en formation, en raison des turbulences engendrées par les autres avions, et aussi parce que vous étiez au bout d'une chaîne, séparé par quatre avions du leader de la formation. En territoire hostile, rester en formation était essentiel à la survie. Comme l'avait remarqué l'un de mes camarades, « quand ça commence à tirer, on se tient au coude à coude, la-haut ». Il y avait une photo affichée dans la salle de briefing, montrant une escadrille de B29 en formation, avec un avion nettement en dehors du groupe. La légende disait : deux minutes après que la photo ait été prise, l'avion isolé a été descendu ». Une bonne incitation à faire attention.

Lorsque nous volions de la sorte, j'étais si concentré sur le maintien de ma position par rapport au leader que je ne pouvais pas regarder autour de moi, et il n'y avait que le bruit de mes mitrailleurs pour m'avertir que nous étions attaqués par des chasseurs.

Lors de ma troisième mission de combat (la première avec mon propre équipage) je fus désigné pour le « slot », et il n'y eut pas de décollage annulé. Nous foncions vers un couloir de DCA entre le Mt Fuji et Tokyo, pour aller bombarder une usine de moteurs de Nakajima. Nous volions à environ 10 000 pieds, et j'avais toutes les peines du monde à lutter contre les remous des hélices des avions placés devant moi ; je devais constamment ajuster les gaz, demandant par là même un gros effort aux moteurs. Soudain, j'entendis un grand bruit. La décharge des gaz d'échappement du turbocompresseur de l'un de nos moteurs avait explosé, étouffant le moteur, avec pour conséquence une réduction considérable de la poussée. La poussée du moteur était à peu près celle d'un moteur arrêté, hélice en drapeau, c'est pourquoi il n'était pas nécessaire de mettre en drapeau et de faire connaître nos ennuis. À ce moment, il fallait prendre une décision : augmenter la puissance des moteurs restants, pour essayer de rester dans le groupe, ou le quitter. Continuer en augmentant la puissance des 3 moteurs restants représentait un risque réel de faire éclater un autre turbo, ou de perdre un autre moteur, auquel cas il aurait très certainement fallu faire un amerrissage forcé (c'était avant que nous ne prenions Iwo²) J'avais choisi de décamper. Dès que nous avons quitté la formation, tous les chasseurs autour de nous étaient survenus en attaque frontale. Leur mitrailleuses d'ails lançaient des éclairs, et j'eus l'idée folle qu'il s'agissait de modèles réduits. C'était irréal. A 30 000 pieds, leurs performances n'étaient pas très supérieures aux nôtres, si bien qu'il ne pouvaient faire qu'une seule passe, et n'avaient pas la possibilité de faire demi-tour pour effectuer pour un deuxième passage avant que nous ne quittions la côte : il n'avaient ni le rayon d'action ni la vitesse suffisante. Nous nous sommes débarrassés de nos bombes sur une cible d'opportunité, et sommes rentrés.

Le lendemain, au débriefing de l'escadrille, notre commandant, le Lieutenant Colonel Griffith me demanda pourquoi j'avais quitté la formation, et je lui donnai les raisons que j'ai exposées plus haut. Il accepta mes explications, mais pensait que j'aurais dû rester avec la formation. Aujourd'hui encore, je me félicite d'avoir agi ainsi. Peu de temps après, le colonel Griffith était en mission avec un équipage, et disparut.

C'était un bon officier, qui fut regretté, mais la guerre a continué. Je n'avais que 26 ans à l'époque, et il avait la trentaine : je le voyais comme un homme mûr. Il y a deux ans, je regardais à la télévision un documentaire sur les opérations des B29 de la 20th Air Force dans les Mariannes et l'on vit un briefing préparatoire . Il y avait un plan sur un jeune officier qui écoutait avec intensité, et je m'écriai : « Juste Ciel, ce gamin est le colonel Griffith ! ». Comme quoi tout est relatif...

Au départ, nos bombardements s'étaient révélés inefficaces, en raison de l'extrême violence des vents balistiques à l'altitude où nous volions. En conséquence, le général LeMay décida que nos missions auraient lieu à beaucoup plus basse altitude, en fait à 12 000 pieds. Ce changement avait fait naître chez nous, les commandants de bord, une certaine appréhension. Nous redoutions, en volant plus bas, d'être exposés à des dégâts, ou pire, de la part des chasseurs ennemis et de l'artillerie anti-aérienne ; En fait les pertes que nous subissions au combat étaient compensées par la suppression des pertes opérationnelles consécutives au vol à haute altitude, si bien que globalement, nos pertes restaient à peu près au même niveau. Le débarquement sur l'île de Iwo Jima en février 1945 nous permit aussi de disposer d'un terrain d'atterrissage de secours à mi-chemin vers Saipan. Je me souviens particulièrement de plusieurs missions au cours de cette période.

² L'île d'Iwo Jima a été prise par les Marines le 23 février 1945

L'une d'entre elle avait lieu au-dessus de cette maudite usine de moteurs de Nakajima, et nous étions protégés par une couverture nuageuse. En approchant de la cible, nous avons vu à travers une petite éclaircie dans les nuage, une batterie anti-aérienne qui avait tiré quelques salves rapides, et avait pu nous envoyer un obus dans la queue de l'appareil. La procédure habituelle exigeait que nous portions des masques à oxygène lorsque nous survolions la cible, mais je sentais l'appel d'air à mesure que nous perdions la pressurisation. Nous avons aussi perdu tout contrôle de la gouverne de profondeur, mais nous avons toujours le contrôle du stabilisateur vertical. L'avion était devenu très lourd de la queue et j'avais quelque difficulté à rester dans la formation. Je demandai au co-pilote de m'aider à appuyer vers l'avant sur le manche, et nous avons pu rester en formation, et à poursuivre notre route vers la deuxième cible. Nous avions à bord 7 bombes de démolition de 2000 livres, et j'avais demandé au bombardier de garder une bombe de 2000 livres dans la soute avant, pour soulager la queue. Je n'avais aucune idée de l'étendue des dommages, et c'est pourquoi, lorsque nous avons quitté le rivage, je demandai par radio à l'un des autres membres de l'escadrille de jeter un bon coup d'œil. Je fus soulagé quand l'autre pilote fit état de nombreux trous, sans dommage structurel. Nous avons alors laissé le pilote automatique maintenir l'avion, et juste avant d'arriver, nous nous sommes débarrassés de la bombe qui restait dans l'océan. A l'approche finale, en abaissant les volets, l'avion devint lourd du nez et le co-pilote m'aida à tirer sur le manche alors que nous faisons l'arrondi pour préparer le contact. Revenus au parking, nous avons vu que le mitrailleur de queue était entièrement encerclé par les trous d'obus. Qu'il en soit revenu indemne tenait du miracle..

Pendant le débriefing, je me fis engueuler par l'officier d'opérations du groupe pour avoir rompu le silence radio. « La radio ne doit servir qu'en cas d'urgence ». Mon colonel, lui répondis-je, j'essayais justement de savoir si nous étions en situation d'urgence. » Je ne pense pas qu'il fut très satisfait de ma réponse, mais il en resta là. Ensuite, je fus admonesté par l'officier d'opérations du groupe, pour n'avoir lâché que 6 ou 7 bombes sur la cible. Je ne suis pas sûr qu'il ait été d'accord avec mes explications, mais j'étais certain d'avoir pris les bonnes décisions, et j'ai continué à siroter le Scotch offert par les dames de la Croix-rouge.

Un mot à propos de la Flak : elle semblait inoffensive lorsqu'elle éclatait en grosses bouffées de fumée noire, mais bien entendu, il ne fallait pas s'y fier. Il y avait là-dedans de méchants fragments de métal, et lorsque vous n'étiez pas loin de l'explosion, cela couvrait le bruit des moteurs en faisant « crump, crump ». Certaines batteries sur les bases navales tiraient des charges de différentes couleurs, de telle sorte que chaque batterie pouvait identifier ses tirs.

Pendant le parcours de bombardement, il fallait avoir les soutes ouvertes, et l'avion était encore plus exposé à la Flak. Au début de la campagne, les volets étaient actionnés par des moteurs électriques, qui les ouvraient et les fermaient lentement. Plus tard, l'ouverture fut modifiée : un système hydraulique fut installé, qui ouvrait et fermait les soutes très rapidement.

Au cours de notre tour de combat, nous avons eu deux problèmes à l'atterrissage. Une fois, un éclat d'obus avait endommagé la commande des volets : nous ne parvenions pas à les incliner de plus de 10° et nous sommes arrivés les freins fumants. Il nous avait fallu les 8800 pieds de la piste, debout sur les freins, pour nous arrêter. Une autre fois, c'était une pompe hydraulique qui était morte, et nous n'avions qu'une ou deux coups de frein en réserve. Nous avons touché le sol à l'extrême fin de la piste, nous avons réussi à faire demi-tour, et avons dû utiliser le système de secours pour nous arrêter. Il avait fallu nous tracter pour regagner le parking.

Un jour, alors que nous nous préparions à monter dans notre bon vieux T49, le chef de l'équipe au sol me dit qu'un des moteurs ne gazait pas, qu'il avait voulu le changer, mais qu'il n'avait pas pu obtenir l'autorisation des officiers mécaniciens du groupe. Nous sommes partie, et en atteignant la bonne altitude, au-dessus de la côte ennemie, il était devenu évident que le moteur ne parviendrait pas à nous maintenir dans la formation au-dessus de la cible. Nous avons alors renoncé, et fait demi-tour, après avoir perdu 14 heures, pour lesquelles aucune mission ne nous fut créditée..

La 73e Wing était la première Wing à opérer à partir des Mariannes. Petit à petit, d'autres Wings arrivèrent sur Tinian et Guam. Un raid auquel toutes les Wings prenait part pouvait réunir une vague de 500 bombardiers. Lorsque Tinian fut opérationnel, et que notre équipage n'était pas programmé on voyait les escadrilles décoller. Souvent, un équipage malheureux s'écrasait au décollage, et cela faisait froid dans le dos de voir la colonne de fumée qui s'élevait, signifiant la mort de 11 hommes. Quand je suis rentré, mes parents m'ont dit qu'un garçon de ma ville était mort de cette façon.

Avant que l'île d'Iwo ne soit prise aux Japonais, ils envoyaient souvent des bombardiers contre Saipan la nuit. Nous avons des abris rudimentaires creusés dans le sol, et recouverts de sacs de sable et de morceaux de piste métallique. Lorsque les sirènes se taisaient, nous sortions de l'abri et observions nos obus anti-aériens éclater dans le ciel, et lorsqu'ils s'approchaient trop près, nous prenions refuge dans l'abri et nous écoutions le bruit des éclats qui tombaient sur les tôles . Il y avait des chasseurs de nuit P 61 à Saipan, et l'un deux s'était égaré chez nous ; il s'était fait prendre par les projecteurs, et avait réussi à éviter le feu ami. Je pense que les Japonais ont dû perdre un avion ou deux au-dessus de notre terrain, mais je ne m'en souviens plus très bien .

Avant que nous ne prenions Jima, plusieurs équipages avaient dû, à court de carburant, plonger dans la mer sur le chemin du retour. L'Océan Pacifique ne mérite pas vraiment son nom dans les latitudes des Mariannes du Nord. Les vents tropicaux qui soufflent en permanence à 40-50 km/h rendent la mer plutôt agitée. Je n'ai pas de statistiques sur les sauvetages réussis, mais un numéro récent du mensuel de Seattle, *Museum of Flight*, parle d'un B 29 qui flottait encore après être tombé en mer, et avait dû être coulé par nos propres forces. Je suppose qu'il s'agissait d'une exception. Un jour, un de nos équipages du 875 Squadron avait prévenu par radio qu'ils étaient à court de carburant et qu'ils se préparaient à se poser en mer, au nord de Saipan. Il faisait nuit. Nous n'avons plus jamais entendu parler d'eux. Le lendemain matin nous avons survolé leur dernière position connue, et fait des recherches sur toute la zone. On ne s'imagine pas à quel point il est difficile de repérer quoi que ce soit d'en haut, sur une mer agitée. Nous avons vu un radeau de sauvetage partiellement gonflé, dépourvu de survivants, avons refait un tour complet, avant de le perdre de vie définitivement.

Lorsque l'île d'Iwo fut prise, nous avions un terrain de secours qui était la Providence pour les équipages en difficulté, à cours d'essence ou dans d'autres situations d'urgence. Ce terrain a sauvé bien des équipages d'un sort pour le moins incertain. Lors d'une mission, alors que nous venions de dépasser Iwo, le mécanicien m'avertit que nous n'avions plus beaucoup d'essence, mais que d'après lui, il en restait assez pour rentrer. Après avoir examiné ses calculs, j'estimai que c'était trop risqué, et je pris la décision d'atterrir à Iwo et de réapprovisionner. Léo, mon mécanicien, fut un peu vexé de voir que j'ignorais ses conseils, mais j'avais fait le meilleur choix, car le mauvais temps s'était levé sur Saipan, et un avion s'était écrasé sur le mont Topachau. Nous avons donc passé la nuit à Iwo, et on me conduisit à la tente des officiers en transit, où j'appris que quelqu'un avait été assassiné une des nuits précédentes, par un des ennemis encore présents sur l'île. Mais j'étais jeune, et fatigué, et cela ne m'empêcha pas de

m'endormir profondément. Des années plus tard, à une réunion de la 73^e, j'ai demandé à Léo s'il m'en voulait toujours de ne pas avoir tenu compte de son avis, et il se contenta de sourire.

Iwo servait aussi de base à une Wing de chasseurs P-51, qui se trouvaient alors à la portée de Honshu, et pouvait escorter les B 29 dans les missions diurnes. Le P 51 avec son moteur Rolls-Royce Merlin³, était sans doute le meilleur chasseur de la Seconde guerre mondiale. Il fut mis au point en un temps record (18 mois) par la RAF, et l'US Air Force n'avait pas perdu de temps pour passer commande.

Un jour, en revenant de mission, le temps avait changé sur Saipan et Tinian, et nous nous dirigeons vers Guam, qui était encore ouvert. En passant au-dessus de North Field, à Tinian, je vis la piste à travers un trou dans les nuages. Nous descendîmes, et en atterrissant, nous vîmes que d'autres de Saipan avaient eu la même idée. Nous étions restés trois jours bloqués à Tinian, en attendant que le temps s'éclaircisse suffisamment pour que nous puissions faire le saut de 3 miles jusqu'à Saipan.

Le 27 janvier 1945, la 20th Air Force avait programmé une mission de jour sur le port de Yokohama, dans la baie de Tokyo. Nous devons voler à 18 000 pieds. Une vague continue de bombardiers survola la cible, escadrille par escadrille. Les Japonais n'avaient pas les moyens de nous attaquer tous, et ce jour là, ce fut une promenade, pour nous du moins. Car nous avons vu la formation qui était devant nous connaître l'enfer. Je m'en souviens particulièrement parce qu'un de mes amis du 497 Bomb Group ; le Capitaine Walker S. MacDonnel, y est resté. Le lendemain de la frappe sur Yokohama, j'étais allé le voir au 497^e, et ses camarades m'avaient appris qu'il avait été descendu. En rédigeant ces souvenirs, j'ai pensé à faire quelques recherches sur le Web et j'ai trouvé les informations suivantes : 5 avions du 497th BG ont été perdus lors de cette attaque. Trois ont été abattus avant d'avoir pu atteindre la cible, un s'est abîmé en mer au retour, un autre s'est écrasé à l'atterrissage, 8 autres ont été endommagés.

Le A-22 du Capitaine Walter S. Mc Donnell avait été apparemment touché par un chasseur ennemi alors qu'il approchait de la cible. Il avait viré au nord avec un incendie dans la soute à bombes, puis avait disparu.

Je pense que tout cela illustre de façon dramatique la part de chance qu'il y avait dans chaque opération. Ce jour là, notre escadrille n'avait subi aucune attaque. Je n'ai pas de chiffres sur ce qui est arrivé aux autres membres du 498^e, mais le 497^e avait perdu au-dessus de la cible 5 appareils, et 8 endommagés sur 40, soit une proportion importante pour une seule mission. Le fait que ces informations soient disponibles en creusant un peu, suggère qu'il y a des sources importantes sur le net, que les historiens devraient exploiter avant que ceux qui s'occupent de ces sites ne disparaissent peu à peu.

Au début de l'année 1945, la 20th Air Force adopta les bombes incendiaires pour ses raids sur le Japon, y compris sur les grandes villes. Ces raids avaient lieu de nuit, à environ 7000 pieds d'altitude. En général, ils impliquaient l'attaque de populations civiles, ce qui nous perturbait, même si nos ennemis en Europe et en Asie n'éprouvaient pas les mêmes scrupules. On nous avait dit qu'une part importante de la production militaire du Japon était le fait d'ateliers installés dans les maisons. Ils produisaient des pièces de petites dimensions, qui étaient envoyées en usine pour y être assemblées, et devenaient des armes et autres équipements. Cette organisation était connue sous le nom d' « usines fantômes » Nous

³ Le moteur du P 51, conçu par Rolls-Royce, était fabriqué en Amérique sous licence par Packard, et connu sous le nom de Packard Merlin.

avons largué des bombes incendiaires sur toutes les grandes villes de Honshu, à l'exception de Kyoto, qui était un centre religieux plutôt qu'une cible industrielle. Si mes souvenirs sont exacts, nous avons décollé de nos bases à l'heure dite, en fin d'après-midi, de façon à assurer la régularité de la vague des quelque 500 bombardiers qui avait arrosé la cible. Pour ces missions, nous transportions habituellement 40 paquets de 500 livres de petites bombes au napalm, destinées à s'éparpiller après avoir été lâchées. Donc, notre charge totale était de 20 000 livres.

Nous volions en individuels, sans feux de position, de sorte qu'il y avait toujours la crainte d'une collision avec un autre avion ami, ou même qu'un autre B29, volant légèrement plus haut que nous, nous arrose d'une charge de bombes incendiaires. L'artillerie antiaérienne était assistée de projecteurs et visait la flotte de bombardiers, mais les ressources de l'ennemi étaient limitées, et ne pouvait s'occuper que d'un petit nombre des avions qui survolaient la cible. Une ou deux fois, nous nous fîmes prendre par les projecteurs, mais en général nous avions de la chance et nous réussissions à nous en sortir? Au début, on nous avait dit de lancer nos bombes sur les zones d'obscurité laissées par les incendies allumés par le B29 qui nous précédait. Les services de renseignements nous apprirent que cela n'était pas particulièrement efficace, parce que l'on multipliait ainsi des incendies peu importants que les Japonais pouvaient combattre. Aussi, pour les missions suivantes, nous eûmes l'ordre de larguer sur les incendies déjà allumés. Les sinistres ainsi créés étaient d'une telle ampleur que les pompiers étaient débordés, et que le feu se propageait rapidement dans les constructions en bois typiques de l'architecture urbaine japonaise de l'époque. Au cours d'une mission, je pense que c'était au dessus de Nagoya, alors que nous traversions une colonne de fumée qui s'élevait d'un incendie, tout est devenu soudain noir, et c'était comme voler au milieu d'un nuage d'orage. Ce devait être un enfer épouvantable en dessous. Plusieurs années plus tard, je lus un article qui racontait comment cela se passait à Tokyo pendant ces raids. L'article disait que les gens qui fuyaient les incendies explosaient littérairement en raison de l'intensité de la chaleur à la quelle ils étaient exposés. Des milliers ont dû périr au cours de ces raids.

Au cours d'une mission de nuit, nous avons largué des bombes incendiaires sur l'une des bases navales au sud ouest d'Honshu. La route qui nous avait été fixée nous faisait voler vers un point initial à l'Ouest de la cible, puis nous devions faire demi-tour et aller bombarder. En nous dirigeant vers le point initial, nous avons ainsi une excellente vue de la cible. On aurait dit une scène de l'enfer, (où du moins c'est ainsi que je l'imagine). Il me semblait qu'il y avait des débris de grande taille qui tombaient sur le sol. J'imaginai que les B 29 étaient descendus l'un après l'autre. Je n'avais pas envie d'y aller, mais nous y sommes allés tout de même, et je vis qu'il s'agissait d'une illusion. Il n'y avait pratiquement aucune action ennemie hostile, et les explosions que j'avais observées ne correspondaient qu'aux charges explosives destinées à rompre les courroies qui maintenaient nos chapelets de bombes

La menace principale qui pesait sur les bombardiers venait de la Flak, mais aussi du risque de collision en vol. Je sais aussi qu'il y avait des chasseurs de nuit, qui étaient vraisemblablement moins dangereux. Au cours d'une mission nocturne, je vis une rafale de balles traçantes qui venaient droit vers nous. L'une d'elle rebondit sur ma fenêtre latérale comme une balle de ping-pong. En revenant vers Saipan, alors que le jour naissait, je pus distinguer sur la fenêtre au niveau de ma tête, une longue fêlure. Heureusement, la balle avait frappé à l'oblique et n'avait pas pénétré. Nos services de renseignements avaient découvert que les Japonais s'étaient mis à envoyer des bombes ailées pilotées, appelées Baka (Baka signifie idiot en japonais). Leur mission consistait à intercepter les bombardiers en jouant les Kamikaze. Une nuit, après avoir quitté la cible, l'équipage de l'arrière signala un objet brillant qui nous

suivait. Quel qu'ait été cet objet, il nous suivit pendant un quart d'heure, me tenant sur le qui-vive, jusqu'à ce qu'on me dise qu'il avait finalement disparu. Je ne saurai jamais ce que c'était.

Les pertes au cours de ces missions de nuit, n'étaient pas négligeables. Sur 500 avions lancés dans un raid, 25 (soit 275 membres d'équipage) ne revenaient jamais, peut-être plus. Je n'ai pas de chiffres, mais je suis sûr de ne pas exagérer en disant 25

La première fois que nous sommes allés à Saipan, notre tour, avant d'être renvoyés au pays, devait être de 25 missions. Cependant, un jour, le chef d'escadrille fit venir les commandants de bord à une réunion, et leur apprit qu'à l'exception des premiers équipages qui allaient atteindre les 25, nous allions devoir effectuer 10 missions supplémentaires, du fait que la relève ne venait pour combler les pertes ne venait pas aussi vite que prévu. Je pense que les 5 premiers qui ont pu être renvoyés l'ont été pour des questions de relations publiques⁴. Personne ne disait rien. Et qu'y avait-il à dire ? Nous sommes partis, avec le devoir assez pénible d'avoir à en informer nos équipages.

Mon opérateur radar était de Los Angeles, et avait un frère jumeau, qui était aussi opérateur radar avec un autre équipage. Quand cet équipage fut descendu, mon opérateur fit une sorte de dépression, et se retrouva inapte au combat. Un an après la fin de la guerre, étant à Pasadena, pour faire mes études d'ingénieur Au Cal Tech, j'étais allé le voir, lui et sa famille à Los Angeles. Son frère jumeau avait pu sauter en parachute, mais avait été tabassé par les civils qui l'avaient découvert, puis avait été pris par la police militaire et fait prisonnier. La vie dans les camps japonais était très dure, et lorsqu'il fut libéré, il ne pesait plus que 45 Kg. Quand je l'avais vu à LA, il avait encore l'air d'un squelette, mais depuis, il s'est rétabli complètement. Toutes nos missions n'étaient pas aussi difficiles? Il y avait deux types de missions qui étaient pratiquement du beurre, et qui étaient réparties entre les équipages de telle sorte que chacun avait la possibilité de profiter d'une ou deux missions faciles. La première était la mission météo. Un météorologiste nous accompagnait, et nous allions jusqu'au Japon pour prendre des relevés de température et d'autres mesures, en luttant pour arriver à 31000 pieds. Nous larguions nos bombes de démolition sur une cible désignée, bien qu'il fut assez peu probable que nous puissions atteindre quelque chose de cette hauteur. Les chasseurs ne cherchaient même pas à venir nous chercher, et la seule activité hostile consistait en un feu anti-aérien peu agressif, qui explosait bien en-dessous. Puis nous fîmes étape à Guam pour que le météorologiste envoie ses mesures au QG de la 20th Air Force, et rentrâmes à Saipan. L'autre mission facile consistait à accompagner les P-51 d'Iwo, dans leur voyage de 750 miles vers le Japon, aller et retour. Ces excellents chasseurs n'étaient pas équipés pour la navigation de longue distance au-dessus de l'eau, et en particulier n'auraient pas pu retrouver une destination aussi petite qu'Iwo, dans les immensités du Pacifique. Aussi, ils volaient en formation avec nous. La veille de la mission, nous partions pour Iwo et y passions la nuit. Le lendemain, nous assistions au briefing des chasseurs, décollions et faisons des cercles jusqu'à ce qu'ils soient en l'air. Quand ils étaient prêts, le leader de la formation prenait la tête et battait des ailes, et c'était parti. Leur vitesse normale de croisière étant nettement plus élevée que la nôtre, il fallait trouver un compromis : pour rester ensemble nous augmentions notre vitesse normale et ils ralentissaient. Les deux fois où nous les avons escortés, nous avons tourné en rond, une fois arrivés sur l'emplacement prévu, juste à l'extérieur de la baie de Tokyo, tandis que les chasseurs quittaient la formation pour aller faire leur travail. Nous étions tout à fait en sécurité en restant sur place, dans la mesure où les chasseurs ennemis ne

⁴ Peu d'équipages ont effectivement vu leur tour limité à 25 missions. Lorsque l'auteur évoque l'opération de propagande, on ne peut s'empêcher de penser à l'opération « publicitaire » de la *Memphis Belle*.

s'éloignaient jamais beaucoup du rivage. En décrivant des cercles, je voyais le Dumbo⁵ de la Navy (un hydravion PBY) qui faisait des ronds, pour recueillir des survivants qui auraient pu sauter ou pu atterrir en mer. Quand les P-51 avaient terminé leur travail, ils venaient nous rejoindre, et quand on les avait tous comptés, leur leader nous faisait signe de repartir vers Iwo. En s'approchant d'Iwo, dès que le leader des chasseurs avait Iwo en vue, il nous doublait, faisait un tonneau lent, puis ramenait ses troupes vers le sol tandis que nous continuions vers Saipan. Ce devait être épuisant de voler 7 heures dans ces monoplaces. Dans les bombardiers, nous pouvions au moins nous étirer, manger fumer et boire du café.

Au cours de la dernière campagne aérienne, tout le monde se méfiait. Un jour, en revenant de mission, notre système IFF (Identification – Friend or Foe) qui permettait de nous identifier, est tombé en panne. En nous dirigeant vers les Mariannes du nord, nous avons appelé par radio pour prévenir la base. Rapidement, une formation de chasseurs vint à notre rencontre en nous inspectant de près. Ils restèrent avec nous, sans nous lâcher tant que nous n'avons pas été en approche finale, train sorti.

Une autre fois, nous volions dans la région située autour des Mariannes, pour une raison qui maintenant échappe à ma mémoire. Nous étions à proximité de Rota, une des plus petites Mariannes, à 18 000 pieds, et en vîrent à survoler un croiseur de la Marine. Cela n'aura pas dû leur plaire de nous avoir à proximité, et ils nous le firent savoir en tirant une salve de canon anti-aérien. C'était trop bas (exprès j'en suis sûr car notre IFF était branché et le croiseur devait le voir). Nous avons reçu le message et nous sommes partis ailleurs. Je me suis souvent demandé comment les pertes de la 20th Air Force de comparaient à celles de la 8e au-dessus de l'Allemagne. Les chiffres doivent sans doute être disponibles quelque part, mais je n'ai jamais cherché. En ce qui concerne notre Squadron, je puis dire que des 20 équipages qui ont commencé les opérations à l'automne 44, la moitié avaient disparu, et une partie des équipages de remplacement aussi. Sans doute, certains devaient avoir été faits prisonniers, mais je ne pourrais dire quel pourcentage.

Enfin vint le jour, à la fin du mois de juin 1945, où nous avons achevé nos 35 missions et pouvions rentrer au pays. Nous étions alors retirés du service actif au combat, et nous attendions d'être rapatriés. L'attente était interminable, il n'y avait pas beaucoup d'avions de transport disponibles. Pendant ce temps, on m'envoya accompagner en tant qu'observateur/instructeur l'un des équipages nouvellement arrivés, sur trois missions de bombardement simulées. Ils étaient évidemment très bien formés. La chose la plus importante que j'ai dû leur apprendre, c'était d'apprécier la distance à laquelle ils devaient voler les uns des autres en formation. Le pilote avait tendance à s'écarter insensiblement de son leader, je prenais alors les commandes et remettais l'avion en position. Je suis sûr qu'il s'en est souvenu, lorsqu'il s'est retrouvé sous le feu. Quand j'ai fait atterrir l'avion, à la fin de la troisième mission, je pilotais un B-29 pour la dernière fois...

Je pense que le B29 était un avion remarquable en son temps. Il avait ses limites, et parfois, les nécessités de la guerre exigeaient de le pousser précisément à la limite. A mon avis, il n'est pas justifié d'affirmer que cet avion a été mis en service à la hâte, après une mise au point insuffisante. On ne nous demandait pas de voler en suivant les règles de l'aviation civile, et du reste nous ne pouvions pas nous le permettre. Le B29 resta en service après la guerre, évolua en B-50, et participa à la guerre de Corée.

⁵ Les avions de sauvetage de la marine, des BPY (connus aussi sous le nom de Catalina) avaient été surnommés Dumbo, tant leur allure pataude rappelait le petit éléphant volant de Walt Disney.

Un jour, à la fin de juillet, je reçus l'ordre de prendre un Liberty Ship pour Pearl Harbor. Je revois encore l'île de Saipan s'enfoncer lentement sous la ligne d'horizon, dans la lumière du soir. Le voyage vers Pearl Harbor dura 9 jours. Au coucher du soleil, la diffusion du bateau faisait l'annonce : « Masquez les feux, interdiction de fumer sur tous les ponts extérieurs ». Nous naviguions tous feux éteints la nuit, car il y avait encore des sous-marins ennemis qui parcouraient le Pacifique ouest. Le 1^{er} août, des bruits circulèrent à propos d'une bombe d'un nouveau type qui avait été larguée sur le Japon. Juste avant l'aube le 2 août nous avons croisé dans les eaux sûres un autre Liberty Ship appelé Point Diamont, et nous avons viré vers le nord en direction de Pearl Harbor. On voyait autour de nous des bateaux tous feux allumés. Rapidement nous avons accosté à Pearl Harbor où régnait l'hystérie collective. La deuxième guerre mondiale était finie ! Une semaine plus tard, je pris un C-54 vers Hamilton Field, l'aéroport de Vallejo, Californie. Après avoir passé deux ou trois jours à faire la fête, je reçus l'ordre de prendre le train pour Fort Dix, New Jersey et je redevins à nouveau un civil.