

**Votre prochain numéro
en kiosque fin juillet 2025**

ÉDITO

Chers lecteurs,

Vous avez entre les mains l'avant dernier épisode de la gigantesque Bataille des Mariannes, également connue comme Bataille de la Mer des Philippines. Tout au long des numéros, vous avez certainement apprécié la précision à laquelle Bernard Baéza nous a habitués dans tous ses récits historiques sur les différentes campagnes du Pacifique. On se rend désormais compte des moyens énormes mis en place par les deux camps et surtout par les États-Unis, dans le but de libérer les territoires tenus par les Japonais. Je n'ai pu m'empêcher de comparer le rôle primordial joué par les Américains à cette époque avec l'Amérique d'aujourd'hui dont les dirigeants semblent n'avoir que faire du passé récent de leur nation. Cette nation était grande par ses actes et non par des mots, souvent agressifs, discriminatoires voire conquérants quand le président dont je ne citerai pas le nom déclare à tout prix vouloir posséder le Groenland ou encore le Canada. Qu'est devenue l'Amérique ? Reviendrait-elle à l'époque du Far West, époque qui a vu ce pays se construire violemment aux dépens des peuples indigènes, s'agrandir non moins violemment en faisant la guerre à ses voisins ? Peut-être est-ce bien là le vrai caractère américain ! L'avenir nous le dira... Néanmoins, ce président et son équipe risquent de faire l'unanimité : leur pays pourrait sous peu être détesté de tous, rejeté, isolé. *Make America Great Again* mais pas comme ça ! En attendant, plongez-vous dans la lecture de ce numéro passionnant.

Michel Ledet

BATAILLES AÉRIENNES

est une publication
des Editions LELA PRESSE
SARL au capital de 18 598€
RCS LIMOGES - 387 641 202 00032

Siège Social et rédaction :

Les Farges
15 rue des Ligures - 87110 LE VIGEN – FR
Tel : (00.33) 05.55.31.08.28
E-mail : contact@avions-bateaux.com
Site : www.avions-bateaux.com

Commandes-Abonnements-Publicité

Demandez Vusala

E-mail : contact@avions-bateaux.com

Au (00.33) 05.55.31.08.28

Le lundi : 14h-17h,

le mardi, jeudi & vendredi :

8h-12h30 & 14h-17h

Principaux Collaborateurs :

Matthieu Comas - Jean-Louis Roba - Alain
Coste – Giancarlo Garelo – Christophe
Cony – Philippe Saintes – Kari Stenman.

Illustrateurs :

Profils couleur : Éric SCHWARTZ.

Fabriqué et Imprimé en Espagne :

TYPIA Servico Integrales s.l.
Cabot de gata, 1-3
Aera empresarial andalucia
Sector 2 – 28320 PINTO MADRID



Installation en Kiosque :

I-PRESS - Dominique BELLEVRAT
5 rue du Colonel Fabien - 95 390 SAINT
PRIX
Tel : 01.39.59.76.42
dominique.bellevrat@sfr.fr

Ventes en Kiosque :

MLP - Parc d'Activité de Chesnes
55 bld de la Noirée
38070 ST QUENTIN FALLAVIER
Tel : 04.74.82.14.14
Site : www.mlp.fr

Responsable Social Média :

Manon Ledet : ma.ledet@hotmail.fr

Pour en savoir plus
et commander nos
produits sur notre site,
scannez ce QR Code.



www.avions-bateaux.com

Découvrez nos nouveautés et suivez
notre actualité sur les réseaux sociaux



Directeur : Michel Ledet
Directrice de publications :
Sylvie Broquet

Comité de Rédaction :

Christophe Cony - Michel Ledet

Composition-Montage & Photogravure :
LELA PRESSE

N° ISSN : 1253-5354

Dépôt légal : à parution

Diffusion en Belgique :

TONDEUR DIFFUSION
Avenue Fr. Van Kalken, 9
B1070 BRUXELLES
Tel : (00.32) 02.555.02.18

LA CAMPAGNE AÉRONAVALÉ DES MARIANNES vol.7

LA BATAILLE AÉRONAVALÉ DE LA MER DES PHILIPPINES - 2

(19-20 juin 1944)

Au professeur Izawa Yasuho

In Memoriam

ERRATUM

Le délai entre la parution de ce volume et du précédent aura eu pour mérite de nous permettre d'approfondir les recherches, aidés en cela par le personnel de la chambre d'histoire militaire (*Senshi Shitsu*) de l'Institut national des études de défense de Tokyo (*Bôei Kenkyûjo*). Entre autres découvertes, une mention du journal de guerre (*Senji Nisshi*) du *Kidô Kantai* est venue éclairer d'un jour nouveau le mystère de la présence sur Guam de l'A6M2b codé 323-247, un *Bakusen* du *Ryûhō*. Il est effectivement question de mystère car à en croire les archives, aucun *Bakusen* du *Ryûhō* n'est censé avoir touché cette île.

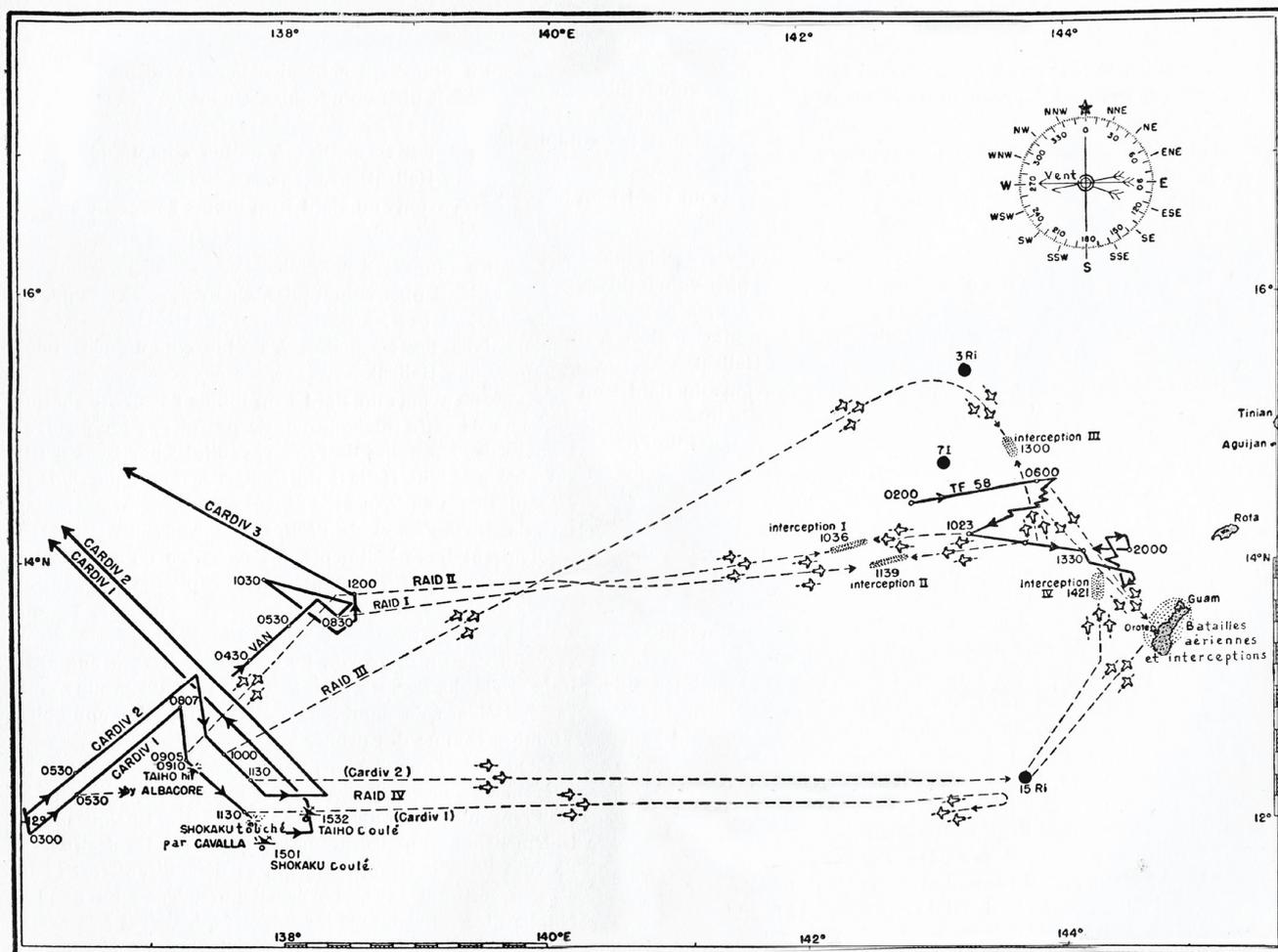
Comme la quasi-totalité des documents de guerre nippons, le *Senji Nisshi* de la 2^e Division de porte-avions est un manuscrit d'autant plus difficile à lire et à traduire qu'il est parsemé d'annotations codées. Une erreur de traduction et par la suite d'interprétation de son contenu se rapportant au déroulement du « *Raid III* », nous a amené à écrire en page 73 du BA.110 que 39 appareils dont un *Zéro* le lendemain avaient regagné le 2^e Division de porte-avions à l'issue dudit « *Raid III* ». À partir de là, avait été émise l'hypothèse qu'un 40^e – en l'espèce le *Bakusen* 323-247 du *Ryûhō* – avait pu trouver refuge sur Guam. La mention récemment découverte précise le retour de 40 appareils le 19 juin, dont 37 ont regagné la 2^e Division et trois la 1^{re} Division, le dernier à apponter sur le *Taihō* quelques instants avant l'explosion finale étant l'A6M5 du SM Tosaburô Morita après une halte-ravitaillement sur le *Chiyoda*.

Il résulte de notre erreur que contrairement à l'hypothèse émise en page 72 (*et en marge de celle-ci*), le *Sentô Kodôshôchô* du *Kû 652* liste correctement les six *Zéro* (un A6M5 et cinq A6M2b du *Junyô*) qui ne sont pas rentrés du « *Raid III* ». Par conséquent c'est dans la rubrique concernant le « *Raid IV* », le seul à avoir amené des appareils du *Ryûhō* au-dessus de Guam, qu'il faut chercher la clé du mystère. Mais cette fois encore, le contexte de chaos propre à cette bataille nous vaut – pas seulement du côté japonais – des archives peu précises, parfois parsemées d'erreurs. Ainsi, le *Sentô Kodôshôchô* oublie-t-il de compter parmi les pertes du « *Raid III* » le B6N2 du *Hiyô* monté par l'équipage du LV Edagawa. Concernant le « *Raid IV* », il fixe l'effectif engagé par le *Ryûhō* à six chasseurs d'escorte dont cinq sont abattus (*pilotes disparus*) et à deux bombardiers-torpilleurs, eux aussi abattus alors que sont listés trois équipages disparus (*sic*). Mieux renseignés, les écrits du *Senshi Socho* (*répertoire détaillé des opérations militaires*) et du *Sentô Sonshitsu* (*répertoire des pertes au combat*), nous disent que le *Ryûhō* a engagé six *Reisen* (*Zéro*) et... quatre *Tenzan*. Concernant ces derniers, il est précisé que trois ont été abattus (*équipages disparus*) et que le quatrième a atterri sur Rota. Des six chasseurs dont le modèle n'est pas précisé, il est dit que cinq ont été abattus (*pilotes disparus*) et que le sixième a trouvé refuge sur Guam, pilote blessé. Ce dernier était le PM Yoshio Iwabuchi dont le nom figure sur la liste des pertes au combat accompagné de la mention « mort à Guam ».

Du côté américain, seule existe cette photo prise par un correspondant de guerre en août 1944 et qui si elle ne fournit aucune indication de lieu (*Orote ou Agana ?*), atteste que le *Zéro* du *Ryûhō* posé sur Guam était un *Bakusen*. Dès lors, la seule explication raisonnablement envisageable est que, comme l'a fait le personnel du *Zuihō* pour les besoins du « *Raid I* » (*l'avion du PM Hiromi Wanouchi*), celui du *Ryûhō* a remplacé un A6M5 du groupe d'escorte (*Sentôki-tai*) indisponible par... l'A6M2b 323-247.

L'A6M2b du *Ryûhō* codé 323-247 retrouvé détruit sur Guam.
(NARA)





Lorsque la « Condition Green » est annoncée dans le ciel de Guam, le 19 juin à 15h13, et ce sans parler des patrouilles de reconnaissance qui évoluent alors loin à l'ouest, ce sont 175 appareils – majoritairement des chasseurs – qui encombrant le ciel au-dessus de la TF-58 et nombreux sont ceux qui demandent à atterrir. Heureusement pour les Américains, l'accalmie qui s'instaure alors va permettre aux *Fighter Directors* de gérer au mieux les besoins des uns et des autres. Toutefois, un des appareils du VT-2 lancés à 10h40, le TBM-1C de l'EV1 Frank T. Long dont l'appontage a été plusieurs fois ajourné et qui patiente dans le circuit d'attente, finit par déplorer une panne de moteur et doit amerrir (*équipage sauf*).

Si comme nous l'avons précisé, il s'agit majoritairement d'appareils qui rentrent, mission accomplie (*CAP, Sweep sur Guam – Rota ou ASP*), 14 *Helldiver* du VB-2, deux *Dauntless* du VB-16 (ils ont décollé du *Hornet*) et neuf *Avenger* du VT-2 font route vers Guam sans escorte. C'est le groupe d'attaque du *Hornet* lancé à 14h45 et dont les premiers éléments – le VB-2 aux ordres du LV Vernon L. Micheel – abordent l'île par le sud, à 3 600 m d'altitude et masqués du sol par une couverture nuageuse de 7/10°. Comme annoncé par le VF-51, le ciel est vide mais le LV Micheel n'entend pas s'attarder. Il donne rapidement les consignes d'attaque et pique sur Orote, plus précisément sur les positions de DCA à un kilomètre au sud-est de la piste, pour larguer son projectile « *G. P* » de 454 kg. Lorsque les bombardiers se reforment, la DCA est bien réveillée. En cours de piqué, un coup direct (*vraisemblablement au niveau de la soute à bombes*) a fait exploser l'avion de l'EV1 Kenneth E. Lawrence

(*mit. Mat Arthur E. Cubetz*) et celui de l'EV1 John W. Bamber, atteint par une rafale de 25 mm, a l'aile gauche en feu. Sur ordre de Bamber, le mitrailleur-arrière – le Mat/2cl Arne A. Ulin – saute quelque 1 000 m à l'ouest de la péninsule et le pilote s'apprête à l'imiter quand le feu cesse soudainement. Cela va lui permettre de ramener au *Hornet* l'avion qui, au vu de son piteux état, sera classé « indisponible » tout le reste de la campagne et finalement réformé en juillet.

Les *Avenger* qui passent à l'attaque dans la foulée abordent quant à eux l'île par le nord, à 1 500 m. Répartis en trois *Sections* de trois que

Mouvements des flottes et phases de combats du 19 juin 1944.

Une *Section* de trois bombardiers-torpilleurs TBF/TBM *Avenger*. Dans l'après-midi du 19 juin, le VT-2 répartit ses forces en trois formations de ce type pour s'en prendre au terrain d'Orote. (NARA)



Ci-contre et ci-dessous : Ces photos d'épaves de D3A2 prises par des correspondants de guerre après la prise de Guam sont particulièrement intéressantes car elles montrent deux des appareils du *Kû 652* qui se sont posés sur l'île le 19 juin. L'un porte le code 321 du *Junyô* et l'autre le code 322 du *Hiyô*. (NARA)



conduit le LV William J. Moore, ils effectuent un virage par l'est pour prendre le terrain d'Orote en enfilade, d'est en ouest. En léger piqué, ils larguent 31 projectiles « G.P » de 227 kg qui dévastent la piste, ses abords et une partie de la zone de vie du personnel. Plusieurs appareils du *Kû 652* qui viennent de se poser et que les équipes au sol n'ont pas encore eu le temps de disperser, sont détruits ou gravement endommagés et une vingtaine de morts est déplorée. Résultat de l'attaque du VB-2, la DCA a nettement baissé d'intensité et cela profite aux neuf *Avenger* qui se retirent au complet en ne déplorant que quelques trous ici et là.

L'orgueil de l'industrie aéronautique japonaise

Le journal de guerre (*Senji Nisshi*) de la 1^{re} Flotte aérienne mentionne que huit autres *Zéro* décollent des terrains de Guam dans l'après-midi du 19 sans autre précision. C'est le résumé des opérations du *Kû 343* (une synthèse réalisée après-guerre à partir de



LV Shinya Ozaki qui, en juin 1944, remplissait les fonctions d'*Hikôtaichô* du *Kû 343*. (H. Hata via Y. Izawa)

Curtiss SOC-1 *Seagull*. Ces petits hydravions embarqués sur les cuirassés et croiseurs de la Navy étaient obsolètes en 1944 et, de ce fait, n'étaient plus utilisés pour l'observation et la reconnaissance à courte distance, leur mission initiale. Le nouveau rôle dans lequel ils donnaient entière satisfaction était le sauvetage en mer et la recherche des pilotes abattus. (NARA)





Les neuf officiers du détachement du VF(N)-101 basé sur l'USS *Enterprise* lors de l'opération « Forager ». On reconnaît (de gauche à droite) les enseignes Holden, Kelly et Von Sprecken au premier rang tandis que le second est composé des enseignes Poirer et Brunson, du CC Richard « Chick » Harmer, du LV Orphinades (officier radar) et de l'enseigne Roulen. (NARA)

souvenirs) qui nous donne une idée, malheureusement succincte, du déroulé des rencontres aériennes en cours d'après-midi. Des deux pilotes qui constituent la première patrouille et qui partent du terrain d'Agana au moment où se déroulent les événements précités, seul est identifié le *leader*, un ex-pilote d'hydravion converti à la chasse : le LV Shinya Ozaki, « patron » du détachement local du *Kû 343*.

À 15h50, ladite patrouille surprend les deux SOC-1 *Seagull* de l'USS *Montpelier* qui, chargés de l'EV1 Marsh et du Mat. Lindsey du VB-16 qu'ils ont recueillis un peu plus tôt, n'ont pas pu redécoller et se traînent au moteur sur une mer passablement agitée. Une première passe de mitrailleurs est effectuée par Ozaki qui... manque sa cible d'une dizaine de mètres.

Mais, les hydravions ne sont pas seuls. Deux *Sections* de chasseurs de nuit de l'*Enterprise* ont été chargées de protéger ceux du *Montpelier* et du *Cleveland* alors en mission de « *Sea Rescue* » (*Sauvetage en mer*)⁽¹⁾. C'est au tour d'Ozaki et de son ailier (*non identifié*) de se faire surprendre par la *Section* mixte que forment le

CC Richard « Chick » Harmer du VF(N)-101 sur F4U-2 et le LV Henry C. Clem du VF-10 sur F6F-3. Le premier



Le Zéro du LV Ozaki dans le marécage où il a été retrouvé en 1962 puis ramené sur la base d'Agana où devait débuter sa restauration. (R. Wiggs)



(1) Au même moment, en plus des quatre SOC-1 *Seagull* (2 du *Montpelier* et 2 du *Cleveland*) qui ont pris l'air sous la protection de quatre chasseurs (3 F4U-2 du VF(N)-101 et un F6F-3 du VF-10), deux autres appareils de l'Air Group 27 (un F6F-3 et un TBM-1C) effectuent une mission similaire.

Les plaques d'identification de l'A6M5 d'Ozaki.

La plaque de fuselage indique qu'il s'agit bien du s/n 4685 assemblé par Mitsubishi. Celle de moteur, plus complète, donne les indications suivantes :
Lieu de fabrication : Société d'industrie lourde Mitsubishi, usine aéronautique de Nagoya. Appellation : Chasseur embarqué type Zéro modèle 52 Modèle : A6M5 Moteur : Homare modèle 21 (...) cv
N° de série : 4685
Poids à vide : 1 848,8 kg
Charge : 847,0 kg
Poids maxi : 2 695,8 kg
Date d'assemblage : (...)
Cachet d'inspection : Tampon Na Ko de la Marine (NARA)



échange de rafales ne donne rien mais l'explication a lieu à basse altitude et, à en croire Harmer, c'est en voulant suivre le Zéro en virage très serré que le *Hellcat* part en vrille pour immédiatement percuter les flots et emporter « Hank » Clem dans ses flancs. Profitant du manque d'agressivité de l'ailier nippon, Harmer touche le Zéro d'Ozaki lors de sa ressource et en voit sortir de la fumée. Mais il est seul face à deux Zeke et, de ce fait, n'insiste pas lorsqu'il les voit s'éloigner en direction

de Guam. Il ne revendiquera rien mais... il a bel et bien eu « son Japonais ». Shinya Ozaki, grièvement blessé, parvient à se poser train rentré dans un marécage et, en dépit de secours rapides, va décéder quelques heures plus tard. Son ailier rapportera la destruction de l'hydravion *Seagull* et du *Hellcat*, crédit que Ozaki recevra à titre posthume.

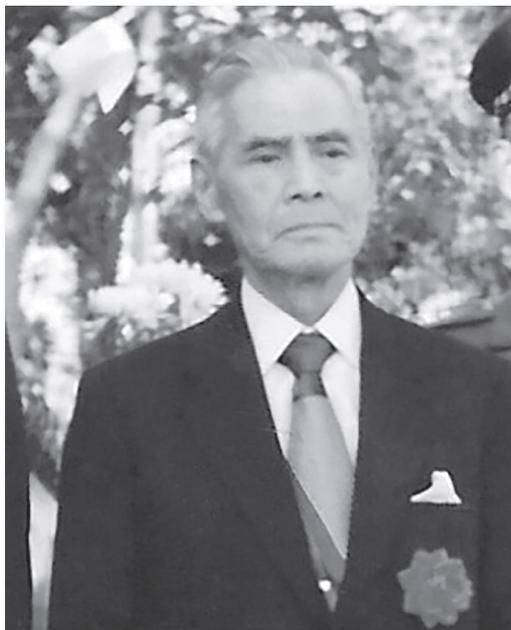
Son A6M5 s/n 4685 et codé 43-188 demeurera caché par la jungle jusqu'en 1962 avant d'être offert au Japon par le gouverneur de Guam et, après restauration, d'être présenté au public nippon le 3 novembre 1964 lors d'une cérémonie officielle sur la base d'Iruma (Tokyo) qui verra Minoru Genda⁽²⁾ déclarer : « *Le chasseur embarqué Zéro a été et demeure l'orgueil de l'industrie aéronautique japonaise* ».

Sans être davantage inquiétés, les deux *Seagull* seront eux-mêmes secourus à 19h10 par les destroyers USS *Anthony* et *Braine*. Plus exactement leurs pilotes – les EV1 William H. Edmiston et Orris C. Boettcher – et le tandem Marsh – Lindsey seront secourus (*ils regagneront leurs navires respectifs le 23 juin*). Les deux *Seagull*, eux, seront coulés au canon.

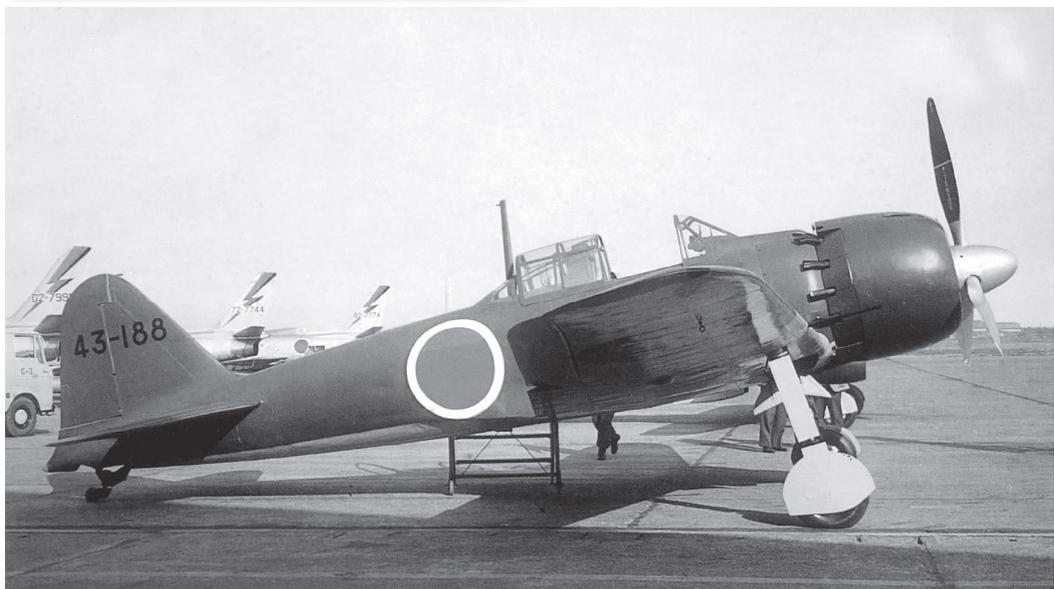
LE BAISSER DE RIDEAU SUR GUAM

Pour les Américains, c'est la preuve qu'il reste des chasseurs opérationnels sur Guam où, par ailleurs, des appareils du *Kû 652* ont réussi à se poser. Puisque les choses semblent se calmer à l'ouest, une partie des forces peut être engagée contre Orote, Agana et Rota que le commandement tient à définitivement neutraliser. Pour ce faire, un roulement de plusieurs *Sweeps* qui vont mettre en

Minoru Genda alors qu'il était membre de l'assemblée nationale japonaise. Chasseur de formation et créateur, bien avant la guerre, de la première patrouille de représentation nipponne baptisée « Cirque de Genda », il s'était ensuite imposé comme théoricien de l'Aéronavale et avait essentiellement servi en état-major. En 1945, il avait constitué le *Kû 343* deuxième du nom en attribuant à des pilotes confirmés le meilleur chasseur intercepteur du moment, le Kawanishi N1K2 *Shiden-Kai*. La propagande avait alors redonné vie au « Cirque de Genda » – présenté comme un des derniers espoirs du Japon – et grandement contribué à la popularité de son créateur. (Archives auteur/DR)



Le Zéro d'Ozaki restauré et exposé sur la base d'Iruma dans la banlieue de Tokyo. Une erreur avait été commise par l'équipe de restauration dans la mesure où son code de queue était jaune et non noir. Depuis, l'avion se trouve exposé au musée d'Hamamatsu et l'erreur a été corrigée. (NARA)





œuvre 41 appareils débute à 16h00 avec le lancement de huit *Hellcat* du VF-16 pendant que la majorité des porte-avions termine les opérations de récupération. C'est à eux que se heurtent, à 16h45, les six autres *Zéro* mentionnés par le journal de la 1^{re} Flotte aérienne. Si les deux pilotes du *Kū 343* sont identifiés – il s'agit de l'EV1 Naoyoshi Yonemasu et du PM Isao Doikawa, un vétéran de Pearl Harbor – ceux appartenant à d'autres unités ne le sont pas.

Son *leader* ayant déploré des ennuis de moteur, la conduite des opérations revient à l'EV1 Alfred Frenberg dont le rapport mentionne une rencontre avec cinq *Zeke* qui sont abattus jusqu'au dernier sans grande difficulté (*sic*). Le ciel dégagé, les *Hellcat* mitraillent ensuite les terrains et quatre hydravions bien visibles dans la baie d'Agana. Trois d'entre eux sont les E13A1 qui ont déjà coulé dans un mètre d'eau mais qui, vus du ciel, paraissent toujours intacts. Le quatrième est le 271-03 du MP Kazuo Koiwaï qui se trouve là depuis peu. Le journal de la 1^{re} Flotte aérienne est muet sur cette rencontre et du côté du *Kū 343* seule est mentionnée la perte du PM Doikawa (*rien n'est dit sur le nombre des victoires ni sur le sort des pilotes des autres unités*).

Les 15 chasseurs du VF-1 lestés de bombes qui s'en prennent à Orote et Agana à 17h00 opèrent sans autre opposition qu'une DCA de moins en moins violente. Les deux *Hellcat* « photo » du VF-24 qui les suivent vont confirmer l'efficacité de leur attaque et la destruction au sol d'une vingtaine de monomoteurs.

Dix minutes plus tard, Rota reçoit la visite de 12 *Hellcat* (8 du VF-25 et 4 du VF-50) et de quatre TBM-1 du VT-50. La DCA y est quasiment muette et seuls deux pilotes du VF-25 notent des tirs provenant du sol. Le petit terrain de l'île et ses alentours sont si copieusement bombardés et mitraillés que lorsque les assaillants

Victoires créditées aux Américains

Task-Group 58-2

Fighting Squadron 8 :

EV1 William E. Lamoreaux = 1 *Jake*

Task-Group 58-3

Fighting Squadron 16 :

EV1 Alfred L. Frenberg = 1 *Zeke*

EV1 Eugene R. Hanks = 1 *Zeke*

EV2 William J. Seyfferie = 1 *Zeke*

EV2 Richard F. Frey = 1 *Zeke*

EV2 David E. Satterfield III = 1 *Zeke*

se retirent au complet, ils sont convaincus de l'avoir neutralisé et d'y avoir détruit six monomoteurs présentés comme un mélange de *Zeke*, de *Tony* et de *Judy* (*sic*). Quoi qu'il en soit, ils sont dans le vrai. Le terrain de Rota ne sera plus jamais opérationnel. Toutefois, le B6N2 du *Ryūhō* qui s'y est posé une heure et demie auparavant est toujours en état de vol.

Au même moment, à 20 milles (36 km) dans le 270 du TG.58-2, l'accalmie est rompue par la découverte d'un hydravion E13A1 qui n'est autre que le 232-02 du cuirassé *Haruma*, un des derniers appareils de reconnaissance. Dans la mesure où les autres sont sur Guam et Rota ou en reviennent, les *Hellcat* chargés des CAP ne sont que 24 (12 VF-8, quatre VF-27 et huit VF-51) répartis en six *Divisions*. Cela suffit pour sceller le sort du 232-02 et de l'équipage du MP Gorō Mitsuta (*obs/cdb*) qui plonge dans l'océan à 17h05, victime de l'EV1 William E. Lamoreaux du VF-8.

Vu par la cinématriceuse du F6F-3 *Hellcat* qui l'a pris en chasse, un *Zéro* tente de sortir de sa ligne de mire. (NARA)

(2) Lui-même pilote de chasse, il fut l'un des concepteurs du plan d'attaque de Pearl Harbor avant de servir au sein de différents états-majors et de finir la guerre à la tête du *Kū 343* deuxième du nom, une unité d'élite regroupant les meilleurs pilotes à l'image de la *Jagdverband 44* d'Adolf Galland. Après-guerre, il dirigea l'état-major de la nouvelle Force aérienne d'autodéfense avec le grade de Major-général avant d'entrer en politique et de devenir membre de l'assemblée nationale.



Un Aichi E13A1 pris en main par des mécaniciens à l'issue de son vol. Les *Suitei* étaient ensuite ancrés à quelques mètres du bord, par un mètre de fond voire moins, de sorte que lorsque leurs flotteurs étaient percés, ils se posaient tout simplement sur le sable, parties supérieures émergées. Réservoirs vides, les Américains avaient beau les mitrailler, ils ne s'enflammaient pas et paraissaient toujours intacts vus du ciel. (Archives auteur/DR)

Des mécaniciens au travail sur le moteur Aichi AE1A *Atsuta 12* d'un bombardier D4Y1. Cette copie nipponne du Daimler-Benz DB.601 était beaucoup moins fiable que son modèle et posait d'énormes problèmes d'entretien sur les bases avancées dépourvues de moyens logistiques comme l'était Yap. Pour cette raison, les deux derniers *Suisei* du *Kû 523* ne furent engagés que le 19 juin et en pure perte.
(Archives auteur/DR)



Un *Zéro* prend son envol porteur d'un réservoir supplémentaire. Le 19 juin, profitant d'un renfort de 10 appareils en provenance de Manille, neuf de ceux qui se trouvaient à Yap décollèrent pour Guam.
(Archives auteur/DR)

Une ultime rencontre

Ce 19 juin, en réponse aux demandes du V-aml Kakuta, les Japonais raclent les fonds de tiroirs pour fournir des renforts à la 1^{re} Flotte aérienne. En provenance du Japon, ce sont 25 bombardiers (cinq *G4M2* du *Kû 752* plus 13 *D4Y1* et sept *G4M2* du *Yokosuka Kû*) et un appareil de reconnaissance *D4Y1-C* (*Yokosuka Kû*) qui atterrissent à Iwo Jima tandis qu'au sud, arrivant des Célèbes (23^e Flottille aérienne) et du dépôt aéronautique n° 103 de Manille (*Philippines*), 14 autres *Rikkô* des *Kû 732* et *753*, 10 *Zéro* et deux *Ki.46-II*⁽³⁾ (*Dinah pour les Alliés*) se posent à Peleliu.

Néanmoins, les renforts à destination de Guam se limitent ce jour-là aux deux derniers *Suisei* du *Kû 523* (équipages non identifiés) qui s'envolent de Yap à 14h30, escortés par huit *A6M5* des *Kû 265* et *343*. Leur vol les amène sur Guam à 18h25 pour l'ultime rencontre du jour qui les oppose à sept *Hellcat* du *VF-15* que conduit le CF Charles W. Brewer.

Lorsque le commandement décide d'effectuer un dernier *Sweep* sur Guam et d'en confier l'exécution au *VF-15*, l'*EV1* Walter Lundin, en proie à l'euphorie du jour,

se porte volontaire pour une deuxième sortie. Il racontera par la suite : « *Les deux Divisions engagées devaient être conduites par les LV Overton et Strane. Le Briefing se terminait quand le CF Brewer est arrivé dans la salle des opérations. Le temps pour lui de prendre connaissance de la situation, les pilotes désignés commençaient à gagner leurs avions. Je ne sais plus exactement pour quelle raison mais j'étais le dernier. Il m'a stoppé en me prenant le bras et déclaré "Jake (surnom de Walter Lundin - NdA), laisse-moi te remplacer. J'ai envie de prendre part à cette patrouille !..." C'était mon chef et je ne pouvais rien lui refuser.* »

L'*Essex* qui vient tout juste de récupérer 15 *Hellcat* dont certains tenaient l'air depuis 12h05, en relance sept qui mettent le cap sur Guam à 17h15, au moment où 11 autres (sept du *VF-24* et quatre du *VF-50*) décollent pour un dernier *sweep* sur Rota. Ces derniers vont connaître une mission des plus tranquilles qui va consister, selon la formule américaine, à « tirer sur un cheval mort ».

À l'inverse, le *VF-15* aborde Guam à 3 500 m, sous le plafond nuageux, lorsque le *Fighter Director* de l'*Essex* signale un gros « *Bogey* » (désigné « *Raid VII* » sur son journal) en approche rapide, à 85 milles (157 km) dans le 205 de Guam. Le CF Brewer qui, hiérarchie oblige, a pris le commandement de la formation décide d'attendre l'ennemi et de l'intercepter à son arrivée sur l'île mais les choses ne se passent pas comme prévu.

À en croire le LV Edward Overton Jr qui devait initialement conduire la mission et qui se retrouve, du coup, *leader* de la seconde *Section* de la *Division 1*, Brewer tombe dans une embuscade lorsque, à défaut de voir apparaître une formation compacte, les Américains repèrent, à 18h25, un Japonais solitaire qui, selon les dires du même Overton, se traîne à basse altitude. Sans précaution aucune, la première *Section* que Brewer forme avec l'*EV2* Thomas Tarr plonge sur cette proie facile identifiée comme un « *Zeke* ». Le temps pour Overton et les autres de comprendre ce qu'il se passe et de se porter à leur secours, les deux *Hellcat* se font coiffer par une dizaine de Japonais qui tombent littéralement du ciel nuageux. Ils se défendent car l'un et l'autre sont entendus annoncer une victoire par radio (elles seront créditées à titre posthume). Néanmoins,

(3) Si les *Zéro* sont des appareils de réserve, les *Ki.46-II* sont des appareils de reconnaissance de l'Armée impériale prêtés par le 15^e *Hikô-Sentai* à la demande du haut commandement.

Victoires créditées aux Américains

Task-Group 58-3

Fighting Squadron 51 :

EV1 Stuart H. Bobb = 1 *Tojo*
probable

Task-Group 58-4

Fighting Squadron 15 :

CF Charles W. Brewer = 1 *Zeke* /

MIA

EV2 Thomas Tarr Jr = 1 *Zeke* /

MIA

LV Edward W. Overton Jr = 3 *Zeke*

EV2 Thorolf E. Thompson = 1 *Zeke*

LV John R. Strane = 1 *Judy*

EV2 Wallace R. Johnson = 1 *Zeke* + 1

Zeke probable

EV2 Glenn E. Mellon Jr = 1 *Zeke* + 1

Zeke probable

l'intervention de leurs équipiers qui transforme le combat en mêlée générale ne sauve ni Brewer ni Tarr qui seront portés disparus. Les 11 *Kills* dont deux probables – un résultat très surestimé – qui vont porter le total du jour à 81,5 victoires dont 10 probables pour le VF-15 ne compenseront pas la perte du chef apprécié de ses hommes qu'était Charles W. Brewer.

À propos de cet événement, le CAG-15, David McCampbell dira par la suite : « *J'avais prévenu Brewer que les Japs qui traînaient autour de Guam étaient parfois nombreux. Pour cette raison, je l'avais mis en garde en insistant sur l'importance de ne jamais sacrifier son altitude pour une hypothétique victoire. Lorsque vous avez la chance d'avoir l'avantage de l'altitude, vous devez tout faire pour conserver cet avantage aussi longtemps que possible même si vous devez pour cela vous contenter d'une simple victoire probable ou même de rentrer bredouille mais sain et sauf...* ».

S'il indique que les A6M5 sont fournis par les *Kû 265* et *343*, le journal de la 1^{re} Flotte aérienne est muet sur la répartition des appareils tout comme il est muet sur l'identité des pilotes. De même, rien n'est dit

sur le nombre des victoires et des pertes et il faut s'en remettre aux seules autres sources disponibles – elles aussi incomplètes – que sont le résumé de l'activité du *Kû 343* et les archives de la *Daï 523 Kôkûtai Kaï* (*Association des anciens du Kû 523*) pour savoir que cette rencontre fait un mort dans les rangs du *Kû 343* (*PM Kiyoshi Yoshioka*) et deux dans ceux du *Kû 265* (*non identifiés*). De même, il ressort que les deux *Suiseï* du *Kû 523* sont perdus lors de cette rencontre dont l'un est revendiqué par le LV John Strane. Il y a tout lieu de penser que le second est l'avion qui « se traînait à basse altitude » et qui, contrairement à ce que les Américains vont en conclure, n'était pas un appât mais tout simplement en phase d'atterrissage. Tout porte à croire qu'il s'agit du *Zeke* (*sic*) attaqué par Brewer et dont il a annoncé la chute en phonie.

Ce combat disperse les Japonais et si les VF-24 et 50 qui rentrent de leur mission sur Rota sont trop loin pour intervenir, certains des 53 *Hellcat* qui sont alors en *CAP* évoluent plus près de Guam et se laissent tout naturellement dériver dans cette direction. Cela permet à une *Division* du VF-51 d'apercevoir un *Zéro* au milieu des nuages mais l'engagement tourne court. Seul l'EV1 Stuart Bobb a le temps de tirer avant que le Japonais ne disparaisse dans la couche nuageuse. De fait, ce dernier combat aérien du 19 juin se solde par une victoire probable. L'EV1 Bobb se trompe tout comme il se trompe sur l'identité de sa supposée victime qu'il croit être un *Tojo* (*le chasseur de l'Armée Nakajima Ki.44-II Shôki dont aucun exemplaire n'est engagé sur ce front*).

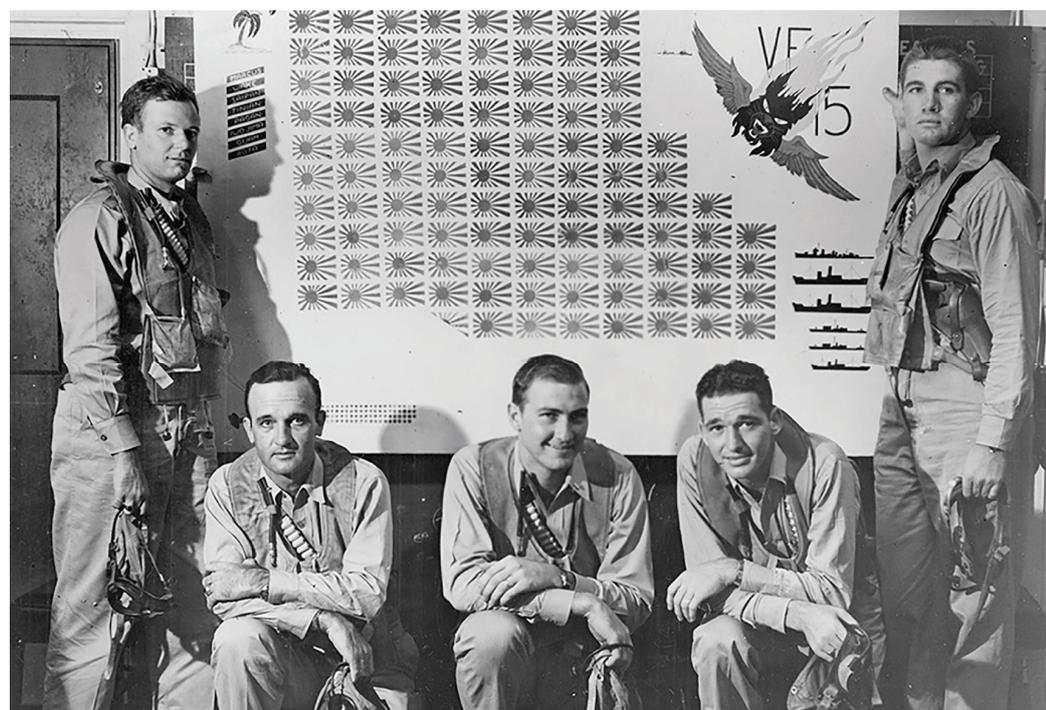
Pour la TF.58, les opérations aériennes prennent fin à 19h45 avec le retour de la dernière *CAP* de l'*Enterprise* (*la n°4, lancée à 17h50*) et les bilans commencent à remonter à l'état-major de Mitscher pour faire entrer cette mémorable journée dans l'Histoire. L'appellation de « Grand tir aux pigeons des Mariannes » sera justifiée par les 429 victoires (*dont 55 probables*) créditées aux 15 *Air Groups* de la *Fast Carrier Task-Force*⁽⁴⁾. Et, cerise sur le gâteau, un tel succès est obtenu, toutes causes confondues, au prix de 39 appareils y compris un TBM-1 du VT-51 (*équipage sauf / non identifié*) victime d'une panne de moteur en cours d'*ASP* et de 26 aviateurs (*19 pilotes et 7 mitrailleurs*).



Walter A. Lundin en fin de carrière, en uniforme de capitaine de vaisseau. Dans les rangs du VF-15, il prit part à 33 combats aériens, aux deux batailles de la mer des Philippines et obtint le statut d'As. (W. Lundin)

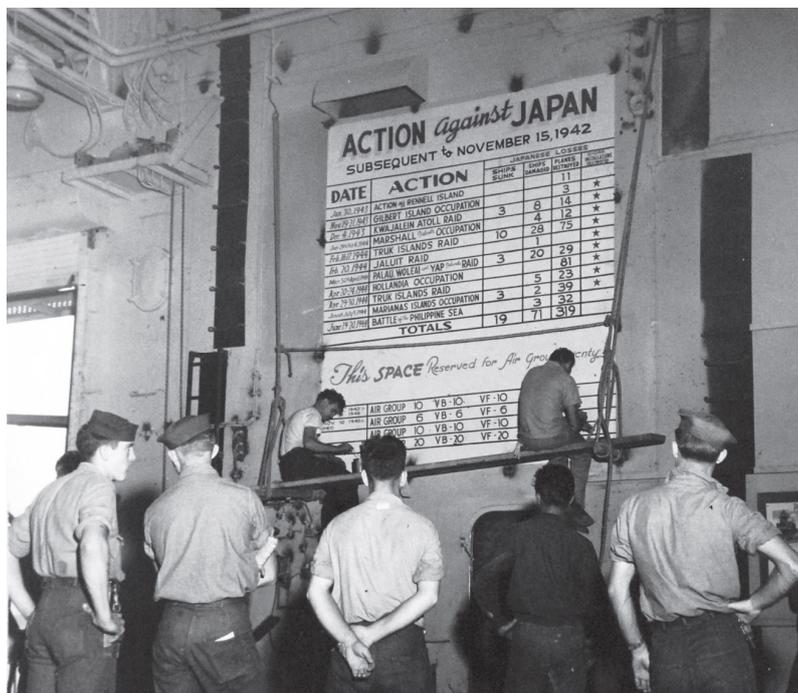


Charles W. Brewer alors qu'il commandait le VF-15 à bord de l'USS Essex. Titulaire de 6,5 victoires au moment de sa disparition le 19 juin 1944, il fut décoré de la *Navy Cross* à titre posthume, distinction qui vint s'ajouter à la *Legion of Merite* et à la *Distinguished Flying Cross* obtenues l'année précédente. (NARA)



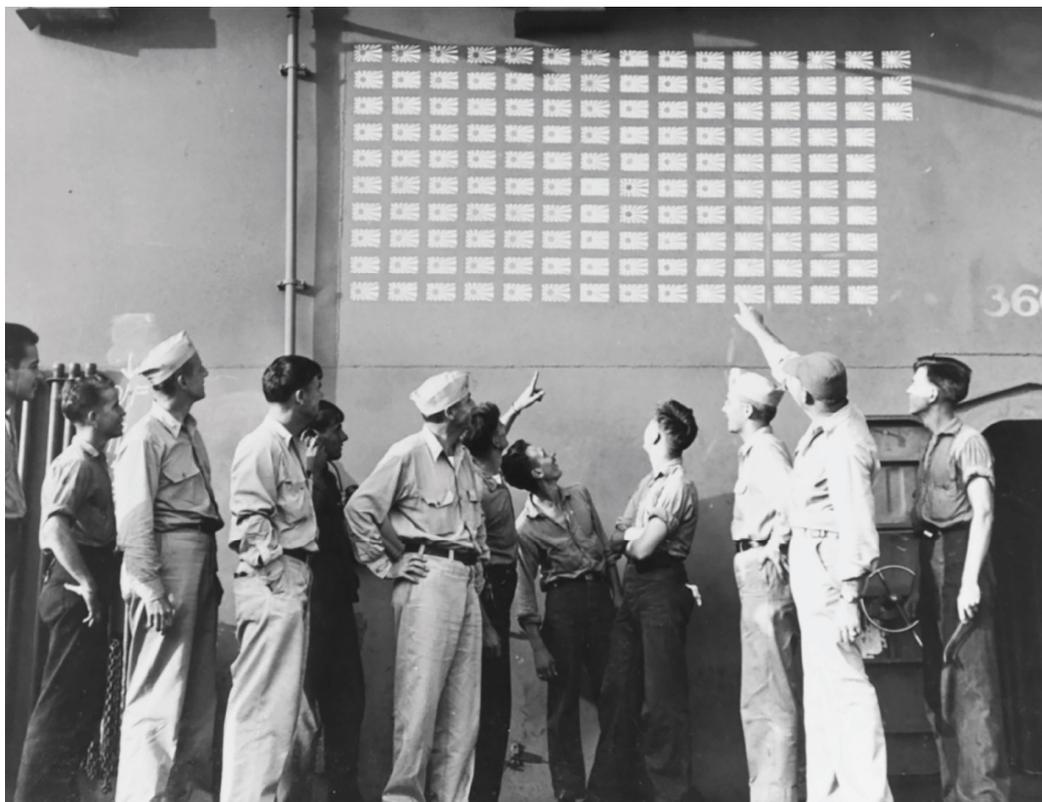
David McCampbell (*second en partant de la gauche*) et quatre pilotes du VF-15 posent devant le tableau des victoires de l'unité après le « *Turkey Shoot* » (*littéralement le tir aux dindons*). À l'époque, McCampbell n'était pas encore le théoricien du combat aérien qu'il allait devenir par la suite du fait de son statut d'As des As mais était déjà un pilote d'expérience écouté et respecté. (NARA)

(4) Il convient d'y ajouter les quatre *Kills* crédités au TG.52-11 pour porter le total du jour à 433 victoires (378 confirmées et 55 probables).



Le tableau des victoires aériennes ouvert par l'équipage de l'USS *Enterprise* après le 15 novembre 1942. On note qu'en date du 19 juin 1944, 32 victoires sont notées alors que le VF-10 ne fut réellement crédité que de 19 *Kills*. (NARA)

Le 21 juin 1944, le tableau des 143 victoires de l'Air Group 16 de l'USS *Lexington* est présenté au CV Arleigh A. Burke (avec les mains sur les hanches) qui, avec le rang temporaire de *Commodore*, était le chef d'état-major de la TF-58. (NARA)



Les vases communicants

Contrairement aux jours précédents qui ont vu le calme régner à l'ouest de l'archipel et les combats se dérouler à l'est, la situation s'inverse le 19 juin, comme par effet de vases communicants. La journée est on ne peut plus calme pour le TG.52-II dont les aviateurs vont essentiellement se consacrer aux CAP et ASP.

Outre les deux interceptions déjà évoquées, les seuls événements marquants du jour sont les deux missions de bombardement sur Saïpan au profit des troupes au sol qu'exécutent les TBM-1 des VC-41 et VC-5, respectivement à 12h10 et 15h20, et une troisième interception à 17h30.

Victoires créditées aux Air Groups de la TF.58

Task-Group 58-1

Fighting Squadron 1 : 37 + 5 probables
Fighting Squadron 2 : 43 + 10 probables
Fighting Squadron 24 : 10 + 3 probables
Fighting Squadron 50 : 11 + 2 probables

Task-Group 58-2

Fighting Squadron 8 : 20 + 2 probables
Fighting Squadron 14 : 11,5
Fighting Squadron 28 : 19
Fighting Squadron 31 : 28 + 1 probable
Night Fighting Sqn 76 : 9 + 1 probable
Bombing Squadron 14 : 1,5

Task-Group 58-3

Fighting Squadron 10 : 19
Fighting Squadron 16 : 45 + 5 probables
Fighting Squadron 27 : 30 + 6 probables
Fighting Squadron 51 : 7,5 + 3 probables
Torpedo Squadron 16 : 2 + 2 probables

Task-Group 58-4

Fighting Squadron 15 : 68,5 + 12 probables
Fighting Squadron 25 : 9 + 3 probables
Fighting Squadron 32 : 2
Bombing Squadron 15 : 1

Total des sorties du TG.52-II

VC-5 (*Kitkun Bay*) = 22 sorties (10 en CAP, 6 en ASP et 6 de bombardement)
 VC-10 (*Gambier Bay*) = 31 sorties (19 en CAP, 8 en ASP et 4 en liaison)
 Perte : 1 FM-2
 VC-33 (*Coral Sea*) = 36 sorties (24 en CAP et 12 en ASP)
 VC-41 (*Corregidor*) = 29 sorties (15 en CAP, 6 en ASP, 2 en liaison et 6 de bombardement)