

Par ALFRED PRICE et JEFF ETHELL ©. Traduit de l'anglais par Michel BÉNICHOU

Le Yokosuka «Ohka», ignoble et inutile

Au printemps de 1944, les armées japonaises avaient perdu l'initiative dans la Guerre du Pacifique ; les Américains s'enfonçaient d'île en île dans les territoires qu'elles avaient auparavant tenus pour sûrs. Dans un effort désespéré pour renverser la tendance, les officiers de l'Armée et de la Marine impériale élaborèrent une pléthore de projets d'armes et d'opérations dont la réussite reposait sur le désir de leurs subordonnés de mourir pour leur empereur. Le grand quartier général approuva des missions «tan» (sincérité, loyauté) qui étaient des attaques aériennes contre des objectifs situés au-delà du point de non retour des avions. Comme les équipages engagés n'avaient aucune chance de survivre, les attaques «Ibaku» se multiplièrent considérablement. A partir de là, plusieurs projets avec des avions suicide, ou des vedettes rapides suicide, voire des torpilles montées furent envisagés. La plupart mettaient en œuvre des matériels existants spécialement modifiés, mais pour quelques uns, il fallait concevoir des systèmes appropriés. L'un de ceux-ci fut proposé pendant l'été de 1944 par l'Enseigne Shoichi Ota, navigateur dans une unité de transport de la Marine. Il avait imaginé un petit avion suicide propulsé par fusée, dont le nez était constitué par une charge explosive et qui serait lancé contre les navires ennemis. Emporté par un bombardier bimoteur, cette arme serait larguée à une distance de l'objectif qu'elle pourrait parcourir en planant.

Ota n'avait aucune formation en construction aéronautique, aussi, en élaborant son projet, avait-il sollicité l'aide du Pr. Taichiro Ogawa du département des recherches aéronautiques de l'université de Tokyo.

Un autre membre de cette université, Hidemasa Kimura, entreprit les premiers dessins et construisit même une maquette qui fut essayée en soufflerie. Fort de ces dessins et du

résultat des essais de soufflerie, Ota soumit son idée de bombe guidée «infaillible» au Capitaine de corvette Tadanao Miki qui dirigeait le futur bureau d'études aéronautiques du laboratoire de recherche aéronaval de l'arsenal de Yokosuka.

Plus tard, Miki avoua avoir été horrifié à l'idée d'envoyer des hommes à une mort certaine de cette manière, mais, comme les attaques suicide étaient désormais une politique officielle, il dut cacher ses sentiments. Le projet fut présenté à l'état-major de la Marine le 5 août 1944, et l'officier d'état-major aérien Minoru Genda accueillit la proposition avec enthousiasme. A sa demande, l'Amiral Koshiro Oikawa, chef d'état-major, ordonna la production en série du minuscule avion.

La tâche de transformation des idées d'Ota en système d'armes efficace fut confiée à Tadanao Miki qui, en dépit de ses réserves, ne ménagea pas ses efforts pour fournir aussi vite que possible les dessins nécessaires. Comme la machine devait être pilotée par des volontaires peu expérimentés, la facilité de pilotage était d'une importance primordiale. L'avion devait aussi pouvoir être construit avec une main-d'œuvre pas ou peu qualifiée, avec, autant que possible, du bois ou des matériaux non stratégiques.

Le programme fut désigné officiellement «engin d'attaque suicide de la Marine, type 11». Les premiers prototypes furent désignés MXY7 ; ensuite, les appareils de série furent baptisés du nom plus évocateur de «Ohka», le bouton de fleur de cerisier qui s'épanouit.

Le détail de la conception fut achevé en quelques jours, et la construction du prototype commença aussitôt. Au largage, un «Ohka» pèserait 2 123 kg. Comme à aucun moment le profil de mission ne demandait de voler à moins de 320 km/h, une aile toute petite pouvait suffire. Celle de l'«Ohka» avait une envergure de 5,10 m et une surface d'à peine plus de 6 m², ce qui avait pour résultat une charge alaire extrêmement éle-



Une bombe volante pilotée «Ohka», capturée par les Américains sur l'île d'Okinawa en 1945.





L'équipage d'un Mitsubishi G4M2e «Betty» du 771^e Kokutai attend l'ordre de décoller. On distingue l'«Ohka» sous le ventre de l'avion, à moitié engagé dans la soute à bombe ouverte.

vée de 355 kg / m² en quittant l'avion porteur. Le fuselage mesurait 6 m de long, et contenait à l'arrière trois fusées à carburant solide d'une poussée unitaire de 255 kg pendant environ 10 secondes. Le pilote pouvait allumer les fusées les unes après les autres ou ensemble, à tout moment pendant son vol. La charge explosive de 1 200 kg qui occupait tout le volume du nez de l'avion, comptait pour plus de la moitié de la masse totale de l'«Ohka».

Pour s'assurer au mieux qu'elle exploserait, elle fut munie de cinq détonateurs, un à l'avant et quatre à l'arrière. Le pilote les armait en tirant une poignée dans l'habitacle une fois bien éloigné de l'avion porteur.

Plusieurs réglages de retard étaient possibles, de 0 à un maximum d'1,5 seconde après l'impact pour laisser la charge s'enfoncer à l'intérieur de la coque avant d'exploser. Exceptionnellement sur un avion japonais, le pilote était raisonnablement bien protégé contre le feu ennemi. L'enveloppe d'acier de la charge protégeait des tirs venant de face ; une bande d'acier de 20 mm était fixée sous les pieds du pilote et derrière le haut de son dos. Les carters en acier des fusées apportaient une certaine protection au bas du dos et aux jambes.

Le bombardier moyen bimoteur Mitsubishi G4M («Betty») fut sélectionné pour porter l'«Ohka». Les modifications nécessaires donnèrent la version G4M2e avec le découpage des trappes de la soute, un fort crochet de suspension avec dispositif de largage en secours, et des plots pour maintenir la bombe volante fermement en place sous l'avion.

A la fin de septembre, 10 cellules opérationnelles «Ohka» avaient été achevées à l'arsenal de Yokosuka. Sans attendre les résultats des vols d'essais, la Marine lança la production afin de disposer d'une première centaine fin novembre 1944. Le Contre-amiral Jiro Saba, directeur de la section d'aéronautique du Laboratoire de la Marine, approcha le C.c Yokei Matsuura, au ministère des Munitions, en lui demandant d'organiser une société privée pour produire des «Ohka» en masse. Comme Tadanao Miki, Matsuura fut affligé par le concept de cette arme et répondit qu'il n'avait «aucun moyen d'affecter cette fabrication à des entreprises privées. En dehors de problèmes de sécurité, elles penseraient

que les marins étaient tombés sur la tête. La production devait être organisée au sein du laboratoire, en secret». Malgré son rang relativement inférieur, Matsuura fit valoir son opinion, et une chaîne de fabrication fut montée à l'intérieur de l'Arsenal, pour construire les avions.

Les Occidentaux considèrent en général que l'emploi des armes suicide est propre à la culture monolithique des militaires japonais ; en réalité, beaucoup d'officiers de haut rang, dans l'Armée et la Marine, étaient horrifiés à l'idée d'envoyer au combat des hommes qui n'avaient aucune chance d'en revenir. Ils firent connaître leur sentiment, mais ne purent rien contre l'opinion générale que l'usage de telles tactiques, quoique désagréable, était essentiel à la Nation si elle voulait vaincre l'énorme supériorité de l'ennemi en hommes et matériels.

Comme il a été dit, l'«Ohka» n'aurait à voler en-dessous de 320 km/h à aucun moment de sa mission opérationnelle. Rien n'était prévu pour un atterrissage ni pour un nouvel usage. Cependant, il fallait essayer l'appareil en vol et entraîner ses pilotes ; Tadanao Miki conçut une version spéciale non opérationnelle pour remplir ces fonctions.

La version non opérationnelle fut munie d'un patin d'atterrissage, de volets, d'ailes et d'un empennage métalliques pour résister à l'impact de l'atterrissage. A la place de la charge et des fusées furent installés des lests d'eau pour donner à l'avion la masse et la charge alaire de la machine opérationnelle pendant le largage et la descente à grande vitesse. En approchant du sol, le pilote tirait des leviers pour larguer ces 1 200 l d'eau environ. La charge alaire était alors ramenée à une valeur plus raisonnable (131 kg/m²), ce qui permettait au pilote de se poser plus ou moins normalement sur patin.

En septembre 1944 également, la Marine impériale commença à recruter les pilotes d'«Ohka», et d'autres avions suicide. Des volontaires pour des «attaques spéciales»

furent appelés dans toutes les unités aériennes.

Bien que le sens fatal de l'expression fût bien compris, ceux-ci ne manquèrent jamais. Ceux qui étaient pères et sans épouse, enfants uniques, fils aînés ou qui avaient de lourdes charges de famille étaient immédiatement refusés. Les autres étaient envoyés se préparer pour leur sinistre rôle. Les volontaires étaient plus ou moins expérimentés ; les meilleurs d'entre eux furent sélectionnés pour le premier stage.

En octobre commença la formation de la première unité de «Ohka», le *Jinrai Butai* dont la traduction la plus proche du japonais est plutôt Unité des Dieux du Tonnerre qu'Unité de la Foudre Divine qui apparaît dans d'autres récits.



Un Yokosuka «Ohka» type 11, capturé par les Américains. On distingue sur le fuselage une fleur, en référence au tonnerre.

Organiquement, l'unité était le 721^{ème} Corps d'Aéronautique navale, commandé par le Commandant Motoharu Okamura, pilote vétérinaire qui prônait depuis longtemps les opérations suicide comme moyen de renverser le sort de la guerre ; il consacra une énergie considérable à la constitution de son unité. Elle fut partagée en deux escadrons de bombardiers G4M2 «Betty», les 708 et 711^{ème}, chacun avec 18 avions porteurs. Faisait aussi partie de l'unité un escadron de chasseurs «Zero» A6M5 modifiés pour les attaques suicides et deux escadrons de «Zero» pour escorter les avions porteurs et les avions suicide.

L'entraînement débuta aussitôt que les pilotes volontaires commencèrent à arriver à Konoike ; il comprenait alors une série de descentes en planés à bord d'un A6M5 avec le moteur au ralenti, pour familiariser les pilotes avec la longue approche en plané des «Ohka».

En octobre également, commencèrent les essais en vol de l'«Ohka» à Sagami, avec d'abord un vol plané sans pilote jusque dans l'océan, pendant lequel l'appareil se comporta comme prévu. Le dernier jour du mois, le Lieutenant Kazutoshi Nagano fit le premier vol d'essais piloté. Lesté d'eau à la place de la charge explosive et des fusées, l'«Ohka» fut équipé d'un accélérateur sous chaque aile ; l'avion prototype quitta son avion porteur à 3 500 m et fut mis en descente stabilisée. Lorsque le pilote alluma les accélérateurs, leur poussée dissymétrique le mit en glissade, et il dut les éjecter. La suite se déroula sans incident et, après avoir vidé ses ballasts, Nagano atterrit en douceur sur son patin.

En novembre, plusieurs vols d'«Ohka» propulsés, mais sans pilote, furent accomplis. Au cours d'un piqué presque vertical, l'un d'eux dépassa 1 000 km/h. Les essais révélèrent que la distance parcourue après

**Le pilote
de l'«Ohka»
pouvait allumer
une de ses fusées
pour accélérer
à 650 km/h,
ce qui était
suffisant pour
distancer un
«Hellcat»**

le largage était quelque peu inférieure à celle que les promoteurs de l'engin espéraient. Cet aéronef était d'abord un planeur, et seulement secondairement un avion. Largué à 6 000 m, maintenu en descente stabilisée à 370 km/h sur une pente d'environ 5,5°, sa distance franchissable absolue était d'environ 60 km. Ce maximum absolu ne signifiait rien au combat cependant, car en conditions opérationnelles, le maintien d'une pente de descente constante était hors de question. Au combat, l'avion porteur devrait approcher à environ 25 km de la cible pour que l'attaque de l'«Ohka» soit efficace. La poussée des fusées n'allongeait la distance franchissable que de cinq kilomètres environ.

S'il était intercepté par des chasseurs ennemis après son largage, le pilote de l'«Ohka» pouvait allumer une de ses

fusées pour accélérer à 650 km/h, ce qui était suffisant pour distancer un Grumman «Hellcat». Mais, après la combustion de la fusée, la vitesse de l'avion suicide diminuait rapidement. Si le pilote allumait les trois fusées au moment de son piqué final, sa vitesse pouvait atteindre 970 km/h. Rien, ou presque, ne pouvait alors l'arrêter.

Le premier vol d'entraînement en «Ohka», le 13 novembre 1944, finit en catastrophe. Le Lt Tsumotu Kariya fut largué à 3 000 m. Tout alla bien jusqu'au moment où il tira le levier pour vider le lest d'eau. Kariya fit l'erreur de vider le réservoir avant, sans vider celui de l'arrière. Dangereusement déséquilibré, l'avion se redressa puis décrocha et s'écrasa en culbutant sur le sol ! Le pilote, mortellement blessé, décéda quelques heures plus tard. L'«Ohka» avait fait sa première victime. Tsumotu Kariya fut enterré avec les honneurs militaires, et le stage continua.

Les essais étaient aussi poursuivis, et, le 20 novembre, un «Ohka» sans pilote, mais avec une charge explosive, fut largué et explosa en s'abattant en mer. Lors d'un vol d'essais piloté, quelques jours plus tard, Kazutoshi Nagano alluma l'une des fusées dans la queue de l'avion, atteignant 650 km/h sans rencontrer de problèmes et se posa tranquillement.

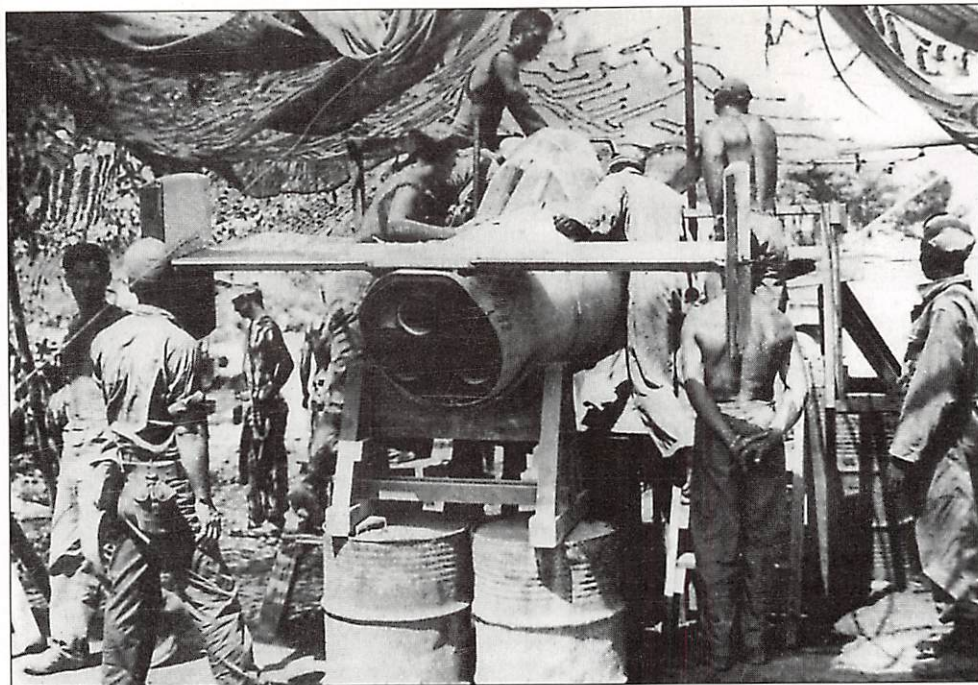
À la mi-décembre, 151 «Ohka» avaient été achevés par l'arsenal de Yokosuka, qui pouvait désormais se consacrer à la fabrication de la version d'entraînement biplace qui était très attendue. La production des 600 bombes volantes opérationnelles fut cédée à l'arsenal de l'aéronautique navale d'Ibaragi.

Entre-temps, le *Jinrai Butai* avait été déclaré opérationnel et affecté à la flotte combinée.

La marine se prépara à déployer les «Ohka» aux Philippines où elles devaient être entreposées sur la base de Clark Field. Si des attaques devaient être lancées depuis Clark Field, les pilotes y seraient acheminés à bord des «Betty» qui porteraient leurs «Ohka» vers les objectifs. 50 bombes volantes ainsi que de grandes quantités d'approvisionnement et d'équipements aéronautiques furent embarqués dans le *Shinano*, le plus grand porte-avions du monde (70 000



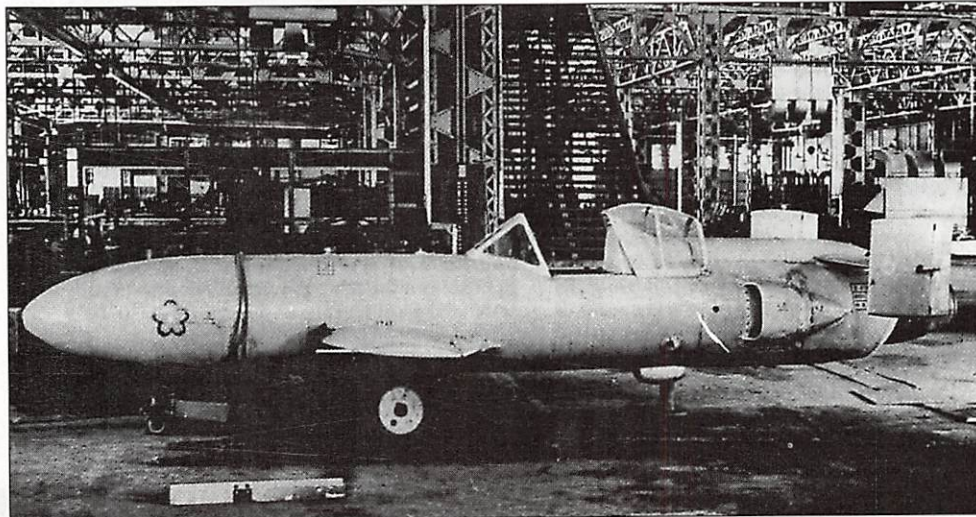
Les forces américaines sur l'île d'Okinawa, principale base des «Ohka» hors du Japon métropolitain. On peut voir, peinte en rose, le nom de baptême de l'engin, qui se traduit par «Le bouton de fleur de cerisier qui s'épanouit».



Ci-dessus, un «Ohka» type 11 capturé par l'armée américaine sur l'île d'Okinawa ; l'engin était totalement opérationnel et prêt à l'emploi.

Ci-contre, le cockpit de la version opérationnelle de l'«Ohka» était des plus rustiques : compas, indicateur de vitesse, altimètre et variomètre. La commande d'allumage des fusées est en bas à gauche du panneau. En haut à gauche, la poignée en T servait à armer les charges explosives après que l'«Ohka» se soit éloigné de son «Betty» porteur.

Ci-dessous, un «Ohka» type 22, destiné à être porté par le petit bimoteur Yokosuka PIY1 «Francis».



tonnes) qui venait d'entrer en service. Le 28, le géant quitta la baie de Tokyo pour prendre le large, mais, tôt le lendemain matin, il fut frappé par quatre torpilles du sous-marin américain USS *Archerfish*, et coula quelques heures après.

En décembre, une autre tentative eut lieu avec un lot de 30 «Ohka» à bord du porte-avions *Unryu*, mais ce fut une fois encore pour rien, puisque le navire fut coulé par les torpilles du sous-marin USS *Redfish*.

Après la perte de deux précieux porte-avions et de leur chargement d'«Ohka», la Marine impériale abandonna l'idée de mettre en place ces armes aux Philippines.

La tentative d'implantation à Formose (aujourd'hui Taïwan), fut plus heureuse. Au début de Janvier, le porte-avions *Ryuho* brisa la blocus des sous-marins américains, et déposa sur l'île 58 bombes volantes.

Cependant, Formose était une des îles dont l'invasion n'était pas inscrite sur l'agenda des invasions américaines ; les armes qui y furent expédiées restèrent dans leur cachette, camouflées jusqu'à la fin de la guerre. Quelques «Ohka» furent aussi envoyés à Okinawa, Singapour et autres bases d'outre-mer.

En janvier 1945, le *Jinrai Butai* reçut l'ordre de s'installer sur la base aérienne de Kanoya, sur l'île de Kyushu, la plus méridionale du Japon, et de se préparer à opérer depuis cet endroit. A cette époque, le corps des «Ohka» comptait 160 bombes volantes et autant de pilotes entraînés à les monter et 77 «Betty» modifiés en avions porteurs ; l'unité possédait en outre 108 chasseurs «Zero» modifiés en «Kamikaze». Si ces avions pouvaient percer les défenses et concentrer leurs attaques sur un groupe de navires de combat ennemis, ils pouvaient y provoquer une considérable dévastation.

A cette époque, le moral des pilotes d'«Ohka» était bas. Après la préparation hâtive à leur macabre tâche, ils avaient été laissés dans l'expectative pendant des mois, sans rien à faire qu'à penser à leur destin.



Le pont d'envol du porte-avions d'escorte USS *Manila Bay* (CVE-61) après une attaque kamikaze.

YOKOSUKA TYPE 11

«OHKA»

(bouton de fleur de cerisier qui s'épanouit)

- **Motorisation : trois fusées à carburant solide, modèle 4, type 1-20, de 265 kg de poussée**
- **Armement : 1 200 kg d'explosif dans le nez**
- **Performance : vitesse maximale en piqué : 930 km/h**
- **Distance franchissable absolue après largage à 6 000 m : environ 68,5 km**
- **Portée pratique en combat : 28 km**
- **Masse (au largage) : 2 125 kg**
- **Dimensions : Envergure : 5,10 m Longueur : 6,15 m Surface alaire : 6 m²**

Ces hommes ne s'inquiétaient pas de mourir dans un éclair glorieux, pourvu qu'ils eussent de bonnes chances d'infliger des ravages à l'ennemi. Mais ils ne voulaient pas gaspiller leur vie pour ce qui ressemblait de plus en plus à une entreprise inutile. Chargé d'un «Ohka» à demi caché dans son ventre, et handicapé par du blindage supplémentaire, le vulnérable «Betty» porteur atteignait, au mieux, 320 km/h. Compte tenu de l'importance probable de la couverture des chasseurs ennemis, il fallait peu d'imagination pour comprendre que les «Ohka» avaient peu de chance d'approcher assez près d'une «Task Force» américaine pour l'attaquer. Le C.c Goro Nonaka, chef des pilotes suicide de l'unité, ne mâchait pas ses mots pour exprimer ses soucis quant aux «Ohka». A son avis, c'était une arme médiocre et du gâchis de pilotes courageux qui auraient été beaucoup plus utiles en combattant ailleurs. La situation commençait à peser sur les pilotes et il y eut plusieurs cas d'insubordination et d'ivrognerie.

La puissance du blocus américain sur mer et sur terre confinait le *Jinrai Butai* sur l'archipel japonais. Dans l'incapacité de se déployer pour chercher des objectifs valables, le corps devait attendre qu'une force navale ennemie s'aventurât à sa portée.

Il attendit pendant plusieurs semaines, jusqu'à ce que l'occasion d'entrer en action lui fût offerte, en mars 1945. Les 18 et 19, les avions embarqués de la Task Force 58 attaquèrent en nombre les aérodromes et les bases navales du Japon. La Task Force 58 était exactement le genre d'objectif pour lequel le *Jinrai Butai* avait été créé. Le puissant groupe de bataille américain comprenait dix gros porte-avions et six petits, avec une escorte de huit cuirassés, 16 croiseurs et plus de 60 destroyers.

Pendant les deux premiers jours, ces navires de guerre subirent des attaques massives de bombardiers japonais et

d'avions suicide «classiques» qui endommagèrent cinq porte-avions et en mirent un hors de combat. Le troisième jour, le 20 mars, la Task Force se tint au large de l'est du Japon pour permettre à ses destroyers de se ravitailler.

En dépit des patrouilles agressives des chasseurs de l'US Navy, des avions de reconnaissance japonais maintinrent le contact avec l'armada pendant toute la journée.

A l'aube du 21, une partie des forces américaines fut localisée à environ 370 milles de la pointe sud-est de Kyushu, et le *Jinrai Butai* reçut l'ordre de se préparer pour cette mission imminente. Le gros des attaquants fut prélevé au sein du 721^{ème} Kokutai qui comprenait 15 «Betty» porteur d'«Ohka». Deux autres «Betty», sans bombes mais équipés d'un radar, devaient voler en avant pour repérer les navires ennemis et guider les avions porteurs jusqu'à une position convenable pour larguer leur bombe volante. Une cérémonie émouvante se déroula pendant la matinée à Kanoya,

Yokosuka «Ohka»

tandis que les pilotes des «Ohka» se préparaient pour marcher à la mort. Le Vice-amiral Matome Ugaki, commandant la cinquième Flotte aéronavale, présidait ; il versa le saké à chaque pilote de bombe volante pour porter un toast au succès de la mission.

Peu après midi, les «Betty» décollèrent les uns après les autres, se rassemblèrent et mirent le cap vers la mer et l'ennemi. Cependant, leur mission tourna vite à l'aigre.

Selon le plan original, environ 80 A6M5 «Zero» devaient protéger une grosse opération d'«Ohka» comme celle-ci. Mais, après les durs combats aériens des trois précédents jours, beaucoup de ces chasseurs étaient en piteux état. Plusieurs firent demi-tour à cause de défaillances techniques, et, lorsque cette escorte s'éloigna au-dessus de la mer, elle était réduite à 30 avions. A Kanoya, l'on discuta ferme d'un éventuel rappel des «Ohka», mais le Vice-amiral Ugaki sachant que ce rappel affaiblirait le moral déjà très bas des pilotes d'avions suicide, ordonna de poursuivre.

Les Japonais étaient à 80 milles au nord-ouest des navires américains lorsque les radars de ces derniers les détectèrent. L'objectif des «Ohka» était le Task Group 58-1 qui comprenait les gros porte-avions *Hornet*, *Bennington* et *Wasp*, et le petit *Belleau Wood* escortés par deux cuirassés, quatre croiseurs, et une petite vingtaine de destroyers. Toutefois, les canons de ces navires n'allaient servir à rien dans la bataille qui suivit.

Aussitôt après avoir détecté les assaillants, les quatre porte-avions lancèrent tous les chasseurs en état de vol sur leur pont, et bientôt 150 «Hellcat» et «Corsair» se positionnèrent pour arrêter les avions japonais. Pour les officiers contrôleurs d'interception des porte-avions, c'était une opération simple de moyenne altitude ; ils n'eurent aucune difficulté à diriger les avions au contact visuel de l'ennemi.

Les premiers à intercepter les assaillants japonais, à 120 km environ des navires, furent les deux douzaines de «Hellcat» des patrouilles permanentes, apparte-





Un soldat américain pose devant un Yokosuka «Ohka» capturé sur l'île d'Okinawa en 1945.

nant aux VF-17, VBF-17 et VF-30 des porte avions *Hornet* et *Belleau Wood*. En dix minutes, plus de la moitié des lents et vulnérable «Betty» avaient été descendus ; plusieurs rescapés larguèrent leur «Ohka» et tentèrent crânement de s'échapper. Au fur et à mesure de l'arrivée d'autres chasseurs, les «Betty» furent cueillis un par un jusqu'à leur anéantissement. Parmi ceux qui étaient allés à la mort, se trouvait Goro Nonaka auquel les faits avaient donné raison.

Les «Corsair» et les «Hellcat» taillèrent aussi en pièce l'escorte des chasseurs japonais, détruisant 15 «Zero» pour la perte d'un «Hellcat». Lorsque les chasseurs américains rejoignirent les porte-avions, leurs pilotes se déclarèrent étonnés par la facilité avec laquelle ils avaient vaincu leurs adversaires. Ils rapportèrent que les bombardiers japonais semblaient chargés d'une sorte de petite arme ailée, sous le fuselage, ce qui fut confirmé lorsque les films des caméras embarquées furent développés. On commença par penser que ces engins pouvaient être une arme anti-navire semblable à la bombe volante V-1 allemande.

Les quelques «Zero» survivants rapportèrent à Kanoya la terrible nouvelle de la débâcle, à ceux qui attendaient, pleins d'espoir, sur l'aérodrome. Un rapport indique que lorsque le Vice-amiral Ugaki apprit le massacre de sa force, il s'effondra et pleura.

Comme l'avait prédit les équipages japonais, le talon d'Achille du «Ohka» était l'extrême vulnérabilité de l'avion porteur aux attaques de chasseurs. Aucun «Betty» ne put approcher assez des bateaux pour larguer son engin suicide. Et même si certains y étaient parvenus, les chances d'atteindre les navires auraient été très diminuées pour les «Ohka», à cause de la densité des chasseurs de la défense. Tout bien considéré, il était clair que les «Ohka» avaient moins de chance de forcer des défenses aériennes bien conduites que le chasseurs et bombardiers Kamikaze classiques. Le seul avantage des «Ohka» était leur plus lourde charge explosive qui infligerait des dommages bien plus considérables.

L'échec de la mission du 21 mars conduisit à réévaluer les tactiques des «Ohka». Plus jamais les «Betty» ne seraient envoyés à l'ennemi en grosse et unique formation. Désormais, les avions porteurs approcheraient du secteur de l'objectif individuellement, de direction différentes, pour essayer de s'insinuer à tra-

vers les défenses en utilisant les nuages, la mauvaise visibilité, la surprise.

Le 1^{er} avril 1945, après un long bombardement préparatoire, les Américains se déversèrent sur les plages d'Okinawa. Cette île d'importance stratégique était à 650 km de l'extrémité de la pointe sud de Kyushu. Sachant ce que cela signifiait, les Japonais mirent tout en œuvre pour empêcher cette invasion. Le Vice-amiral Ugaki lança le *Jinrai Butai* contre la flotte ennemie tôt dans la matinée. Six avions porteurs d'«Ohka» décollèrent pour se diriger individuellement vers l'objectif. Un avion ne réus-

**Du point de vue
de ceux qui
étaient menacés
sur les bateaux,
l'«Ohka» était une
arme terrifiante**

sit pas à passer les défenses et revint avec son «Ohka», un autre, attaqué par les chasseurs, fut contraint d'éjecter son engin, un troisième s'écrasa au sol.

On ne sait rien des autres, mais au moins un largua son «Ohka» avec succès. Il percuta les tourelles principales du cuirassé *West Virginia* en provoquant de gros dégâts et en faisant de nombreuses victimes. Le transport d'assaut *Alsine* et les cargos *Achernar* et *Tyrrell* furent endommagés par des Kamikaze à peu près au même moment, mais nous ne savons pas s'ils furent touchés par des «Ohka».

Enfin, les officiers de renseignement américains connurent la vraie nature de

l'«Ohka». Pour dénigrer son utilité militaire, il lui donnèrent le surnom de «Baka» (crétin, en japonais). Mais ceux qui étaient à bord des bateaux menacés n'avaient pas le même sens de la plaisanterie, et, comme toutes personnes se trouvant au point d'arrivée d'une nouvelle arme ennemie, ils lui attribuèrent toutes les capacités possibles et imaginables. De fait, de leur point de vue, l'«Ohka» était une arme terrifiante.

La troisième attaque d'«Ohka» eut lieu dans l'après-midi du 12 avril. Neuf «Betty» furent engagés dans cet assaut kamikaze de grande envergure au large d'Okinawa. Un seul des avions-porteurs revint, endommagé, et son équipage rapporta le premier témoignage direct d'une attaque d'«Ohka». Profitant de la couverture nuageuse sur le trajet et dans la zone de l'objectif, les bombardiers parvinrent au large d'Okinawa. Leurs équipages virent les navires de guerre américains et approchèrent à la distance d'attaque.

L'Enseigne Saburo Dohi fut largué avec son «Ohka» à 6 000 m, à 18 km de la cible. L'équipage du «Betty» vit l'engin suicide planer vers un navire de guerre et laisser une traînée de fumée lorsque le pilote alluma les fusées accélératrices. La traînée de fumée s'arrêta dans une éruption de flammes lorsque l'engin percuta sa cible et explosa.

Dohi fut crédité de la destruction d'un bateau de guerre américain. Ce fut aussi le cas d'un autre pilote d'«Ohka», dont l'avion porteur, avant d'être descendu, annonça par radio l'impact sur un des navires. Deux autres équipages de «Betty» annoncèrent par radio, avant de tomber en mer, que leur «Ohka» avait frappé des navires ennemis non identifiés.

Les archives américaines ne confirment pas ces revendications contre des cuirassés, bien que les cuirassés *Idaho* et *Tennessee* aient été endommagés ce jour-là, mais, à chaque fois par des avions kamikaze classiques.



Cependant quatre attaques d'«Ohka» peuvent être identifiées. L'une contre le destroyer piquet-radar *Mannert L. Abele* déjà immobilisé par l'attaque précédente d'un kamikaze. Un «Ohka» frappa à tribord, presque au milieu du navire. L'explosion le brisa en deux ; il coula rapidement. Le destroyer chargeur de mines *Jeffers*, en route pour recueillir les rescapés de l'*Abele*, fut aussi la cible d'un «Ohka». Cependant, le feu de sa vigoureuse artillerie antiaérienne sembla faire mouche contre l'engin qui approchait très vite, mais percuta la mer et explosa à environ 50 m du navire. Même à cette distance, la détonation fut assez forte pour causer des dommages au pont supérieur et le *Jeffers* dut quitter les lieux pour aller se faire réparer.

Le destroyer *Stanly* eut beaucoup de chance après avoir été visé par deux «Ohka». L'un d'eux se mit en palier bas au-dessus de l'eau à grande vitesse, sous le feu

des canons de DCA du navire. L'engin suicide le frappa près de la proue, juste au-dessus de la ligne de flottaison, et sa charge explosive perça la coque de part en part, explosant plusieurs mètres plus loin, ne causant que des dommages remarquablement limités. L'autre «Ohka» attaqua à l'horizontale, rasa le *Stanly* en passant par dessus et entraîna son pilote à distance de sécurité (pour le bateau) avant de s'abattre en mer et d'exploser.

Le 14 avril se produisit une autre tentative déterminée contre les navires au large d'Okinawa, avec sept porteurs d'«Ohka» au sein d'une vaste opération d'avions kamikaze escortés par plus de 100 chasseurs. Aucun des «Betty» n'en revint ; il n'existe aucune preuve du succès d'un des «Ohka».

Deux jours plus tard, le 16, plus de 100 avions kamikaze dont six «Betty», furent lancés contre la concentration des bateaux américains. Deux avions porteurs revinrent de cette mission, mais il n'y eut aucune revendication d'impact.

Le 28 avril, 80 avions suicide dont quatre porteurs d'«Ohka», tentèrent un assaut nocturne au large d'Okinawa. Un seul «Betty» revint. Il n'y eut aucune revendication de coup au but.

Le 4 mai, sept «Betty» prirent part à l'attaque matinale de 120 kamikaze. La visibilité autour d'Okinawa était mauvaise, ce qui permit à plusieurs assaillants de percer l'écran des défenseurs. Un «Betty» solitaire fut aperçu à 8 km d'un des destroyers piquet-radar. Avant que les chasseurs aient pu intervenir, il largua son «Ohka». Piloté par l'E. Susuma Ohashi, l'engin fut aperçu pour la première fois à 4 600 m du mouilleur de mines léger USS *Shea*, volant vite. Sans paraître impressionné par la grêle de la DCA, le pilote japonais jeta son appareil dans le flanc droit du navire, puis la charge explosive détonna. Avec 27 hommes

d'équipage tués et 51 blessés, le *Shea* ne sombra pas, mais était définitivement hors de combat ! Ce matin encore, le dragueur de mines *Gayety* fut légèrement endommagé par l'explosion d'un «Ohka». Un seul «Betty» rentra de cette mission.

Le 11 mai, les «Ohka» remportèrent ce qui devait être leur ultime succès. Au milieu de plus d'une centaine d'avions suicide, quatre «Betty» mirent le cap sur Okinawa. L'un d'eux descendit à basse altitude et largua un engin suicide vers le destroyer *Hugh W. Hadley* qui avait été endommagé par une attaque précédente. Le «Ohka» le frappa ou explosa juste à côté, provoquant des dégâts supplémentaires et une importante voie d'eau. L'acharnement de l'équipe de sauvetage préserva le navire, mais bien qu'il fût remorqué en sécurité, il n'était plus réparable.

Pour réduire la puissance des attaques kamikaze, l'aviation embarquée de l'US Navy monta plusieurs attaques massives contre les aérodromes de Kyushu d'où partaient les avions japonais. Kanoya, qui abritait le *Jinrai Butai*, fut l'un des objectifs prioritaires. Plusieurs de ses avions furent détruit au sol.

Malgré ce pilonnage, le corps poursuivit sa tâche. Le lendemain matin, 11 «Betty» décollèrent vers Okinawa ; la plus importante formation du genre depuis le désastre du 21 mars. Volant séparément, les «Betty» arrivèrent au large d'Okinawa pour s'y heurter à des grains et une visibilité médiocre qui obligea plusieurs d'entre eux à abandonner et faire demi tour. Un équipage se montra plus déterminé que les autres, cependant, et approcha à basse altitude sous les nuages en cherchant une cible. Les canonnières des destroyers *Braine* et *Anthony* tirèrent dans sa direction et l'abattirent avant qu'il eut largué son «Ohka».

Le 22 juin, alors que la bataille d'Okinawa touchait à sa fin, six «Betty» s'envolèrent vers cette île. Deux seulement revinrent de ce qui devait être la dernière opération de cette arme, mais aucun coup au but ne fut revendiqué.

A Okinawa, les troupes américaines capturèrent quatre «Ohka» intacts, protégés dans des abris anti-souffle, et prêts à l'emploi. Pour la première fois les officiers de renseignements purent examiner l'engin extraordinaire que les pilotes de la Navy avaient vu quatre mois plus tôt.



Le 4 janvier 1945, le porte-avions d'escorte USS *Ommeney Bay* (CVE-60) brûle au loin après une attaque kamikaze.



La dernière version du «Ohka» fut le type 43, reconnaissable à ses deux habitacles séparés (ci-dessus, le deuxième est sous la bâche). Deux exemplaires furent construits avant que la guerre ne prenne fin.

Entre temps, l'arsenal de Yokosuka avait commencé à produire une version modernisée de l'«Ohka», le type 22. Avec une charge explosive deux fois moindre que celle du type 11, sa masse totale était 30 % plus légère et l'aile proportionnellement plus petite avec seulement 4 m². L'«Ohka» type 22 était propulsé par le réacteur Tsu-11 de 200 kg de poussée. Ce moteur inhabituel n'avait pas de turbine ; son compresseur était entraîné par un petit moteur Hitachi à quatre cylindres. La distance franchissable absolue de l'avion était d'environ 140 km, et sa portée utile aurait probablement été la moitié. Le type 22 pouvait atteindre 445 km/h en palier, mais, en opération, sa vitesse aurait été grandement accrue en augmentant l'angle de piqué au fur et à mesure qu'il aurait approché de sa cible ! Le type 22 était conçu pour être transporté sous le fuselage d'un Yokosuka P1Y «Francis», bombardier bimoteur beaucoup plus petit et plus rapide que le «Betty», capable de voler plus haut.

Comme pour son prédécesseur, la production du type 22 fut lancée avant le début des essais en vol ; le pilotage de ce mini avion s'annonçait difficile, avec une vitesse de décrochage supérieure à 520 km/h ; une fois le carburant brûlé, un atterrissage en douceur était impossible. A la fin de chaque vol d'essais, le pilote devait évacuer le bord par parachute. Kazutoshi Nagano, le redoutable marin pilote qui avait fait la plupart des vols d'essais dut type 11, effectua le premier vol piloté du type 22 le 26 juin 1945. Comme prévu, il trouva l'avion instable et difficile à piloter. Il réussit à sauter, mais son parachute n'était pas encore entièrement ouvert lorsqu'il heurta le sol : il fut mortellement blessé. 50 types 22 furent construits pendant les derniers mois de la guerre et ne furent jamais mis en action.

A la fin de juin, la plus grosse partie du *Jinrai Butai* déménagea vers Kamatsu, sur l'île principale de Honshu et commença l'entraînement intensif d'un contingent de nouveaux pilotes d'«Ohka», constitué pour s'opposer à l'invasion alliée que l'on attendait.

L'Armée et la Marine impériales réunirent leurs réserves d'avions en une force de 5 000 appareils destinés principalement à des attaques kamikaze contre la flotte américaine ; elle comprenait 30 «Ohka» type 11 et 22 répartis en cinq lieux autour des îles de la métropole.

L'arsenal de Yokosuka prévoyait des versions nouvelles en les espérant plus pratiques. Il est possible que la plus efficace sur le plan tactique eût été le type 43B à turbo-réacteur à compresseur axial qui devait être catapulté depuis le sol. Mais aucun de ces projets ne quitta la planche à dessin.

Les efforts japonais furent arrêtés le 15 août 1945 lorsque, après l'explosion des bombes atomiques sur Hiroshima et Nagasaki, l'empereur Hirohito ordonna par radio à son peuple de cesser le combat et d'accepter les termes d'une capitulation sans condition.

Lors de leur brève carrière au combat, les «Ohka» totalisèrent exactement 80 sorties. Pendant ces opérations qui toutes furent lancées depuis les îles de l'archipel japonais, les «Betty» souffrirent du taux de perte moyen et débilant de 70 % par mission. En d'autres termes, les chances de survie de l'équipage des avions porteur étaient marginalement supérieures à celles du pilote de l'«Ohka».

Comme ils furent le plus souvent utilisés au sein de grandes formations d'avions suicide classiques, il est difficile d'établir leur bilan avec précision. D'après les meilleures informations disponibles, les «Ohka» peuvent être crédités de la destruction d'un destroyer et de l'endommagement d'un autre et de mouilleurs de mines, assez grave pour avoir envoyé ces navires à la casse. Les «Ohka» infligèrent aussi des dommages sérieux à un cuirassé, deux destroyers, un mouilleur de mines, un transport d'assaut et un cargo.

Au large d'Okinawa, les flottes alliées furent

frappées vraiment durement, mais l'immense majorité des dégâts fut causée par les avions classiques convertis pour les missions suicide.

Entre le 20 mars et le 13 août 1945, les kamikaze coûtèrent aux Alliés, au large d'Okinawa, neuf destroyers, six transports et cinq plus petits bateaux coulés, 10 cuirassés, 16 porte-avions, quatre croiseurs, 81 destroyers, 44 transports et 62 plus petits bâtiments endommagés.

Dans cet inventaire, la part des «Ohka» est insignifiante. Compte tenu de la supériorité considérable des défenses aériennes alliées, les bombes volantes pilotées n'ont jamais eu beaucoup de chance de réussite. Les efforts dépensés pour développer et produire ces engins, modifier leurs avions porteurs et entraîner les équipages, n'eurent aucune mesure commune avec les maigres résultats obtenus au combat.

© Jeff Ethell et Alfred Price

Prochain article, le Heinkel 162.



Le 21 mars 1945, Kentaro Mitsuhashi salue l'état-major devant son groupe de pilotes d'«Ohka» avant de partir attaquer la Task Force américaine. Aucun des 15 «Betty» porteurs d'«Ohka» ne rentrera de cette mission.