Battu sur terre et sur mer, le Japon poursuit quand même la lutte. Le 6 août 1945, un quadrimoteur a

J'AI LANCÉ LA BOMBE AT

PAR LE GÉNÉRAL TIBBETS

commandant de la super-forteresse volante qui bombarda Hiroshima. Il raconte pour la première fois les détails de sa mission.

Jusqu'en février 1943, je fus stationné en Afrique du Nord où je dirigeais un groupe de bombardiers B-17. C'est là qu'un beau jour je fus convoqué chez le général Doolittle : « Le général Arnold me demande mon meilleur spécialiste en bombardement. Puisque vous avez terminé votre tour d'opérations, c'est vous que j'enverrai. Préparez-vous à rentrer immédiatement » De retour aux États-Unis, je fus affecté aux essais et à la mise au point définitive du nouveau bombardier B-29, celui que nous allions appeler la « super-forteresse volante ». Je pus ainsi étudier à fond ce type d'appareil, d'autant que je possédais, en plus de ma formation strictement militaire, un bagage technique assez considérable. C'est à cette époque, alors que je me trouvais au Nouveau-Mexique, que j'eus une première indication de la mission capitale qui allait bientôt m'échoir. Un matin de septembre 1944, je reçus l'ordre de me présenter au commandant de la 2e Air Force, à Colorado Springs. Je dus attendre un certain temps dans l'antichambre. Soudain, un colonel de l'armée de terre sortit du bureau et vint directement à moi : « Mon nom est Lansdale. J'aimerais vous poser certaines questions. » Très vite, je me rendis compte que cet officier connaissait admirablement toute ma vie. Il me parla du temps où j'étais étudiant à Cincinnati, il fit même allusion à mon arrestation pour excès de vitesse, quelque part en Floride, citant les noms du policier qui m'avait conduit au poste et du juge qui m'avait condamné. Par la suite, je devais apprendre qu'afin de se faire une idée de ma loyauté et de mes aptitudes, les enquêteurs avaient fouillé mon passé jusqu'à l'époque de mes dix ans. Après avoir répondu aux questions de Lansdale, je fus mis en présence de deux autres hommes : le Dr Norman Ramsey, un savant qui faisait partie de l'équipe du professeur Oppenheimer et le capitaine Parsons, de la marine, un expert en artillerie et explosifs. « Avez-vous déjà entendu parler d'énergie atomique ? » s'enquit Ramsey. Par chance, j'avais lu plusieurs articles relatifs aux expériences sur l'eau lourde auxquelles se livraient les Allemands et j'avais acquis au collège des notions de chimie suffisantes pour comprendre au moins la signification de ce que l'on me demandait. « Parfait, reprit Ramsey. Maintenant, si je vous disais que nous sommes en train de fabriquer une bombe atomique qui sera infiniment plus puissante que tout ce qui existe à présent, que penseriez-vous ? » Etonné, vaguement sceptique, je déclarai cependant qu'un tel projet me paraissait extrêmement intéressant. On m'introduisit alors auprès du général Ent, commandant de la 2e Air Force. Il m'annonça que j'avais été choisi pour créer une formation aérienne spécialement chargée d'employer cette nouvelle arme. Le général Ent m'expliqua qu'il s'agissait de constituer une formation de bombardement capable d'intervenir dans n'importe quelle région du globe et assez importante pour être engagée, simultanément, sur les deux théâtres d'opérations, c'est-à-dire en Europe et dans

1945 : le colonel Tibbets à bord de son bombardier : il va partir pour Hiroshima.

Paul Tibbets aujourd'hui : général, il dirige l'assistance militaire à l'Inde.

méricain apparaît au-dessus du Japon. Il emporte vers Hiroshima l'arme terrible qui va bouleverser le monde.

OMIQUE SUR HIROSHIMA

le Pacifique. « Voici maintenant un point important, poursuivit le général. Vous ne recevrez aucun ordre écrit. Vous serez donc obligé de retenir tout ce qu'on vous dira. Vous-même ne rédigerez jamais la moindre note, vous ferez vos rapports uniquement de vive voix. Même aux échelons supérieurs de commandement, quelques unités seulement sont au courant de cette affaire. A Washington, vous ne vous adresserez qu'à un seul homme : il est l'unique officier aviateur, en plus du général Arnold et de moi-même, à connaître le projet. L'opération a d'ailleurs reçu un nom de code : Silverplate (Plat d'Argent). Il vous suffira de mentionner ce nom pour obtenir tout ce que vous pourrez demander. Vous n'aurez qu'à étudier soigneusement vos besoins. »

Il m'apprit ensuite qu'il avait sélectionné trois bases aériennes parmi lesquelles j'allais choisir notre centre d'entrainement. Il avait également désigné, parmi les nombreux groupes de bombardement en cours d'instruction, l'une des meilleures unités de B-29 qui allait constituer le noyau de la nouvelle formation.

C'est finalement sur la base de Wendover dans l'Utah que j'arrêtai mon choix : elle était située au milieu de l'ancien lac Salé, loin de tout, et au cœur d'une région désolée. Elle remplissait, par conséquent, toutes les conditions requises de sécurité. Je commençai ensuite à me documenter sérieusement sur le projet Manhattan, l'immense organisation chargée de la mise au point de la bombe atomique. Afin de pouvoir visiter les divers laboratoires et usines sans attirer l'attention sur le rôle qu'allait jouer l'aviation, je dus arborer sur mon uniforme l'insigne du génie : c'était encore le meilleur déguisement, puisque la plupart des militaires engagés dans l'entreprise appartenaient à ce corps.

De toute évidence, la mission proprement dite — le lâcher de la bombe — devait être confiée à un équipage d'une valeur exceptionnelle. Bien entendu, nous allions en entraîner plusieurs. Je décidai donc de faire appel à certains spécialistes que j'avais pu personnellement apprécier en Europe : ce fut le cas de Tom Ferebee, mon ancien bombardier (aujourd'hui, il est colonel) et de Ted van Kirk alias « Dutch », mon navigateur (à présent, chimiste chez Du Pont de Nemours). J'eus la chance d'obtenir leur transfert à mon unité. Quant à l'instruction des pilotes, j'allais m'en charger moi-même afin de pouvoir leur inculquer mes conceptions personnelles.

Je devais également participer à la mise au point de la bombe qui, à ce moment-là, n'était encore appelée par tout le monde que « la Chose », ou même « le Truc ». Il fallait procéder à des essais de lâcher en vol afin d'en déterminer la forme idéale et de définir la trajectoire. Naturellement, ces recherches balistiques intriguaient les équipages. Habitués aux bombes classiques, c'est-à-dire allongées et munies d'ailettes, ils s'étonnaient de voir une sorte d'énorme boule agrémentée d'une queue. Je leur expliquais vaguement qu'il s'agissait d'une nouvelle arme contenant un explosif inédit et ils se contentèrent de cette version des faits. Ils ne devaient être mis au courant qu'au moment du décollage pour Hiroshima.

Une question obsédante : la bombe en explosant anéantira-t-elle notre avion ?

Entre la Noël de 1944 et février 1945, le projet commença à prendre forme : la « Chose » devenait la bombe atomique. Quand, en avril 1945, on procéda à l'implantation dans le Pacifique de l'infrastructure nécessaire à notre vol sur Hiroshima, je me rendis à Guam afin de m'entretenir avec le général Curtis LeMay, au quartier général de la 20e Air Force. Même LeMay avait tout ignoré du projet : il ne fut mis au courant que quelques jours avant mon arrivée, par un officier de la direction de « Manhattan ». Puis, au mois de juin, notre formation s'installa sur un terrain équipé pour recevoir nos B-29 à Tinian, une île reprise aux Japonais, à deux cents kilomètres au nord de Guam.

Pendant ce temps, on avait activement poussé les préparatifs du premier essai réel qui devait avoir lieu à Almagordo, dans le Nouveau-Mexique. Pour nous, cette explosion allait enfin apporter la réponse à une question obsédante : la déflagration anéantirait-elle l'appareil qui avait largué la bombe ? Afin de déterminer la gravité de ce danger, il nous fallait des informations sur les ondes de choc provoquées par l'explosion. Comme entre-temps on avait décidé en haut lieu que j'allais piloter moi-même l'appareil transportant la bombe, les responsables du projet tenaient à ma présence : ainsi, je pourrais juger directement des effets du souffle. Au dernier moment, le mauvais temps m'empêcha de me rendre à Almagordo. Par bonheur, j'avais laissé sur place un équipage comprenant notamment l'un des meilleurs pilotes, un homme parfaitement qualifié pour me faire un rapport circonstancié sur les résultats au point de vue aérien.

De toute manière, je faisais pleinement confiance aux savants, je savais que leurs calculs étaient d'une précision totale. Ils m'avaient expliqué qu'à l'instant de l'explosion, mon appareil se serait déjà éloigné de dix-sept kilomètres du point zéro, en biais par rapport à la trajectoire de la bombe. Ainsi, les spécialistes m'assuraient que la super-forteresse supporterait seulement un choc équivalant à 2 g, c'est-à-dire au double de son propre poids. Cela me tranquillisa : en effet, tous les avions sont conçus pour résister normalement à des chocs de 2,5 et même de 3 g. A présent, il s'agissait d'aller vite. On avait fixé une date probable et défini la nature de la cible à atteindre. De toute évidence, il fallait choisir un objectif militaire. Mais il fallait également que cet objectif fût encore intact. Cela afin que, la bombe lâchée, nous puissions mesurer exactement les effets de l'explosion atomique. Quant aux conditions météorologiques, Washington avait fait appel à un spécialiste des prévisions à long terme. Lorsque le météorologue apporta sa réponse, j'assistais justement à une réunion au cours de laquelle nous devions discuter des dates et des objectifs possibles. On avait demandé à l'expert à quel moment du mois d'août le temps au-dessus du Japon permettrait des bombardements à vue. Il déclara que la période du 6 au 9 août serait la plus favorable. Son assurance me stupéfia : après tout, il avait dû établir ses prévisions quatre mois à l'avance. Pourtant, le jour venu, nous devions constater qu'il ne s'était pas trompé.

Le 5 août 1945, vingt-quatre heures avant le décollage, nous attendions encore anxieusement la décision finale du président Truman. Réunis autour du télex, nous nous demandions si oui ou non Washington

(Suite page 48.)

Les documents et les textes de ces numéros ont été recueillis sous la direction de **MARC HEIMER**, par PIERRE CHAMPALLE (Paris) J. JACQUET-FRANCILLON, HUBERT HERZOG (Tokyo), ANNIE TCHAPRACHIKOFF, F. HERBERT (New York), J. WETZ (New-Delhi)

LA VEILLE DE L'ATTAQUE L'ORDRE FATIDIQUE NOUS PARVIENT : « PROCÉDEZ COMME PRÉVU, POUR LE 6 AOÛT. »

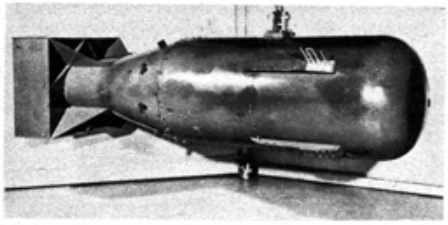
allait donner l'ordre d'embarquer la bombe et de partir. Même à ce moment-là, la majeure partie de la garnison de Tinian ignorait toujours la nature exacte de la nouvelle arme que nous allions emporter...

Aujourd'hui, je me rends compte qu'avant de me choisir, les responsables du projet avaient dû se pencher longuement sur l'aspect moral de la mission. D'où sans doute ces interminables conversations destinées à déterminer à l'avance mes réactions. Or, pas une seule fois pendant toute la durée de la guerre, je n'ai permis à mes sentiments personnels de l'emporter sur mon devoir. Evidemment, lors de mon arrivée au front (en Angleterre, à l'époque) j'avais été troublé en pensant que mes bombes ne tomberaient pas uniquement sur des objectifs militaires. Mais je m'étais dit que je n'avais pas le droit de m'attarder à de tels scrupules : du moment qu'on m'ordonnait de transporter des tonnes et des tonnes de bombes, de les larguer, de recommencer, je devais le faire. Je m'étais imposé cette discipline, j'avais accepté cette pensée, aussi pénible qu'elle fut et, aujourd'hui encore, j'observe cette même discipline. Je faisais ce que mon gouvernement me disait de faire, voilà tout !

L'attente, dans la salle des communications du quartier général de Tinian, se prolongea pendant plusieurs heures. Nous étions nerveux comme des « presque pères » relégués au salon d'une clinique d'accouchement. Enfin, l'ordre présidentiel nous parvint : c'était un message laconique, rédigé en code et disant simplement : « Procédez comme prévu, pour le 6 août. » Aussitôt, nous nous préparâmes. Il allait nous falloir quinze heures pour être prêts à partir. Les services du général LeMay nous avaient précisé que la bombe devait être larguée à 8 h 15 du matin. Nous disposions ainsi de six heures pour atteindre l'objectif et d'à peu près autant pour le trajet de retour. De plus, nous avions rendez-vous à l'aller, au-dessus d'Iwo Jima, avec les deux appareils qui devaient nous escorter.

Notre mission était double : bien entendu, nous devions lâcher la bombe, mais on nous avait demandé également de rapporter un maximum d'informations scientifiques. J'avais donc prévu que mon appareil serait suivi directement de deux autres dont les équipages, ayant reçu la même formation que le mien, seraient bien placé pour tout observer. L'équipage déjà désigné pour larguer ultérieurement la seconde bombe s'installa donc à bord de l'un des appareils d'escorte, celui chargé de lâcher la troisième à bord de l'autre. Chaque appareil transportait également plusieurs savants qui devaient mesurer le souffle de l'explosion. Lorsque nous serions arrivés à proximité de l'objectif, les deux avions d'escorte resteraient en arrière de quelque quatre kilomètres, ils obliqueraient à droite et à gauche et largueraient des instruments scientifiques suspendus à des parachutes. Après l'explosion, ils observeraient l'objectif. En somme c'était là un plan assez simple qui allait être exécuté scrupuleusement.

(Suite de la page 41.)



La bombe : à l'intérieur, de l'Uranium 235.

Il restait un dernier problème à résoudre : quelques jours plus tôt, deux B-29 lourdement chargés s'étaient écrasés au décollage et leurs bombes avaient explosé. D'où cette crainte : si nous avions le même sort, avec cette différence que nous transportions une bombe atomique, ne fallait-il pas redouter que l'île fût entièrement ravagée ? Parsons, l'expert en artillerie de toute cette affaire, tint à me rassurer : « J'en parlerai aux savants. Ils trouveront bien le moyen d'armer la bombe seulement après notre décollage. Ainsi, même en cas d'accident, même si l'appareil devait s'écraser en bout de piste et prendre feu, il n'y aurait pas d'explosion atomique. » L'idée me parut excellente car, à mon sens, il ne fallait négliger aucune précaution. C'est ainsi que grâce à l'ingéniosité des techniciens, nous pûmes nous envoler de Tinian avec une bombe encore relativement inoffensive.

Dans la salle des opérations, l'habituel briefing se déroula normalement. Avant qu'il ne se termine, je me levai toutefois pour annoncer qu'exceptionnellement j'allais donner des informations plus détaillées sur notre « aventure ». J'expliquais que nous allions utiliser une arme qui, probablement, mettrait fin à la guerre. Je décrivis cette arme de mon mieux, en prenant bien soin toutefois de ne pas employer le terme de « bombe atomique ». Lorsque je précisai que, d'après nos estimations, l'explosion équivaudrait à 20 000 tonnes de T.N.T., tout le monde écarquilla les yeux. Habitués à calculer en bombes de 500 kilos, tout au plus d'une tonne, mes hommes avaient manifestement du mal à imaginer une déflagration d'une puissance aussi effrayante. Quand, à la fin de mon exposé, je demandai si quelqu'un avait une question à poser, ils se contentèrent de me regarder en silence. Cela ne m'étonna pas, car je savais que je pouvais compter sur mon équipage. Cette fois, cependant, nous allions avoir trois hommes de plus à bord : Parsons qui allait armer la bombe et la surveiller pendant le vol, son assistant, le lieutenant Morris Jeppson et un spécialiste de l'électronique, le lieutenant Jacob Beser. Nous fûmes donc treize ! Par bonheur, aucun d'entre nous n'était superstitieux.

Le décollage à deux heures du matin prit évidemment un aspect passablement dramatique. Tout au long de la piste s'alignaient des caméras et des projecteurs : il s'agissait d'enregistrer notre départ pour les archives du projet Manhattan et aussi pour l'Histoire. L'appareil se comporta normalement, s'élevant d'un bond pour monter directement jusqu'à la zone exempte de turbulences, juste au-dessus des nuages. Dès que nous eûmes atteint cette altitude — environ 8 000 pieds — Parsons et Jeppson se rendirent dans la soute pour se mettre au travail. Quelque vingt minutes plus tard, ils en ressortirent et m'annoncèrent que la bombe était désormais armée. J'avertis immédiatement la base de Tinian de la réussite de cette première phase du vol.

Jusqu'au lever du jour, ce fut un vol fort banal. A l'aube, nous recontrâmes nos deux appareils d'escorte qui nous attendaient en décrivant des cercles au-dessus d'Iwo Jima. Depuis que nous avions mis le cap sur cette île j'avais branché le pilotage automatique laissant à Bob Lewis, le copilote, le soin de surveiller notre route. Pendant ce temps, assis dans la partie arrière du fuselage, j'expliquais exactement aux hommes ce que nous allions faire. Cet « amphi » improvisé dura une bonne demi-heure.

A une minute d'Hiroshima, j'ordonne aux appareils d'escorte de s'éloigner.

D'après nos instructions, nous devions attaquer l'objectif seulement en cas de bonne visibilité : en d'autres termes, nous ne devions lâcher la bombe que si au moment de la larguer nous distinguions parfaitement la ville condamnée. Trois avions partis bien avant devaient nous transmettre les ultimes renseignements météo. Chacun de ces appareils devait survoler trois villes japonaises choisies pour être bombardées et parmi lesquelles, évidemment, se trouvait Hiroshima. Après avoir étudié les conditions atmosphériques sur chacune d'elles, ils nous en informeraient par radio. C'était sur la base de ces renseignements de dernière minute que nous choisirions définitivement notre objectif. En fait, nous n'eûmes même pas à envisager l'une ou l'autre des deux destinations de remplacement. L'appareil météo arrivé au-dessus d'Hiroshima annonça : « Ciel clair, visibilité illimitée. » Nous recûmes ce message alors que nous étions à quelque quarante minutes de la côte japonaise. Dutch m'indiqua immédiatement le cap pour Hiroshima.

Jusqu'à présent nous avions observé un rigoureux silence radio. Maintenant, cela n'avait plus aucune importance : nous étions trop engagés pour faire demi-tour. Choisissant des termes aussi sibyllins que possible, j'annonçai à mes deux appareils d'escorte que nous avions entamé l'ultime alignement sur l'objectif et que tout allait bien. A cinq minutes d'Hiroshima, Tom Ferebee commença le compte à rebours : « Quatre minutes, trois, deux et enfin une minute... »

A ce moment-là, par un signal sonore, j'ordonnai aux deux appareils d'escorte d'entamer leur virage et de s'éloigner de nous. Nous nous attendions évidemment à être interceptés par la chasse ennemie, mais le ciel resta vide. J'avais déjà passé le commandement de mon appareil au bombardier, c'était à lui de me diriger en corrigeant au besoin notre route de manière à maintenir le cap droit sur la ville. Lorsqu'il annonça « une minute », nous mîmes d'épaisses lunettes noires afin de nous protéger de l'intolérable éclair de l'explosion.

A bord de n'importe quel appareil, inutile d'annoncer que la bombe est partie : brusquement soulagé, l'avion fait un véritable bond. En l'occurrence, dès que nous eûmes lâché la bombe, je fus obligé de redresser le B-29. L'instant d'après, nous nous lançâmes dans un virage extrêmement serré, afin de nous éloigner au maximum du point de chute. Notre altitude, environ 33 000 pieds à ce moment, en s'ajoutant à la distange gagnée par le virage, ferait que nous allions finalement nous trouver à plus de dix-sept kilomètres de la bombe qui allait tomber pendant cinquante et une secondes avant d'exploser.

Mes sensations au cours de ces cinquante et une secondes furent des plus élémentaires. Je pensais simplement qu'il allait y avoir « un boum épouvantable ». Tout de même, comme nous arrivions au point culminant de l'opération, à l'épreuve décisive préparée pendant des mois et des mois, je me demandai également si « ce truc allait bel et bien fonctionner ».

Cela fonctionna effectivement ! L'explosion se produisit comme prévu. Nous nous en rendîmes parfaitement compte. Tout le monde avait fermé les yeux, mais la lueur fut telle que George Caron, installé à l'arrière, donc face au point de chute, la perçut même à travers ses paupières et ses grosses lunettes. Il savait qu'une fois l'éclair passé, il pouvait retirer ses verres. Aussitôt, il cria qu'il voyait arriver l'onde de choc. Elle ressemblait étrangement aux mirages qu'on peut observer dans le désert, avec cette différence qu'elle formait un cercle qui arrivait droit sur nous. Caron discernait même un second cercle, venant légèrement en retrait. En effet, nous fûmes touchés par deux ondes de choc : la première d'une force de peut-être 2 g ou même 2,5 ainsi que les savants l'avaient prédit, l'autre nettement plus faible. Dès que Caron m'avertit de l'approche de ces ondes, j'entamai un nouveau virage afin de revenir sur la ville : je tenais à voir les effets de l'explosion.

Bien entendu, toutes nos caméras avaient été mises en marche pour enregistrer les résultats de l'attaque. Nous étions sur le point d'achever le virage quand nous vîmes un spectacle stupéfiant : l'énorme nuage en forme de champignon que tout le monde connaît aujourd'hui. A l'époque, personne ne savait que l'explosion allait créer ce phénomène. Le nuage continuait à monter à la verticale : bientôt il dépassa l'altitude de 33 000 pieds où nous nous trouvions et il continua de s'élever toujours plus haut. Nous comprîmes que l'explosion avait libéré une quantité d'énergie prodigieuse. Nous revînmes alors au-dessus d'Hiroshima pour prendre des photos. Cependant, je ne tenais pas à m'attarder. Dès que possible, je m'éloignai en contournant le nuage à distance respectueuse.

Sur le chemin du retour les nerfs détendus je dors durant quatre heures.

Pendant les quatre ou cinq minutes que nous avions consacrées à l'observation visuelle, nous n'avions guère parlé : tout le monde songeait uniquement à regarder la ville, ou plutôt ce qui en restait. Enfin, je demandai à Dutch de me donner le cap du retour. Il m'indiqua une route qui allait nous ramener par le chemin le plus bref vers la mer. En effet, nous étions persuadés que cette fois les chasseurs ennemis ne pouvaient nous manquer. D'innombrables Japonais avaient dû voir ce sinistre nuage et leurs pilotes allaient certainement faire l'impossible pour abattre les hommes qui avaient fait cela ! Mais nous ne découvrîmes qu'un seul chasseur, très loin de nous et il ne devait pas réussir à nous rattraper.

Les langues ne se délièrent que lorsque nous fûmes de nouveau au-dessus de la mer, dans la sécurité tout au moins relative de ce no man's land. Avant tout, nous devions informer la base en utilisant un code spécial pour définir l'ampleur des résultats obtenus. Parsons et moi-même essayâmes de choisir le message le plus approprié. Malheureusement, le spectacle que nous avions observé ne correspondait à aucun des textes convenus. « Il faut y aller, décrétai-je finalement. De toute manière, les Japonais savent déjà ce qui s'est passé. Plus la peine de nous montrer tellement discrets à présent. Nous n'avons qu'à nous exprimer normalement. » Renonçant au code, nous annonçâmes que les résultats obtenus dépassaient les prévisions. Ainsi, nos chefs réunis à Tinian seraient définitivement rassurés.

Pour ma part, je n'avais eu avant l'explosion qu'une idée très vague de la puissance destructive de la bombe atomique. Je ne devais vraiment m'en rendre compte que trois ou quatre jours plus tard, en étudiant les photographies. Bien sûr, j'avais vu Hiroshima ravagée, mais lorsqu'on passe brusquement de quelques centaines de kilos d'explosifs à plusieurs milliers de tonnes, l'esprit se refuse à saisir toute la portée d'une telle multiplication. Je n'avais qu'une certitude : les destructions provoquées à Hiroshima dépassaient de loin tout ce que j'avais pu imaginer.

Le trajet de retour se passa sans incident. Peu à peu, la tension nerveuse des hommes se relâcha. Après tant d'efforts acharnés, après avoir vécu tant de mois pour cette bombe et avec cette bombe, sachant que nous allions faire ce que personne n'avait encore pu faire, après tout cela, le fait d'avoir réussi nous apportait une détente totale. A telle enseigne que je pus dormir pendant quatre heures d'affilée, alors que jusqu'à ce jour-là je n'avais jamais pu fermer les yeux en avion. Je ne m'étais pas rendu compte, jusqu'alors, de l'effort nerveux que j'avais dû fournir : à présent, la tension disparue, je n'éprouvais plus qu'une sensation d'épuisement. Quant à l'équipage, son soulagement se traduisait par un brusque besoin de parler. A l'aller, tout le monde était resté silencieux. Au-dessus d'Hiroshima, les hommes avaient été absorbés par toutes sortes de réflexions. A présent, on se serait cru à une réunion de famille. Tout le monde parlait en riant et cette exubérance allait durer une bonne demi-heure. Pour la plupart de mes hommes, la bombe que nous venions de lâcher sur Hiroshima signifiait la fin imminente de la guerre. « Les Japs ne pourront pas encaisser beaucoup de coups comme celui-là. Bientôt, on sera de retour au pays », me dirent-ils en commençant de raconter tout ce qu'ils allaient faire une fois revenus à la vie civile...

Retour d'Hiroshima de l'équipage de Tibbets.

Lorsque nous nous posâmes à Tinian, la nouvelle de l'explosion sur Hiroshima s'était déjà répandue et l'île entière semblait accourue pour nous accueillir. Curtis LeMay et le général Spaatz étaient même venus tout exprès de Guam. Ils nous entraînèrent immédiatement dans un bureau pour nous assaillir de questions. Leur curiosité était compréhensible : ils étaient mieux placés que nous pour juger des répercussions que l'explosion de la première bombe atomique allait avoir dans le monde entier. Enfin, au bout d'une demi-heure, le général LeMay nous rendit notre liberté.

— Je pense qu'on devrait les laisser tranquilles, dit-il à Spaatz. Allez manger, les enfants, prenez un bon bain et dormez, dormez tant que vous pourrez ! »

Général TIBBETS.