



## LA CAMPAGNE AERONAVALE DES MARIANNES vol.6

### LA BATAILLE AÉRONAVALE DE LA MER DES PHILIPPINES - 1

(19 juin 1944)

Début des opérations aériennes à l'aube. Ici, des Hellcat du VF-16 sont préparés sur le pont de l'USS Lexington.  
(NARA)

(1) & (2) Voir « Batailles Aériennes n° 109 »

Il est 5h00 le 19 juin 1944 lorsque l'aube commence à poindre sur une *Task-Force 58* qui marche à l'est – nord-est dans la formation de combat adoptée la veille au soir<sup>(1)</sup>. De manière à présent routinière, les *CAP* et autres *ASP* s'envolent des différents *Task-Groups* une demi-heure plus tard et pour ce faire, la flotte doit venir face au vent, cap au nord-est, alors qu'elle se situe par 14°40'N et 143°40'E, à 115 nautiques (210 km) à l'ouest – sud-ouest de Tinian et à 90 (165 km) à l'ouest – nord-ouest de Rota. Mais, parallèlement au lancement des patrouilles défensives, ce sont 22 autres équipes de reconnaissance qui prennent l'air pour mettre le cap à l'ouest, à la recherche de l'ennemi. Le silence des patrouilles du VT-10 parties peu après 2h00<sup>(2)</sup> est on ne peut plus exaspérant pour les Américains dans les rangs desquels s'accroît de manière palpable la tension qui précède habituellement toute entrée en action. Pour les aviateurs comme pour les marins de la *TF-58*, l'offensive est devenue si normale que nombreux sont ceux qui pestent contre le commandement et se demandent pourquoi une flotte aussi puissante ne fonce pas sus à l'ennemi pour le surprendre et le détruire au lieu de l'attendre passivement dans le « brouillard » le plus total...

Comme la veille et l'avant-veille, chaque *Task-Group* doit contribuer aux patrouilles de reconnaissance mais, cette fois encore, la nature et la composition des dites patrouilles sont laissées à la discrétion de leur commandement.

#### EFFECTIFS ENGAGÉS DANS LES RECONNAISSANCES MATINALES DU 19.06.1944

<b>TG.58-1</b>	<b>Air Group 1</b>	= 4 paires mixtes
VF-1	4 F6F-3	
VB-1	4 SB2C-1	
	<b>Air Group 2</b>	= 4 trios mixtes
VF-2	8 F6F-3	
VB-2	4 SB2C-1	
<b>TG.58-2</b>	<b>Air Group 8</b>	= 2 paires mixtes
VF-8	2 F6F-3	
VB-8	2 SB2C-1	
	<b>Air Group 14</b>	= 2 paires mixtes
VF-14	2 F6F-3	
VB-14	2 SB2C-1	
<b>TG.58-3</b>	<b>Air Group 16</b>	= 4 trios mixtes + = 1 paire mixte
VF-16	5 F6F-3	
VT-16	9 TBF-1	
<b>TG.58-4</b>	<b>Air Group 15</b>	= 3 paires mixtes
VF-15	3 F6F-3	
VB-15	3 SB2C-1	

En l'espace d'une demi-heure, la totalité des 48 appareils de reconnaissance n'a pas encore quitté les lieux quand se retrouvent en l'air les 67 *Hellcat* et



16 *Avenger* affectés à la protection matinale de la *Task-Force*. Si les *Anti Submarine Patrols* sont autonomes (les secteurs à surveiller étant préalablement fixés), les *Combat Air Patrols* évoluent quant à elles « a priori » et, pour être efficaces, doivent être guidées par les « *Fighter Directors* » en lien direct avec les opérateurs-radar. Or, et ce alors que tout est encore calme, les sept *Combat Air Patrols* qui sont en l'air représentent déjà 17 *Divisions* dont, exceptionnellement – une nouveauté que Spruance et Mitscher prennent le risque de tester ce jour-là – la conduite est centralisée par la salle-radar du *Lexington* et confiée au seul LV Joseph R. Eggert

désigné pour l'occasion « Directeur des opérations de chasse »... un titre qui va lui donner la migraine. Heureusement pour lui et pour les Américains d'une manière générale, les spécialistes de la météo ont vu juste. Les nuages nocturnes se dissipent rapidement et dès 5h45, il est manifeste que ce sera une belle journée ensoleillée au ciel parfaitement dégagé, ce qu'il est convenu d'appeler « une tempête de ciel bleu » qui n'offre aucun couvert aux avions. Depuis la passerelle du *Lexington*, Mitscher et son entourage notent avec satisfaction que le soleil levant offre une vue de quelque 40 nautiques (75 km), ce qui facilitera la détection et l'interception des appareils ennemis.



Le V-am Mitscher et les membres de son état-major en discussion sur la passerelle « Aviation » du *Lexington*.  
(NARA)

L'impression de force que donnaient les 15 porte-avions de Mitscher était de nature à tranquilliser tous les hommes de la *TF-58* tels les matelots que l'on voit ici discuter en toute décontraction sur le pont arrière d'un croiseur léger dont on distingue les deux hydravions OS2U Kingfisher et la grue nécessaire à leur mise en œuvre.  
(NARA)

Dans la mesure où les grands porte-avions ont pour mission première la recherche et la destruction de la flotte adverse, c'est aux bâtiments légers qu'incombe la protection de la Task-Force. Pour autant – et pour une raison ignorée – le VF-15 de l'Essex est associé ce matin-là aux Combat Air Patrols.

**C.A.P. & A.S.P. - 5h30 / 6h00 - LE 19.06.1944**  
**Task-Force 58**

**Task-Group 58-1**

20 F6F-3 (12 VF-24 + 8 VF-50)  
4 TBM-1 (VT-24)

**Task-Group 58-2**

12 F6F-3 (4 VF-28 + 8 VF-31)  
4 TBM-1 (VT-28)

**Task-Group 58-3**

12 F6F-3 (VF-51)  
4 TBM-1 (VT-51)

**Task-Group 58-4**

23 F6F-3 (11 VF-15 + 12 VF-32)  
4 TBM-1 (VT-32)

**Task-Group 52-11**

**Task-Unit 52.11-1**

8 FM-2 (2 VC-5 + 6 VC-10)  
10TBM-1 (6 VC-5 + 4 VC-10)

Perte : 1 FM-2 (VC-10)

**Task-Unit 52.11-2**

20FM-2 (12 VC-33 + 8 VC-41)  
6 TBM-1 (VC-41)

## LE PREMIER COUP DE BALAI SUR GUAM

### Le premier d'une longue liste

Alors que tous les regards sont tournés vers l'ouest, c'est dans le Sud que la première anomalie est détectée par le radar du Yorktown, et ce dès 5h19. Le « Bogey » qui se trouve à 60 milles (110 km) dans le 195 est de petite taille et ne menace aucunement la Task-Force puisqu'il fait route plein ouest et semble s'en éloigner. Tout change à 5h28 lorsque ledit « Bogey » vire pour mettre le cap au nord et se diriger droit sur le TG.58-7, l'élément « arrière » du dispositif américain.

Lorsque l'information parvient au « PC chasseur » du Lexington, le Task-Group de Montgomery – le plus au sud – vient tout juste de lancer trois Divisions qui sont toujours en cours de regroupement. Fort logiquement, le LV Eggert décide de garder en réserve les deux du VF-31 et de n'en diriger qu'une vers le « Bogey » : l'unique Division du VF-28 que conduit le LV Donald Clements. À la tête de sa deuxième Section se trouve l'EV1 Walter Fitzpatrick dont le Combat report nous dit : « Nous avons décollé du Monterey à 19h35 (GCT)<sup>(3)</sup> pour être immédiatement envoyés dans le 260 à la recherche d'un Bogey qui s'est avéré être deux Judy. J'ai été le premier à les repérer au bout de 10 minutes. À environ sept kilomètres dans nos « trois heures » et un peu plus haut que nous, les deux Judy suivaient un cap inverse en formation serrée, en échelon refusé sur la gauche. Suivi de mon ailier, l'EV2

Granger, j'ai viré de 90° sur tribord tout en grim pant. Nous nous sommes rapidement retrouvés derrière eux et quelque 200 m plus haut. J'ai alors piqué à 30° sur le leader pour une passe de Hit and Run. Mes projectiles ont atteint l'avant du cockpit et le moteur. J'ai poursuivi mon piqué quelques secondes avant d'effectuer ma ressource en virage ascendant sur la gauche. J'ai alors vu mon Judy grimper en chandelle puis passer sur le dos avant de descendre vers la mer en une vrille lente au cours de laquelle il s'est enflammé. Mon ailier n'a pas eu le temps de tirer sur le second Judy car en voyant mon attaque sur son leader, le « Jap » a piqué en effectuant des « S » très serrés et a réussi à se cacher dans un banc de nuages à 1 200 m. La Section 1 (LV D.C. Clements et EV2 R.S. Durant – NdA) qui nous suivait à 500 m a elle aussi été surprise par la manœuvre et n'a pu la suivre, emportée par sa vitesse. Sur ordre, mon ailier et moi sommes montés nous poster à 1 500 m pour surveiller le banc de nuages par le haut. Dans le même temps, la Section 1 est descendue à 600 m pour en surveiller la base. Personne n'a revu le second Judy (...). Nous avons apponté à 23h10 (GCT). »

« Silver Base » (le PC chasseur du TG.58-2) enregistre le Kill à 5h47, à 30 nautiques dans le 270 du TG.58-2 mais, chose que Fitzpatrick n'a pas pu voir entre son tir et sa ressource, l'EV2 Russel Granger a lui aussi fait feu sur le leader nippon (raison pour laquelle l'ailier japonais a pu dégager indemne) et les deux hommes seront crédités d'une victoire en collaboration.

Le premier Japonais à tomber ce mémorable 19 juin 1944 est un des deux D4Y1 du Kū 523 (équipages non identifiés) partis d'Agana. Le second, profitant des nuages, échappe aux Hellcat du VF-28 et aux radars en se faufilant au ras des vagues jusqu'aux destroyers USS Yarnall (DD-541) et Stockham (DD-683) qui, quelque 17 nautiques (30 km) à l'arrière du TG.58-7, ferment la marche de la TF-58 dans un rôle de

L'USS Yarnall (DD-541) et son camouflage particulier. En fonction des changements de cap imposés par les opérations aériennes, le Yarnall et son sectionnaire, le Stockham, étaient soit les serre-files (vers l'est) soit les éclaireurs (vers l'ouest) de la TF-58. (NARA)

« piquet radar ». À l'approche des deux destroyers, le Japonais grimpe en spirale ascendante jusqu'à 1 200 m pour aussitôt piquer sur le Stockham. La manœuvre est précipitée et l'attaque sur une petite cible mobile se solda logiquement par... un échec. Néanmoins, la bombe ne tombe qu'à une cinquantaine de mètres dans le sillage du destroyer, ce qui n'est quand même pas si mal pour une attaque menée à la « va vite ». Ayant redressé au ras des vagues, le Suisei fonce ensuite sur le Yarnall qu'il arrose de ses deux armes de capot. Si les mitrailleuses type 97 de 7,7 mm n'ont aucun effet sur le destroyer, sa DCA ne laisse aucune chance à l'équipage nippon. Tirés à très courte distance, 12 obus de 40 mm et 36 de 20 mm suffisent pour le précipiter à la mer à 5h52, heure à laquelle le PC du V-ami Lee à bord du Washington enregistre la destruction d'un bombardier en piqué Val (sic).

Ce que les Américains n'ont pas noté pour la bonne raison qu'il a opéré à très basse altitude, c'est l'action du Ginga parti d'Agana un peu avant les D4Y1. Sans la moindre difficulté, le PM Shoji Tsuzuku va regagner Agana pour rapporter qu'il a lancé sa torpille contre un grand navire en précisant toutefois qu'il l'a manqué. Si attaque de sa part il y a eu, tout porte à croire qu'elle a été menée de si loin qu'aucun observateur américain ne l'a notée. À en croire les archives, ce sera la seule sortie du jour pour le Kū 521. Elles mentionnent en revanche que le PM Tsuzuku trouve la mort ce 19 juin

L'USS Stockham (DD-683) aux couleurs qu'il arborait lors de la conquête des Mariannes. (NARA)

(3) L'heure GCT était l'heure de référence américaine déterminée à partir de l'heure GMT (Greenwich Mean Time). Aux Mariannes, il fallait ajouter dix heures pour être à l'heure locale désignée « heure KING ». Dans les archives du VF-28, cette mission a eu lieu de 19h35 à 23h10 le 18 juin 1944.

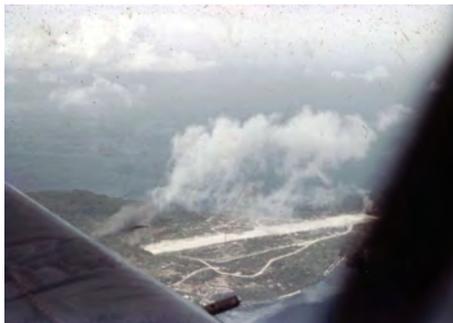


La salle de conduite des opérations de chasse sur un porte-avions (non identifié) de la TF-58. (NARA)





À gauche : La vue qui s'offrait aux aviateurs américains lorsqu'ils arrivaient sur la péninsule d'Orote en provenance de l'ouest (le secteur où évoluait la TF-58). Le terrain d'Agana est visible dans le lointain, en haut du cliché (flèche rouge). (NARA)



À droite : Le même terrain d'Orote vu dans le sens est - ouest. (NARA)

sur Guam, sans autre précision (vraisemblablement à l'occasion d'un bombardement qui vaut à son appareil d'être détruit au sol).

En revanche, les trois *Bakusen* chargés d'attaquer le *TG.52-11* sont détectés au radar quelques minutes après leur départ d'Orote, et ce alors qu'ils se regroupent en gagnant de l'altitude comme le font huit A6M5 à la tête desquels le PM Minpo Tanaka du *Kū 261* a pour mission de protéger les terrains. Si un petit « *Bogey* » – les trois *Bakusen* qui s'éloignent de Guam, cap au 060 – disparaît assez vite des écrans, un second guère plus important intrigue les opérateurs.

Ledit « *Bogey* » demeure au-dessus de Guam ou à très courte distance de l'île et change constamment de forme et d'altitude. À intervalles irréguliers mais assez rapprochés, les radars détectent un seul « plot » puis deux, puis à nouveau un seul et ainsi de suite jusqu'à 6h28, heure à laquelle le LV Eggert délègue au *Fighter Director* du *Yorktown* – le LV Charles D. Ridgeway – la charge d'éclaircir ce mystère. Deux minutes plus tard, le LV Collin Oveland, leader d'une des trois *Divisions* du VF-24 alors en vol, reçoit l'ordre de se porter sur Guam qu'il aborde peu après 7h00 pour se heurter aux *Zéro* du PM Tanaka comme l'indique son *Combat Report* : « *Nous avons été dirigés sur Guam, distante de 170 km, avec ordre de monter à 4 800 m. La consigne était d'aller voir ce qu'il se passait au-dessus d'Orote. Dès notre approche, la DCA lourde est entrée en action mais son tir était peu nourri et, de surcroît, imprécis. Les flocons noirs n'ont fait que nous poursuivre, 500 m plus bas et quelque 200 m derrière nous. Nous venions de survoler l'île dans sa largeur et j'amorçais un virage à droite quand quatre Zeke qui évoluaient plus haut sont passés à l'attaque dans nos « huit heures ». Nous avons fait face en grimpaient et j'ai shooté le Jap qui me faisait face. Il s'est enflammé et a poursuivi son piqué en vrille rapide. D'autres Zeke, peut-être une dizaine, ont alors fait leur apparition, venant de tous les côtés et ne nous ont pas laissés le temps de nous regrouper. J'ai repéré quatre Zeke qui arrivaient sur moi dans mes « cinq heures », en léger piqué. J'ai mis le manche au tableau et ouvert les gaz en grand. Je suis descendu à 2 400 m à 740 au badin et les Japs ne m'ont pas suivi. Profitant de ma vitesse, je suis remonté à 4 500 m. J'ai alors contacté la base pour signaler qu'il y avait du monde dans le ciel de Guam et qu'il nous fallait de l'aide (...).*

Au cours de cette action, nous avons poussé nos *Hellcat* au maximum de leur puissance et ils ont parfaitement répondu. Les *Zeke* n'ont jamais réussi à suivre les *Hellcat* en piqué. Les *Japs* se sont montrés peu enclins à nous affronter de face. Leurs attaques n'ont jamais été coordonnées. Heureusement car vu leur nombre, ils auraient pu nous mettre sérieusement en difficulté en coordonnant leurs actions. »

Lorsque la *Division* du LV Oveland survole Guam, à 7h05, un *Kūtai* de quatre A6M5 est en train de décoller aux ordres du PM Masuji Koyanazu du *Kū 261* (les trois autres pilotes ne sont pas identifiés). De fait, les quatre *Hellcat* du VF-24 se heurtent à 12 *Zéro*. Comme indiqué dans le rapport du LV Oveland, les quatre premiers tentent une passe arrière de « *Hit and Run* » mais les Américains leur font face en grimpaient et le croisement qui s'ensuit voit Oveland et l'EV1 Rodney Tabler, le leader de la *Section 2*, annoncer une victoire chacun. Ce dernier se laisse ensuite entraîner dans un « *Dogfight* » dont il ne sort indemne que grâce à l'intervention de son ailier, l'EV2 Evald Holmgaard. Pour s'être retrouvé isolé, l'EV2 Carl Bennett passe de longues minutes à éviter les attaques mais n'en encaisse pas moins plusieurs rafales qui endommagent son appareil. Il vient de reprendre le chemin du retour, poursuivi par des *Zéro* (il dira avoir eu affaire à quatre *Tony*), quand deux *Hellcat* « étrangers » font opportunément leur apparition. Il se joint à eux pour reprendre le combat et aussitôt touche un Japonais qui dégage en fumant. A cet instant, la *Section 2* se trouve quelque 800 m plus haut, à la même altitude que trois *Zéro* qui s'apprentent à plonger sur Bennett et ses équipiers de circonstance. Son intervention disloque le *Shōtai* mais, au grand dam de l'EV1 Tabler, le *Zéro* qu'il a pris pour cible dégage en chandelle et disparaît dans un nuage, visiblement indemne.

Les « étrangers » ne sont autres que deux membres de la *Division* n°4 du VF-31 que le LV Eggert a eu la bonne idée d'envoyer patrouiller en direction de Guam pour le cas où ! Cela lui permet de répondre en quelques minutes à l'appel à l'aide d'Oveland et de secourir à temps un Carl Bennett en mauvaise posture. En raison d'une radio défaillante, le LV Charles Turner a dû céder la conduite de sa *Division* n°4 à l'EV1 James Bowie, leader de la *Section 2*, qui rapportera : « *Nous avons aperçu les premiers Zeke à cinq nautiques au nord-ouest de Guam. Nous volions alors à 5 000 m et les Japs étaient beaucoup plus bas, vers 1 500 m. J'ai immédiatement piqué avec mon ailier mais les Japs nous ont vus et sont montés vers nous en spirale ascendante. Emporté par ma vitesse, je n'ai pas réussi à en viser un. J'ai effectué ma ressource en un large 360° ascendant pour ne pas perdre les Japs des yeux. J'ai alors vu le Skipper (LV Turner – NdA) abattre un Zeke quelque 500 m plus bas mais un second s'était placé dans sa queue. J'ai piqué sur ce Jap dans ses « sept heures » et ma rafale l'a atteint. Il a tenté de sortir de ma ligne de tir par un tonneau lent que je n'ai eu aucun mal à suivre tout en tirant jusqu'à ce que des flammes apparaissent. Il avait son compte et a continué tout droit vers l'océan... J'ai alors constaté que j'étais seul. J'ai distingué un dogfight vers 3 000 m mais loin de moi, à quelque six milles. J'ai pris cette direction et je*



*me trouvais en montée, vers 2 100 m lorsque j'ai repéré un Zeke à « cinq heures » et légèrement plus bas. Le Jap était à ma poursuite. J'ai ouvert les gaz en grand tout en poursuivant mon ascension pour finalement constater que le Jap continuait à se rapprocher. Il devait être à 450 ou 500 m de distance quand j'ai vu des flammes illuminer ses ailes, preuve qu'il tirait avec ses canons de 20 mm. Son premier tir, trop court, m'a incité à poursuivre mon ascension. Cela a été une erreur. Le suivant m'a atteint aux ailes. J'ai immédiatement viré le plus serré possible et fait face au Jap qui a préféré décaler. Je me suis remis en montée pour être aussitôt attaqué dans mes « trois heures ». Je ne sais pas si c'était le même Jap ou un autre. Cette fois, j'ai été atteint au capot-moteur mais, heureusement, il ne s'agissait que de projectiles de 7,7 mm qui n'ont pas fait grand mal. J'ai immédiatement décollé en piqué et mon agresseur a disparu. J'étais toujours en descente quand j'ai vu, plus bas, un Zeke à la poursuite d'un F6F. Un piqué prononcé m'a rapproché mais j'ai préféré tirer de loin. Le Jap m'a vu et a abandonné la poursuite. Deux F6F étaient à proximité que j'ai rejoint pour faire face à quatre autres Zeke. Cette fois, les Japs n'ont pas fait preuve de mordant et nous les avons aisément repoussés plusieurs fois avant de nous retirer définitivement.*

Lors du retour, j'ai constaté que mes volets ne fonctionnaient plus et que je n'avais plus d'indicateur de vitesse. D'autre part, la pression d'huile chutait à vue d'œil. J'ai donc apponté en urgence et trop vite. L'officier de pont a déclaré que j'avais parfaitement accroché le brin d'arrêt n°2 mais la crosse s'est rompue et j'ai fini ma course dans la barrière de sécurité ». (L'avion sera remis en service en 96 heures)

Lorsque James Bowie rate sa première attaque, le LV Turner et son ailier (EV1 Conant) suivent 800 m en retrait. Cela permet à Turner de régler vitesse et visée pour épingler un des *Zéro* que Bowie vient de manquer et dont le pilote saute. Le reste du combat est tout aussi facile pour lui et le voit revendiquer deux autres *Kills* dont un, le plus simplement du monde, d'une longue rafale dans les « six heures » d'un Japonais qui semble rêvasser et ne réagit nullement. Quant aux ailiers, l'EV1 Conant perd cinq de ses six mitrailleuses dès le début de l'attaque et doit passer son temps à tenter de les réarmer. Il y parvient partiellement et peut ainsi annoncer une victoire non sans dommages. Il va rentrer sans compas

« *Hook down... Wheels down... Flaps down...* » (Crosse sortie, train sorti, volets sortis) un F6F-3 *Hellcat* en phase d'appontage. (NARA)

ni goniomètre, en se guidant au soleil pour se rapprocher de la *Task-Force* et ainsi permettre à un opérateur-radar de le prendre en charge et de le ramener au *Cabot*. L'EV2 William Andrews perd de vue l'avion de Bowie à l'issue du piqué initial et s'enroule longuement avec un *Zéro* pour, au final, se retrouver en mauvaise posture et être obligé de décrocher en piqué. Isolé lui aussi, c'est par surprise qu'il incendie un autre *Zéro* victime de la fragilité de sa structure. Quand Andrews repère sa proie, à « onze heures » et 300 m plus bas, celle-ci vole en ligne droite à quelque 700 m de distance. Une visée appliquée lui permet de faire mouche et de transformer le Japonais en torche. Il retrouve ensuite deux *Hellcat* en compagnie desquels il va rentrer sans autre difficulté.

À compter du 19 juin 1944, les archives nipponnes sont quasiment « muettes » pour ce qui concerne l'activité des unités engagées depuis Guam. Le journal de guerre (*Senji Nisshi*) de la 1<sup>re</sup> Flotte aérienne lui-même est fragmentaire et les quelques indications qu'il fournit manquent cruellement de précision. Concernant cet affrontement, seul le *Sentō Kōdoschōchō* du *Kū 261* est disponible. Il n'en est pas

Retour sur l'USS *Cabot* pour le *Hellcat* 31-F-23. (NARA)





L'attaque d'un Zéro A6M2b gréé en « bombardier » comme celle que connut le TG.52-11 le 19 juin au petit matin. (NARA)

(4) Rappelons qu'il s'agit d'archives détruites qui ont été reconstituées à posteriori à partir de souvenirs.

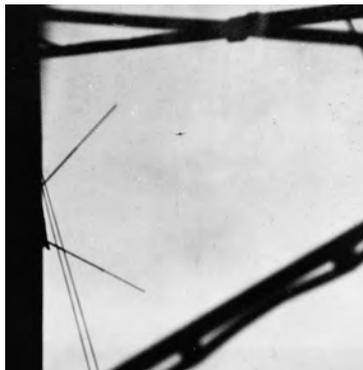
(5) Les vigies du Gambier Bay sont les seules à repérer les deux chasseurs d'escorte et à rapporter la présence de cinq Zeke rejoignant sur ce point le journal de guerre de la 1<sup>re</sup> Flotte aérienne.

Un bombardier-torpilleur (en japonais Kanjō Kōgekiki ou Kankō) Nakajima B6N2 Tenzan décolle d'une base terrestre comme le firent le 19 juin deux appareils du K-251 / Kū 551. (Archives auteur/DR)



moins muet sur beaucoup de choses<sup>(4)</sup>. L'identité des pilotes engagés sous son autorité mais appartenant à d'autres unités n'est pas précisée. De même ne sont précisés ni le nombre d'appareils qui rentrent de cette mission ni l'heure et les circonstances des retours. Ainsi, on ignore si le PM Minpo Tanaka et ses équipiers ont affronté les seuls VF-24 et 31 ou s'ils ont pris part au combat suivant comme va le faire le *Kūtai* du PM Masuji Koyanazu. Le document dit simplement que la formation conduite par le PM Tanaka a affronté... 30 *Hellcat* et remporté 10 victoires dont une probable, un résultat en apparence satisfaisant – mais en apparence seulement – que le PM Nobuo Suzuki et le Mt Takashi Uchida payent de leur vie. Dans la mesure où ce sont deux des trois pilotes du *Kū 261* – les seuls identifiés – et que l'on ne sait rien des autres ni du nombre des rentrants, il est envisageable au vu des neuf *Kills* annoncés par les VF-24 et 31 que d'autres Zéro ont pu être abattus...

On sait, via le journal de la 1<sup>re</sup> Flotte aérienne que cinq autres Zéro sont en l'air dans le même laps de temps mais, eux, s'intéressent au TG.52-11. Là encore, il s'agit d'une action symbolique car trois de ces appareils sont gréés en *Bakusen* avec pour charge offensive deux bombes de 30 kg chacun. Pour avoir un temps volé à basse altitude, ils ne sont repérés par le radar du *Coral Sea* qu'à 6h15, à 21 nautiques dans le 270 du *Task-Group*. À cet instant, les Japonais sont en montée rapide et, dans le jour naissant, échappent aux 12 *Wildcat* qui tiennent l'air depuis 5h30 (4 du VC-33 et 8 du VC-41). Le lancement dans l'urgence de 16 autres FM-2 (2 du VC-5, 6 du VC-10 et 8 du VC-33) se solde par un accident mortel. Au moment



où il quitte le pont du *Gambier Bay*, l'EV1 Dean W. Gilliatt perd son moteur et se retrouve à la mer devant l'étrave du porte-avions qui ne peut l'éviter.

Mais même au nombre de 27, les *Wildcat* ne peuvent empêcher les Japonais d'atteindre le *Task-Group*. Profitant des rares nuages encore présents dans le ciel du petit matin, les assaillants larguent leurs petites bombes mais de 1 200 m, preuve que la DCA américaine les inquiète au plus haut point. Sans surprise, aucun projectile n'arrive au but. Le plus « dangereux » tombe à une centaine de mètres devant le *Coral Sea*. Deux autres manquent le *Gambier Bay* d'assez loin. Le *Corregidor* est lui aussi survolé par un Japonais mais aucune bombe n'est vue s'en détacher. La riposte de la DCA est aussi brève que l'attaque et, du fait de leur altitude, sans effet sur les Japonais. Ces derniers, correctement identifiés comme des « Zeke »<sup>(5)</sup>, se retirent indemnes dans le 240 pour disparaître des écrans-radar à 7h08.

Les artilleurs les plus actifs sont ceux du *Kitkun Bay* qui évolue alors le plus à l'est du *Task-Group* et qui, de fait, est le seul bâtiment à rapporter l'attaque des deux B6N2 du K-251 / Kū 551 partis de Truk à 2h50 en tant que derniers moyens offensifs de la 22<sup>e</sup> Flottille aérienne. Au vu des circonstances, celle-ci s'est également privée de sa défense au profit de celle de Guam, destination vers laquelle se dirigent alors 13 A6M5 du Kū 253. Pour s'être adroitement approchés à basse altitude, les *Tenzan* ont échappé à la détection radar mais leur action n'en demeure pas moins futile. Et elle l'est d'autant plus que les équipages ont appris à leurs dépens à craindre la DCA ennemie. Celle du *Kitkun Bay* ne tire que 1 048 obus de 20 mm, 280 de 40 mm et trois de 127 mm mais cela, ajouté au feu des destroyers d'escorte, suffit à inciter les pilotes nippons (non identifiés) à lancer de si loin que nul au sein du TG.52-11 ne va remarquer les torpilles. L'alerte est levée peu après 6h30 avec la disparition, toujours au ras des vagues, des deux B6N2 en direction de Guam.

Guidées au radar, les deux *Divisions* du VC-41 sont lancées à la poursuite des *Bakusen*. Comme souvent, les Américains se divisent en *Sections* de deux avions pour couvrir un espace plus vaste à des altitudes différentes. La paire formée de l'EV1 John Perry et de l'EV2 Frank Davis – celle qui évolue le plus au nord – aborde les côtes sud de Tinian à 5 500 m lorsque le *leader* repère deux *Zeke* quelque 4 000 m droit devant et légèrement plus haut. L'action qui s'ensuit est ainsi présentée dans son *Combat Report* : « En voyant les deux Zeke, j'ai immédiatement ordonné à Davis de larguer le



réservoir supplémentaire. Au même moment, j'ai vu les Zeke virer de 180° pour nous faire face. Eux aussi nous avaient vus. Nous étions en montée légère, face aux Zeke mais nous étions encore hors de portée lorsqu'ils ont effectué un second 180° pour s'engager dans une spirale ascendante à droite. Moteur poussé à fond, nous nous sommes rapprochés rapidement et j'ai fait feu de loin, alors que l'ailier jap me présentait son arrière. À cet instant, Davis avait des problèmes de puissance et se trouvait quelque 300 m derrière moi. Une courte rafale a suffi à faire paniquer le pilote jap qui s'est engagé dans une série de « S ». Cette manœuvre l'a ralenti. De plus près cette fois, j'ai tiré une seconde rafale d'une centaine de coups et un des « S » l'a fait traverser la gerbe de traçantes. J'ai nettement vu des éclairs d'impacts au niveau du cockpit et du moteur puis des flammes. Le pilote a sauté immédiatement. Je voulais le mitrailler mais son parachute ne s'est pas ouvert et je l'ai dépassé sans pouvoir tirer. J'ai alors réduit les gaz dans l'espoir de retrouver « mon » Jap au bout de ses suspentes mais n'ai rien vu. J'en ai conclu que son parachute ne s'était pas ouvert. J'étais en train de remettre les gaz quand j'ai constaté que le leader jap se trouvait dans ma queue. J'ai piqué verticalement puis viré aux ailerons sur tribord mais le Jap était toujours là. Heureusement, Davis aussi était là et n'a eu aucun mal à suivre notre piqué tournoyant. Il lui a quand même fallu un certain temps pour me dégager. Heureusement que le Jap visait mal. Son avion a fini par exploser en projetant des morceaux dans toutes les directions. J'ai rendu compte des deux *Kills* que j'ai localisés à trois nautiques au sud-est de Tinian. Il était 6h45 et le contrôle nous a ordonné de regagner la base ».

Ce faisant, le VC-41 abat deux des *Bakusen* ou les deux A6M5 initialement chargés de leur escorte (pilotes non identifiés). Ses six autres FM-2 sont alors envoyés mitrailler le terrain de Tinian – Gurguan pour un bien piètre résultat. Les pilotes constatent que la DCA s'y est « refait une santé » et trouvent l'accueil particulièrement chaud. L'EV1 Billy Ames encaisse un obus qui traverse son plan gauche sans exploser mais en y occasionnant un trou de 30 cm sur 45. Son homologue John Ryan Jr est chanceux lui aussi. Un obus de gros calibre explose sous son appareil que l'effet de souffle retourne sur le dos, réservoir supplémentaire arraché, mais sans dommage létal. Privé de volets, Ames n'en réussira pas moins à apponter et à sauver son appareil.

Une Division de quatre FM-2 *Wildcat* en vol. Cet effectif était pensé pour se répartir en deux Sections à des fins de recherches « élargies » ou à des fins de protection mutuelle (Thach Weave). (NARA)

Filmé par une cinématriceuse, un Zéro en mauvaise posture. (NARA)



### Victoires créditées aux chasseurs américains sur Guam / Tinian

(1<sup>er</sup> engagement)

Task-Group 58-1

#### Fighting Squadron 24 :

LV Collin I. Oveland = 1 Zeke  
 EV1 Rodney C. Tabler = 1 Zeke  
 EV2 Evald Holmgard = 1 Zeke  
 EV2 Carl J. Bennett = 0 (1 Tony endommagé)

Task-Group 58-2

#### Fighting Squadron 28 :

EV1 Walter T. Fitzpatrick = ½ Judy  
 EV2 Russell P. Granger = ½ Judy

Task-Group 58-3

#### Fighting Squadron 31 :

LV Charles H. Turner = 3 Zeke  
 EV1 Richard D. Conant = 1 Zeke  
 EV1 James M. Bowie = 1 Zeke  
 EV2 William G. Andrews = 1 Zeke

Task-Group 52-11

#### Composite Squadron 41 :

EV1 John F. Perry = 1 Zeke  
 EV2 Frank N. Davis = 1 Zeke

### Une visite plus « musclée »

Le V-ami Mitscher est vu, pensif, sur la passerelle « Aviation » du *Lexington*. Le 19 juin, le résultat négatif des recherches visant à localiser la flotte nipponne fut pour lui source de tracasseries.

(NARA)

Au sein du commandement américain dont les différents échelons suivent à la radio le déroulement des actions impliquant les appareils de la 1<sup>re</sup> Flotte aérienne, le silence persistant des patrouilles de reconnaissance finit par faire naître un dilemme. L'idée qui prévaut au sein de l'état-major de Spruance est de poursuivre les attaques contre Guam et Rota tant que la flotte adverse

ne sera pas localisée. On y a compris – ce que confirment les actions matinales – que ces îles constituent toujours un atout pour Ozawa. Ceux de ses appareils qui en éprouveront le besoin pourront, à l'issue de leur première attaque contre la *TF-58*, s'y ravitailler et se réarmer pour repartir à l'attaque en sens inverse le jour même ou, au plus tard, le lendemain matin. Mais, si pour Spruance « le calculateur » neutraliser Guam et Rota est tout sauf une action secondaire, tel n'est pas l'avis des commandants des *Task-Groups*. Eux brûlent d'engager la Flotte combinée, obsession qui les fait classer Guam au registre des menaces « très secondaires ».

Spruance et Mitscher en sont à échanger leurs points de vue par *T.B.S* lorsque le C-aml Montgomery juge bon d'intervenir par le biais d'un message officiellement adressé à Mitscher – le respect de la voie hiérarchique – mais dont il sait qu'il va parvenir aux oreilles de Spruance ; « *Nous devons, à mon avis, exercer notre effort maximum contre les forces ennemies du large, sans le disperser en attaques mineures dans le secteur Guam – Saipan. S'il est nécessaire de continuer la division des efforts, je recommande de ne détacher que quelques moyens spécifiques pour ce faire.* ».

Une fois de plus, c'est avec diplomatie que Mitscher trouve une solution qui va convenir à tous. *Primo*, il informe son chef que les stocks de bombes « terrestres » sont au plus bas et qu'il convient d'en user avec parcimonie ne sachant pas de quoi seront faits les lendemains sur Saipan, Tinian et Guam. *Secundo*, il précise que les groupes d'attaques préparés avant l'aube sont armés de bombes perforantes anti-navires qu'il est inutile de gaspiller contre des objectifs terrestres sur lesquels elles n'auront qu'un effet très limité. Il satisfait ainsi ses subordonnés mais n'en admet pas moins la justesse du raisonnement de Spruance auquel il concède une étroite surveillance des terrains de



Comme fit le *Belleau-Wood* le 19 au matin, un porte-avions léger catapulte ses Hellcat. (NARA)

Guam par des effectifs de chasse spécialement dédiés. Un petit coup de pouce de la chance aidant, l'avenir montrera que cette décision est des plus heureuses.

De 7h20 à 7h52, le *TG.58-1* lance 24 *Hellcat* (les *VF-1*, *VF-2* et *VF-24* engageant deux Divisions chacun) en direction de Guam avec mission d'en interdire le ciel. En « *vue routier* » qu'il est, Mitscher évite ainsi de toucher au dispositif des *Combat Air Patrols* et ce bien que ce dernier ne soit nullement sollicité pour l'instant (*Voir chapitre suivant*). La première unité à survoler Orote dans le cadre de cette seconde visite plus « musclée » que la précédente est encore le *VF-24* qui a scindé ses forces en deux Divisions : celle de l'EV1 Robert Thelen qui ouvre la route à 5 000 m (le *LV Eugene Hardin* en butte à des problèmes de radio lui a cédé la place de leader) et celle de son homologue Joseph Herr qui suit 1 000 m en arrière et 500 m plus haut.

Il est 8h15 et à cet instant le nombre des *Zéro* en vol n'est pas connu avec certitude. À en croire le journal du *Kū 261*, ils sont au moins quatre (le *Kūtaī* du PM Koyanazu lancé à 7h00) mais compte tenu des nombreuses zones d'ombre dudit journal ci-avant mentionnées, il y a tout lieu de penser – au vu de la quinzaine de *Zeke* citée dans les rapports américains – que la patrouille du PM Tanaka n'a pas encore atterri tout comme n'ont pas encore atterri les *Zéro* ayant pris part à l'attaque du *TG.52-11*. Toujours est-il que la « *Division Thelen* » (Thelen, Graham, Hardin et Richardson) est immédiatement attaquée par deux Japonais qui, bénéficiant d'une altitude supérieure, tentent une passe de « *Hit and Run* » frontale. Les *Hellcat* font face en grimpant et, ce faisant, perturbent la visée nipponne. Au final, seul celui de l'EV2 Richardson est touché et perd de l'huile mais n'en tient pas moins sa position. La « *Division Thelen* » passe le quart d'heure suivant à éviter cinq autres attaques du même type que les Japonais ne maîtrisent visiblement pas. Discipline de vol oblige, personne ne rompt la formation jusqu'à la septième qui voit le *LV Hardin* perdre patience et s'engager en piqué à la poursuite du Japonais qui vient de le manquer. Commandes durcies par la vitesse, celui-ci tente vainement de sortir de la ligne de mire d'Hardin qui a tôt fait de réduire la distance pour enflammer le *Zéro* dès la première

rafales. Moins d'une minute plus tard, une autre attaque par le haut permet à Thelen d'imiter son chef avec un résultat aussi net et aussi rapide. Cette fois, la passe de « *Hit and Run* » est américaine et plus efficace. D'une première rafale, Thelen transforme un des deux Japonais en boule de feu et d'une seconde endommage l'autre qui réussit toutefois à prendre la queue du *LV Hardin*. Calmement, celui-ci applique la « *Thach Weave* » et amène son poursuivant à la rencontre de l'EV1 Thelen. D'une longue rafale de face, ce dernier s'octroie son troisième *Kill*. La dernière victoire de la *Division* est pour l'EV1 Lawrence Graham. Les Américains viennent de remettre le cap sur la *Task-Force* lorsqu'un *Zéro* solitaire rate la passe de « *Hit and Run* » qu'il effectue pourtant dans des conditions idéales, plein arrière. Thelen et Graham se lancent à sa poursuite en piqué et le rattrapent rapidement. Beau joueur, le leader laisse tirer son ailier. Son appareil en flammes, le Japonais s'en remet à son parachute et touche l'eau à quelque 500 m de la côte.

Conséquence d'une totale absence de protections passives, les avions japonais étaient particulièrement vulnérables. Deux ou trois projectiles de 12,7 mm suffisaient à ravager un cockpit ou, comme ici, à enflammer un réservoir. (NARA)

