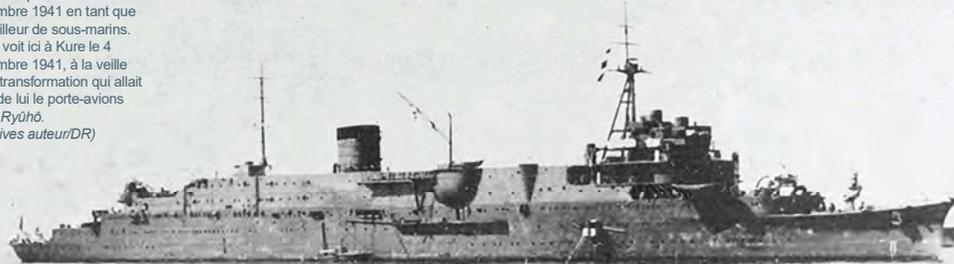


LA CAMPAGNE AERONAVALE DES MARIANNES vol.5

L'ENTRÉE EN SCÈNE DE LA FLOTTE COMBINÉE

Entré en service le 31 mars 1934, le *Taigei* n'opéra que de septembre 1938 à novembre 1941 en tant que ravitailleur de sous-marins. On le voit ici à Kure le 4 décembre 1941, à la veille de la transformation qui allait faire de lui le porte-avions léger *Ryūhō*.
(Archives auteur/DR)



Le pavillon de combat de l'amiral Tōgō à la bataille de Tsushima en 1905 lors de laquelle fut déployé pour la première fois le pavillon « Z ». Depuis, ces symboles (des reproductions) flottaient au mât du navire-amiral lors de chaque opération de la Flotte combinée.
(Archives auteur)



Le *Ryūhō* lors de ses essais à la mer en novembre 1942. Long de 215 m et large de 19,5 m, il déplaçait 13 360 tonnes à la vitesse maximale de 26 nœuds et embarquait jusqu'à 36 avions.
(Archives auteur/DR)



Le 17 juin 1944, le doute n'est plus permis dans le camp américain. La Flotte combinée et son fer de lance que sont les porte-avions du *Kidō Kantai* s'avancent à la bataille, cap sur les Mariannes. Il ne s'agit nullement d'une surprise dans la mesure où l'*Op-Plan 7-44* prévoit ce cas de figure. Ce qui, en revanche constitue une surprise et... une heureuse surprise, est le fait que la Flotte combinée ne soit pas intervenue plus tôt, lors des opérations préparatoires (voir BA. 102 et 103). Et à la question de savoir pourquoi cette arme redoutée ne s'est pas manifestée plus tôt, la réponse est : Elle n'en avait tout simplement pas les moyens.

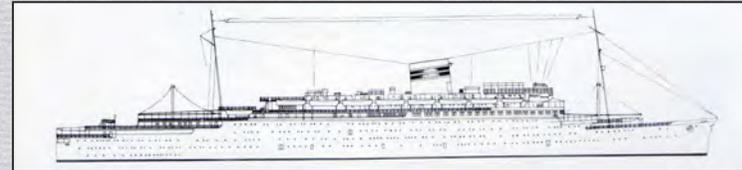
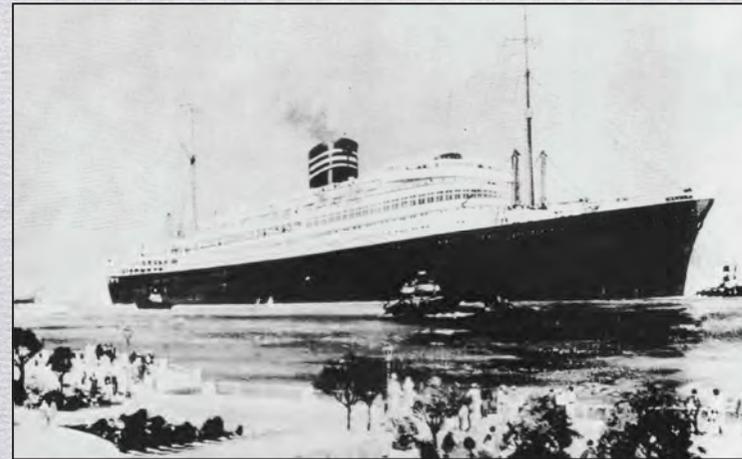
L'évolution contrariée de l'Aéronavale impériale

Pour comprendre la situation nipponne du début de l'année 1944, il nous faut revenir en arrière pour voir que dès la fin de 1942, la Marine impériale perd l'avantage quantitatif et qualitatif qu'elle possédait en 1941 dans le domaine aéronaval et plus particulièrement celui des porte-avions. Les pertes subies lors des quatre batailles aéronavales de l'année 1942 sont aussi lourdes qu'inattendues⁽¹⁾. Or, le 4^e programme naval de 1939 ne prévoit la construction que d'un seul véritable porte-avions, le *Taihō*, un bâtiment comparable en taille à la classe « *Shōkaku* ». Les autres, mis en chantier pour les besoins du conflit que les responsables nippons espéraient « court », ne sont que des « palliatifs », autrement dit des navires transformés dont le seul mérite est d'être disponibles plus ou moins rapidement. Le *Ryūhō* (ex-*Taigei*) est un ancien ravitailleur de sous-marins. Le *Hiyō* et le *Junyō* (ex-*Izumo-Mar* et *Kashiwara-Mar*) sont d'anciens paquebots. Quant aux *Taiyō*, *Unyō* et *Chuyō* (ex-*Kasuga-Mar*, *Yawata-Mar* et *Nitta-Mar*), leur passé de grands cargos et leur faible

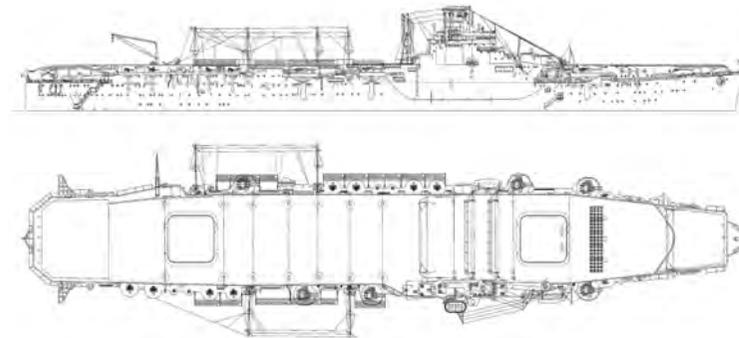
valeur combattive vont leur valoir de passer le gros du conflit à simplement transporter des avions depuis le Japon vers les différents fronts.

En procédant de la sorte, la Marine impériale perpétue une habitude prise dès la naissance de son arme aéronavale dans la mesure où l'*Akagi* et le *Kaga* étaient, à l'origine, des coques de croiseurs de bataille, que le *Ryūjō* était une coque de croiseur lourd et que les *Shōhō* et *Zuihō* étaient, déjà, des ravitailleurs de sous-marins transformés (ex-*Tsurugisaki* et *Takasaki*). Le problème est que cela s'avère non seulement insuffisant mais également défaillant. Ces bâtiments, tous plus ou moins légers, ne peuvent en aucun cas remplacer des porte-avions d'escadre et sont, pour certains, trop lents pour être intégrés à des escadres de combat.

(1) La bataille de la mer de Corail, en mai, voit disparaître le *Shōhō*. Celle de Midway, en juin, coûte l'*Akagi*, le *Kaga*, le *Hiryū* et le *Sōryū*. La campagne de Guadalcanal génère, en août, la bataille des Salomon orientales qui voit sombrer le *Ryūjō* et, en octobre, celle des îles Santa Cruz qui s'avère une victoire à la Pyrrhus tant sont lourdes les pertes humaines.



Le *Kashiwara-Mar* qui fut lancé le 20 mars 1939 pour le compte des « Messageries impériales japonaises » (*Nippon Yusen Kaisha*). Ce paquebot qui déplaçait 27 700 tonnes à 24 nœuds et qui devait transporter 890 passagers sur la ligne Tokyo – San Francisco n'entra jamais en service. Ses aménagements intérieurs n'étaient pas terminés quand la Marine le réquisitionna le 10 février 1941 pour le convertir en porte-avions et en faire le *Junyō*. (Archives auteur/DR)



Badge de pilote de l'Aéronavale japonaise. On y voit les hélices, les ailes, l'ancre de marine et le chrysanthème impérial. En 1944, il était obtenu à l'issue d'une formation accélérée à laquelle étaient admis des candidats qui n'auraient jamais passé les épreuves de pré-sélection en vigueur avant-guerre.
(Archives auteur)

Le *Junyō* dans la rade de Sasebo. Ce navire de la classe « *Hiyō* », long de 218,5 m et large de 26,5 m, déplaçait 24 150 tonnes à 25 nœuds et embarquait jusqu'à 52 appareils. Il fut le premier porte-avions japonais à arborer une cheminée haute et penchée sur tribord.
(NARA)



Le ravitailleur de sous-marins *Tsurugisaki* dans la rade de Yokosuka en décembre 1940. Ce navire de 9 500 tonnes fut transformé en 1941 pour devenir le *Shōhō*. Son Sistership, le *Takasaki*, ne fut jamais achevé sous cette forme. Il était encore en construction à Yokosuka quand la Marine décida d'en faire le *Zuihō*. (Archives auteur/DR)



Le *Zuihō* à sa sortie des chantiers navals de Yokosuka le 28 décembre 1940. Ce bâtiment de la classe « *Shōhō* », long de 216 m et large de 18, déplaçait 11 260 tonnes à 28 nœuds et embarquait 30 appareils. (Archives auteur/DR)



Le *Taiyō*, chef de file d'une classe de trois porte-avions d'escorte, était un ancien cargo – *Kasuga-Maru* – qui déplaçait 18 120 tonnes à la vitesse maximale de 21 nœuds. Long de 180 m et large de 22,5 m, sa structure convenait davantage à un rôle logistique que le commandement allait logiquement lui attribuer. (Archives auteur/DR)



Le *Shinano*, symbole de l'échec japonais. Initialement destiné à être le troisième cuirassé géant de la classe « *Yamato* », le *Shinano* fut transformé en porte-avions après le désastre de Midway. Toutefois l'avancée des travaux pour en faire un cuirassé et l'urgence d'en faire un porte-avions étaient telles qu'il en résulta – comme souvent – une cote mal taillée. Celui qui, par sa taille et ses performances, aurait pu être un exceptionnel porte-avions d'escadre (long de 266 m et large de 36, il déplaçait 65 800 tonnes à 28 nœuds) ne fut au final qu'un autre navire de soutien logistique tout juste capable d'embarquer 47 avions. (Archives auteur/DR)



Les affrontements de 1942 montrent à l'évidence que l'aviation embarquée joue un rôle primordial et que le porte-avions a remplacé le cuirassé comme principal navire de guerre. Ce constat est difficile à admettre pour les officiers de haut rang de la Marine impériale, convaincus il y a peu encore que le canon était l'arme de la victoire. Mais, l'évidence est là et contraint les responsables japonais à revoir leurs plans dans l'urgence. Ainsi, le 5^e programme naval lié au budget militaire de l'année 1942 et qui prévoit la construction de trois bâtiments de la classe « *Taihō* » disparaît-il avant même de démarrer, laissant place au 6^e désigné « Programme naval de secours de construction de guerre ». Et les chantiers nationaux étant incapables de suivre la cadence américaine, la Marine impériale pense pouvoir combler son déficit par le biais de ce qu'elle a, pour ainsi dire, toujours fait : transformer en porte-avions des navires déjà en service. C'est dans ce cadre que sont transformés ceux qui vont permettre à la Flotte combinée de repartir au combat en juin 1944, pas avant.

La transformation la plus symbolique est celle qui concerne le *Shinano*, initialement prévu pour être le troisième cuirassé géant de la classe « *Yamato* ». Pour une Marine impériale bercée du souvenir de Tsushima et de la toute-puissance du cuirassé, ce choix totalement

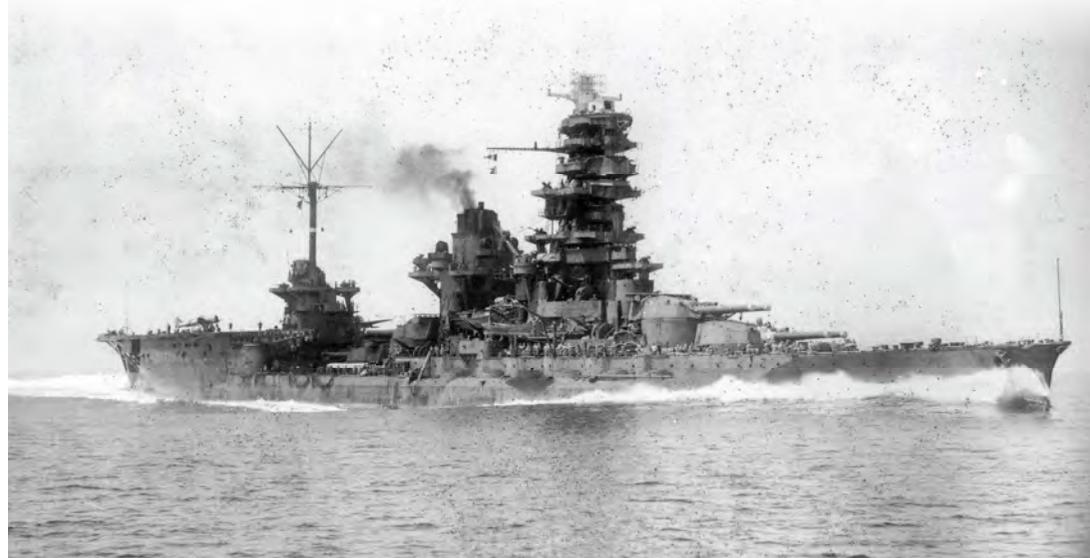
impensable un an plus tôt illustre, à lui seul, la situation critique dans laquelle le Japon se retrouve à la fin de 1942 et acte définitivement la reconnaissance du porte-avions comme « roi des mers ».

Pour compléter cette mesure, les Japonais étudient la transformation de 10 de leurs plus anciens cuirassés mais le temps et les moyens nécessaires à de tels travaux manquent. L'idée ressurgit pourtant en 1943 pour, en décembre de la même année, aboutir à une « côte mal taillée » : la transformation partielle des seuls *Ise* et *Hyuga* qui leur permet d'embarquer un groupe aérien des plus modestes⁽²⁾ et difficiles à mettre en œuvre. Ces cuirassés hybrides ne combattront qu'à la fin de l'année 1944 et... sans leur groupe aérien.

Plus aisée est la transformation des ravitailleurs d'hydravions *Chitose* et *Chiyoda* sur lesquels les travaux débutent en janvier et février 1943 pour se terminer en fin d'année. Ces deux navires intègrent le *Kidō Kantai* au début de 1944 mais avec le même problème que les porte-

(2) Les appareils embarqués sur les deux navires constituaient le *Kū 634* dont l'effectif théorique initial était de 22 bombardiers en piqué Yokosuka D4Y1 *Suisai* et 22 hydravions Aichi E16A1 *Zuiun*. Il fut modifié pour raisons opérationnelles et porté à 48 appareils (8 *Suisai* et 16 *Zuiun* x 2).

Autre symbole de la détresse dans laquelle se retrouve la Marine impériale dès 1942, le cuirassé hybride *Ise* que l'on voit ici lors de ses essais, le 24 août 1943, en mer intérieure. On note la présence, sur le pont arrière, d'un chasseur Mitsubishi A5M4 type 96, vraisemblablement destiné aux essais de catapultage. On note également que le navire conserve quatre de ses six tourelles d'artillerie principale, encore une cote mal taillée qui va finalement le rendre sinon inutile du moins peu pratique au combat. (Maru)





Un des bombardiers en piqué du *Kū 634* – ici le 634-06 – destinés à être embarqués sur les cuirassés hybrides *Ise* et *Hyuga*. Il s'agissait d'un *Yokosuka D4Y1 Kai*, une version du *Suisei* spécialement modifiée pour être catapultée.
(*Maru*)

avions légers du début de conflit : une capacité d'emport limitée et l'absence de catapulte. Il en résulte que certains appareils de seconde génération tels le *Yokosuka D4Y1 Suisei* ou, dans une moindre mesure, le *Nakajima B6N2 Tenzan* sont incapables de décoller de leurs ponts trop courts.

Mais si ces derniers possèdent une valeur combattive, tel n'est pas le cas du *Kaijō*, l'ex-cargo *Argentina-Maru*, et du *Shinyō*, l'ex-paquebot *Scharnhorst*.

Au final, ce programme ne prévoit qu'un seul véritable porte-avions : une version simplifiée du *Hiryū*. L'*Unryū*, tel est son nom, est déjà bien avancé fin 1942 mais l'expérience des premiers mois de guerre amène le commandement à y incorporer tellement de modifications qu'il ne sera lancé que le 25 septembre 1943 pour être livrée à la Flotte combinée le 6 août 1944.

La fin de l'année 1942 voit aussi le 6^e Programme naval de construction devenir le « Programme

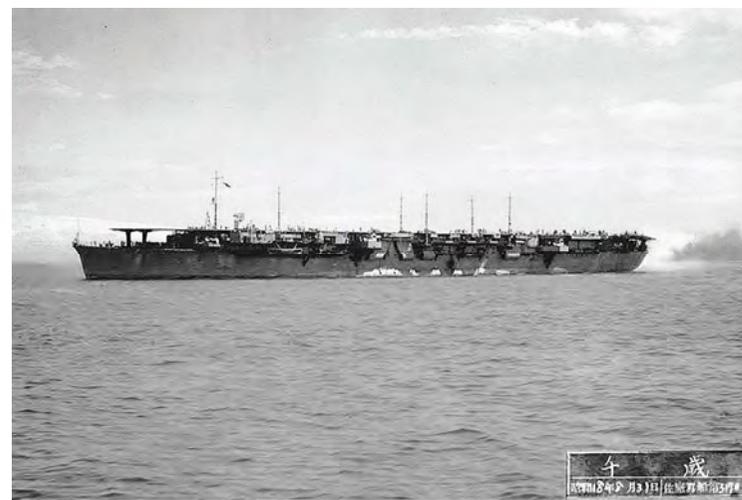
modifié ». Lui, est ambitieux et prévoit cinq bâtiments de la classe « *Taihō* modifiée » et pas moins de 15 autres de la classe « *Unryū* ». De ces derniers, seuls les *Amagi* et *Katsuragi* seront effectivement livrés à la Marine impériale. Trois autres (*Kasagi*, *Aso* et *Ikoma*), bien que lancés, ne seront jamais terminés. Quant à ceux de la classe « *Taihō* modifiée » (*Taihō-Kai*), leur construction n'est même pas commencée. Le *Taihō* lui-même n'est pris en compte par la Flotte combinée qu'en mars 1944 pour devenir le PC du V-aml *Ozawa*.

Conséquence de la faible capacité des chantiers navals nippons, les travaux de construction sont retardés par ceux, prioritaires, de réparation des navires endommagés au combat. Cela vaut à la transformation du croiseur lourd *Ibuki* (un navire de la classe *Mogami*), pourtant décidée parallèlement à celle des ravitailleurs *Chitose* et *Chiyoda*, d'aboutir à un lancement en novembre 1943 mais de n'être toujours pas achevée en août 1945.

L'hydravion *Aichi E16A1 Zuin* était l'autre appareil destiné à être mis en œuvre par le *Kū 634* à partir des cuirassés hybrides *Ise* et *Hyuga*. Les équipages s'entraînaient à *Kure* où est vu ce 634-77, un hydravion – la dernière production d'*Aichi* – conçu pour la reconnaissance tout autant que le bombardement en piqué. À cet effet, les mâts des flotteurs étaient dotés de freins de piqué que l'on distingue parfaitement sur cette photo.
(*Maru*)



Le *Chitose* en tant que ravitailleur d'hydravions, forme sous laquelle il prit part – comme son Sistership le *Chiyoda* – aux premières opérations de la guerre du Pacifique et à la dure campagne de Guadalcanal. (*Maru*)



Le *Chitose* transformé en porte-avions. Long de 192,5 m et large de 21, il déplaçait 11 200 tonnes à 29 nœuds et embarquait 30 appareils. Cela en faisait un bon porte-avions léger dont l'absence de catapulte (au contraire des navires américains de même taille) limitait toutefois les capacités.
(Archives auteur/DR)

Ci-dessous : version simplifiée autant qu'améliorée du *Hiryū*, l'*Unryū* que l'on voit ici peu avant son entrée en service, en août 1944, était le chef de file d'une classe de 16 bâtiments dont trois seulement verront le jour. Long de 227 m et large de 22, il déplaçait 20 450 tonnes à la vitesse maximale de 34 nœuds et embarquait jusqu'à 60 appareils. (*Yamato Museum*)



L'*Ibuki* était un croiseur lourd transformé qui demeura inachevé. On le voit ici, ancré en baie d'Ebisu en novembre 1945. (NARA)



Le constat est sans appel : Le Japon ne peut soutenir la comparaison avec les Etats-Unis en termes de capacités industrielles⁽³⁾. En langage pugilistique, nous dirions que les deux nations ne boxent pas dans la même catégorie.

En juin 1944, cela vaut à l'Aml Ozawa de marcher au combat à la tête d'une flotte de porte-avions peu homogène et surtout très inférieure quantitativement et qualitativement à l'armada américaine qui l'attend à l'ouest des îles Mariannes, une armada dont les Japonais ont si bien noté l'efficacité qu'ils en ont copié l'organisation.

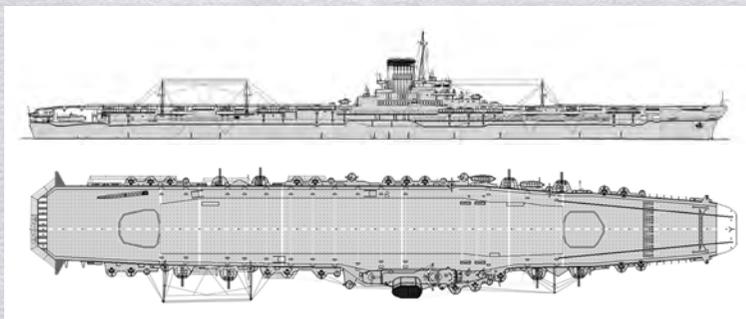
L'ancien fer de lance de la Flotte combinée, désigné *Kidō Būtai* (*Force mobile*), ne comptait que les porte-avions et leur escorte de destroyers. Les autres grands navires opéraient séparément, le plus souvent à leur initiative. La flotte que commande Ozawa et qui rassemble les plus importantes unités de la Marine impériale n'a pas fait que changer de

nom le 1^{er} mars 1944 pour devenir le *Daï-Ichi Kidō Kantai* (*1^{re} Flotte mobile plus couramment appelée Kidō Kantai*), elle est à présent organisée « à l'américaine », c'est à dire autour des porte-avions, sur le schéma des *Task-Forces* de l'*US Navy*. Au même titre qu'un Mitscher à la tête de la *TF-58*, Ozawa est « l'amiral porte-avions » qui commande l'ensemble des forces du *Kidō Kantai*.

Mais, disposer de porte-avions aussi nombreux et bien armés soient-ils ne fait pas tout. Encore faut-il des aviateurs pour en exploiter le potentiel et de préférence qualifiés. Or, il se trouve que dans ce domaine, également, le Japon ne soutient nullement la comparaison avec l'adversaire.

(3) Ce que quelques rares responsables nippons clairvoyants tel l'Aml Isorokū Yamamoto avaient parfaitement anticipé sans être entendus dans le contexte très particulier, expansionniste et guerrier, qui caractérisait le Japon des années 30.

Le *Taihō* que l'on voit ici en mai 1944, en rade de Tawi Tawi, fut le seul véritable porte-avions d'escadre produit par le Japon au cours du conflit. Débuté en juillet 1941 et entré en service en mars 1944, il bénéficia de l'expérience acquise lors des chantiers précédents pour devenir le meilleur porte-avions de la Marine impériale. Long de 260 m et large de 30, il déplaçait 34 600 tonnes à 33 nœuds et embarquait 60 appareils. Visuellement, le *Taihō* rappelait les bâtiments de la classe « *Illustrious* » britannique. (NARA)



La réorganisation des groupes aériens embarqués

Déjà éprouvés par les batailles de 1942, les groupes embarqués de la Marine impériale sont sollicités tout au long de l'année suivante, dans le cadre de la guerre d'usure des Salomon et à partir de bases terrestres, pour des combats qui ne sont pas les leurs. De fait, c'est littéralement « usés jusqu'à la corde » qu'ils abordent l'année 1944. Au contraire, l'*US Navy* dont les groupes embarqués étaient également mal en point à la fin de 1942, apparaît au début de 1944 avec un grand nombre de porte-avions de la classe « *Essex* », capables d'embarquer une centaine d'appareils, et plus encore de porte-avions légers ou d'escorte. Quant au personnel aérien nécessaire à l'équipement des groupes embarqués sur ces navires, les centres d'entraînement américains ne font pas que le fournir à une cadence soutenue, ils produisent un personnel qualifié, parfaitement formé. À l'opposé, les Japonais manquent cruellement de personnel entraîné. Il serait trop long de détailler ici les raisons de cette carence, sachons qu'il s'agit essentiellement d'un manque de prévoyance en lien avec l'aveuglement des responsables militaires contre lequel de trop rares voix se sont élevées avant le 7 décembre 1941. Les centres d'entraînement nippons, peu nombreux et sous-dimensionnés, ont formé trop peu d'équipages et se montrent incapables de rattraper leur retard quand s'accroissent les pertes liées à la dure campagne des Salomon. Dès la mi-1943, le manque d'officiers au sein des groupes aériens pose de sérieux problèmes dans l'organisation des formations d'attaque.

Concrètement, les groupes aériens de la 1^{re} Division de porte-avions (*réduite aux seuls Shōkaku et Zuikaku*), décimés lors de l'opération « *Ro-Gō* » (*la défense de Rabaul de novembre 1943 à janvier 1944*), regagnent la métropole avec un effectif en hommes et en avions tellement réduit qu'il en est ridicule. Le motif et la punition sont exactement les mêmes pour la 2^e Division de porte-avions (*Junyō, Hiyō et Ryūhō*). Or, il n'a pas échappé à l'état-major général de la marine que l'avance américaine dans le Pacifique-centre constitue

une menace des plus sérieuses pour la ceinture de défenses extérieures de l'empire. Pour y faire face, il apparaît nécessaire d'effectuer des changements profonds. C'est ainsi que, le 1^{er} février 1944, décision est prise de totalement remodeler la Flotte combinée et plus précisément ses porte-avions et leurs groupes embarqués. Force est de constater que les mentalités ont évolué et que les officiers de haut rang admettent désormais majoritairement la primauté du porte-avions sur le cuirassé.

Jusque-là, chaque porte-avions disposait de son propre groupe aérien. Copiant en cela les *Carrier Air Groups* de l'adversaire, les Japonais adoptent désormais le principe de grandes unités embarquées évoluant indépendamment des porte-avions. C'est ainsi que le *Kōkūtai 601* est créé le 15 février 1944 avec pour noyau les survivants des groupes aériens du *Shōkaku* et du *Zuikaku* – la 1^{re} Division⁽⁴⁾ – qui sont officiellement dissous ce même jour. Conformément au règlement en vigueur dans la Marine impériale depuis le 1^{er} novembre 1942, le nouveau groupe reçoit une numérotation en « 6 », le chiffre-code attribué aux unités embarquées. Son commandement revient le jour même au CF Toshiye Irya.

(4) Composée des *Shōkaku*, *Zuikaku* et *Zuihō* au moment de l'opération « *Ro-Gō* », la 1^{re} Division avait été réduite à deux porte-avions courant décembre 1943 en raison de l'affectation du *Zuihō* à des missions de transport.

Numérotation-code des groupes aériens de la Marine impériale :

- « 1 » Reconnaissance
- « 2 » Chasse
- « 3 » Chasse
- « 4 » Hydravions légers Chasse / Reco
- « 5 » Bombardiers légers / Avions d'attaque
- « 6 » Avions embarqués (*tous les types*)
- « 7 » Bombardiers lourds
- « 8 » Hydravions lourds
- « 9 » Surveillance maritime
- « 10 » Transport et liaison

Le concept américain de la *Task-Force* dont le noyau était les porte-avions et celui de « l'amiral porte-avions » au profit desquels œuvraient tous les autres types de navires fut adoptés par la Marine impériale à la veille de l'application du plan « *A-Gō* »



Des membres du Kōgeki Hikōtai du Kū 601 lors de leur entraînement à Kanoya. On reconnaît, de gauche à droite :

1^{er} rang : PM Shigeo Maeda (1^{er} – pil du 311-312), QM Jirō Ōhara (2^e – rad-mit du 312-374) et QM Hirotohi Shirakawa (3^e – rad-mit du 311-312).
 2^e rang : PM Masahiko Matsuhisa (1^{er} – obs du 313-336), PM Kiyotarō Takasugi (3^e – obs du 313-334) et Mt Juno Kaku (4^e – pil / non participant).
 3^e rang : Mt Haruo Kumakura (1^{er} – pil/cdb du 311-315), PM Tokuzo Ikeda (3^e – pil du 312-373), Mt Hiroshi Kawasaki (4^e – rad-mit du 313-331), PM Mitsurō Kise (6^e – obs du 313-337) et PM Hidemasa Honda (7^e – rad-mit du 311-314).
 4^e rang : SM Chisato Sueyasu (3^e – obs/cdb du 312-323), PM Shigeo Ōshima (4^e – rad-mit du 312-353) et QM Kiyoshi Hosoya (7^e – pil du 312-325).
 (Coll. J. Kaku)

En fait, du personnel – initialement destiné à renforcer les groupes des Shōkakū et Zuikakū – a déjà commencé à se rassembler sur la base d'Iwakuni. Les vétérans prélevés sur les unités métropolitaines y sont rares. Le gros de l'effectif est constitué d'équipages sortant directement des écoles ou provenant d'unités d'hydravions après un court stage de transformation à la chasse ou au bombardement. Inutile de préciser qu'un entraînement des plus sérieux s'impose pour faire du nouveau Kū 601 une unité de combat

opérationnelle dont l'effectif théorique est fixé à 81 A6M5 Zéro, 81 D4Y1 Suisei, 54 B6N1/2 Tenzan et neuf D4Y1-C de reconnaissance. Conséquence des lourdes pertes occasionnées par les sous-marins américains à la flotte marchande nipponne, l'essence commence à se faire rare au Japon en ce début d'année 1944. Il est donc décidé d'envoyer le Kū 601 s'entraîner en des lieux où il est plus facile de se procurer le précieux carburant. Son personnel est divisé en deux groupes. Aux commandes

Le bombardier-torpilleur Nakajima B6N Tenzan – Jill pour les Alliés – était plus rapide de quelque 100 km/h que son prédécesseur, le B5N2 du même constructeur, mais aussi mal défendu et mal protégé. La version initiale B6N1 que l'on voit ici ne servit qu'à l'entraînement des Kū 601, 652 et 653 qui perçurent des B6N2 pour les besoins de l'opération « A-Gō ». (Archive auteur/DR)



Un groupe de bombardiers-torpilleurs Nakajima B6N1 à l'entraînement alors que le Kū 601 se trouvait à Singapour. Le code de queue I-382 utilisé durant les premières semaines d'existence du Kū 601 désigne des appareils affectés au Zuikakū, le « I majuscule » indiquait des appareils de la 1^{re} Division de porte-avions tandis que les chiffres 1, 2 et 3 en minuscule identifiaient les navires au sein de la division : le 1 pour le Taihō, le 2 pour le Zuikakū et le 3 pour le Shōkakū. (Maru)

des appareils disponibles, les équipages les plus expérimentés rejoignent les porte-avions Shōkakū et Zuikakū ancrés en baie d'Hashirajima (ils y sont arrivés le 27 janvier). Les deux navires appareillent le 6 février à destination de Singapour qu'ils touchent le 13 suivant. Le reste des équipages gagne Singapour via Formose à bord d'avions de transport. Là, trois Hikōkitaï numérotés 311, 312 et 313 sont constitués pour chacun des Shōkakū et Zuikakū et du Taihō qui vient d'intégrer la 1^{re} Division de porte-avions en tant que navire-amiral. L'Hikōkitaï 311 du Taihō est basé à Batu-Pahat (au nord-ouest de Singapour, face à Sumatra) tandis que les deux autres stationnent à Selatar et Tengah. L'essence y est disponible en quantité et les conditions de vie sont aussi bonnes que les conditions météo. L'entraînement y démarre aussitôt et de manière intensive.

L'arrivée à Singapour du tout nouveau Taihō, le 4 avril 1944, permet bientôt de commencer les

entraînements aux décollages et apontages durant lesquels des accidents sont à déplorer. Notons que les avions dédiés à l'entraînement sont en grande partie anciens. Les « vieux » B5N2, D3A2, A6M2 et A6M3 font toujours partie du parc aérien et ne sont que progressivement remplacés par des B6N1/2, D4Y1 et autres A6M5⁽⁵⁾. Cet entraînement doit malheureusement cesser à la mi-mai lorsque la 1^{re} Division de porte-avions reçoit l'ordre de se rassembler à Tawi Tawi, un mouillage situé au nord-ouest de Bornéo. L'île ne compte aucun terrain d'aviation et se trouve, de surcroît, étroitement surveillée par les sous-marins ennemis dont l'agressivité constitue très vite un épineux problème...

(5) Pour compléter un acheminement par voie des airs qui présente l'inconvénient d'occasionner pannes et accidents, le Zuikakū effectue un aller – retour au Japon (de la fin février à la mi-mars) pour ramener un important lot d'appareils neufs.

Des membres du Kōgeki Hikōtai du Kū 601 posent pour une photo de groupe avant leur départ du Japon. On reconnaît, de gauche à droite :

1^{er} rang : PM Kurō Kamata (5^e – obs du 312-324).
 3^e rang : QM Hisatoshi Higashide (1^{er} – pil du 312-328), Mt Takashi Kawai (3^e – rad-mit du 312-321), PM Hachirō Takeuchi (6^e – obs du 312-374) et PM Makoto Oku (7^e – obs/cdb du 313-332).
 (Coll. T. Nagaoka)

