

Opération Famine, de mars à août 1945

Les "Superfortress" minent le Japon

Famine est l'une des opérations de la Deuxième Guerre mondiale les moins connues et pourtant probablement l'une des plus importantes par ses conséquences. Voici comment les B-29 "Superfortress" achevèrent d'étrangler le Japon.

Par Alexis Rocher recherches historiques et iconographiques François Herbet

Au début du conflit, les opérations de minage par des moyens aériens ne semblaient pas revêtir une importance déterminante dans la stratégie américaine pour vaincre le Japon. L'US Navy développait cependant plusieurs types de mines (lire encadré page 55). L'idée de lancer à longue distance des mines avec des bombardiers stratégiques se heurta d'abord à une rivalité entre les marins et les aviateurs. Ces derniers estimaient que les opérations de minage relevaient en premier lieu de la marine et n'avaient pas un caractère prioritaire. Toutefois, la possibilité de gêner le trafic maritime ne fut pas complètement laissée de côté (lire encadré ci-dessous). Les perspectives changèrent au printemps 1944 avec l'arrivée sur le théâtre des opérations du Pacifique des Boeing

B-29 "Superfortress" (lire les *Fana de l'Aviation* n°s 541 et 542). Ils étaient désormais en mesure d'atteindre le Japon avec une importante charge offensive, dont des mines.

Étrangler le Japon

L'idée d'une campagne de minage à grande échelle contre le Japon vint d'Ellis A. Johnson, diplômé du prestigieux Massachusetts Institute of Technology (MIT), éminent spécialiste des mines au sein du Naval Ordnance Laboratory. Dès le début du conflit, il se livra à des études très poussées sur l'emploi des différents types de mines et leur efficacité pour bloquer le trafic maritime du Japon. Il envoya plusieurs rapports aux responsables de l'US Navy. Johnson assurait qu'une campagne

de minage était de nature à briser l'économie japonaise, qui reposait complètement sur le trafic maritime pour ses approvisionnements en matières premières.

L'idée fit son chemin. Et l'amiral Nimitz proposa au président Roosevelt en juillet 1944 l'idée de miner les côtes japonaises avec les B-29. Dans son esprit, ces opérations devaient contribuer à affaiblir encore un peu plus le Japon dans la perspective d'une campagne de bombardements et, éventuellement, d'un débarquement, pour contraindre le pays à la réédition. L'état-major du président Roosevelt accepta de lancer ce qui devint l'opération *Starvation* (*Famine*), tout un programme ! Le principe fut assez fraîchement reçu par le général Arnold, qui dirigeait toute l'opération de bombardement stra-▶

À partir de 1943, les Américains commencèrent à miner les routes maritimes japonaises. Ici un B-24 du 42nd Bomb Squadron (11th Bombardment Group) lors du minage de l'île d'Hahajima, au sud du Japon, le 3 décembre 1944.

Mines : le rôle capital de l'aviation dans le Pacifique

Dès le début du conflit, les belligérants mouillèrent des mines pour gêner le trafic maritime et les bâtiments adverses. Fin novembre 1939, des hydravions Heinkel 59 minèrent l'estuaire de la Tamise. La Royal Air Force entama des largages de mines à partir d'avril 1940, avec un total de 47 307 engins largués pendant le conflit et une moyenne de 1 000 par mois. Les Américains commencèrent les minages en février 1943, quand des B-24 de la 10th Air Force minèrent l'estuaire non loin de Rangoon, en Birmanie. Le 16 octobre 1943, un seul B-24 largua trois mines dans la baie d'Haiphong. L'opération fut renouvelée le mois suivant, avec succès, puisque les cargos *Shozan* et *Totsuya* furent envoyés par le fond. Le 30 mars 1944, ce fut la baie de l'atoll de Palaos qui fut visée par des "Avenger". 32 bâtiments furent immobilisés dans le port, et 23 d'entre eux furent ensuite coulés par l'aviation américaine. Palaos fut abandonné. À partir d'août 1944, les B-29 basés en Inde et en Chine entrèrent en action en Asie du Sud-Est, minant les ports utilisés par les convois japonais. Les appareils alliés larguèrent 21 389 mines dans le Pacifique, contre 658 par les sous-marins et 2 829 par les navires.



USAF



Mission d'entraînement au largage de mines par un B-29 du 9th Bomb Group. Les responsables de l'USAAF tergiversèrent avant d'organiser et de conduire le minage systématique du Japon à partir de mars 1945.

tégique qui visait l'industrie et les villes japonaises. Son subordonné, le gén. Hansell, ne se pressa pas d'organiser ces largages, et ce fut son successeur, Le May, qui s'attela à la tâche à partir de janvier 1945.

Première opération le 27 mars 1945

Le 313rd Bomb Wing reçut la mission d'ajouter le largage des mines au bombardement classique. L'unité comprenait les 6th, 9th, 504th et 505th Bomb Group, chacun alignant une quarantaine de B-29. Appareils et équipages étaient basés à North Field, sur l'île de Tinian, dans l'archipel des Mariannes. Une équipe de l'US Navy au sein du Mine Assembly Depot 4 rejoignit Tinian pour mettre en œuvre les mines. *Famine* fut par la suite souvent citée comme exemple de bonne coopération entre les différents services des armées. Les équipages s'entraînèrent au préalable avec des mines inertes. Des exercices de navigation furent organisés de façon à étendre convenablement des champs de mines – le navigateur jouait ici un rôle essentiel. Le B-29 pouvait emporter une dizaine d'engins. La tactique de largage ne devait pas changer jusqu'à la fin de la guerre. Les mines étaient lancées de nuit entre 7 000 et 8 000 pieds (2 130 et 2 440 m) à intervalle régulier. À cette altitude, la précision du largage n'était pas assurée, mais le bombardier était moins vulnérable face à la DCA.



USAF

L'équipage de Bengal Lancer, B-29 engagé dans la nuit du 29 au 30 mars, lors de la seconde mission de minage de l'opération Famine.

Les zones de largages de mines autour du Japon.

Fin mars 1945, tout était prêt et, le 27, 105 bombardiers décollèrent pour *Starvation I* (1). 97 d'entre eux furent en mesure de s'attaquer au détroit de Shimonoseki, qui fermait à l'ouest la mer Intérieure (2).

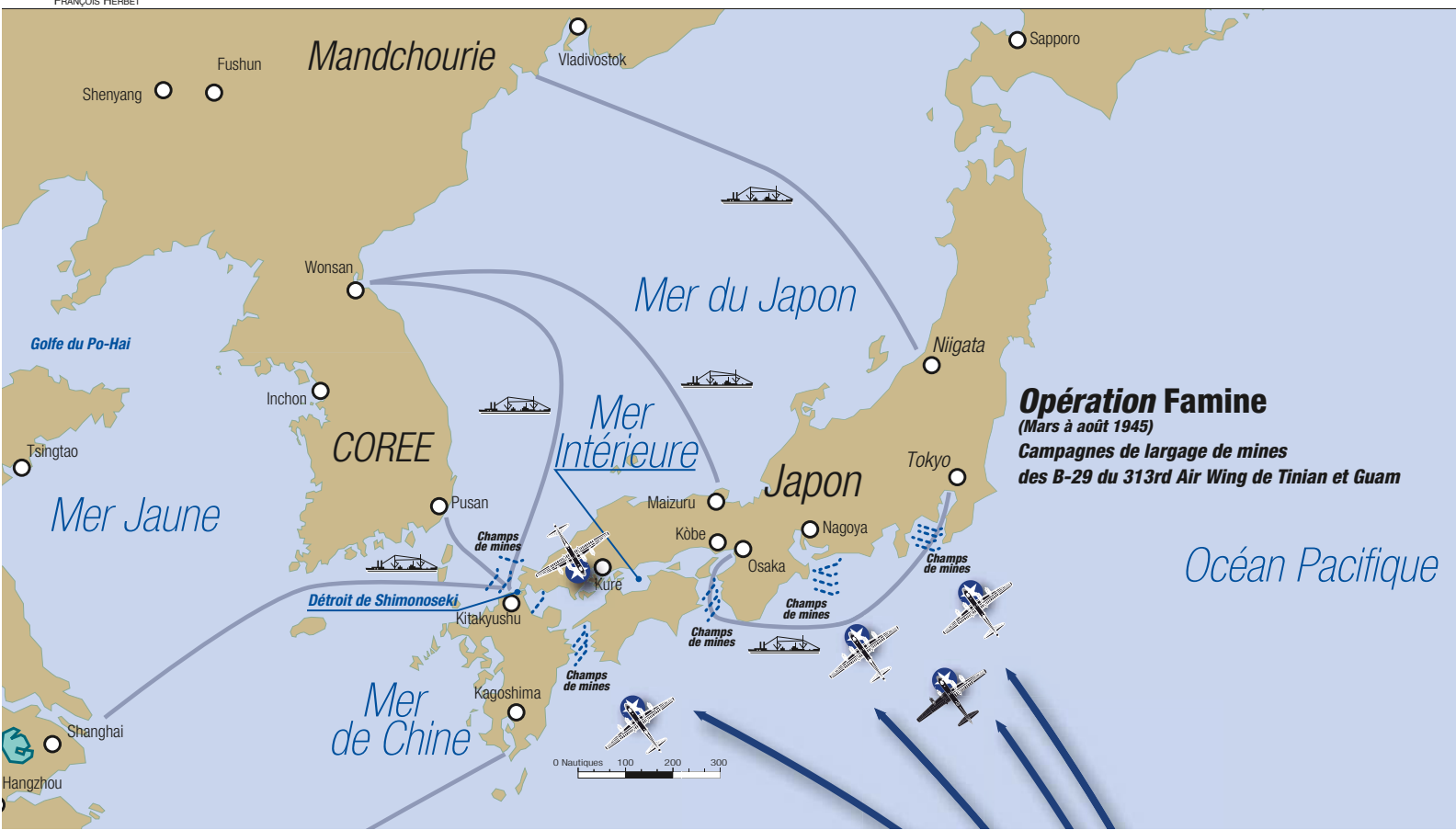
L'opération visait d'abord à bloquer les renforts vers l'île d'Okinawa, où les Américains s'approprièrent à débarquer, le 1^{er} avril, mais aussi à inter-

dire le trafic sur la plus importante route maritime japonaise. Ce fut le plus grand raid de minage, les opérations ultérieures comptant nettement moins d'avions engagés. La *Force Able* regroupait 24 B-29 du 505th Bomb Group, la *Force Baker* 20 du 504th et 30 du 9th Bomb Group, la *Force Charlie* 31 bombardiers du 9th Bomb Group. Ils larguèrent au total 825 mines sur deux zones : *Mike*, à l'ouest et *Love*, un peu plus à l'est dans le détroit de Shimonoseki.

Trois bombardiers furent abattus : *Stork Club Boys* (matricule 42-24864), du 505th Bomb Group,

-
- (1) La même nuit, 161 autres B-29 attaquaient en parallèle le Japon.
- (2) Ou mer intérieure de Seto; elle sépare les îles de Honshu, Shikoku et Kyushu.

FRANÇOIS HERBERT



Opération Famine (Mars à août 1945)
Campagnes de largage de mines des B-29 du 313rd Air Wing de Tinian et Guam

s'écrasa à Fukuoka, sur l'île de Kyushu, tuant huit des dix membres de son équipage. *The Peacemaker* (matricule 42-24916) et *Bad Penny* (matricule 44-69675), du 6th Bomb Group, furent aussi perdus.

Le 30 mars, 87 B-29 furent de nouveau engagés. 31 appareils des 6th et 9th Bomb Groups minèrent le port de Kure, 12 du 9th Bomb Group firent de même devant Hiroshima, les autres unités complétant les champs de mines *Mike* et *Love*.

William J. Carter, mitrailleur au sein du 9th Bomb Group, participa à 27 missions sur le Japon. Il donna quelques détails sur la mission du 30 au 31 mars, pour laquelle 30 des bombardiers engagés appartenaient au 9th Bomb Group. Il raconta n'avoir aperçu qu'un seul projecteur de DCA et aucun chasseur japonais. Les mines furent larguées "à la bonne place". L'opération fut selon lui "très facile", mais il ne voulait plus faire du largage de mines car celles-ci "explosaient trop facilement". Un seul B-29 fut perdu, *The Big Wheel* (matricule 42-65283), du 9th Bomb Group, qui rencontra des problèmes techniques en route vers le Japon et qui fit demi-tour. Il s'écrasa peu avant d'atterrir, laissant un seul survivant sur les 11 équipiers.



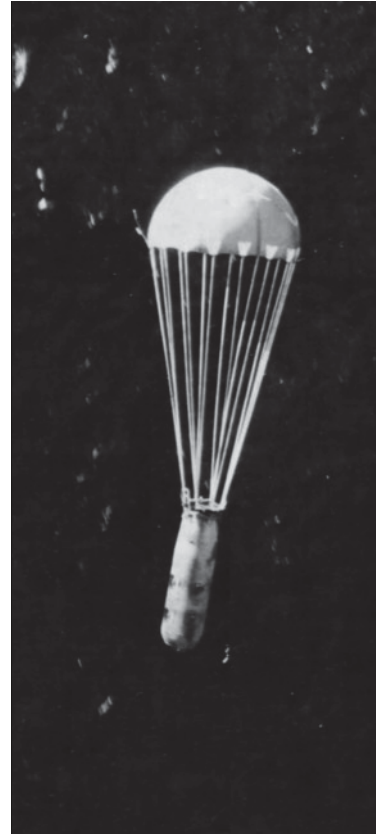
US Navy

La mise en place des champs de mines contraignit les Japonais à organiser dans l'urgence des unités de déminage. Elles entraient en action après chaque raid, en tentant de déminer les zones affectées par les largages. À la fin de la guerre, 20 000 hommes traquaient les mines dans la mer Intérieure. De bonnes techniques de récupération finirent par être employées, néanmoins sans pouvoir supprimer la menace (3).

Cinq autres raids de moindre envergure se déroulèrent jusqu'à la mi-avril. Dans la nuit du 1^{er} au 2, pour *Starvation 4*, dix appareils du 504th Bomb Group larguèrent 88 mines devant Hiroshima. Le lendemain, neuf bombardiers achevèrent de bloquer le trafic maritime dans la région. Les résultats dépassèrent toutes les attentes. Les reconnaissances menées sur zone permirent d'établir une baisse significative du trafic maritime. La plupart des navires japonais étaient désormais contraints de contourner par

.....
(3) En 2016, une unité de la marine japonaise est toujours consacrée au dragage des mines américaines dans la mer Intérieure.

Larguées entre 227 et 370 km/h, les mines, ici une Mk 25, étaient freinées par un parachute avant d'atteindre la mer.



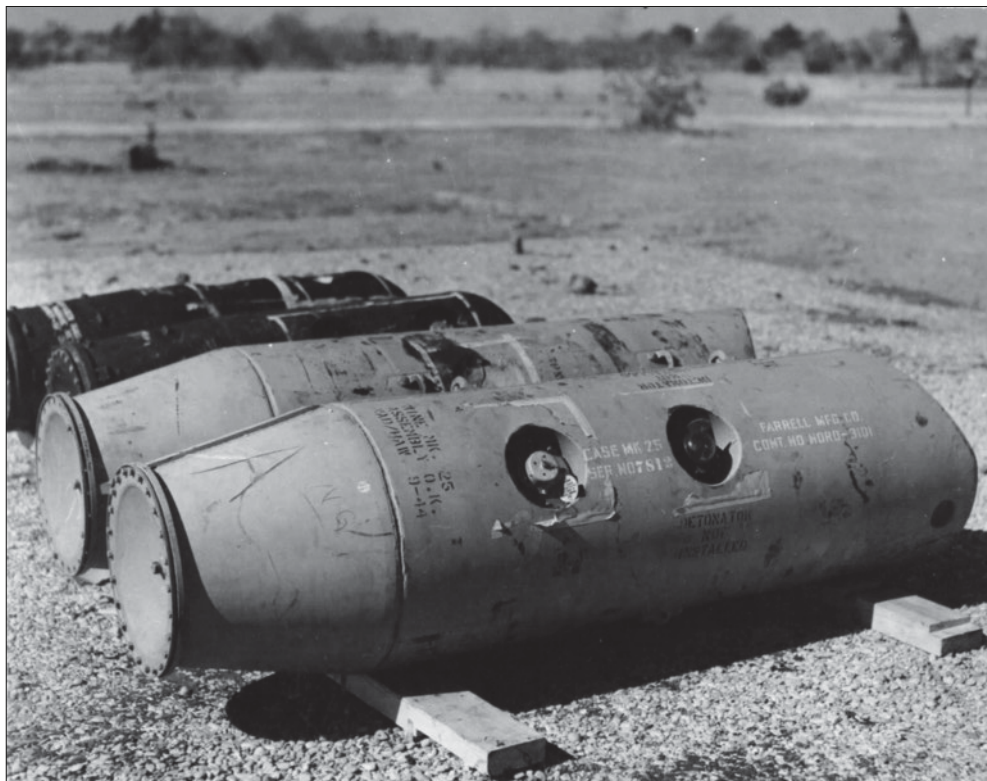
USAF

Au sein de l'US Navy, Ellis A. Johnson, spécialiste en la matière, fut le promoteur d'une campagne de minage du Japon.

le sud les îles de Shikoku et Kyushu, où ils devaient alors échapper aux sous-marins américains en maraude. Cette première période de *Famine* s'acheva avec 246 bombardiers engagés pour larguer 2030 mines.

Changement de tactique

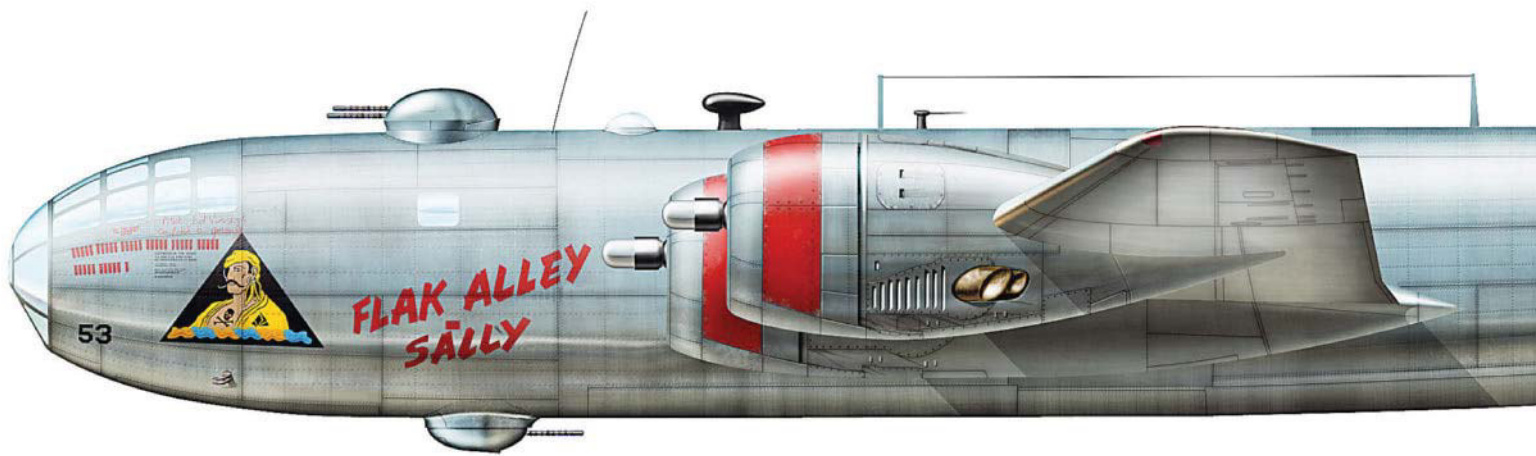
La deuxième campagne de minage débuta début mai. Dans la nuit du 3 au 4, 88 B-29 poursuivirent le travail de sape du détroit de Shimonoseki et de la mer Intérieure. Le 5 et le 6 mai, un peu plus de 90 ▶



USAF

Magnétique, acoustique ou à pression ?

Les B-29 emportaient deux modèles de mines au début de *Famine*. La Mk 25 (photo) affichait une masse de 900 kg (dont 578 kg d'explosif). Ses versions Mod 1 A5 et Mod 3 étaient mises à feu par des capteurs acoustiques. Sur la Mod 2 A6, la mise à feu se faisait avec la variation de pression de l'eau causée par le passage d'un navire — elle fut utilisée à partir de début mai 1945. La Mk 26 était activée par l'influence magnétique d'un bâtiment. Sa masse était de 486 kg (avec 236 kg d'explosif Torpex). La plupart du temps, les B-29 panachaient les modèles de mines et leurs différents types de mises à feu. Les mines pouvaient être réglées pour s'armer après 1 et 30 jours en mer et exploser en fonction du nombre de navires détectés.



B-29 minèrent les grands centres industriels maritimes, dont la baie de Tokyo. Aucune perte ne fut à déplorer parmi les équipages américains. Du 3 au 12 mai, 195 B-29 avaient dispersé 1422 mines.

Le 13 mai commença la troisième phase de l'opération *Famine*. Désormais il ne s'agissait plus de grandes vagues de bombardiers mais des effectifs de maximum 30 appareils. À un rythme presque quotidien, les B-29 poursuivaient leur travail de sape. Les pertes demeuraient assez rares. Le 23 mai, *Long Winded* (matricule 42-63509) ne revint pas du désormais traditionnel minage du détroit de Shimonoseki. Un "Super Dumbo" (surnom des B-29 de sauvetage qui accompagnaient les bombardiers) guida le B-29 en diffi-

Les effets catastrophiques de *Famine* furent évoqués dans la presse, ici par le *New York Times* le 4 août 1945.

culté vers un sous-marin américain qui récupéra une grande partie de l'équipage.

Dans la nuit du 24 au 25 mai, William J. Carter, pour sa 14^e mission, participa au minage de la

baie de Niigata, un des grands ports sur la côte Est du Japon. Ce fut une des plus longues missions de ce type.

Le 9th Bomb Group avait dépêché quatre des dix appareils affectés à cette mission. Carter remarqua que des chasseurs les avaient

suivis sans les attaquer. Il nota néanmoins trois "boules de feu" – probablement des

roquettes air-air tirées depuis les chasseurs japonais. Dans la nuit du 27

au 28 mai, la mission sur le détroit de Shimonoseki se révéla plus ardue, expliqua

Carter. Neuf B-29 furent pris à partie par la DCA, et *Tinny Anne* (matricule 44-69811) fut abattu – selon un rapport américain de 1948, Charles Palmer, le mitrailleur de queue, fut fait prisonnier puis exécuté par les Japonais le 20 juin.



USAF





Le B-29 matricule 42-24878 baptisé *Flak Alley Sally* du 6th Bomb Group piloté par le 1st lieutenant Edgar Vincent. Le 6th BG fut l'une des unités du 313rd Bomb Wing spécialisé dans le largage de mines pendant l'opération *Famine*.

Cependant, le nœud coulant se serrait un peu plus chaque jour autour de la marine japonaise. La navigation était rendue très difficile dans la mer Intérieure, mais aussi tout autour du pays. Parmi les bâtiments coulés, citons le *Hyuga Maru*, cargo de 9000 t lancé en mai 1944, qui effectuait des liaisons entre Pusan, en Corée du Sud, et le Japon. Il disparut dans la baie d'Hakata le 30 mai. Les B-29 avaient largué 1313 mines entre le 13 mai et le 6 juin.

Pilonnage des ports

Toujours avec peu de bombardiers engagés, mais à un rythme soutenu, la quatrième phase de *Famine* commença le 7 juin. Toutes

les deux nuits, une vingtaine de B-29 partaient miner les côtes japonaises. Chaque grand port était successivement visé : Tsuruga dans la nuit du 11 au 12, Niigata deux nuits plus tard, puis Kobe et Maizuru. Pour parfaire le minage qui faisait fonction de blocus, les installations portuaires étaient parfois directement touchées par des bombardements classiques, comme Kure le 22 juin, quand 162 B-29 s'attaquèrent aux installations et aux navires confinés à quai – une partie de la Marine impériale japonaise s'était réfugiée ici.

Dans la nuit du 9 au 10 juillet, 29 appareils du 6th Bomb Group s'attaquèrent aux ports de Niigata et Nanao et de nouveau au détroit de Shimonoseki. Le B-29 *Take it off* (matricule 42-93939), touché,

amerrit près de Moji. Virg Morgan, membre de l'unité, témoigna : *“Le 9 juillet 1945, le 6th Bomb Group perdit le commandant du 40th Bomb Squadron, le lieutenant-colonel Elmer Dixon, lors d'une mission de minage. Le colonel Dixon était un commandant exceptionnel qui avait terminé une tournée en Afrique du Nord avant de rejoindre le 6th Bomb Group. Il volait comme observateur avec l'équipage du capitaine Schmid dans un avion de l'unité qui n'avait pas encore reçu son camouflage noir en dessous du fuselage. (...) Ils étaient dans les cônes des projecteurs de DCA et dans le feu d'un chasseur de nuit, selon le mitrailleur de queue de l'avion qui précédait celui de Dixon. Un rapport du 6th Bomb affirme qu'il a été abattu par la DCA. Cependant,*



Look Homeward Angel, B-29 matricule 44-69736, du 6th Bomb Group.

Les armuriers préparent une mine Mk 25.





USAF

dans les deux cas, nous avons perdu un grand et humble pilote qui était revenu de l'Army War College plus tôt dans l'année pour mettre au courant les officiers de la réalité des opérations menées aux Mariannes. Dixon était très populaire auprès des conscrits par sa volonté de nous écouter et nous parler. Pussions-nous ne jamais l'oublier." Un seul des 12 membres d'équipage de *Take it off*

survécut. Jack Roy fut récupéré puis exécuté par les Japonais. En un peu plus d'un mois, 404 B-29 avaient largué 3542 mines.

Les opérations s'intensifièrent à partir du 9 juillet. Désormais, les ports de la Corée étaient aussi visés. Le 11 juillet, 25 B-29 du 6th Bomb Group minèrent les ports d'Obama, Miyazu et Pusan et Najin en Corée. Deux nuits plus tard, les minages se

Les B-29 alternaient bombardement incendiaire et largage de mines, comme ici.

succédèrent : Fukuoka, au Japon, Seishin et Masan, en Corée. Il en fut de même les 15 et 16 juillet contre d'autres objectifs, les ports du Japon étant systématiquement visés à plusieurs reprises pour établir de vastes champs de mines.

3 746 mines lancées par 474 B-29

Entre chaque minage, les unités du 313rd Bomb Wings effectuaient des bombardements incendiaires contre les villes. Kuwana fut ainsi visée par 94 bombardiers dans la nuit du 15 au 16. Dans la nuit du 27 au 28 juillet, 25 B-29 du 504th Bomb Group minèrent Fukuoka, Niigata, Maizuru, Sensaki et la baie de Fukawa, tout en poursuivant le blocage du détroit de Shimonoseki. Cette nuit-là se révéla particulièrement meurtrière pour les équipages car trois appareils furent perdus. *Umbriago II* (matricule 42-94041) amerrit sur la mer Intérieure. Cinq de ses 11 membres d'équipage furent sauvés par un hydravion de l'US Navy. L'équipage du matricule 42-24918 évacua l'avion au sud de l'île de Shikoku. Le sous-marin USS *Whale* récupéra six membres de l'équipage après deux jours en mer – pour la petite histoire, les équipiers du matricule 42-24918 furent transférés le 9 août sur le *Blackfish*, où ils rejoignirent d'autres aviateurs d'un B-25 qui avaient été repêchés de la même façon.

Début août, les minages se poursuivirent. Le 7 août, apparemment pour la première fois, des P-47 escortèrent les B-29 lors des mouil-



DR

US Navy

Le Yamadori touché par une mine le 23 juillet dans la mer Intérieure.



Les abords de la grande base navale de Kure furent minés à plusieurs reprises. Les bâtiments furent ensuite bombardés, comme ici le croiseur Haruna le 28 juillet 1945.



Le navigateur (au premier plan) du B-29 tenait un rôle capital lors des largages de mines. Il devait assurer avec précision la mise en place du champ de mines.

USAF

lages de mines dans les détroits de Shimonoseki, Miyazu, Maizuru, Tsuruga, Obama et Najin – probablement des P-47 du 58th Fighter Group basé récemment à Okinawa. La dernière mission de minage se déroula dans la nuit du 14 au 15 août. Hiroshima et Nagasaki avaient été bombardées les 6 et 9 août, la réédition du Japon n'était plus qu'une question d'heures. 39 B-29 larguèrent 345 mines devant les ports de Nanko, Miyazu et Hamada, sans oublier le détroit de Shimonoseki. Aucun appareil ne fut perdu. L'opération *Famine* s'achevait. Lors du dernier mois, ce ne furent pas moins de 3746 mines qui furent lancées par 474 B-29, un record pour l'opération. Ces mêmes bombardiers lancèrent simultanément 4 millions de tracts invitant les Japonais à se rendre.

Un total de 12135 mines furent larguées autour du Japon, soit plus de la moitié de l'ensemble des engins

lancés dans le Pacifique en 4 ans. Les missions de minage comptaient pour un peu plus de 5 % des missions effectuées par les B-29 basés aux Mariannes. Beaucoup moins spectaculaire que la campagne de bombardements incendiaires qui s'était déroulée en parallèle, *Famine* fut néanmoins distinguée en haut lieu. Les 6th, 504th et 505th Bomb Group reçurent la *Distinguished Unit Citation*, décoration attribuée aux unités qui s'étaient conduites avec valeur dans les combats, pour la campagne de minage du détroit de Shimonoseki entre le 17 juin et le 14 août.

Un bilan catastrophique pour le Japon

Le bilan de *Famine* fut catastrophique pour les Japonais : 293 navires coulés ou très sérieusement endommagés. Le trafic était en

passé de s'arrêter complètement sur les grandes routes maritimes classiques. En août 1945, pratiquement plus aucun bateau n'empruntait le détroit de Shimonoseki, alors que trois mois auparavant les navires qui le franchissaient représentaient un tonnage de 5000 t. Bloqués par les mines, 22 des 30 chantiers navals avaient cessé toute activité. D'une manière générale, les importations par la mer avaient été divisées par 10 depuis 1940. Un rapport de novembre 1946 sur l'offensive de minage américaine contre le Japon fut particulièrement explicite : *“Le prince Konoe [Premier ministre du Japon entre 1937 et 1941. N.D.L.R.] a dit que les attaques aériennes contre les navires et le minage des mouillages japonais par les B-29 furent aussi efficaces que les bombardements contre l'industrie japonaise à la fin de la guerre, quand toute la nourriture et les matériaux essentiels ne pouvaient plus rejoindre les îles japonaises.”*

Le capitaine Kyuzo Tamura, spécialiste des mines dans la Marine impériale, interrogé en 1946, expliqua : *“Le résultat du minage par les B-29 était si efficace contre le trafic maritime que vous avez affamé le pays. Je pense que vous auriez pu probablement raccourcir la guerre en commençant plus tôt.”* Pour preuve, le Japon importait 1 694 000 t de riz en 1940 contre 151 200 t en 1945. Le rapport d'enquête sur le bombardement sur le théâtre du Pacifique rédigé en 1946 fut sans ambages dans ses conclusions : *“Il est certain qu'avant le 31 décembre 1945, et probablement avant le 1^{er} novembre, le Japon aurait capitulé même si la bombe atomique n'avait pas été larguée, même si les Russes n'étaient pas entrés en guerre, et même si aucun plan d'invasion n'avait été prévu ou envisagé.”* ■



DR/ FOXTROT ALPHA

Les “Stratofortress” aussi

Le rapport de l'institut d'études Rand sur la campagne *Famine* soulignait en 1974 l'intérêt pour l'US Air Force de reprendre la mission de minage en utilisant ses bombardiers stratégiques B-52 “Stratofortress”. Des essais avaient eu lieu en 1964 avec un B-52D (photo), mais ils étaient restés sans suite. Ce fut au milieu des années 1970 que les mines rejoignirent finalement l'arsenal des B-52. Depuis ceux-ci effectuent régulièrement des exercices de minage sur les sept mers du monde. Ce fut le cas en juin 2016 avec *Baltops 16*, quand trois B-52H basés en Grande-Bretagne larguèrent en mer Baltique des mines (inertes...) Mk 62 “Quick Strike” fournies par l'US Navy. Nul doute que les B-52 peuvent bloquer les grandes lignes maritimes.