



I-400

LES SUBMERSIBLES
PORTE-HYDRAVIONS
GÉANTS



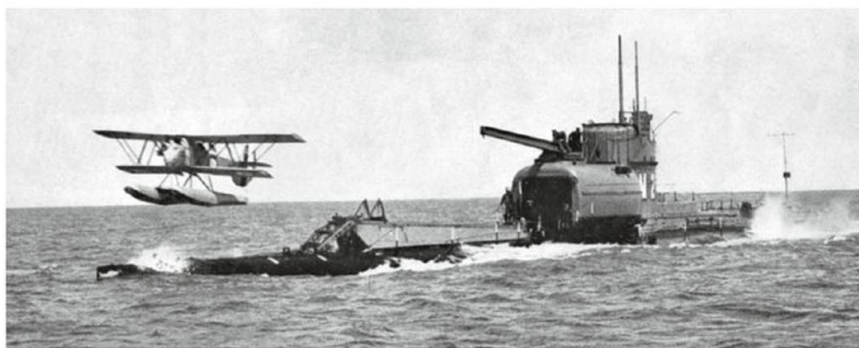
LES SENTOKU DE LA CLASSE I-400 FURENT DE LOIN LES SUBMERSIBLES LES PLUS IMPOSANTS ENTRÉS EN SERVICE DURANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE. L'ORIGINALITÉ DE CES LÉVIATHANS NE RÉSIDAIT PAS TANT DANS LEURS CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES QUE DANS LEUR CONCEPT D'EMPLOI, CAR ILS ÉTAIENT, À BIEN DES ÉGARDS, DES PRÉCURSEURS DES SNLE D'AUJOURD'HUI, SOIT DES ARMES À LA VOCATION ÉMINEMMENT STRATÉGIQUE.

PAR ADRIEN FONTANELLAZ

3D © Stefan Draminsky / LOS! 2016

LE père des *Sentoku* [1] est l'amiral Yamamoto Isoroku, qui présente son concept aux hauts gradés de la Marine impériale à bord du cuirassé *Nagato*, alors navire amiral de la flotte combinée, en décembre 1941 : « Si nous envoyons

un sous-marin porte-aéronefs au large des côtes américaines et larguons une pluie de bombes sur leurs grandes villes, les Américains perdront sûrement la volonté de se battre. » Rétrospectivement, il n'est guère surprenant que Yamamoto ait soutenu cette idée. Celui-ci est un farouche partisan de l'arme aérienne – *a contrario*, il considère les cuirassés de la classe Yamato comme une « folie » – et a déjà joué, au début des années 1930, un rôle essentiel dans la création d'une arme spécifique à la Marine : les *Rikujo kogeiki ki*. Ce sont des bombardiers bimoteurs basés à terre mais spécialement conçus pour attaquer les navires de guerre ennemis en pleine mer. Leur action devait s'insérer dans la planification globale d'avant-guerre de la Marine visant à affaiblir la flotte de bataille américaine par des moyens divers avant de lui porter le coup de grâce, avec l'action de ses propres cuirassés, lors d'une bataille décisive et finale. Outre sa foi dans la primauté de l'arme aérienne, le commandant de la flotte combinée est un partisan d'actions devant saper la volonté de combattre des Américains, car il est convaincu que cette dernière est le point faible d'une Amérique infiniment supérieure au Japon sur le plan matériel. Ce serait, selon lui, le seul moyen pour l'Empire du Soleil levant d'obtenir une paix séparée préservant les conquêtes alors en cours en Asie du Sud-Est. Ainsi, lors de la planification du raid contre Pearl Harbor, la priorité allouée par l'amiral aux frappes contre les cuirassés ne reflète pas une croyance en la supériorité intrinsèque de ces bâtiments ; il vise plutôt les forces morales de l'ennemi, dans la mesure où le cuirassé reste alors perçu par les opinions publiques comme le symbole de la puissance maritime d'une nation. *In fine*, concernant les *Sentoku*, la proposition de Yamamoto est soumise au quartier général de la Marine dès le 13 janvier 1942. Rapidement, il est décidé de développer une flotte de submersibles devant emporter au moins deux hydravions-bombardiers chacun et disposant d'une autonomie phénoménale de 38 000 nautiques censée leur permettre de rallier les côtes américaines et d'y bombarder des cibles hautement symboliques, comme les villes de Washington ou de New York.



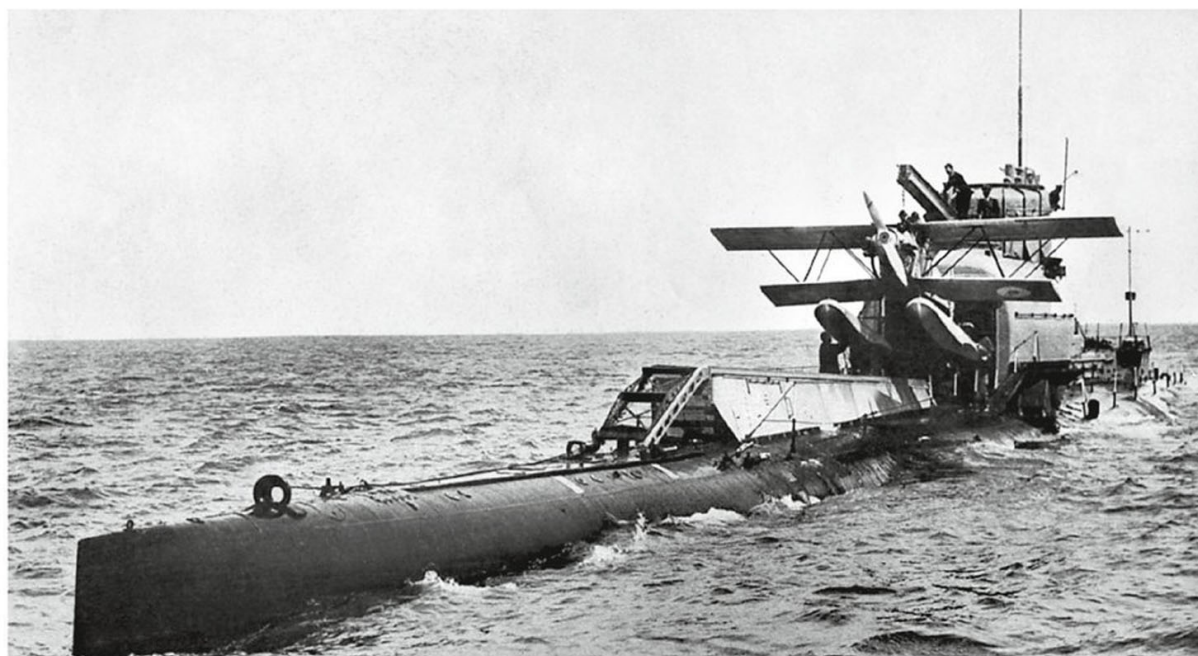
SUBMERSIBLES ET HYDRAVIONS

Ces spécifications sont ambitieuses, ce même si la Marine japonaise est alors la plus expérimentée au monde en matière de déploiement d'hydravions à partir de sous-marins. Si, dès 1915, les Allemands, puis les Britanniques, ont mené des expérimentations visant à associer ces deux types d'engins, ils ont finalement renoncé au concept durant l'entre-deux-guerres. L'*US Navy* a abandonné son programme en 1927, bientôt suivie par la *Royal Navy* après la perte accidentelle du *HMS M-2*, qui emportait un hydravion dans un hangar étanche, et de son équipage en 1932. Quant à la Marine nationale française, elle ne développe pas plus avant son concept de croiseur sous-marin concrétisé en 1929 avec le *Surcouf*, qui emporte un Besson MB-411 pour la reconnaissance [2]. Les Japonais sont donc seuls à poursuivre sur cette voie tout au long des années 1930, mettant en service une dizaine de submersibles porteurs d'hydravions durant cette décennie, pour des raisons avant tout liées à la doctrine d'emploi de leur force sous-marine. Cette dernière comprend *grosso modo* trois types d'unités selon leur déplacement : moins de 500 t, de 500 à 1 000 t, et de plus de 1 000 t. Le type auquel appartiennent ces bâtiments est désigné par un suffixe distinctif devant leurs numéros individuels, respectivement « HA », « RO » et « I ». Les unités de type « I » se subdivisent à leur tour en *Kaidai* (diminutif de *Kaigun dai*, « submersible d'escadre ») et en *Junsen* (abréviation de *Jungo sensuikan*, « submersible de croisière océanique »). La plupart des *Kaidai* et des *Junsen* sont placés sous un commandement unique au sein de la 6^e flotte, qui est spécifiquement chargée de s'en prendre à la Marine américaine.

▲ Suite à sa conversion en 1927, le *HMS M2* britannique peut être considéré comme le premier submersible capable de lancer et de récupérer un hydravion en haute mer. DR

[1] Abréviation de *Sensuikan toku*, « sous-marin spécial ».

[2] Lire « Le *Surcouf*, corsaire des temps modernes » de Patrick Toussaint dans *LOS!* n° 8.



◀ Le *M2* est capable de lancer son hydravion embarqué en moins de 12 minutes, dans des conditions extrêmement inconfortables pour le personnel dédié du fait de la petite taille du hangar. Son entrée est en effet située dangereusement près de la ligne de flottaison. DR

Sauf mention contraire, toutes photos : US Nara / LOC



FICHE TECHNIQUE / SUBMERSIBLE TYPE B1

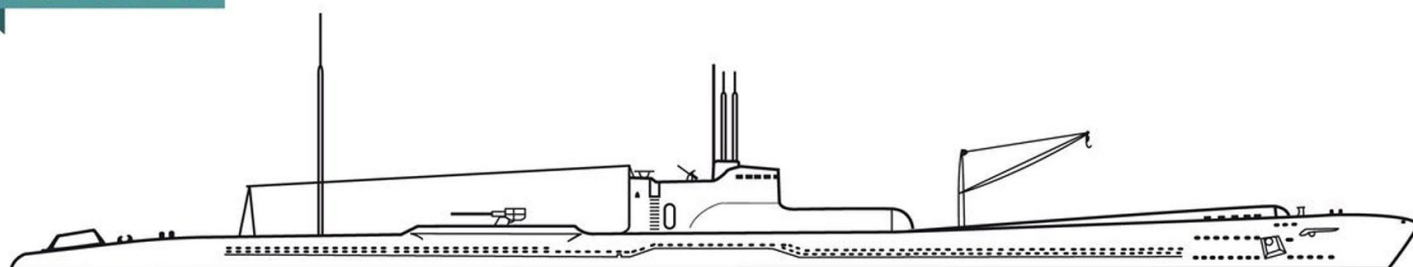
Déplacement (S/P)	2 589 t / 3 654 t
Longueur	108,7
Largeur	9,3 m
Tirant d'eau	5,14 m
Puissance (S/P)	12 400 cv / 2 000 cv
Vitesse (S/P)	23,6 nœuds / 8 nœuds
Rayon d'action (S/P)	14 000 nautiques à 16 nœuds / 96 nautiques à 3 nœuds
Armement	6 tubes lance-torpilles à l'avant ; 17 torpilles de 533 mm ; 1 canon de 140 mm ; 2 pièces de 25 mm ; un hydravion sur catapulte
Équipage	101 officiers et hommes d'équipage

▲ Le carré des officiers sur le I-400. Comme dans les autres Marines, ils bénéficient d'un confort légèrement supérieur à celui des hommes du rang.

Ces sous-marins sont donc conçus pour intercepter des navires de guerre ; ils se caractérisent par une importante autonomie, une vitesse en surface élevée et une grande puissance de feu. Ils doivent être capables, en outre, d'emporter un petit hydravion de reconnaissance afin d'accroître considérablement leurs capacités de détection – jusqu'ici l'une des faiblesses inhérentes aux sous-marins de l'époque – et ainsi augmenter leur probabilité d'intercepter les navires ennemis.

Les recherches de la Marine impériale en matière d'aviation embarquée sur sous-marin débutent en 1923 avec l'acquisition d'un hydravion allemand Caspar-Heinkel U.1. Ce recours à une aide extérieure n'est alors guère surprenant. Dès 1919, le Japon a en effet mis en œuvre un programme de développement et de modernisation de sa flotte sous-marine en s'appuyant sur une expertise allemande largement acquise durant la Première Guerre mondiale. Lancé en 1934, le I-6 est ainsi le premier sous-marin japonais conçu dès l'origine avec un hangar étanche et une catapulte.

CLASSE I-15 TYPE B1



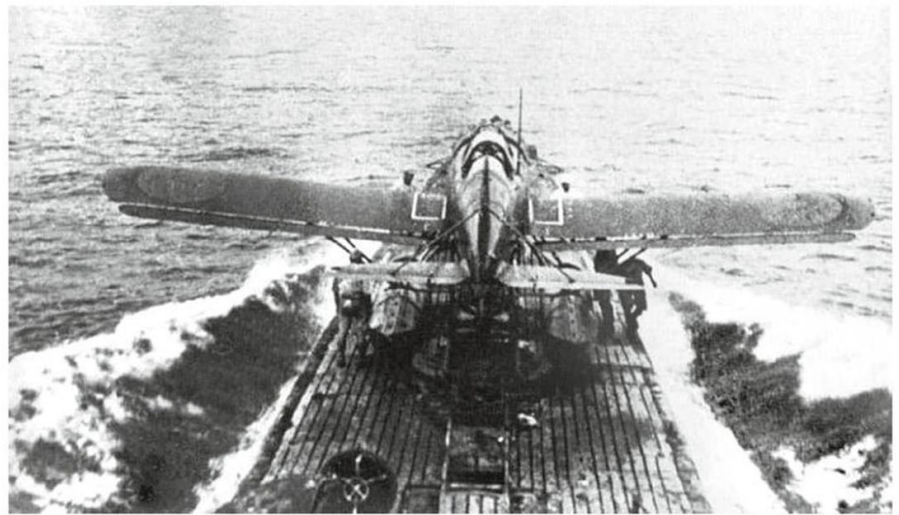
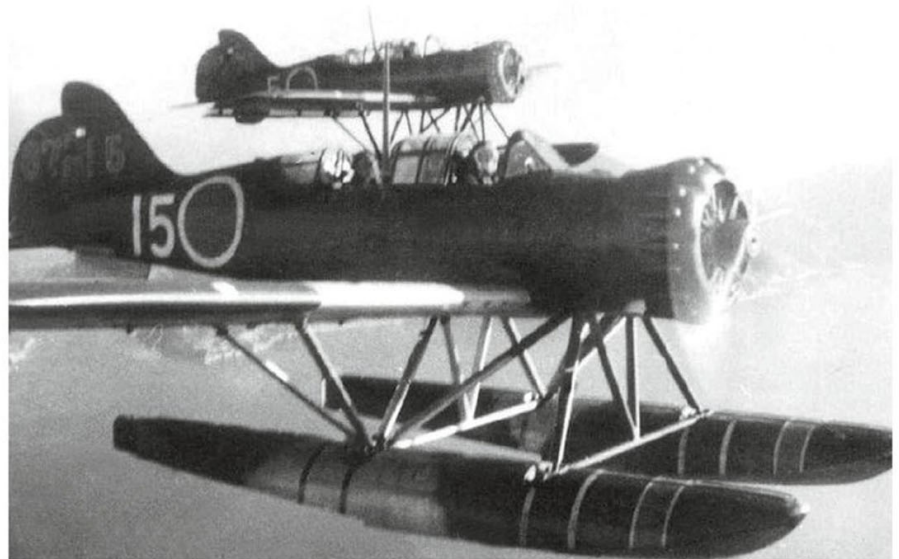
ÉVOLUTION DES COULEURS ET MARQUES

La livrée unie des sous-marins nippons passe du gris foncé d'avant-guerre à un bleu-gris clair dans les dernières années du conflit. Mis à part dans de très rares cas, aucun autre camouflage ne semble avoir été apposé. Entre 1918 et 1945, l'*IJN* effectue deux changements de désignation successifs. Le premier, en 1926, passe d'une numérotation progressive (*N° 59*, *N° 60*, etc.) à une numérotation par type (*I-21*, *RO-60*, etc.). Le second changement a lieu en mai 1942 et voit l'ajout du chiffre 1 en tête du code existant sur les engins de la classe I (le *I-21* devenant ainsi le *I-121*). Durant la guerre, de nombreuses unités recevront une désignation de navires disparus.

Il est suivi par plusieurs autres modèles de plus en plus perfectionnés. Au moment de l'entrée en guerre contre les États-Unis, 7 de ces 11 unités alors en service sont des Type B, dont le premier exemplaire a été mis sur cale en janvier 1938. Ce qui doit faire des *Sentoku* des bâtiments révolutionnaires est leur matériel aéronautique : il est effectivement prévu de faire appel à de véritables appareils d'attaque, conçus pour emporter une charge de bombes (ou une torpille) équivalente à celle des avions embarqués sur porte-avions. Ils seraient donc beaucoup plus lourds et volumineux que de simples hydravions de reconnaissance.

► Deux hydravions Yokosuka E14Y (désignés Glen par les Alliés) en vol. 125 exemplaires de série de ce petit appareil seront produits entre 1941 et 1943.

► Conçu par l'ingénieur Mitsuo Yamada, le Yokosuka E14Y a un rayon d'action de 880 km.



TERREUR SUR L'OREGON

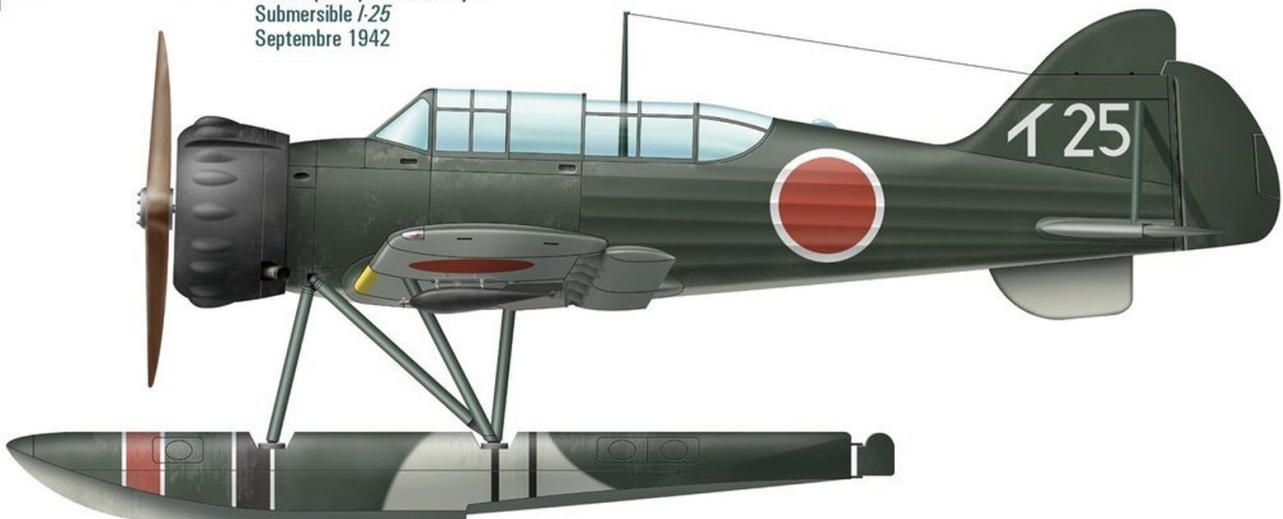
Le 9 septembre 1942, c'est un Glen lancé depuis le Type B *I-25* qui bombardera à deux reprises les forêts de l'Oregon avec des projectiles incendiaires. Ce sera l'unique concrétisation du concept proposé par Yamamoto en décembre 1941, et ce à une très petite échelle. Ce monoplan biplace, propulsé par un moteur de 340 cv,

ne pèse que 1 119 kg à vide et possède une vitesse maximale limitée à 246 km/h. Sa capacité offensive est réduite (2 bombes de 76 kg) et son rayon d'action limité : Nobuo Fujita, le pilote du *I-25*, devra ainsi renoncer à son navigateur pour atteindre la côte américaine et revenir.

YOKOSUKA E14Y GLEN

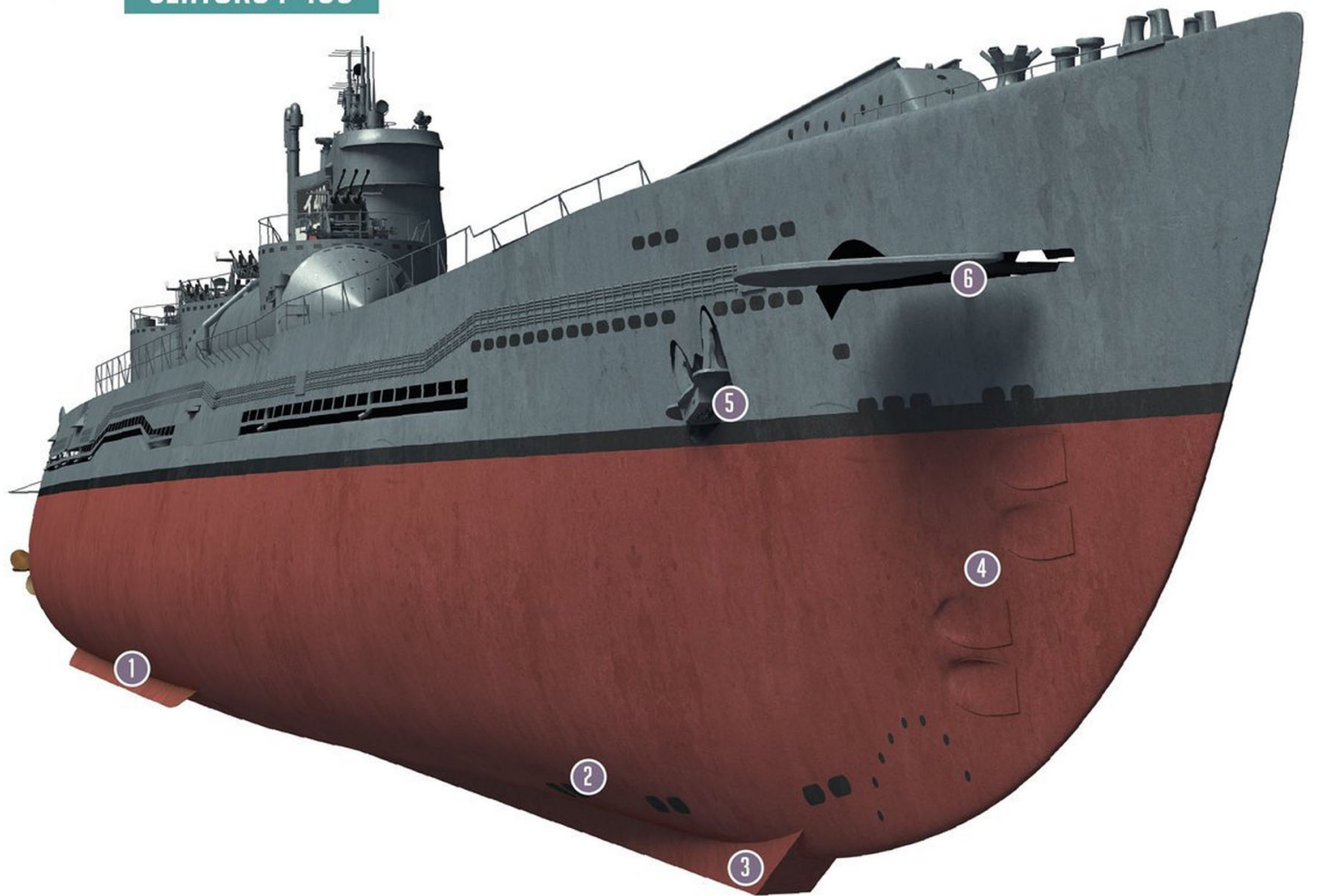
© Jean-Marie Guillou / LOS! 2016

Maître principal Nobuo Fujita
Submersible *I-25*
Septembre 1942

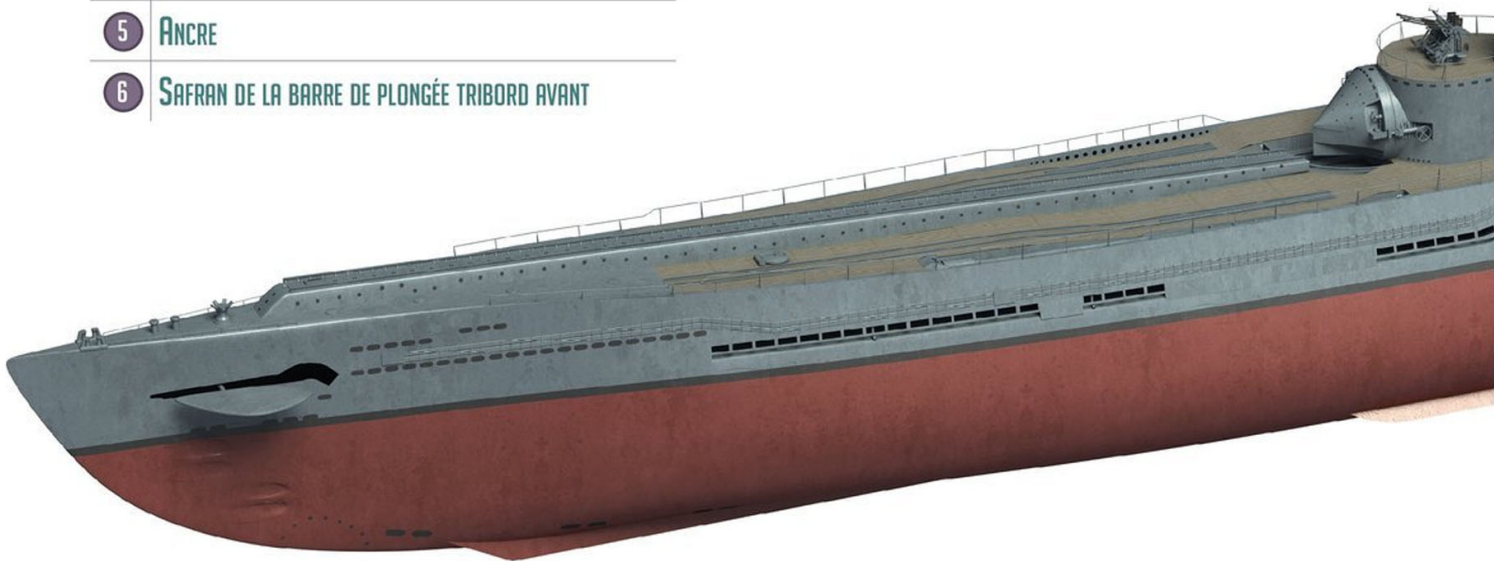




SENTOKU I-400

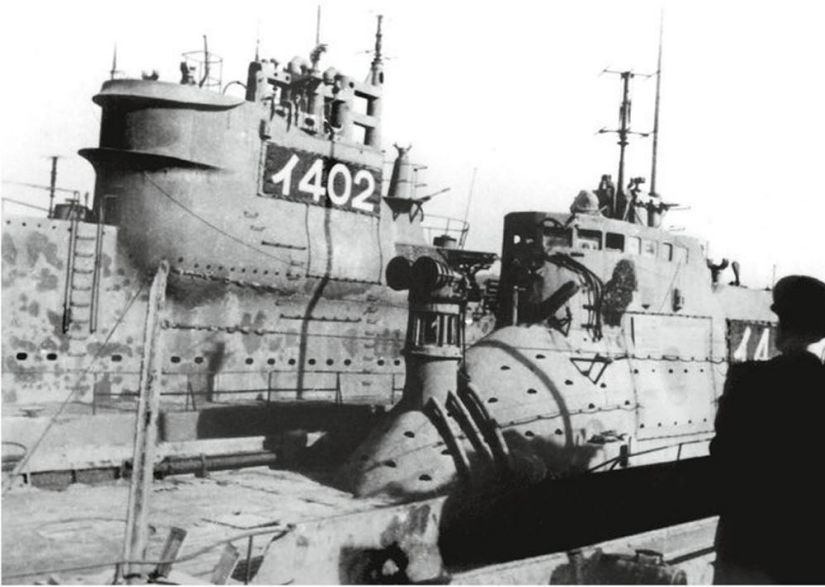


- 1 **QUILLE ANTIROULIS TRIBORD**
- 2 **ORIFICES DE REMPLISSAGE DES BALLASTS**
- 3 **QUILLE**
- 4 **VOLETS EXTÉRIEURS DES TUBES LANCE-TORPILLES TRIBORD**
- 5 **ANCRE**
- 6 **SAFRAN DE LA BARRE DE PLONGÉE TRIBORD AVANT**





▲ Célèbre cliché du I-400 pris le 28 août 1945, soit un jour après sa reddition.



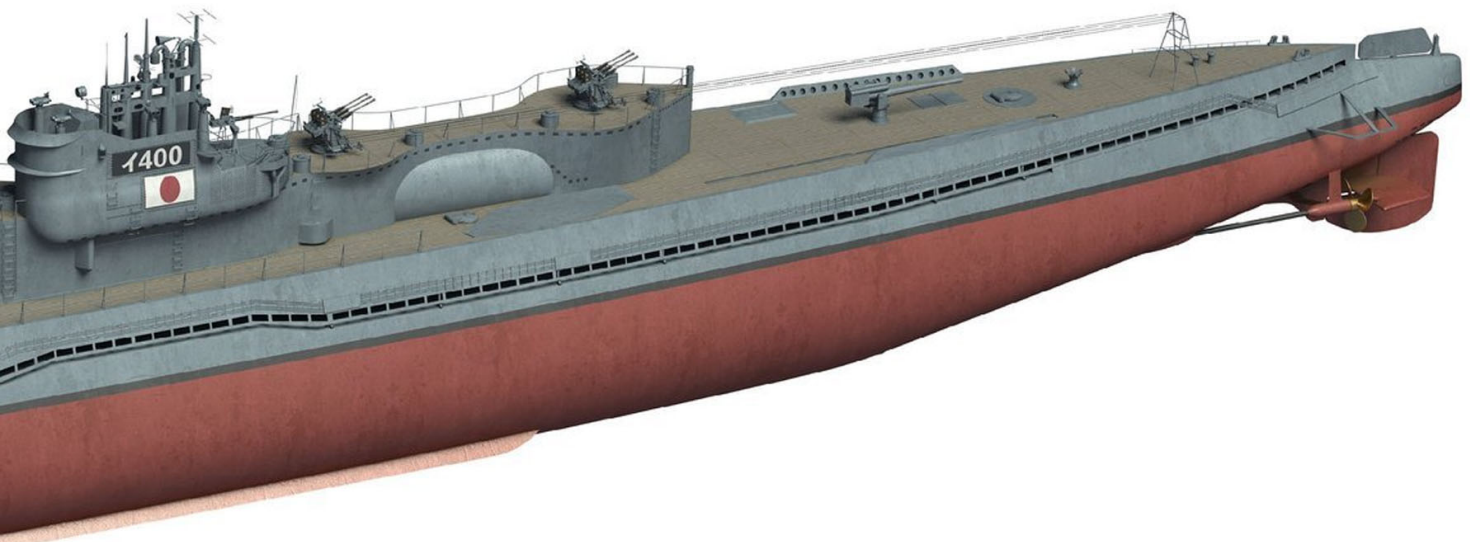
Ce nouveau type d'engins spécialisés doit être développé en parallèle des sous-marins porte-avions, car ils en constituent dorénavant l'arme principale. Dès lors, même s'ils demeurent largement équipés en torpilles, les *Sentoku* peuvent être considérés comme les premiers – et les seuls – porte-hydravions sous-marins de l'histoire.

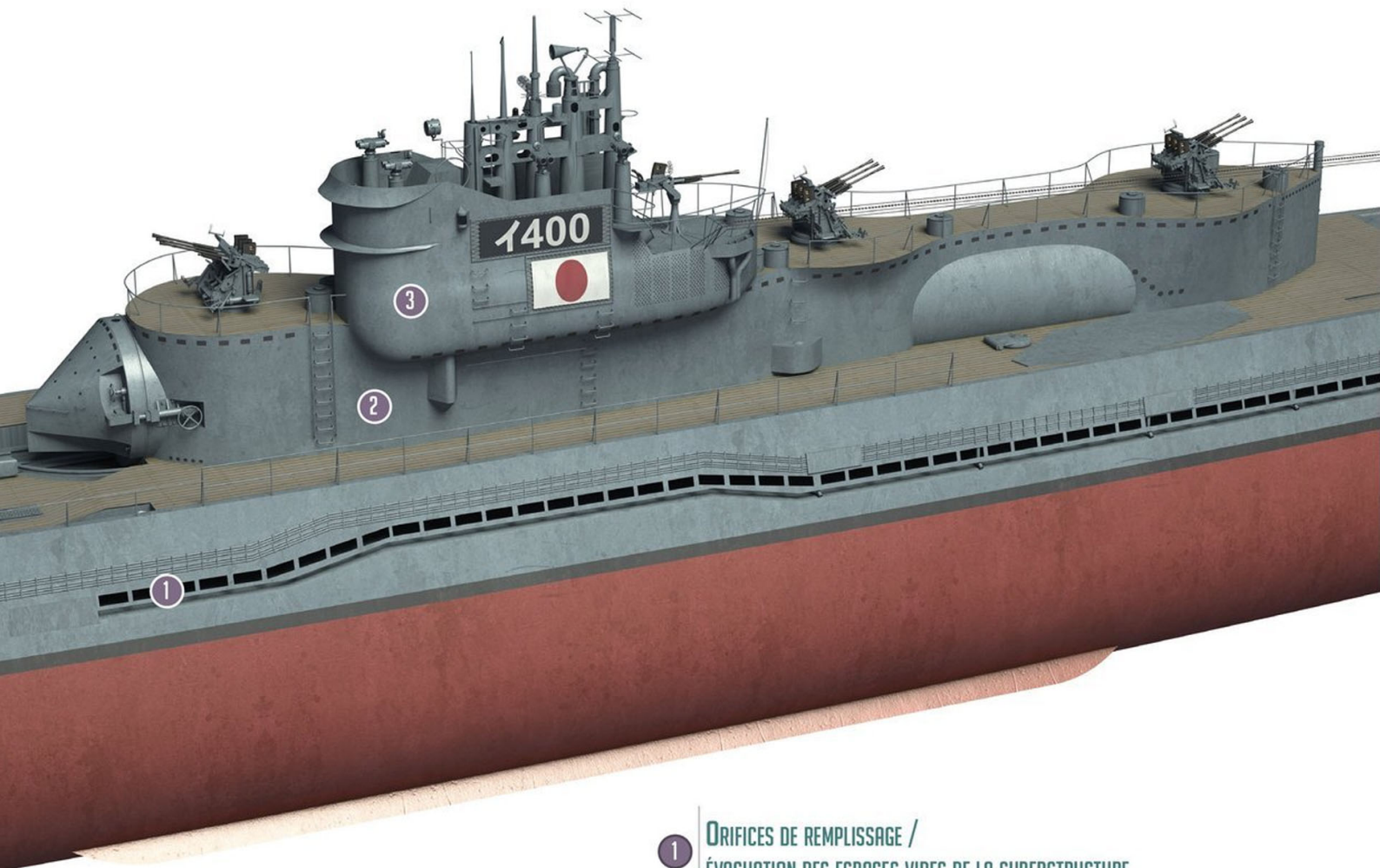
UN DÉVELOPPEMENT CONTRARIÉ

En janvier 1942, le capitaine de frégate Tatsunosuke Ariizumi, un officier attaché au quartier général de la marine, et Arika Katayama, l'un des meilleurs concepteurs de sous-marins du pays, sont chargés de définir plus en détail les spécifications de ces « bâtiments spéciaux ». Ayant reçu une très haute priorité – qui sera encore accentuée après le raid de Doolittle sur Tokyo le 18 avril 1942 –, la conception avance rapidement. Afin de disposer de l'autonomie souhaitée, il est prévu que ces géants emportent 1 750 t de carburant et suffisamment de vivres pour quatre mois. Ils doivent recevoir chacun deux hydravions d'attaque, ce qui implique, outre un hangar étanche d'une taille inédite, une grue d'une capacité de 10 t et une puissante catapulte pneumatique. De plus, sept Type A1 (des unités de plus petite taille déjà existantes) seront modifiées pour embarquer chacune un hydravion. Ils devront pouvoir opérer conjointement avec les sous-marins de la nouvelle classe (dite I-400) et être ravitaillés en pleine mer par ces derniers, leur autonomie étant plus réduite.

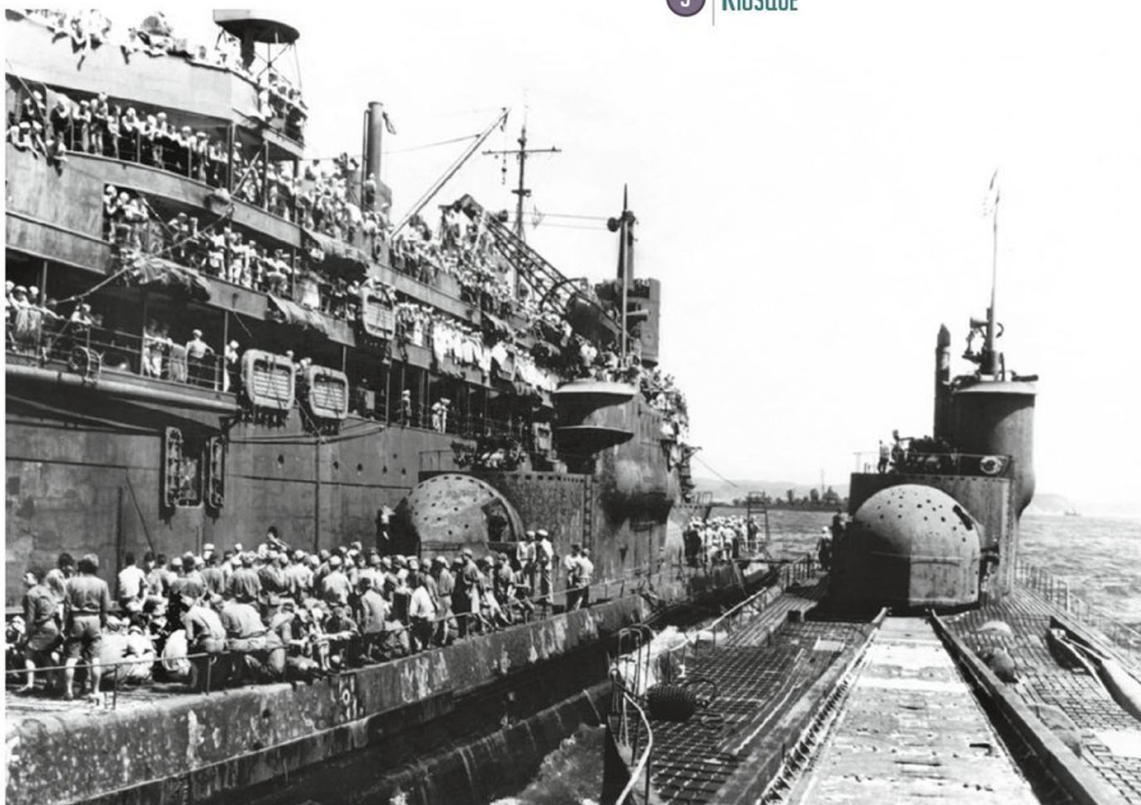
Les plans de la tête de classe sont approuvés le 17 mai de la même année ; le mois suivant, la Marine planifie la construction de 18 *Sentoku* (de I-400 à I-417). Le projet est mené dans le plus grand secret avec un degré de confidentialité équivalent à celui octroyé au *Yamato*.

◀ La taille massive des *Sentoku* apparaît clairement sur cette image, qui permet de comparer les superstructures du I-402, à gauche, avec celles du Jansen I-4, un modèle antérieur de croiseur sous-marin.



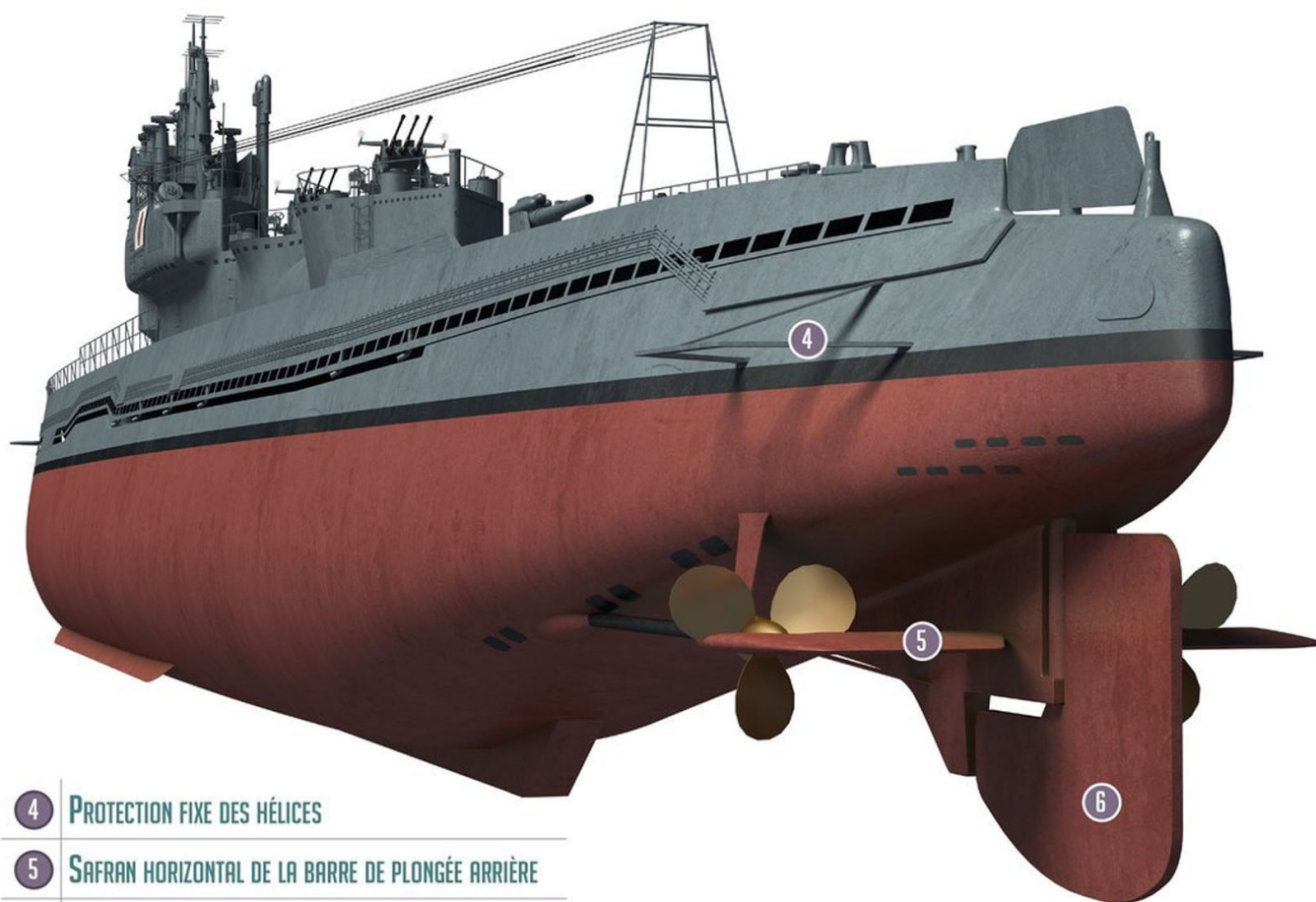


- 1 ORIFICES DE REMPLISSAGE /
ÉVACUATION DES ESPACES VIDES DE LA SUPERSTRUCTURE
- 2 HANGAR
- 3 KIOSQUE



[3] Respectivement
les 16 décembre 1944
et 14 mars 1945.

◀ Le I-14 et le I-400 en
baie de Sagami le 28 août
1945. Ils sont amarrés
au ravitailleur de sous-
marins USS *Proteus*. Les
équipages japonais sont
consignés à bord dans
des conditions d'hygiène
déplorables. Il faudra bientôt
procéder à la fumigation
des compartiments pour
éradiquer puces et poux.



4 PROTECTION FIXE DES HÉLICES

5 SAFRAN HORIZONTAL DE LA BARRE DE PLONGÉE ARRIÈRE

6 SAFRAN VERTICAL DE LA BARRE DE DIRECTION

LE PROGRAMME I-400

UNITÉ	CHANTIER	MISE SUR CALE	ENTRÉE EN SERVICE
<i>I-400</i>	Kure	18 janvier 1943	30 décembre 1944
<i>I-401</i>	Sasebo	26 avril 1943	8 janvier 1945
<i>I-402</i>	Sasebo	20 octobre 1943	24 juillet 1945
<i>I-403</i>	Kobe	septembre 1943	Abandonné en octobre 1943
<i>I-404</i>	Kure	novembre 1943	Abandonné en juin 1945
<i>I-405</i>	Kobe	27 septembre 1943	Abandonné en 1945
<i>I-406 à I-409</i>	/	Abandonnés en octobre 1943	
<i>I-410 à I-417</i>	/	Abandonnés en juillet 1943	

Il est envisagé de lancer la construction des 5 premiers exemplaires de la classe I-400 en janvier 1943. Mais si le *I-400* est bien mis sur cale le 18 janvier à Kure, le suivant (*I-401*) n'entre en production à Sasebo qu'en avril... Plusieurs incidents ne tardent pas, effectivement, à entraver le bon déroulement du programme : à la disparition du principal avocat du projet, l'amiral Yamamoto, tué le 18 avril 1943, et à l'opposition de plusieurs officiers parfois très influents, comme le vice-amiral Shigeyoshi Miwa, s'ajoute le fait que depuis la bataille de Midway, les forces nippones sont sur la défensive dans le Pacifique. L'afflux de matières premières vers le Japon chute à cause des pertes subies par sa marine marchande, ce qui suscite d'âpres débats quant à la pertinence des *Sentoku*. Un compromis est trouvé en août 1943 avec un rééchelonnement de la construction des 18 bâtiments : le premier doit être terminé en 1943, quatre autres en 1944, six en 1945 et, enfin, sept en 1946. Dans le même temps, il est décidé d'accroître leurs capacités. Les I-400 embarqueront trois hydravions, et les Type A modifiés deux. Ce nouveau calendrier s'avère aussi éphémère que le précédent, les nouvelles mises en chantier se limitant à celles

des *I-402* à Sasebo et *I-403* à Kobe en octobre et en septembre 1943, puis à celle du *I-404* en novembre. Sur ces cinq *Sentoku* mis sur cales, seuls trois seront achevés avant la fin du conflit, dont le *I-402* ayant été converti à la fin de son armement en pétrolier sous-marin pour tenter de combler les pertes désastreuses en pétroliers conventionnels.

Enfin, seuls deux Type 1 modifiés, les *I-13* et *I-14*, sont terminés dans le même laps de temps [3]. À leur entrée en service, ces unités et les deux I-400 intègrent une nouvelle formation, la 1^{re} *Sensui Sentai* (1^{er} escadre sous-marine), dépendant de la 6^e flotte. Cependant, du fait de l'évolution défavorable de la guerre, la mission des *Sentoku* a déjà changé. En effet, pressée par un adversaire de plus en plus puissant et meurtrier, la Marine impériale a opté, en 1943, pour une opération dont elle espère des résultats plus immédiats que des bombardements contre les villes américaines : une attaque visant le canal de Panama. Fermer celui-ci à la navigation grâce à une frappe des *Sentoku* aurait pour conséquence d'augmenter considérablement le temps de transit des renforts de l'ennemi, ralentissant ainsi sa montée en puissance dans le Pacifique.



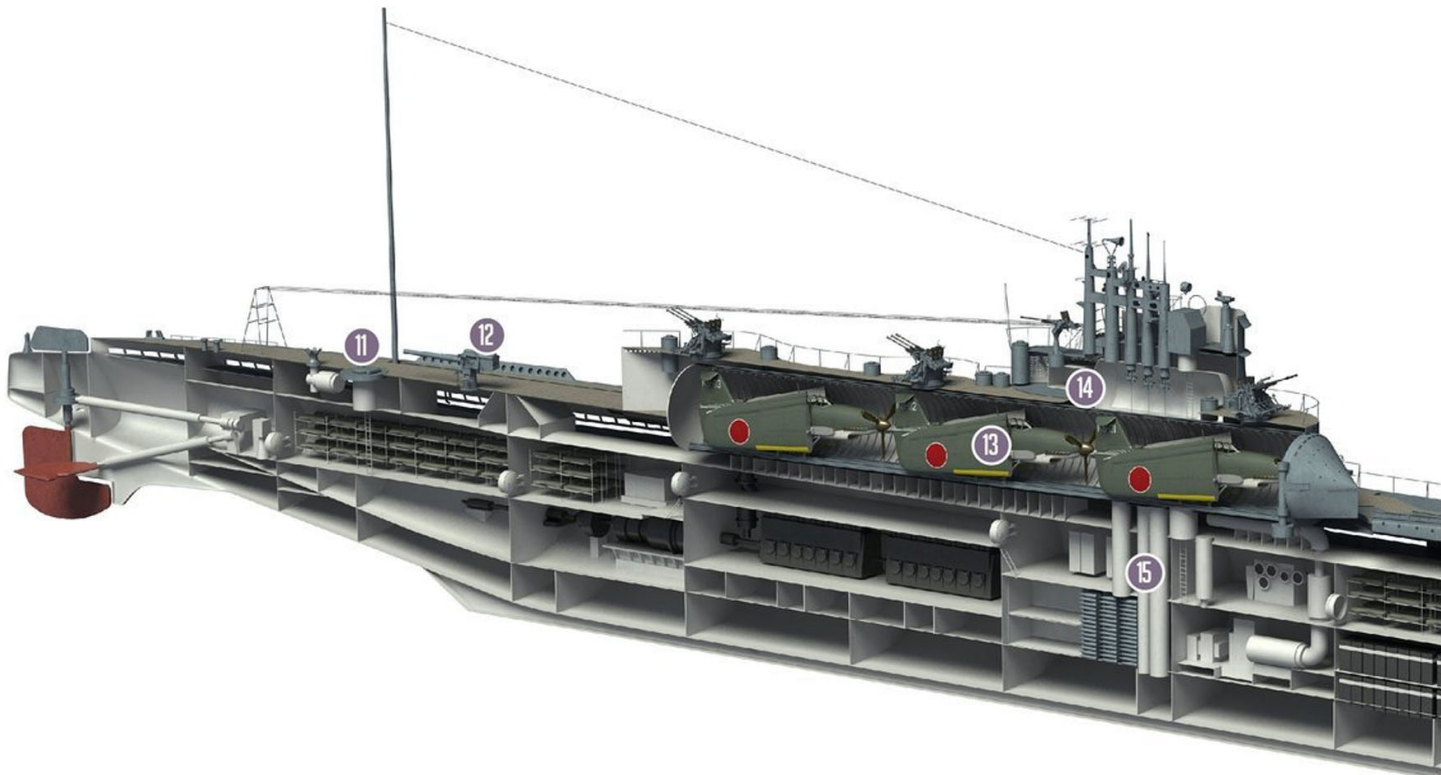
ANATOMIE D'UN LÉVIATHAN

La classe I-400 possède des dimensions hors du commun, et son déplacement est plus important que celui d'un gros destroyer. La raison de ce gigantisme réside dans la présence d'éléments spécifiques à l'aviation du bord. Ainsi, le pont supporte une superstructure massive constituée du kiosque et d'un hangar. Long de 31 m, ce dernier a un diamètre de plus de 3,5 m, la mise en œuvre des hydravions qui y sont stockés se faisant par une porte conique orientée vers la proue. Le pont avant comprend une catapulte à air comprimé d'environ 26 m (la plus grande de toute la Marine impériale !), constituée d'une rampe inclinée à 3° afin de faciliter l'envol des appareils. Enfin, une grue rétractable permet de ramener à bord ces derniers après qu'ils ont amerri à proximité.

[4] Ce sans *Schnorchel*, appareil dont ils seront équipés entre avril et mai 1945.

[5] Lire « Gato, les bourreaux de la Marine japonaise » de Xavier Tracol dans *LOS!* n° 24.

L'installation d'un hangar impose toutefois de déporter le kiosque (installé au-dessus) de 2,13 m sur bâbord, afin de permettre le passage des puits des aériens vers le central à bâbord du volume interne du hangar. Cela pour principales conséquences l'augmentation de la traînée du navire en plongée et une dérive de plusieurs degrés sur bâbord, que le barreur devra constamment corriger. De plus, pour se prémunir d'une inondation – fatale – du hangar, les ingénieurs imaginent un mécanisme permettant au navire de relâcher rapidement 220 t de Diesel afin de rétablir son équilibre. Le poids cumulé du kiosque et du hangar ainsi que la nécessité d'offrir une plate-forme aussi stable que possible pour faciliter les catapultages sont à l'origine d'une autre particularité du I-400 : le submersible est composé de deux demi-coques internes soudées ensemble longitudinalement. Elles se rejoignent à la proue au niveau de la salle des torpilles, et à la poupe en formant le dernier compartiment du navire.



Diverses écoutilles des cloisons intérieures permettent donc à l'équipage de se mouvoir classiquement de l'avant à l'arrière, mais aussi de tribord à bâbord (ou inversement), un aménagement tout à fait inhabituel. Les *Sentoku* sont propulsés par 4 moteurs Diesel de 7 700 cv, leur donnant une vitesse maximale en surface de 20 nœuds par temps clément et avec une coque fraîchement carénée. En plongée, deux moteurs électriques, un par arbre d'hélice, prennent le relais (7 nœuds max.), les batteries procurant une autonomie de 60 nautiques à 3 nœuds [4]. Avec plus de 1 570 t de carburant en soute, un I-400 possède une autonomie encore jamais atteinte : 37 500 nautiques à 14 nœuds, soit presque 4 fois celle d'un sous-marin américain de classe Gato [5] (11 800 nautiques à 10 nœuds) !

DIMENSIONS COMPARÉES



USS DRUM

95 m



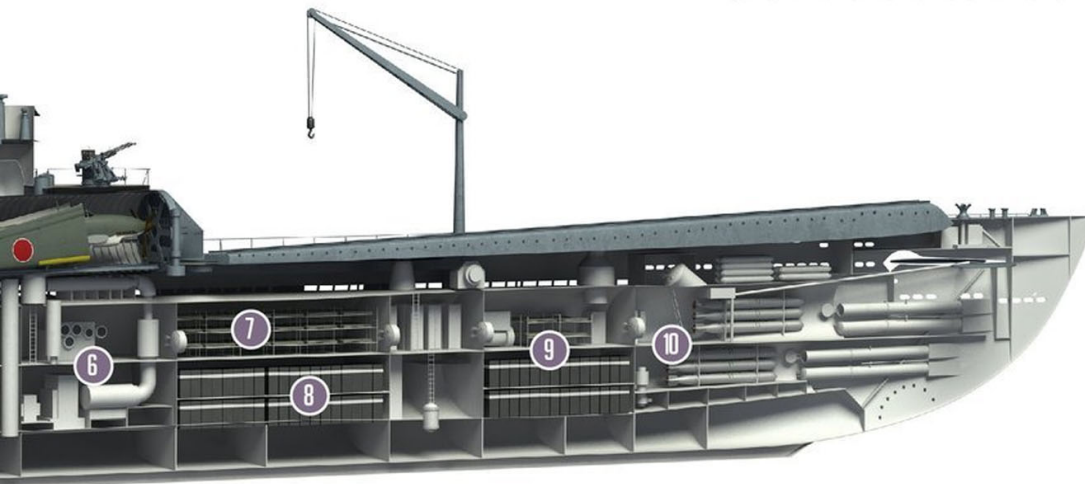
SURCOUF

110 m



I-400

122 m



1 LOCAL DE MANŒUVRE DES SAFRANS

2 POSTE D'ÉQUIPAGE ARRIÈRE

3 TRANCHE DES MOTEURS ÉLECTRIQUES

4 TRANCHE DES MOTEURS DIESEL

5 SOUTE À MUNITIONS

6 CENTRAL NAVIGATION/OPÉRATIONS PRINCIPAL

7 POSTE D'ÉQUIPAGE AVANT

8 BATTERIES ÉLECTRIQUES

9 POSTE DES OFFICIERS

10 LOCAUX DES TORPILLES (2 NIVEAUX)

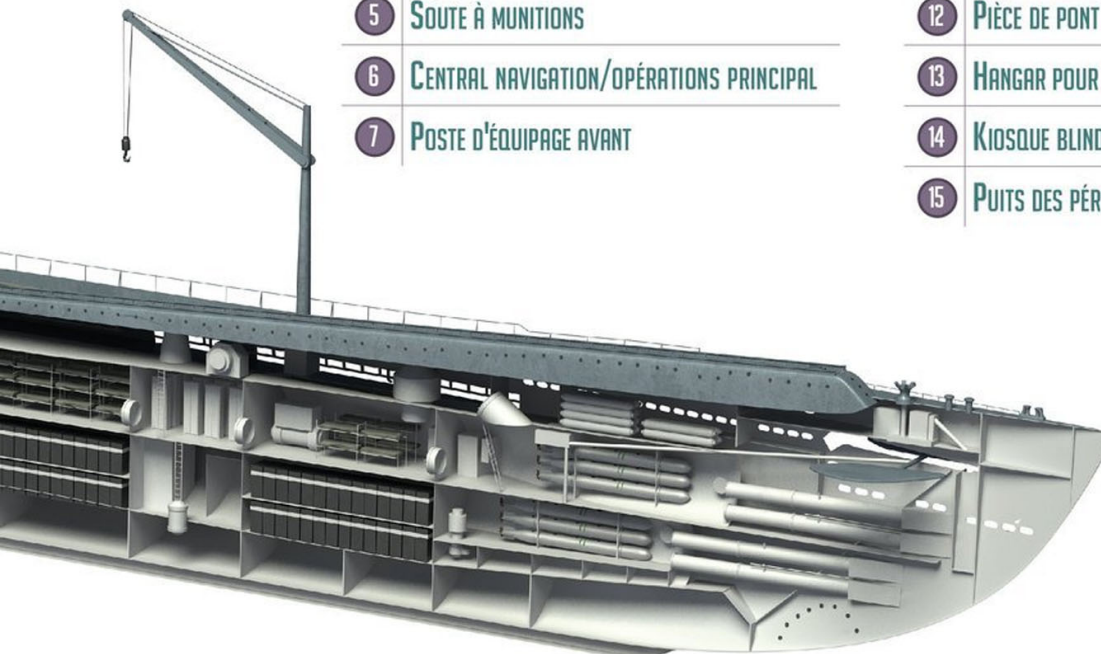
11 1 DES 7 ÉCOUTILLES PERCÉES DANS LA COQUE ÉPAISSE

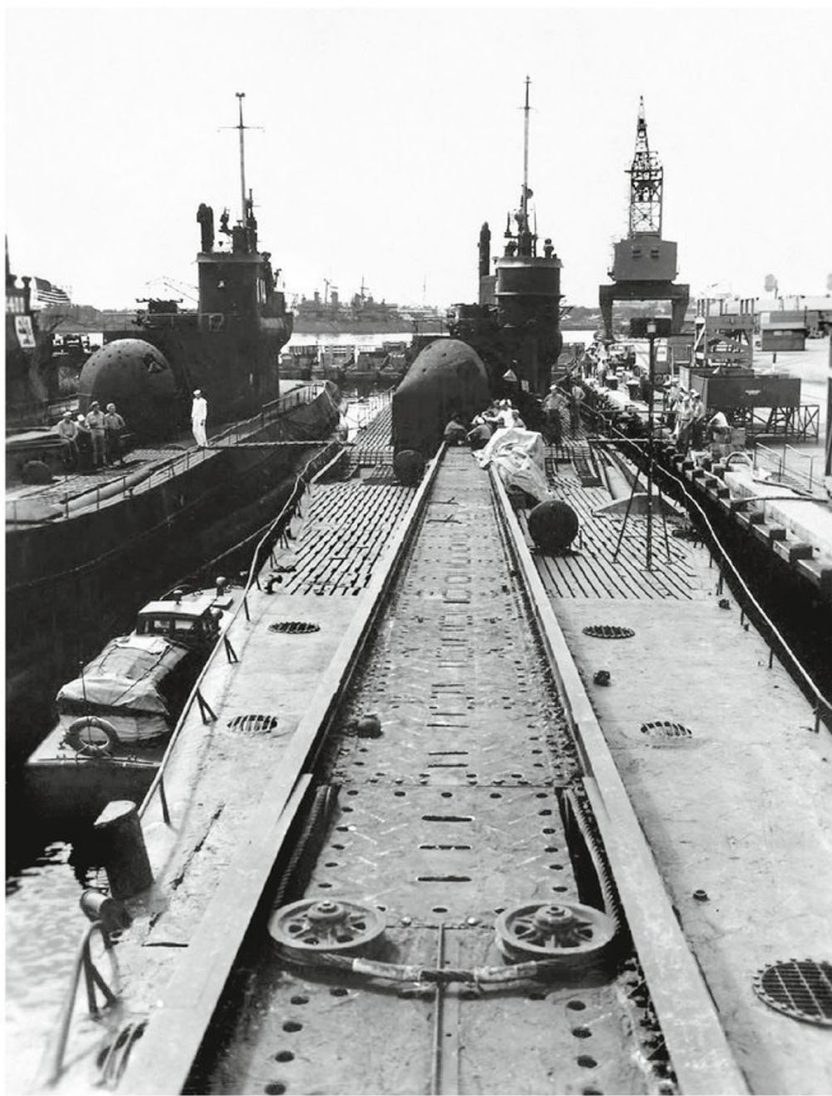
12 PIÈCE DE PONT TYPE 11 DE 140 MM

13 HANGAR POUR 3 HYDRAVIONS

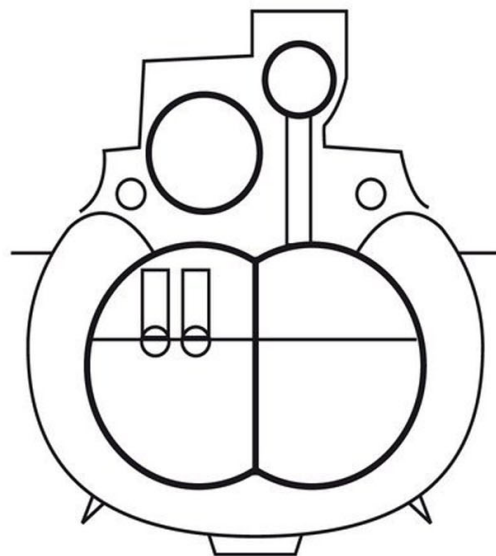
14 KIOSQUE BLINDÉ

15 Puits des PÉRISCOPES





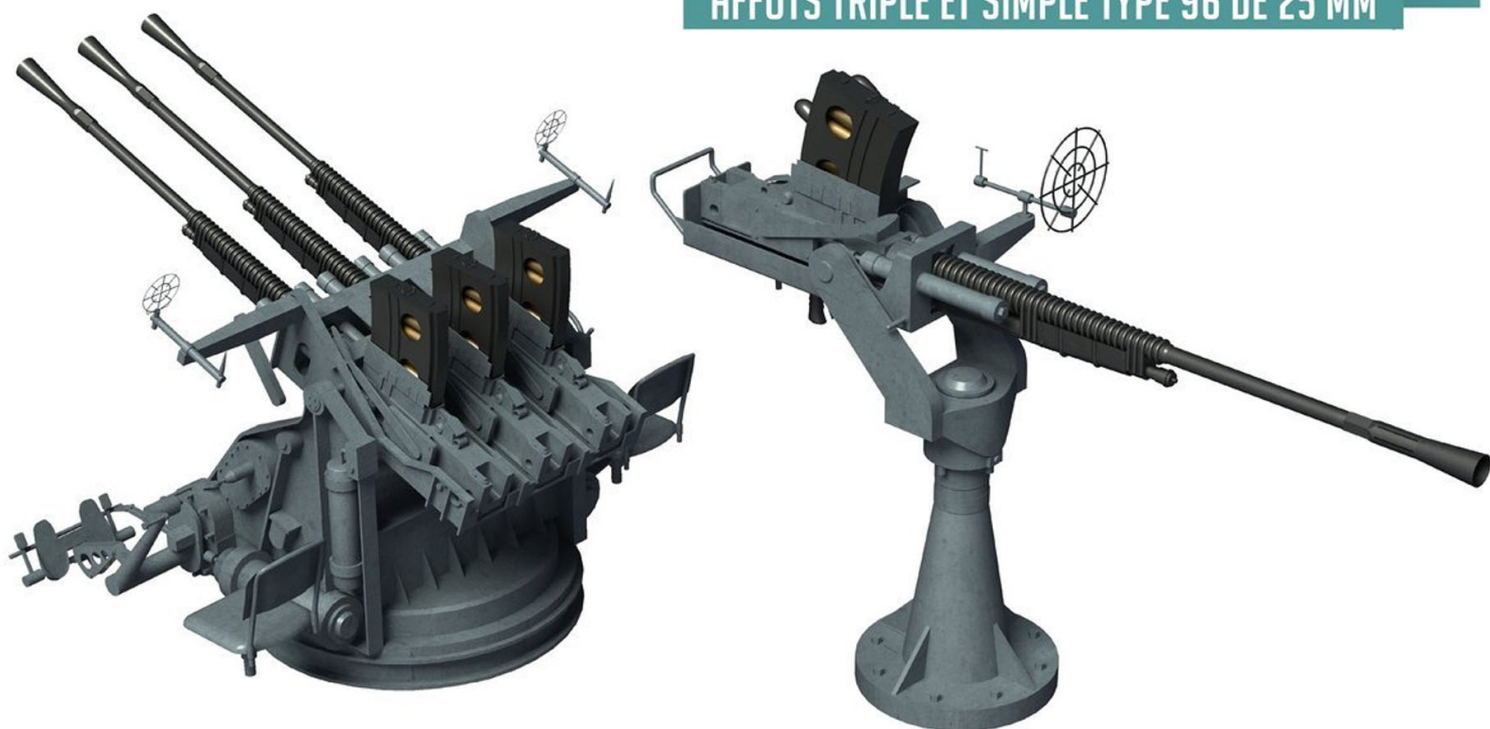
VUE EN COUPE DU I-400



Cependant, la pénurie en produits pétroliers affecte durement le Japon au moment où les I-400 entrent en service. Aussi, pour économiser ses stocks, la Marine fait le choix de « couper » son Diesel avec des huiles d'origine végétale, ce qui a pour malheureuses conséquences d'en diminuer le rendement et de générer une forte fumée lors de sa combustion ; la discrétion des bâtiments en sera alors grandement affectée... Mais ce n'est pas le seul souci auquel sont confrontés les *Sentoku*. Par exemple, leurs dimensions extraordinaires ont des effets négatifs sur leur conduite et leurs performances. Leur immersion maximale de sécurité (100 m) est ainsi inférieure à leur longueur totale, tandis que leur taille freine leur prise de plongée : 56 secondes au mieux et avec un équipage entraîné... Cependant, des efforts importants sont faits au niveau de la discrétion acoustique.

▲ Les I-400, I-401 et I-14 amarrés côte à côte à Pearl Harbor, certainement début 1946. Ils y seront inspectés en détail par les services techniques américains.

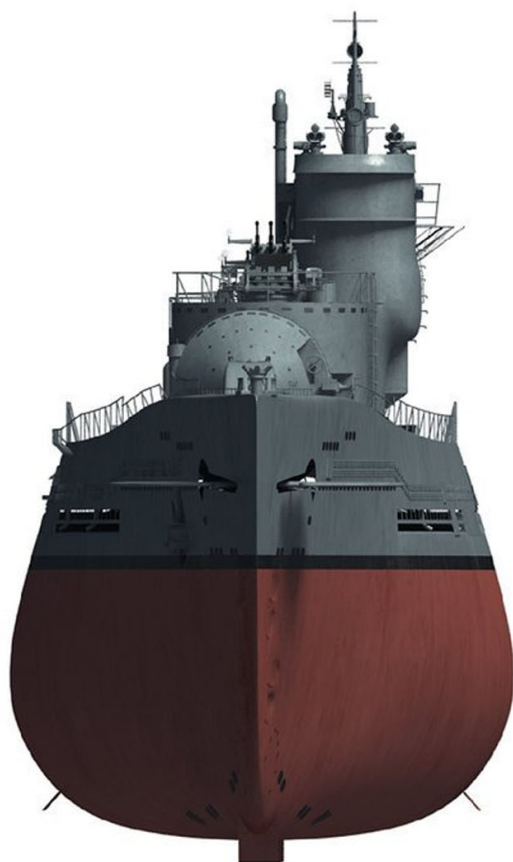
AFFÛTS TRIPLE ET SIMPLE TYPE 96 DE 25 MM



FICHE TECHNIQUE / SUBMERSIBLE PORTE-HYDRAVIONS I-400

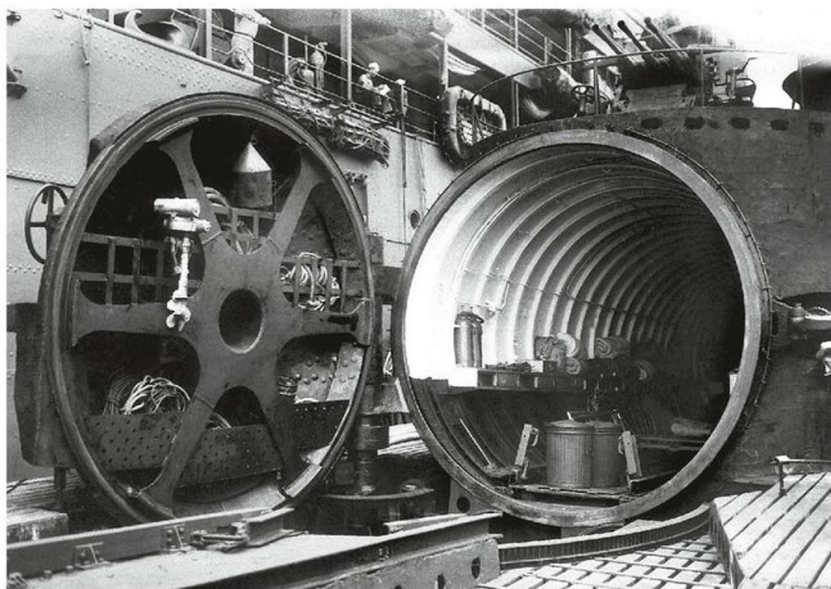
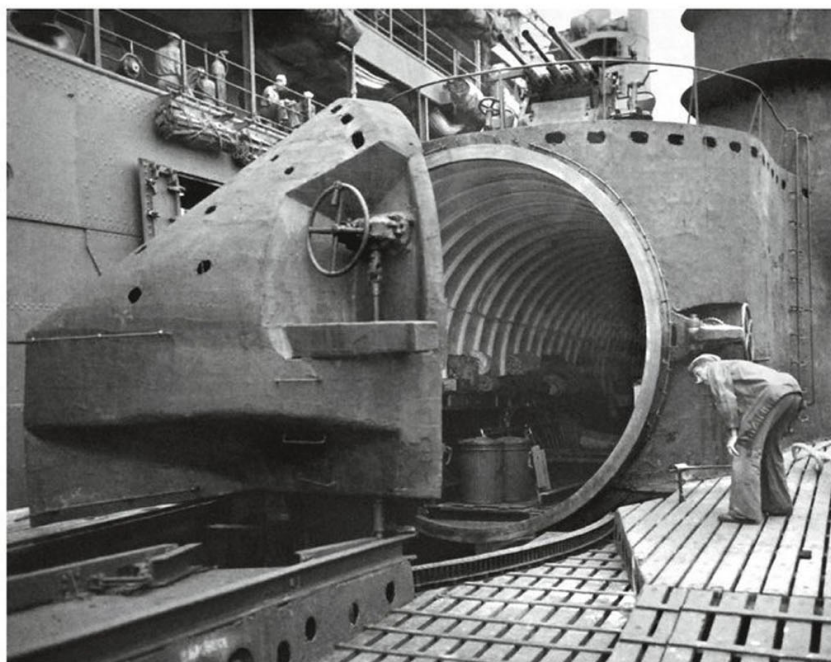
Déplacement (S/P)	5 223 t / 6 560 t
Longueur	122 m
Largeur	12 m
Tirant d'eau	7 m
Propulsion	4 moteurs Diesel de 7 700 cv / 2 moteurs électriques (+ 2 auxiliaires) ; 2 lignes d'arbres
Vitesse maximale (S/P)	18,7 nœuds / 6,5 nœuds
Autonomie (S/P)	37 500 nautiques à 14 nœuds / 60 nautiques à 3 nœuds
Profondeur max.	100 m
Armement	8 TLT de 533 mm et 20 torpilles Type 95 ; 1 canon Type 11 de 140 mm ; 10 pièces Type 96 de 25 mm (3x3 et 1x1) ; 3 hydravions M6A1 Seiran catapultable
Emport carburant	1 570 t de Diesel
Équipage	170 hommes d'équipage et 21 officiers

▼ Deux photographies de la porte étanche du hangar du I-400 prises à Yokosuka avant son envoi à Pearl Harbor. Cette porte possède un joint d'étanchéité en caoutchouc de 5 cm d'épaisseur ; elle s'ouvre soit hydrauliquement, soit en manœuvrant une roue dentée montée sur crémaillère grâce au volant situé à l'extérieur.



Leurs œuvres vives sont recouvertes d'un revêtement anéchoïque de couleur noire, à base de caoutchouc synthétique censé absorber les ondes radar au-dessus de la surface et les ondes sonar en dessous, tout en étouffant les sons émis depuis l'intérieur. En outre, leurs superstructures n'ont pas une forme anguleuse afin d'échapper plus facilement à la détection radar. Les I-400 sont équipés de classiques périscopes de veille et d'attaque, de cinq binoculaires installés dans la baignoire, mais aussi d'un détecteur radar passif et de deux radars : un Type 3 Modèle 1 de veille aérienne et un Type 2 Modèle 2 de veille surface. Ces instruments sont cependant largement inférieurs aux modèles américains de la même époque.

Même si leur vocation réside avant tout dans le déploiement de leurs hydravions, ces sous-marins sont puissamment armés, avec 8 tubes à l'avant et 20 à 27 torpilles Type 95 [6]. La propulsion dérivée du type « à air comprimé » de ces armes présente un risque évident dans l'espace confiné d'un sous-marin, mais elle offre aussi des performances bien supérieures à celles des torpilles conventionnelles : elles parcourent 9 000 m à 49 nœuds avec une charge explosive de 405 kg, sans laisser de sillage indiscret en surface. Un canon Type 11 de 140 mm est installé sur la plage arrière, tandis que la DCA relève de trois affûts tri-tubes disposés sur le toit du hangar et d'un affût monotube à l'arrière de la baignoire. Ces dix pièces Type 96 de 25 mm sont des copies japonaises d'un modèle français développé avant-guerre par la firme Hotchkiss et quelque peu dépassé : leur cadence pratique de 100 à 120 coups par minute est relativement faible pour des armes de ce calibre.



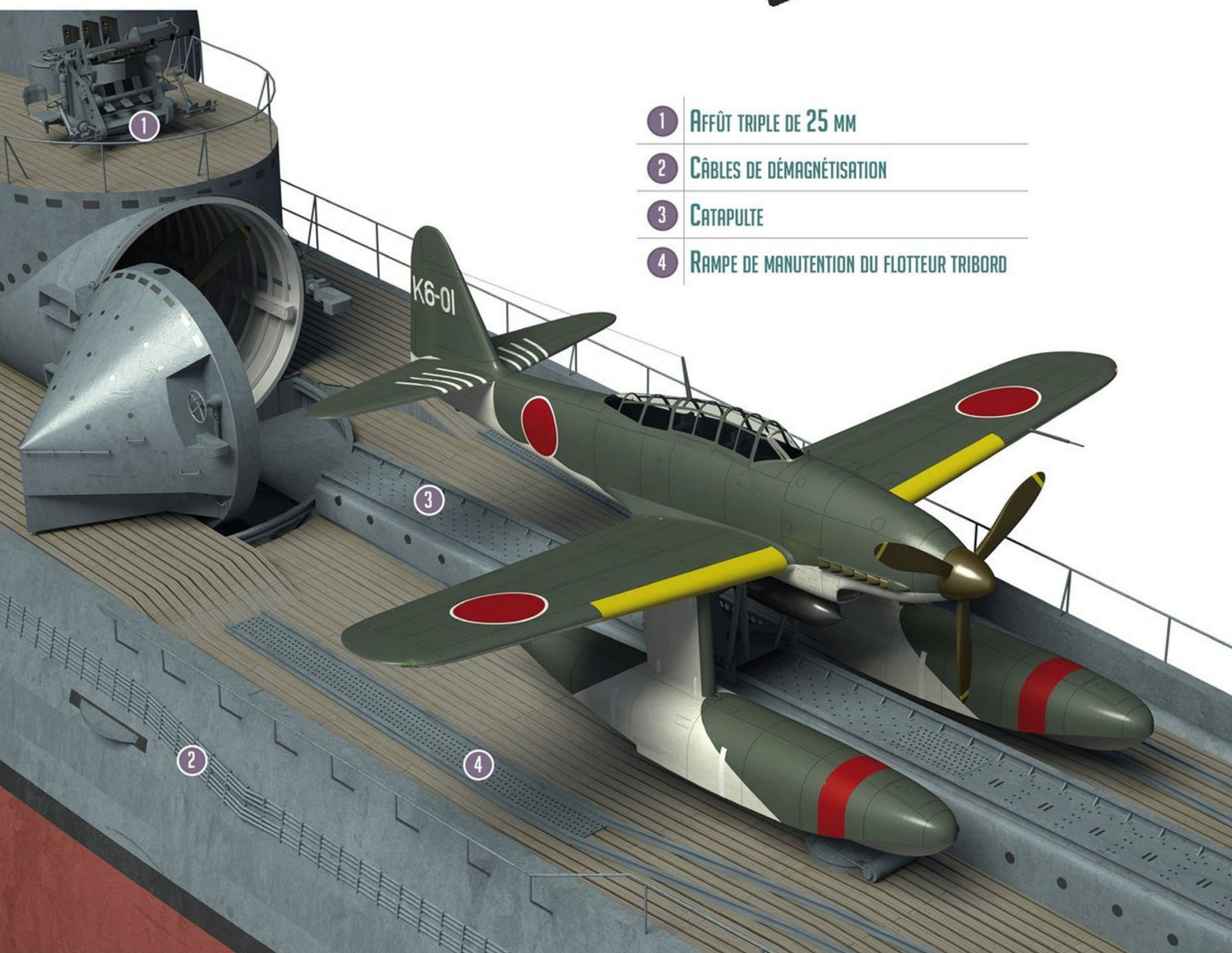
[6] Une variante de la meurtrière Type 93 « Longue Lance » armant les destroyers et croiseurs japonais.



« ORAGE DANS UN CIEL CLAIR »

La société Aichi Kokuki KK est mandatée par la Marine le 15 mai 1942 pour concevoir l'avion d'attaque spécial devant équiper les *Sentoku*, dont les plans viennent d'être approuvés selon les spécifications émises par le bureau technique de l'air. Confiée à son ingénieur en chef, Toshio Ozaki, la mise au point du nouvel appareil se fait en coordination étroite avec les ingénieurs chargés de la conception des sous-marins, car les dimensions du hangar conditionnent en grande partie les caractéristiques des hydravions qu'ils devront abriter. Le projet est complexe, car il faut que cet appareil opère depuis un sous-marin mais puisse aussi combattre comme un bombardier en piqué, ce qui implique une structure renforcée et la présence de freins de piqué, mais aussi une vitesse élevée et une grande autonomie. Pour ce faire, Aichi tente d'abord de partir d'un modèle d'avion qu'elle produit déjà, le Yokosuka D4Y Suisei, un bombardier en piqué embarqué à moteur en ligne très performant, mais les ingénieurs échouent à adapter le Suisei aux hangars des I-400. Ils se lancent alors dans la conception d'un appareil entièrement nouveau tout en conservant la même propulsion,

AICHI M6A1 SEIRAN



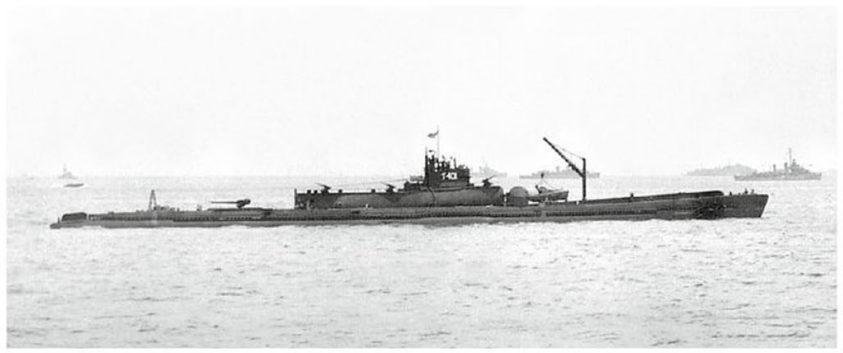
- 1 AFFÔT TRIPLE DE 25 MM
- 2 CÂBLES DE DÉMAGNÉTISATION
- 3 CATAPULTE
- 4 RAMPE DE MANUTENTION DU FLOTTEUR TRIBORD

FICHE TECHNIQUE / HYDRAVION M6A1 SEIRAN

Longueur	11,6 m
Envergure	11,5 m
Masse à vide	3 301 kg
Motorisation	Atsuta Type 32
Vitesse maximale	avec flotteurs : 475 km/h / sans flotteurs : 555 km/h (à 5 200 m d'altitude)
Plafond	9 900 m
Rayon d'action	1 189 km
Armement	1 mitrailleuse de 7,7 mm (capot), 1 mitrailleuse arrière Type 2 de 13 mm ; jusqu'à 850 kg de bombes ou une torpille
Équipage	1 pilote et 1 observateur

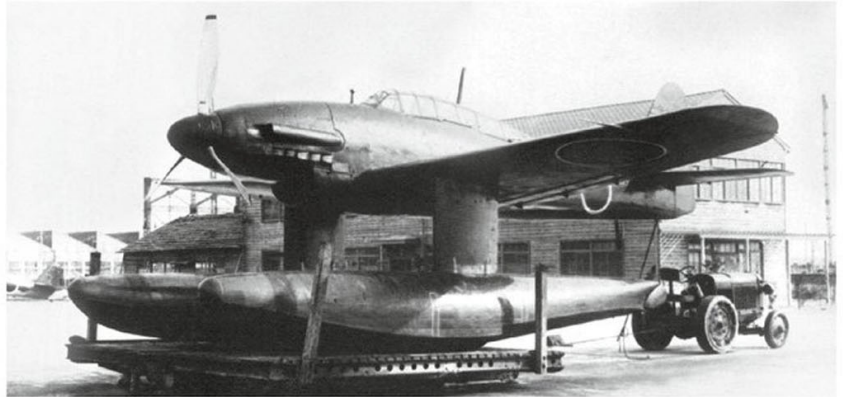
le puissant mais fragile moteur en ligne refroidi par eau Atsuta Type 32 [7] de 12 cylindres.

Après sept mois de développement, Aichi présente une maquette en bois en taille réelle du futur avion. Il faudra encore près d'une année avant que le premier prototype ne prenne son envol le 8 novembre 1943. Le pilote d'essai, le capitaine de frégate Tadashi Funada, est étroitement associé au projet, au point d'être considéré comme l'un des pères du Seiran (« orage dans un ciel clair » ou « brume par une belle journée »), le nom qu'il donna lui-même à l'appareil. Il s'en faut de peu pour que ce premier vol lui soit fatal : le prototype est très instable, et il faudra passer par beaucoup de modifications (agrandissement des ailes et de l'empennage vertical) et plusieurs autres prototypes avant que l'engin ne soit officiellement adopté par la Marine le 24 novembre 1944 sous la désignation de M6A1 Seiran. Avec une masse à vide de 3 301 kg, la version de série du Seiran est le plus gros appareil jamais conçu pour opérer depuis un sous-marin. Pouvant atteindre 475 km/h à 5 200 m d'altitude, il emporte deux hommes d'équipage et une charge offensive maximale de 850 kg. Pour insérer l'avion dans le hangar de 3,5 m de diamètre des I-400, les ailes doivent être repliées le long du fuselage après une rotation à 90° ; le haut de la dérive et les extrémités de ses gouvernes de profondeur sont pliables, tandis que les flotteurs sont stockés séparément dans des cylindres étanches et assemblés avec l'appareil juste avant le catapultage. Il est toutefois possible de le faire décoller sans en être équipé en cas de nécessité, lui permettant alors d'atteindre une vitesse maximale plus élevée (555 km/h). Les ingénieurs doivent aussi faire en sorte que la durée de la préparation de l'engin jusqu'au catapultage soit la plus courte possible afin de minimiser le temps durant lequel le sous-marin est obligé de rester en surface. Ainsi, à l'intérieur de ce dernier, est installé un système spécialement conçu pour chauffer de l'huile et de l'eau qui seront ensuite injectées dans le moteur de l'hydravion afin d'en accélérer le démarrage (qui ne peut se faire qu'à l'air libre sous peine d'asphyxier les mécaniciens dans le hangar). Malgré sa complexité, le Seiran est très apprécié des pilotes. « Le Seiran [...] était inoubliable. Pour moi, il était un chef-d'œuvre », affirmera le très expérimenté capitaine de frégate Funada. Un autre pilote, l'enseigne de vaisseau Kazuo Takahashi, témoignera de sa maniabilité à l'amerrissage : « L'avant des flotteurs d'hydravions conventionnels tend à pénétrer dans l'eau durant l'amerrissage, et leur nez tend alors à tomber [...]. Le nez du Seiran était toujours haut jusqu'à son arrêt [...]. Je pouvais faire amerrir cet avion sans aucune difficulté. » Une version pourvue d'un train d'atterrissage conventionnel est également



▲ Une vue du I-400. La grue encore déployée indique qu'il vient de récupérer un de ses Seiran.

▼ Malgré sa ressemblance avec le bombardier en piqué embarqué Suisei, le Seiran a des origines et des performances bien différentes.

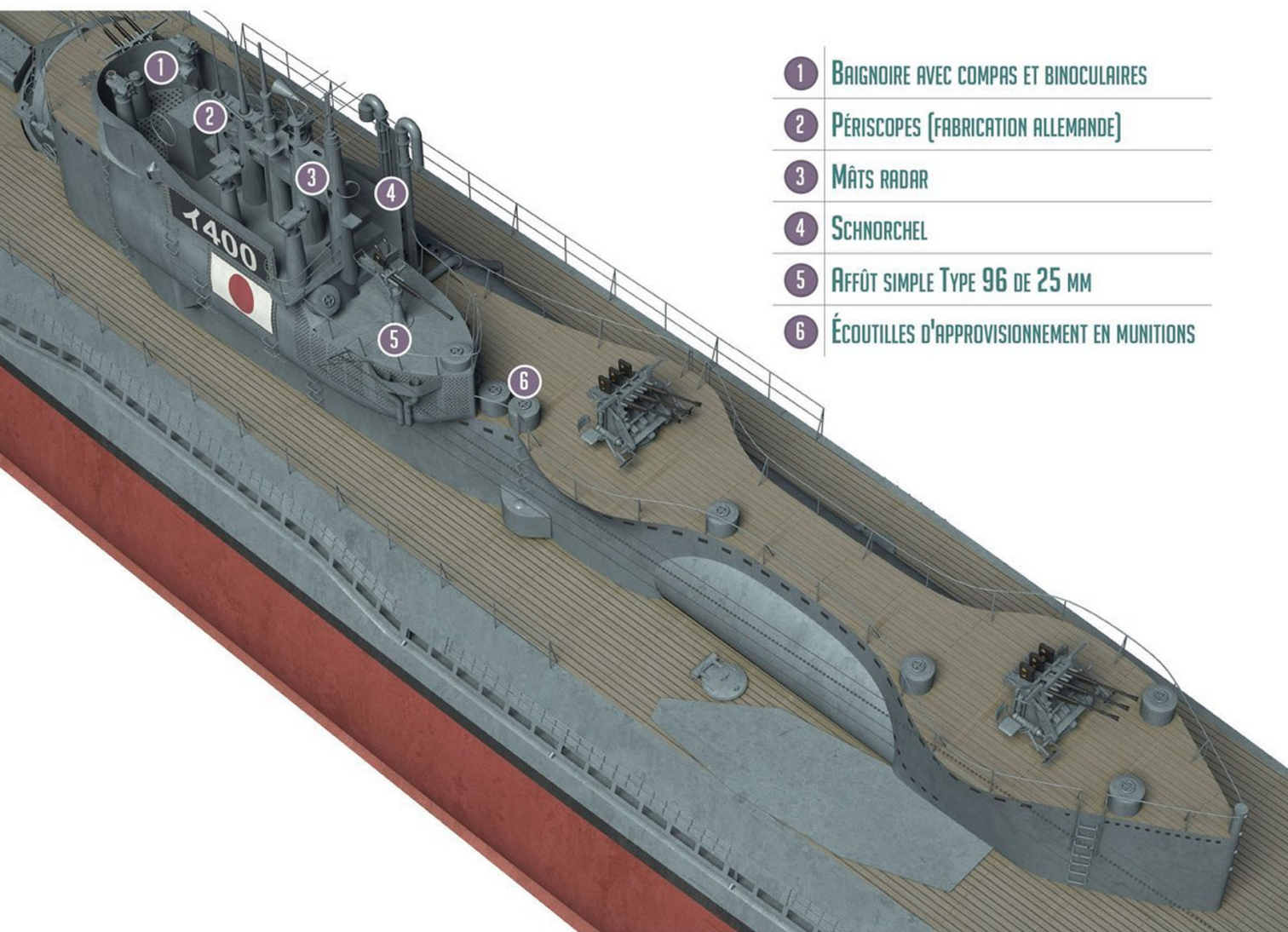


développée pour l'instruction des pilotes. Initialement dénommée Seiran-Kai, ensuite rebaptisée Nanzan (« Montagne du Sud »), celle-ci s'avère moins populaire, peut-être à cause de la lenteur à laquelle Aichi livre alors ses appareils. En effet, alors qu'il était initialement prévu 44 exemplaires pour 1944 et 34 pour 1945, seuls 4 engins sortiront d'usine en juin 1944. Outre une mise au point difficile, ce retard s'explique par la complexité de l'appareil, des délais supplémentaires dans la livraison des moteurs, et le faible nombre de commandes – qui ne justifient pas la mise en place d'une production en série. L'assemblage est donc quasi artisanal, dans un unique hangar, d'où une cadence de production réduite à un exemplaire par mois... qui sera encore ralentie par les dégâts provoqués par deux tremblements de terre (7 décembre 1944 et 13 janvier 1945) et les raids aériens américains. *In fine*, seules 28 machines (dont 8 prototypes) seront livrées entre 1943 et 1945.

[7] Version japonaise du DB 601A allemand produit sous licence.

LES OFFICIERS SUPÉRIEURS DE LA 1^{RE} SENSUI SENTAI

Pour encadrer les équipages en grande partie novices des quatre bâtiments de la 1^{re} Sensui Sentai, la 6^e flotte désigne des officiers particulièrement expérimentés, démontrant par là l'importance accordée au projet. Le chef de la formation est ainsi le capitaine de vaisseau Tatsunosuke Ariizumi. Outre plusieurs années passées au sein de l'état-major de la Marine, il a dirigé le sous-marin RO-33 avant-guerre, puis le I-8 au cours du conflit. C'est à sa tête qu'il s'est sinistrement illustré en faisant exécuter les rescapés des navires marchands qu'il coule. Le commandant du I-400 est le capitaine de frégate Toshio Kusaka, qui a déjà occupé un tel poste à bord des RO-63, I-174, I-180 et I-26. Son homologue sur le I-401 est le capitaine de corvette Nobukiyo Nambu, qui a également dirigé les RO-63 et I-174, mais aussi le I-362, un sous-marin de type D1 spécialement conçu pour les missions de ravitaillement (surnommées « taupes » par les sous-marins nippons). Enfin, les I-13 et I-14 sont confiés aux capitaines de frégate Katsuo Ohashi et Tsuruzo Shimizu. Le premier a déjà commandé les I-56, I-181 et I-54, tandis que le second a successivement dirigé les I-32 et I-165.

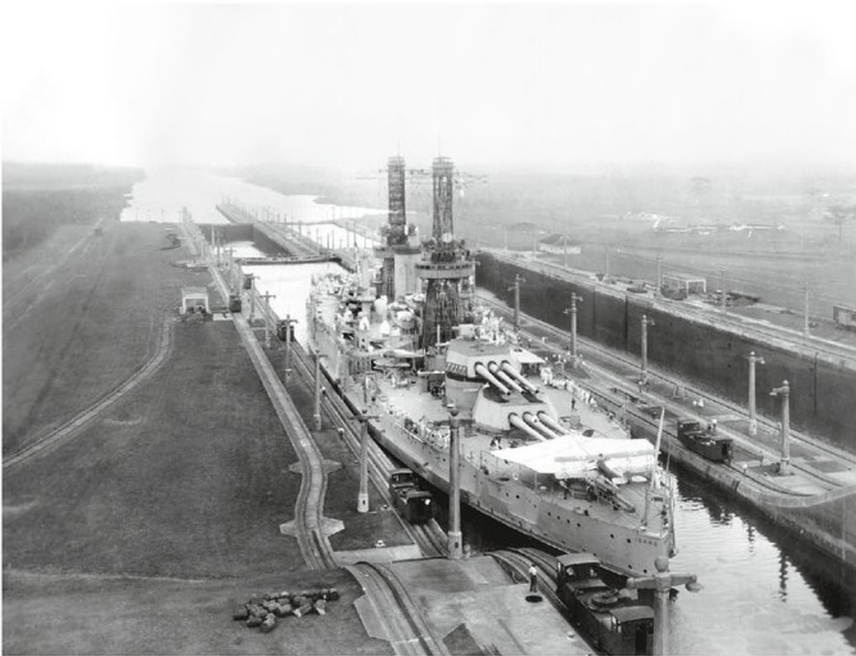


- 1 Baignoire avec compas et binoculaires
- 2 PÉRISCOPE (FABRICATION ALLEMANDE)
- 3 MÂTS RADAR
- 4 SCHNORCHEL
- 5 AFFÛT SIMPLE TYPE 96 DE 25 MM
- 6 ÉCOUTILLES D'APPROVISIONNEMENT EN MUNITIONS

ATTAQUER LE CANAL DE PANAMA

Fin 1944, l'arrivée des premiers Seiran et l'achèvement des I-13 et I-400 permettent de regrouper au sein de la 1^{re} *Sensui Sentai* les sous-marins porte-hydravions d'attaque ainsi qu'un groupe aérien spécial : la 631^e *Kōkūtai*. L'ensemble est placé sous le commandement du capitaine de vaisseau Tatsunosuke Ariizumi. Il a suivi avec attention la conception des *Sentoku* et doit maintenant préparer ses deux formations à la mission qui leur a été confiée : la mise hors service du canal de Panama. Depuis août 1943, la Marine impériale mène de minutieuses études préparatoires dans cette optique. Les officiers chargés de la planification ont d'ailleurs été aidés en cela par un jeu de plans détaillés du canal opportunément conservé par un ingénieur japonais qui y avait travaillé ! Par ailleurs, l'interrogatoire d'un soldat américain capturé confirme la puissance des défenses du canal. Elles incluent notamment des ballons, des projecteurs, des fumigènes devant masquer l'objectif aux avions ennemis, plusieurs bases de chasseurs et une puissante DCA. Toutefois, les Japonais ont tout lieu de penser que la vigilance de l'ennemi s'est progressivement relâchée dans cette zone qui n'a jamais fait l'objet d'attaque. Malgré tout, la mission reste difficile : le canal est desservi par trois doubles écluses aux chambres longues d'environ 305 m et dont les parois en béton ont parfois une épaisseur de 18 m. Ces structures colossales sont bien trop



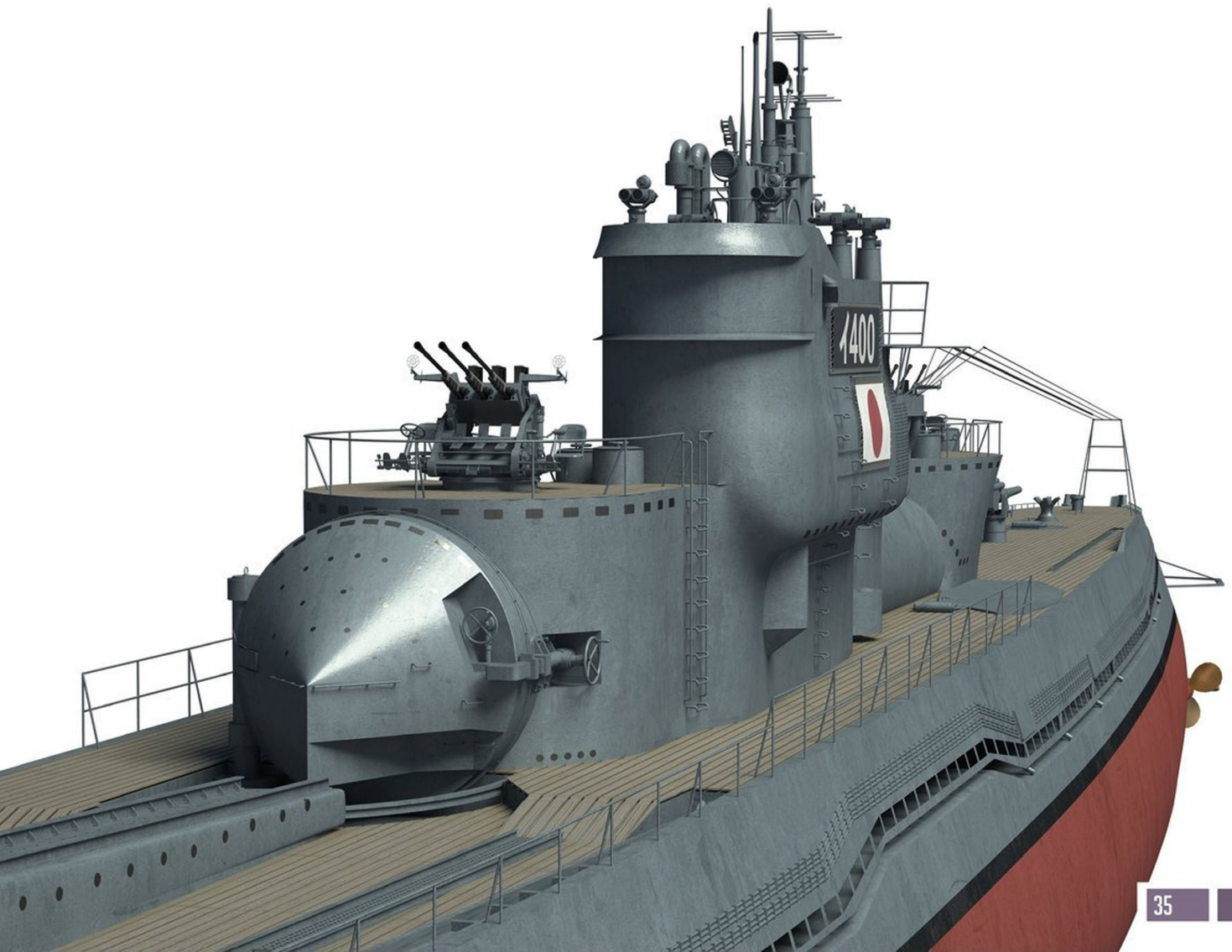


nombreuses pour qu'un assaillant puisse espérer toutes les détruire avec seulement une dizaine de bombardiers, et la Marine concentre alors son attention sur les écluses de Gatún, à l'extrémité du lac artificiel éponyme. Les officiers japonais déterminent que s'ils parviennent à faire sauter les portes de la plus haute des trois écluses du système, la force des eaux du lac s'y engouffrant détruirait les portes des écluses suivantes, causant des dégâts que les Américains mettraient au moins six mois à réparer.

▲ La possibilité de faire transiter rapidement ses bâtiments par le canal de Panama représente pour la Marine américaine un atout stratégique majeur, qui lui a permis, dans l'entre-deux-guerres, de développer le concept d'une « Two Oceans Navy ».

Ces portes représentent un objectif difficile à détruire, car très massives (2,1 m d'épaisseur) et de hauteur variable (entre 14 et 25 m), les plus lourdes pesant 745 t. De plus, outre le fait que les chambres sont protégées par deux paires de portes, celles de la première écluse mesurent seulement 33,5 m de large, ce qui en fait des cibles bien réduites...

Un premier plan est présenté aux officiers de la 1^{re} *Sensui Sentai* et de la 631^e *Kōkūtai* le 25 avril 1945 : les 4 sous-marins devront suivre la même route que celle prise par la *Kidō Butai* pour attaquer Pearl Harbor trois ans et demi plus tôt, avant de contourner Hawaii par le nord, puis de mettre le cap vers le sud-est. Arrivés au large de l'Équateur, et à une distance oscillant entre 150 et 200 nautiques de la ville de Panama, et dispersés sur une vaste superficie, ils feront surface par une nuit sans lune pour catapulter leurs dix *Seiran* dépourvus de flotteurs. Les appareils se regrouperont puis rejoindront la mer des Caraïbes après avoir survolé la Colombie à basse altitude. Ils vireront ensuite de bord à hauteur de Colón, puis attaqueront la première écluse de Gatún avec un panachage de torpilles et de bombes de 850 kg. Les pilotes se dirigeront ensuite vers le golfe de Panama avant d'amerrir – sans flotteurs – à proximité des sous-marins, qui les repêcheront. Ce plan initial fait l'objet d'intenses discussions avant que sa mouture définitive ne soit validée fin mai avec plusieurs changements : il est ainsi décidé que l'attaque sera lancée par une nuit de pleine lune, car rassembler dans l'obscurité complète une formation d'aéronefs partis de points séparés de plusieurs dizaines de kilomètres s'avère pratiquement impossible.





Surtout, et sur l'avis du commandant de la 631^e *Kōkūtai*, les Seiran seront tous équipés de bombes et devront s'écraser en succession contre les portes de l'écluse ! En effet, en 1945, le manque d'entraînement des pilotes ne permet pas de garantir suffisamment de coups au but sans recourir à la méthode kamikaze. Il est enfin prévu que les quatre sous-marins appareillent du Japon en juin afin d'être à pied d'œuvre fin août-début septembre. Les équipages de Seiran n'apprennent cependant la transformation de l'assaut en mission *Tokko* [8] que fortuitement, lorsque les systèmes de largage des bombes de leurs appareils sont retirés en mai...

LES PRÉPARATIFS

Dès leur entrée en service, les unités de la 1^{re} *Sensui Sentai* multiplient les exercices de navigation et de plongée afin d'amariner au plus vite leurs équipages, dont une portion significative est encore relativement inexpérimentée. À cause de la menace représentée par les sous-marins ennemis, ces entraînements ont lieu en mer intérieure du Japon, sûre et dont les accès sont faciles à contrôler. La 631^e *Kōkūtai* organise elle aussi une batterie d'exercices pour ses pilotes novices, encadrés par quelques vétérans, malgré le manque d'appareils disponibles [9]. Le 19 mars 1945, la *Sensui Sentai* subit sa première alerte



▲ Le I-14, entouré des I-400 et I-401. Sans les nombreuses photographies prises après leur capture, ces navires seraient restés bien mystérieux. Les Japonais n'avaient ménagé aucun effort afin de garder le secret de l'existence de leurs *Sentoku*.

▼ L'unique photo connue présentant l'équipage du I-400. Son commandant, le capitaine de frégate Toshio Kusaka, est assis exactement au milieu du second rang.



sérieuse lorsque les porte-avions de la puissante *Task Force 58* lancent un raid de 240 appareils contre la grande base navale de Kure, où elle est stationnée. Alors en cale sèche, le *I-400* ne peut rien faire d'autre que se protéger avec la DCA du bord, tandis que le *I-401* appareille à la suite du *I-13*. Ses dix canons de 25 mm tirant en continu (près de 10 000 coups consommés), il met à profit la couverture offerte par les nuages de fumée pour sortir du port avant de plonger à l'immersion périscopique jusqu'au départ de l'aviation ennemie. Les quatre submersibles du capitaine de vaisseau Ariizumi ne subissent que des dégâts mineurs : l'un des réservoirs du *I-400* est percé par les éclats d'une bombe ayant explosé à proximité, faisant deux tués parmi l'équipage et blessant son commandant. Le *I-401* quant à lui a été touché par de nombreuses balles de mitrailleuses tirées par les Hellcat et les Corsair évoluant à basse altitude. Le *I-13* n'enregistre aucun dommage, de même que le *I-14*, alors en exercice en haute mer. Les *Sentoku* ont surtout bénéficié de la présence dans la base de plusieurs cuirassés et porte-avions qui ont attiré à eux le gros des frappes ennemies.

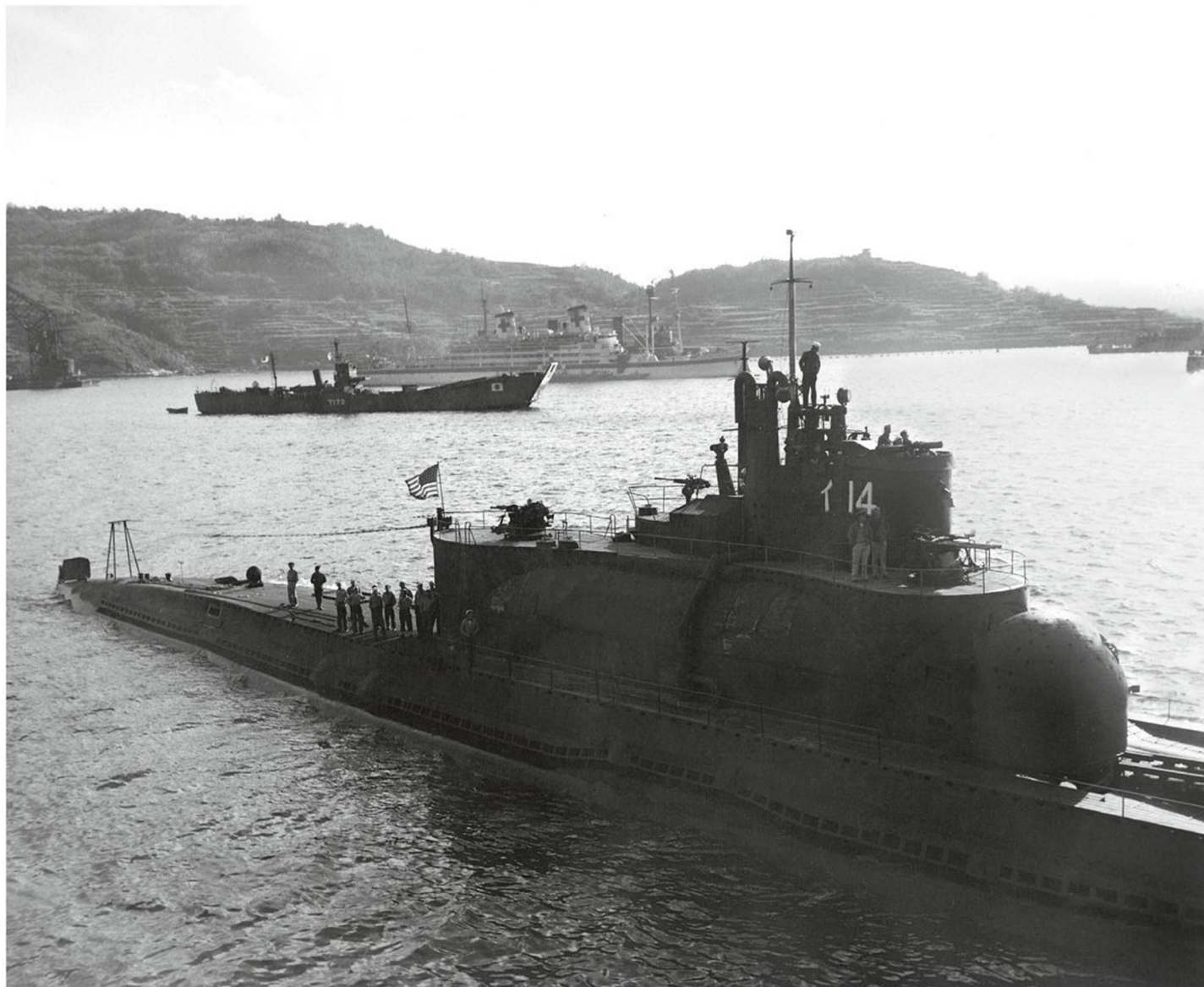
La pénurie est alors telle que la base de Kure ne dispose plus que de 2 000 t de carburant, soit de quoi faire le plein d'un unique *Sentoku*... Il n'y a qu'une solution : aller ravitailler dans d'autres bases mieux pourvues, même si elles sont très éloignées... Cependant, les Américains ont lancé, fin mars, l'opération « Starvation », durant laquelle leurs B-29 larguent près d'un millier de mines

[8] « Attaque spéciale », euphémisme officiel pour désigner les missions-suicides. Lire « Kamikaze, la vanité de l'héroïsme » de Christian-Jacques Ehrengardt dans *Aéro-Journal* n° 37.

[9] Au point qu'ils devront utiliser des hydravions de divers modèles en remplacement.

▼ Le *I-14* photographié au Japon le 5 novembre 1945 depuis le ravitailleur de sous-marins USS *Euryale*. Son équipage est maintenant américain ; le submersible s'apprête à rejoindre Pearl Harbor.

dans les eaux japonaises, tout particulièrement dans les approches de Kure ! Le danger encouru pour les unités de la 1^{re} *Sensui Sentai* est grand, mais, le 11 avril 1945, le *I-401* appareille tout de même à destination de Dalian, en Mandchourie, afin d'y mazouter. Il n'ira pas bien loin : il est endommagé le lendemain par une mine magnétique qui explose à hauteur de la poupe, causant une brèche dans l'une de ses soutes à combustible et le contraignant à rallier Kure. Le *I-400* prend alors la relève le 14 avril ; il parvient sans encombre dans le port chinois sept jours plus tard, sans autre incident que celui d'assister, impuissant, au naufrage de deux navires marchands touchés par des mines durant leur transit dans l'étroit détroit de Shimonoseki. Il s'en retourne à Kure le 27. Fin mai, les *I-13* et *I-14* sont envoyés à leur tour ravitailler au port coréen de Chinkai. Les quatre submersibles sont réunis dans la baie de Nanao début juin, après avoir été équipés chacun d'un schnorchel, afin de poursuivre leur entraînement avec les pilotes de la 631^e *Kōkūtai* dans un environnement plus sûr. À partir du 6 juin, les équipages reproduisent de jour comme de nuit le complexe cycle de lancement des *Seiran*. Sur les *Sentoku*, ils réussissent ainsi à ramener le temps nécessaire à l'assemblage et au catapultage des trois appareils de plusieurs heures à moins d'une demi-heure, tandis que les pilotes s'entraînent au-dessus d'une reproduction en bois grandeur nature des portes de l'écluse supérieure de Gatún, montée sur un radeau ancré dans la baie.

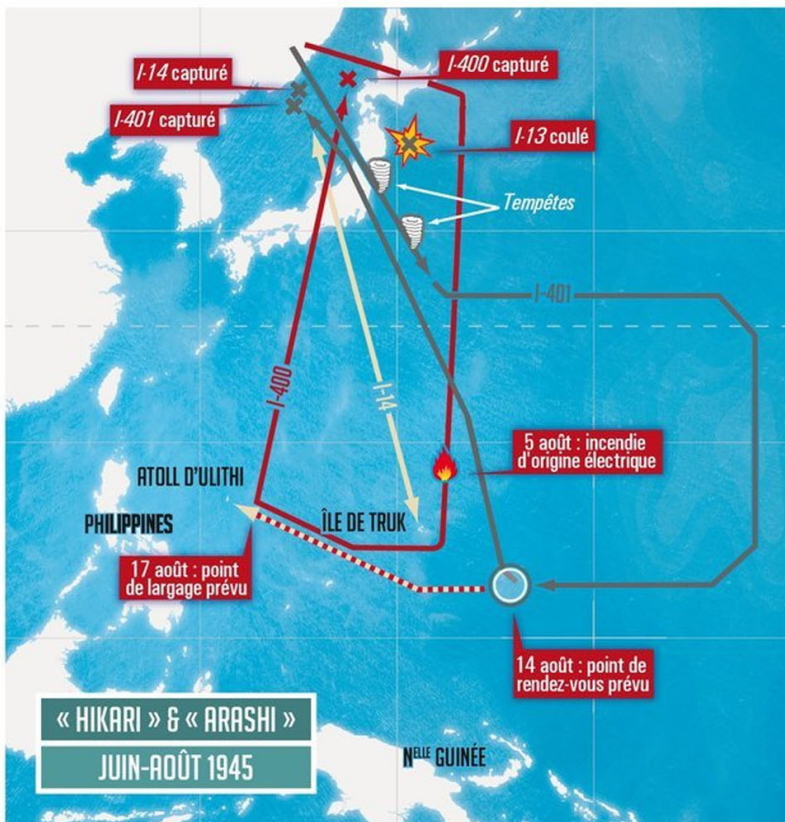




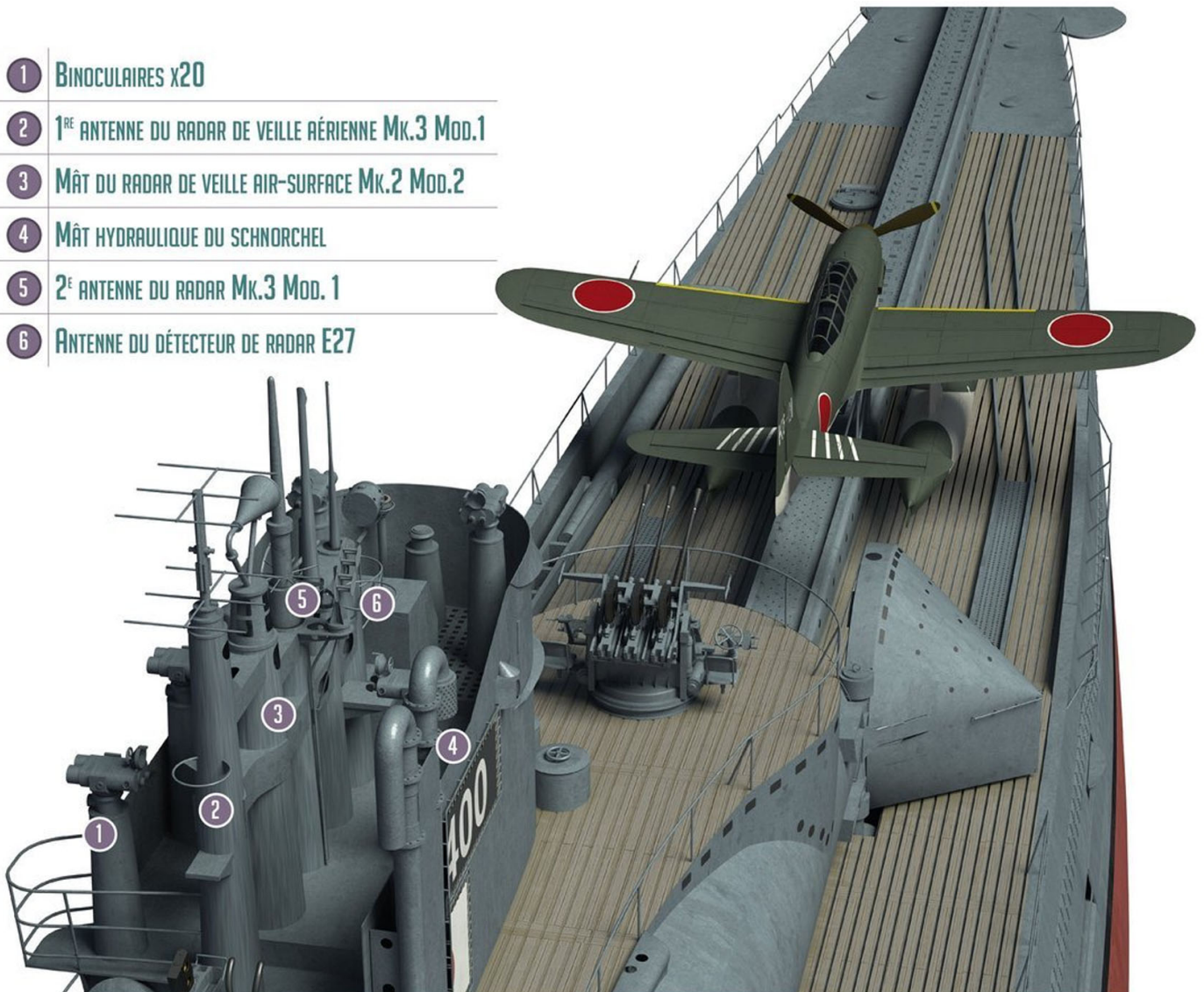
« LUMIÈRE » ET « TEMPÊTE »

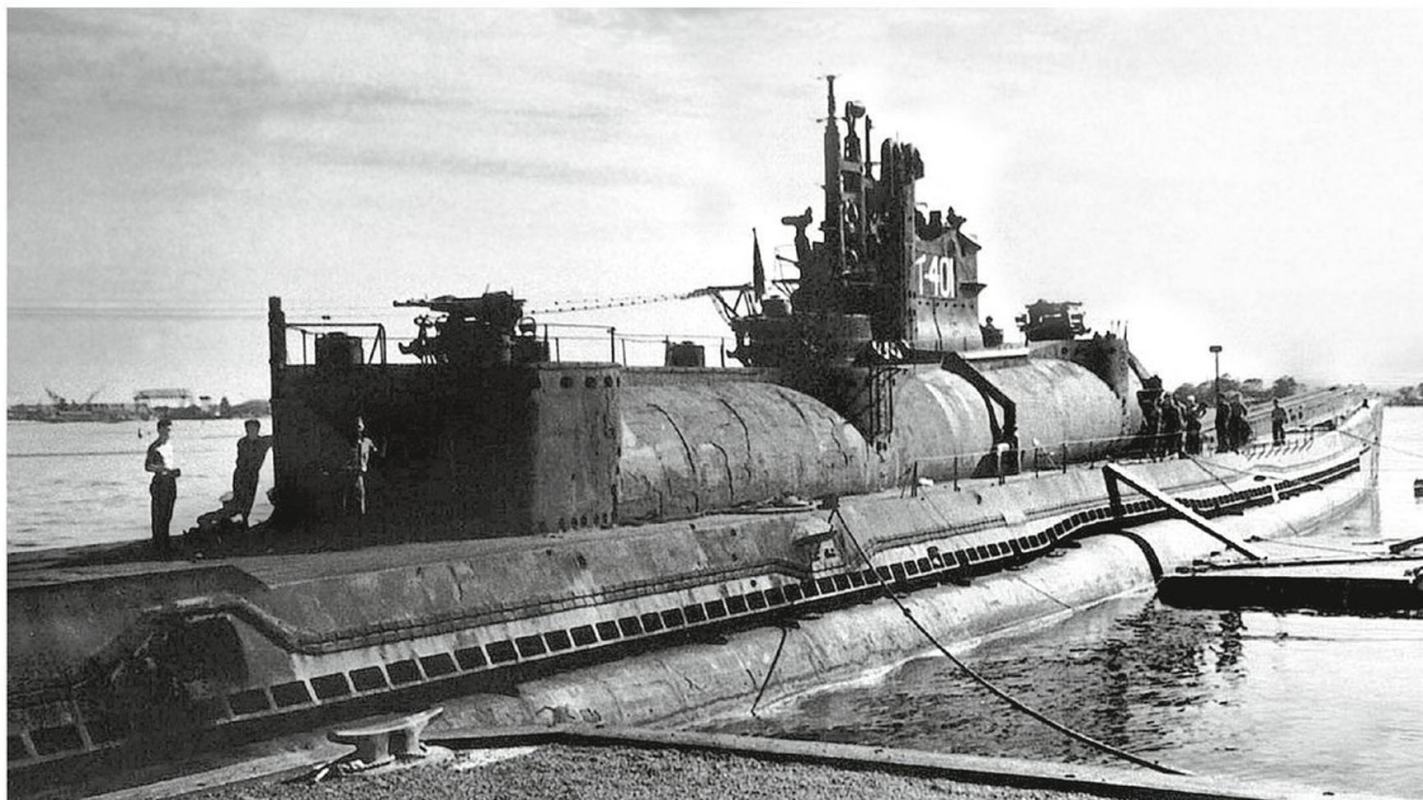
À la grande déception du capitaine de vaisseau Ariizumi, la mission contre le canal de Panama est finalement abandonnée. Fin 1944, le Haut commandement de la Marine envisage d'utiliser la 1^{re} *Sensui Sentai* pour bombarder les États-Unis avec des armes biologiques développées par la tristement célèbre Unité 731 de l'Armée impériale (opération « PX »). Ce plan est cependant abandonné à son tour fin mars 1945 du fait du veto opposé par l'état-major de l'armée. Néanmoins, la chute d'Iwo Jima le même mois, suivie par le débarquement américain à Okinawa en avril, convainc la Marine d'utiliser la *Sensui Sentai* pour frapper Ulithi, base logistique importante de la *Task Force 58* [10]. Cet atoll a déjà fait l'objet de plusieurs opérations : deux attaques de *Kaiten* [11] les 20 novembre 1944 et 12 janvier 1945, ainsi qu'un raid *Tokko* mené par 24 bimoteurs Yokosuka P1Y Ginga le 11 mars 1945. Le remplacement de l'action contre Panama par un bombardement d'Ulithi est ordonné par le vice-amiral Jisaburo Ozawa, le commandant de la flotte combinée le 25 juin 1945. L'opération se décompose en deux phases :

- L'opération « Hikari » (« Lumière ») implique les I-13 et I-14 avec chacun 2 monomoteurs de reconnaissance C6N Saiun démontés dans leur hangar. Ils doivent rallier Truk, toujours aux mains des Japonais, y assembler les avions, puis les employer à des vols de reconnaissance au-dessus de la gigantesque rade d'Ulithi en prévision de la seconde partie du plan ;



- 1 BINOCULAIRES x20
- 2 1^{re} ANTENNE DU RADAR DE VEILLE AÉRIENNE Mk.3 MOD.1
- 3 MÂT DU RADAR DE VEILLE AIR-SURFACE Mk.2 MOD.2
- 4 MÂT HYDRAULIQUE DU SCHNORCHEL
- 5 2^e ANTENNE DU RADAR Mk.3 MOD. 1
- 6 ANTENNE DU DÉTECTEUR DE RADAR E27





▲ Une vue du I-401 depuis l'arrière du hangar, prise peu avant que les Américains ne repeignent le flanc du kiosque pour y apposer l'immatriculation « I-400 » en alphabet latin.

[10] Dont les porte-avions d'escadre sont la force de frappe principale de la Marine américaine. Lire *LOS!* hors-série n° 11 « Les porte-avions de l'US Navy » de Pascal Colombier.

[11] Lire « Kamikazes navals (2^e partie) – *Kaiten* & sous-marins de poche » de Xavier Tracol dans *LOS!* n° 23.

▼ Pistolet-mitrailleur au poing, un marin américain garde le central navigation du I-14 peu après que ce dernier a été mouillé en baie de Sagami.



• l'opération « Arashi » (« Tempête ») concerne les deux *Sentoku*. Pour l'occasion, leurs équipages de *Seiran* sont rebaptisés *Shinryu Tokubetsu Kogeki Tai* (« unité spéciale d'attaque Dragon divin »). Après avoir navigué séparément dans un strict silence radio, les deux submersibles doivent se retrouver à un point de rendez-vous dans les environs de l'atoll avant de lancer leurs six appareils par une nuit de lune. Préparés en vue d'une mission *Tokko* (une attaque kamikaze), les avions seront délestés de leurs flotteurs ; ils auront à voler droit sur leur objectif, au raz des flots afin d'échapper aux radars et aux chasseurs ennemis orbitant à plus haute altitude, avant de percuter de grosses unités américaines (porte-avions ou cuirassés). Afin de maximiser leurs chances de percer les défenses ennemies, les *Seiran* doivent être repeints aux couleurs américaines, à la grande fureur de certains pilotes qui trouvent le procédé déshonorant. Leur mission accomplie, les quatre submersibles rallieront Hong Kong pour y embarquer de nouveaux *Seiran*, avant de repartir vers Singapour pour y mazouter.

20 JUIN 1945 : les I-13 et I-14 quittent la baie de Nanao et rallient la base navale d'Ominato le 2 juillet après une escale de plusieurs jours à Maizuru.

11 JUILLET : le I-13 entame son voyage vers Truk, suivi trois jours plus tard du I-14, retardé par un passage en cale sèche afin de réparer une de ses hélices. Ce dernier s'avère cependant plus chanceux que sa conserve, coulée le 16 juillet par l'action conjuguée de plusieurs *Avenger* et du destroyer d'escorte *USS Lawrence C. Taylor*.

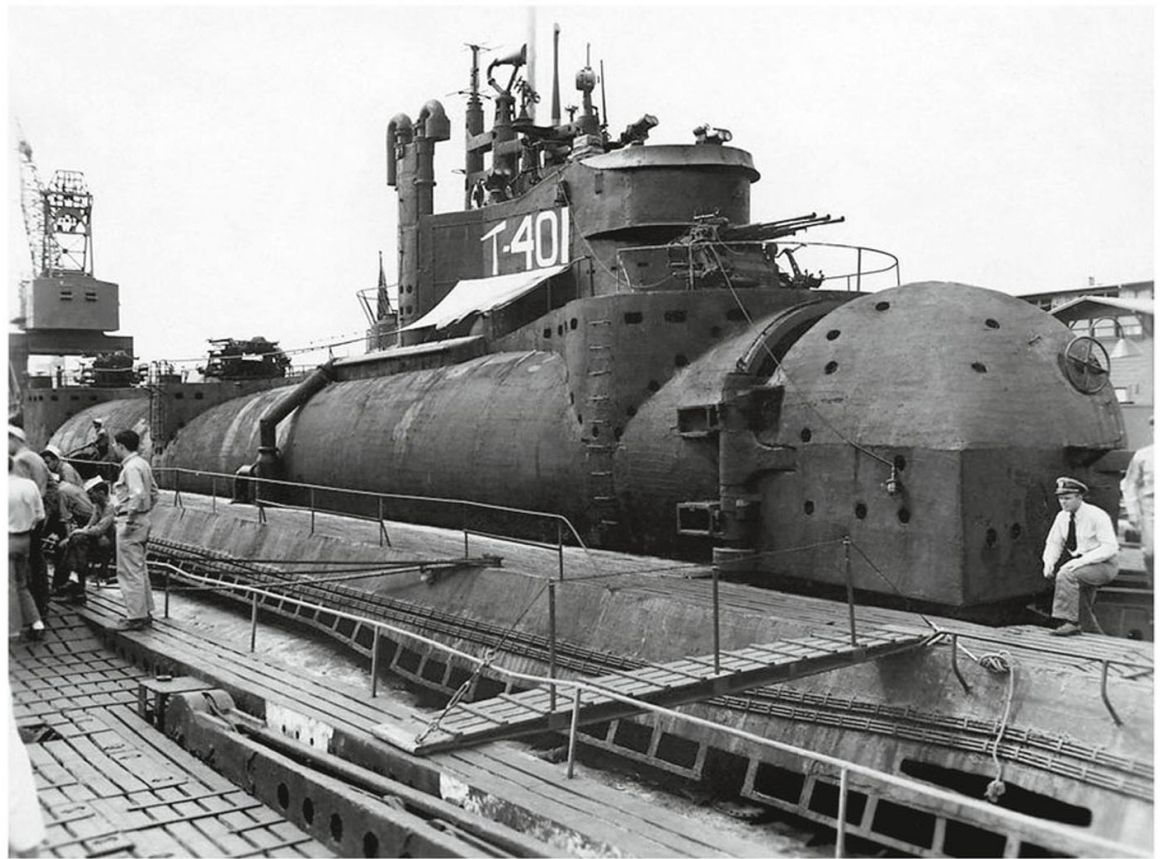
23 JUILLET : après avoir transité par les mêmes escales que leurs petits frères, les I-400 et I-401 appareillent d'Ominato à quelques heures d'intervalle. Le I-401 doit cependant plonger en catastrophe peu après son départ après avoir été pris pour cible par des batteries côtières qui l'ont confondu avec un submersible ennemi ! Le reste du voyage sera tout aussi mouvementé, les deux unités perdant un temps précieux à cause d'un typhon en plein sur leur itinéraire.

4 AOÛT : le I-14 atteint Truk après avoir survécu à une rencontre avec des destroyers américains et au grenadage qui s'ensuivit pendant un jour et demi.

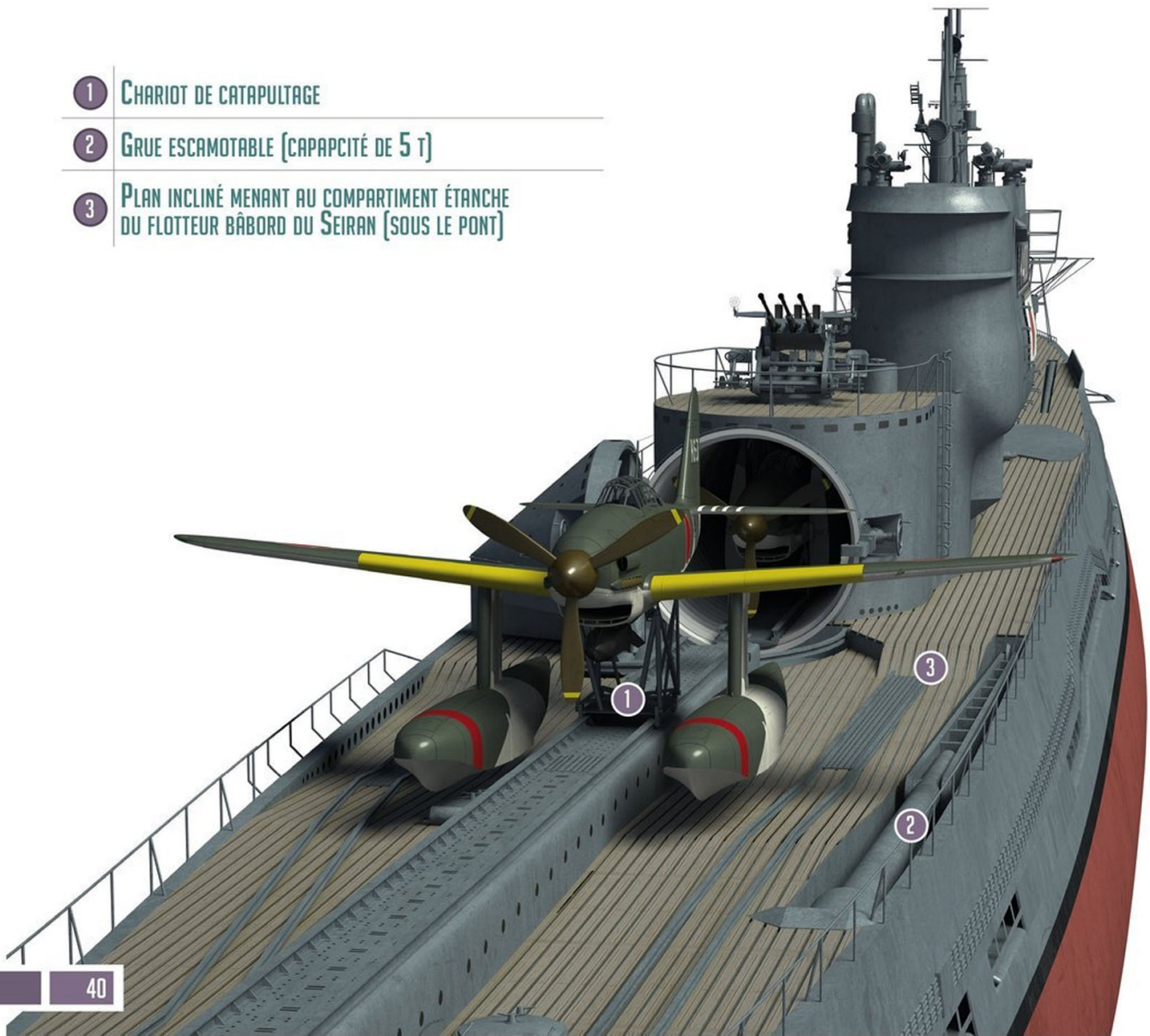
5 AOÛT : le I-400 frôle la catastrophe à l'est de Saipan lorsqu'un incendie se déclare à bord du fait d'un problème électrique. Le submersible fait surface en urgence... pour replonger aussitôt, car ses veilleurs ont aperçu des navires ennemis ! Pour maîtriser le sinistre, le commandant n'a pas d'autre choix que de venir au raz de la surface, ne laissant émerger que le kiosque afin d'évacuer la fumée.



► Cette photographie du I-401 offre une perspective particulière sur la forme hydrodynamique de la porte étanche (ici ouverte) du hangar à hydravions.



- 1 CHARIOT DE CATAPULTAGE
- 2 GRUE ESCAMOTABLE (CAPACITÉ DE 5 t)
- 3 PLAN INCLINÉ MENANT AU COMPARTIMENT ÉTANCHE DU FLOTTEUR BÂBORD DU SEIRAN (SOUS LE PONT)



De son côté, le *I-401* est également retardé par la nécessité d'échapper aux « mauvaises rencontres » ; il doit se résoudre à faire un détour par l'est des îles Marshall, dans des eaux moins fréquentées, avec pour conséquence de rendre impossible son arrivée le 14 août au point de rendez-vous prévu. Le commandant Ariizumi prend alors le risque énorme de transmettre par radio de nouvelles coordonnées au *I-400*. Ce dernier ne capte pas le message, et les deux sous-marins ne se retrouveront donc pas, chacun imaginant que l'autre ait pu être coulé par l'ennemi.

15 AOÛT : dans un célèbre discours, l'empereur Hiro-Hito enjoint ses sujets à « accepter l'inacceptable », c'est-à-dire la défaite du Japon. Il est capté par les deux sous-marins, mais, incertains de la signification réelle du message, les commandants respectifs décident de poursuivre leur mission.

16 AOÛT : les deux *Sentoku* reçoivent par radio un ordre clair de l'état-major de la Marine appelant à un cessez-le-feu, quelques heures à peine avant que le *I-400* ne lance ses trois *Seiran* ! Selon les instructions reçues, les sous-marins mettent alors le cap sur le Japon.

26 AOÛT : réception d'un nouveau message leur indiquant d'arborer un pavillon triangulaire noir comme signe de reddition. Les équipages tirent l'ensemble des torpilles embarquées, catapultent les *Seiran* dans les flots et détruisent les documents confidentiels en leur possession.

27 AOÛT : le *I-400* est repéré par un *Avenger* en patrouille à 200 nautiques du Japon, puis intercepté en fin de journée par les destroyers *USS Blue* et *Mansfield*, dont les hommes sont impressionnés par la taille du sous-marin, plus long que leurs propres navires ! Abordé par un équipage de prise, le *I-400* met ensuite le cap sur la baie de Sagami, où il arrive au matin du 29 août. Vers minuit, le même jour, le *I-401* est à son tour détecté puis suivi par le sous-marin *USS Segundo*, qu'il essaie de semer en fonçant à vitesse maximale en surface. L'avarie d'un de ses moteurs le contraint finalement à se laisser rattraper par son poursuivant, qui envoie une petite équipe de prise.

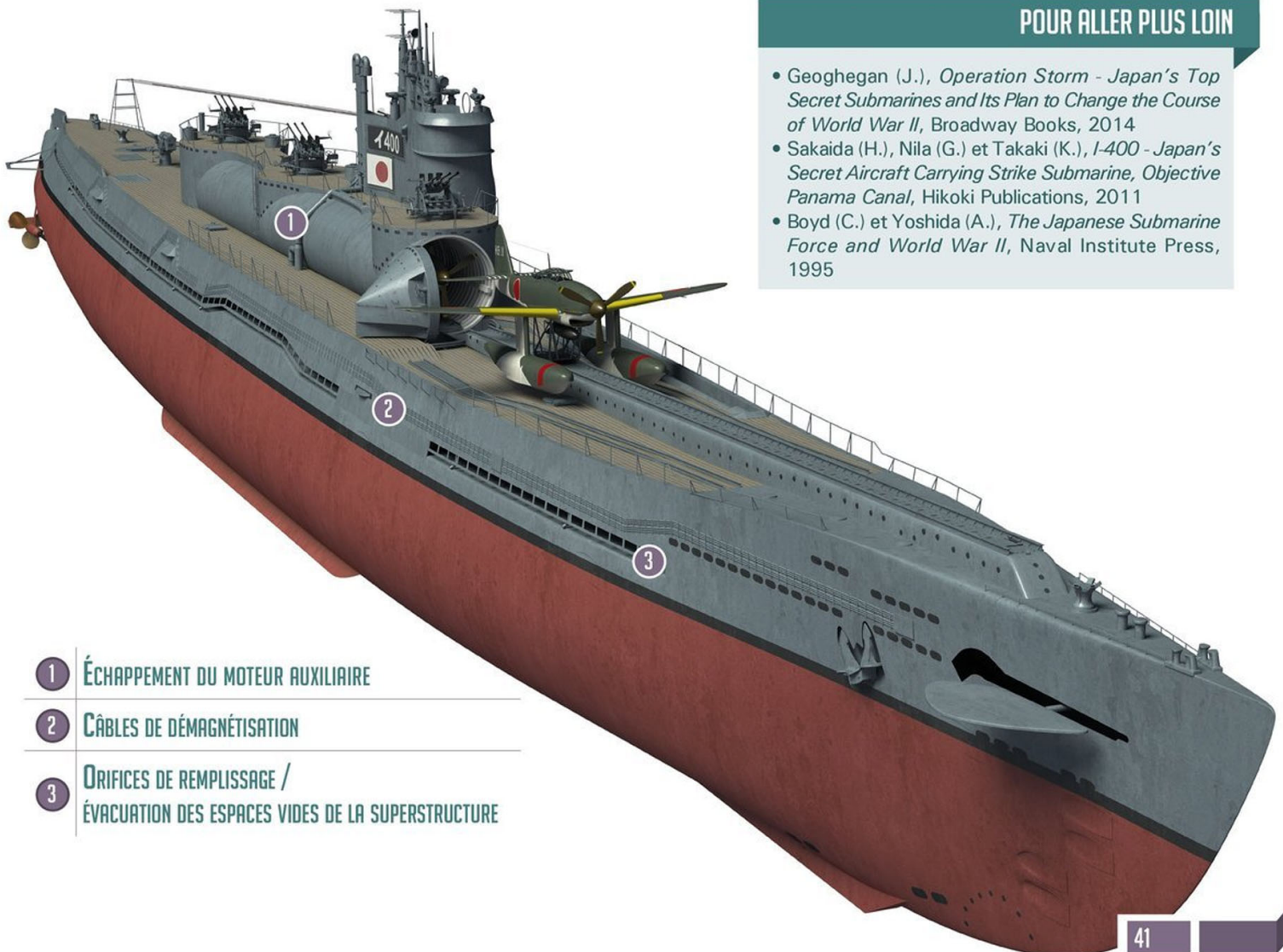
30 AOÛT : le commandant Ariizumi se tire une balle dans la bouche au petit matin après avoir vainement commandé le sabordage de son bâtiment, ordre auquel s'est opposé l'un de ses officiers, le capitaine de corvette Nobukiyo Nambu ; le *I-401* atteint donc sans encombre la baie de Sagami, où il retrouve le *I-400*, ainsi que le *I-14* qui avait quitté Truk le 18 août, peu avant de se rendre à la Marine américaine.

APRÈS LA FIN

L'*US Navy* va s'empresse d'étudier de près les modèles de sous-marins japonais les plus prometteurs. Bien entendu, parmi eux, les *I-400* figurent en bonne place, et les sous-marins nippons vont alors devoir former leurs homologues américains jusqu'à ce que ceux-ci soient en mesure de conduire les bâtiments capturés jusqu'à Hawaï, dont les infrastructures permettront un examen plus poussé. Après une série d'essais en mer à partir du 1^{er} novembre 1945, les *I-14*, *I-400* et *I-401* appareillent du Japon pour la dernière fois le 11 décembre. Après plusieurs semaines de voyage, ils arrivent à Pearl Harbor le 6 janvier 1946. Les Américains placent le *I-400* en cale sèche pour étudier sa coque, mais *in fine*, ils concluent rapidement que leur propre technologie est bien supérieure à celle des *Sentoku*. De plus, du fait de drastiques réductions budgétaires, l'*US Navy* juge que le coûteux maintien en condition opérationnelle de ces prises de guerre ne se justifie pas. La condamnation des survivants de la 1^{re} *Sensui Sentai* devient inévitable lorsque les Soviétiques, très intéressés par ces sous-marins porte-hydravions, demandent officiellement qu'ils leur soient remis. Ne pouvant accepter, les Américains décident alors de se débarrasser rapidement de ces trois monstres sous-marins en les coulant durant des exercices de torpillage entre le 28 mai et le 4 juin 1946. ■

POUR ALLER PLUS LOIN

- Geoghegan (J.), *Operation Storm - Japan's Top Secret Submarines and Its Plan to Change the Course of World War II*, Broadway Books, 2014
- Sakaida (H.), Nila (G.) et Takaki (K.), *I-400 - Japan's Secret Aircraft Carrying Strike Submarine, Objective Panama Canal*, Hikoki Publications, 2011
- Boyd (C.) et Yoshida (A.), *The Japanese Submarine Force and World War II*, Naval Institute Press, 1995



- 1 ÉCHAPPEMENT DU MOTEUR AUXILIAIRE
- 2 CÂBLES DE DÉMAGNÉTISATION
- 3 ORIFICES DE REMPLISSAGE / ÉVACUATION DES ESPACES VIDES DE LA SUPERSTRUCTURE