



*THE BLUE GOOSE.* Le 15 octobre 1942, contre l'avis général, le Maj Jack R. Cram décida de prendre part à l'attaque des transports de troupes nippons aux commandes du PBY-5A affecté au service personnel du B/G Roy Geiger et baptisé *The Blue Goose* (l'oise bleue). Contre toute attente, le lent et lourd hydravion réussit à lancer deux torpilles et à regagner Henderson Field après avoir échappé aux Zero du *Kōkūtai* de Taïnan. L'action en elle-même et les quelque 175 trous dans son appareil valurent au Maj Cram la *Navy Cross* et le surnom définitif de 'Mad Jack' (Jacques le fou).

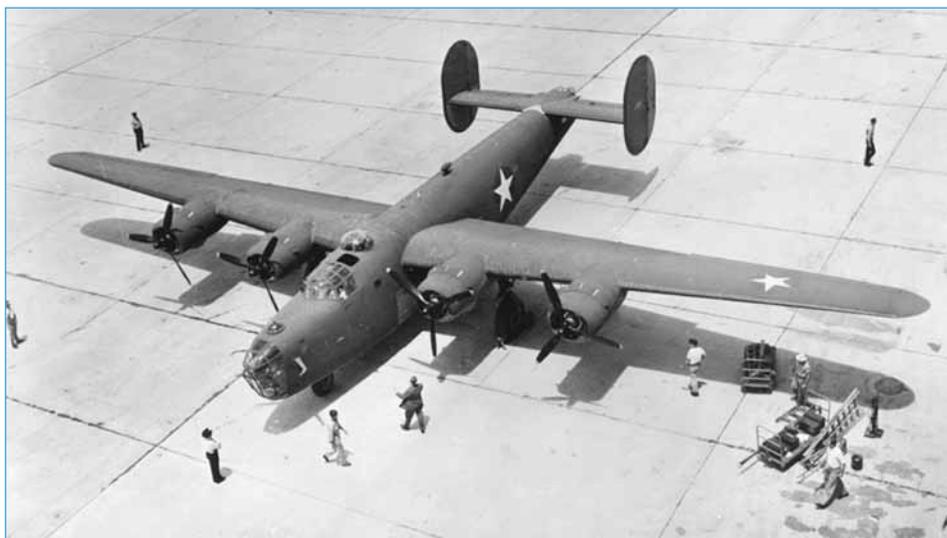
Le Major Jack R. Cram s'illustra le 15 octobre en attaquant les navires nippons avec son lent et lourd PBY-5A. Ce dernier, baptisé *The Blue Goose*, était l'appareil attribué au B/G Geiger. (USMC)

Reconstitution de type "diorama" d'une patrouille de deux Zero du *Kōkūtai* de Taïnan en vol. (Diorama de S. Tanaka)



Sahei Yamashita débuta le conflit dans les rangs du *Kōkūtai* de Chitose, un groupe mixte chargé de couvrir la Micronésie. Promu maître principal en avril 1942, il fut transféré à la fin mai au *Kōkūtai* de Taïnan avec lequel il prit part à la campagne de Guadalcanal. Le repli de l'unité, courant novembre, lui valut d'être affecté au *Kōkūtai* 201 et de retrouver le ciel de Micronésie. Le 9 février 1943, l'interception d'un B-17 de reconnaissance occasionna sa disparition accidentelle. À cette date, ses carnets mentionnaient 13 victoires aériennes. (via Y. Izawa)

Un Consolidated B-24D Liberator à sa sortie d'usine. Ce quadrimoteur allait remplacer le Boeing B-17 sur le front du Pacifique. (Usaf)



aidé par les nuages et échappa à tous les regards. À une heure près, l'Américain évita de "se frotter" à six A6M2-N (deux du *Kamikawa Maru* et quatre du 14<sup>e</sup> *Kû*) qui étaient partis pour couvrir le *Slot* et, au-delà, Rekata Bay. Même en bénéficiant de l'aide des nuages, le B-17 aurait probablement eu du mal à s'en débarrasser.

Les choses furent à peine plus difficiles en fin d'après-midi pour cinq autres quadrimoteurs en maraude au sud-ouest de Rekata Bay. Il était 17h 30 quand ils se heurtèrent à quatre A6M2-N que vinrent épauler, 25 min plus tard, trois F1M2. Bien groupés pour optimiser le feu de leurs mitrailleuses lourdes, les B-17 parvinrent à tenir les sept hydravions à distance. En fin de compte, les quatre Rufe ne firent que harceler les Américains pendant 40 min avant de se résoudre à abandonner la poursuite comme les F1M2 dont les réservoirs étaient vides. Le dernier Japonais à rompre le combat fut le MP Yoshiichi Minami dont l'attaque finale fut une passe frontale sur un des bombardiers qui, d'après son rapport, tomba à la suite de cette action...

Une victoire fut donc portée au crédit du 14<sup>e</sup> *Kôkûtai* mais elle n'était pas fondée (sic). En revanche deux des A6M2-N rentrèrent endommagés et celui du Mt Sadanori Hagiwara dut amerrir loin de Rekata Bay. Là, flotteurs percés, l'appareil coula et son pilote dut être recueilli par un F1M2 du *Chitose*.

### ÉQUIPAGES DE LA FORCE AÉRIENNE DU SECTEUR R

#### Minami Chûtai:

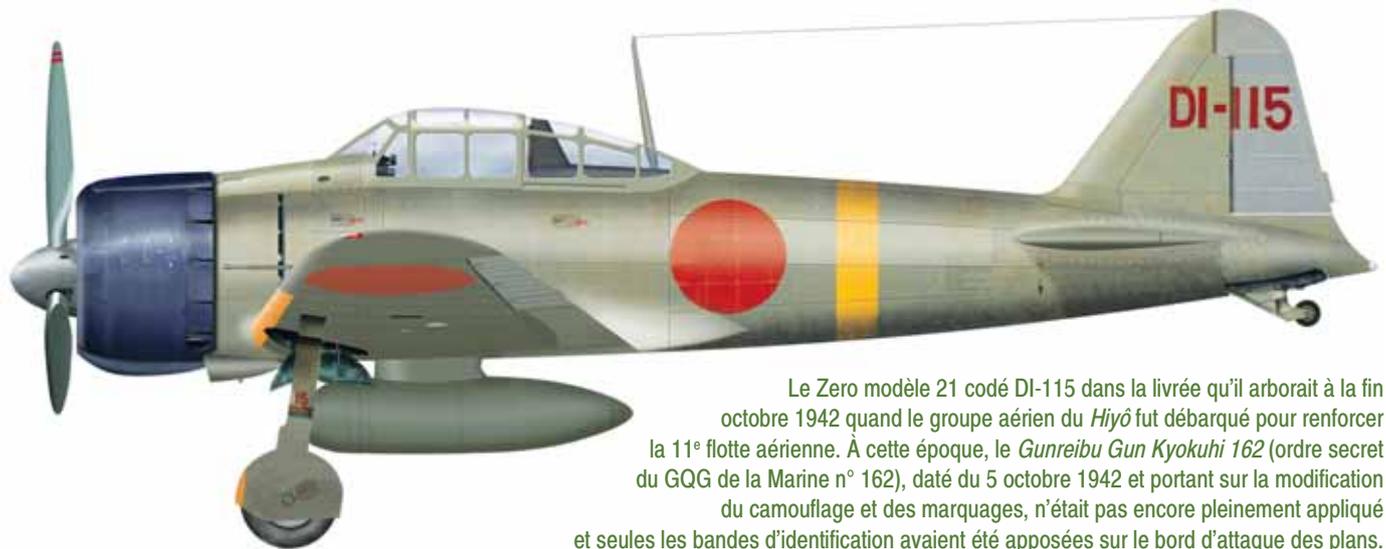
MP Yoshiichi Minami (14 <sup>e</sup> <i>Kû</i> )	= 1 B-17
Mt Sadanori Hagiwara (14 <sup>e</sup> <i>Kû</i> )	= (accident d'amerrissage)
SM Hisao Jitô (14 <sup>e</sup> <i>Kû</i> )	= 0
QM Ryoziô Kuwashima ( <i>Kamikawa</i> )	= 0

#### Tsuji Shôtai:

Mt Ôta - MP Tsuji ( <i>Kunikawa</i> )	)
QM Uemura - SM Miyamoto ( <i>Kiyokawa</i> )	) 1 B-17 endommagé
QM Tanigawa - Mt Furudera ( <i>Sanyô</i> )	) en collaboration



**RETOUR AU CRÉPUSCULE.** Avec quatre moteurs et une charge offensive de plus de 3 000 kg, le Boeing B-17 était un véritable bombardier lourd mais ce qui en faisait l'exact opposé du Mitsubishi G4M1 étaient le nombre et la puissance de ses armes de bord, la qualité et l'efficacité de ses protections passives et la robustesse de sa structure. En ne considérant que les seuls combats aériens, on comprend mieux pourquoi 11 B-17 seulement tombèrent entre le 1<sup>er</sup> août et le 15 novembre 1942 sur le front des Salomon pendant que la Marine impériale perdait 93 G4M1.



Le Zero modèle 21 codé DI-115 dans la livrée qu'il arborait à la fin octobre 1942 quand le groupe aérien du *Hiyô* fut débarqué pour renforcer la 11<sup>e</sup> flotte aérienne. À cette époque, le *Gunreibu Gun Kyokuhi 162* (ordre secret du QQG de la Marine n° 162), daté du 5 octobre 1942 et portant sur la modification du camouflage et des marquages, n'était pas encore pleinement appliqué et seules les bandes d'identification avaient été apposées sur le bord d'attaque des plans.

Le combat se déplaça ensuite vers le nord-est de la pointe de Lunga où un violent *dogfight* éclata à basse altitude. Là encore, la dispersion des chasseurs nippons et leur incapacité à communiquer entre eux placèrent le *Chûtai* du *Kôkûtai* 751 en nette situation d'infériorité. Si quatre Zero parvinrent à s'extraire du piège, l'EV1 Baba et le QM Hachirô Mitsunaga y laissèrent la vie...

Pendant ce temps, les six Zero du *Kôkûtai* de Tainan aux ordres de l'EV1 Takeyoshi Ôno et les cinq du 2<sup>e</sup> *Kôkûtai* que menait l'EV1 Tokitane Futagami s'étaient laissés distraire par quelques Wildcat qui les avaient entraînés à l'écart du débat principal. Quand ils se regroupèrent, tout était fini et un appareil du *Kôkûtai* de Tainan était endommagé. Ce dernier allait se poser train rentré à Buka et être déclaré bon pour la ferraille. Seul le Mt Takashi Yokoyama du 2<sup>e</sup> *Kôkûtai* pensait avoir abattu un F4F-4.

De fait, ce qu'allait rapidement confirmer le poste d'observation de l'île, cette mission coûta à la 11<sup>e</sup> flotte aérienne huit A6M2 et un G4M1 pour un résultat insignifiant.

Malgré tout, sur les six derniers jours, les aviateurs de Kusaka faisaient état de la destruction de 41 Grumman. Cela amena le commandement à conclure que la 1<sup>st</sup> MAW en était réduite à engager ses dernières forces... une sorte de "chant du cygne". Dans l'esprit de son chef, la 11<sup>e</sup> flotte aérienne, bien qu'affaiblie, disposait encore de moyens considérables et allait, sous peu, porter aux *Marines* le coup de grâce.

Kusaka et ses collaborateurs étaient d'autant plus optimistes que le groupe aérien du *Hiyô* venait d'arriver à Rabaul, à leur disposition. Le porte-avions, en route pour Truk, n'avait plus besoin de ses appareils à la tête desquels était arrivé son responsable des opérations aériennes, le CF Saburô Mieno. Du coup, la 11<sup>e</sup> flotte aérienne se voyait renforcée de 16 chasseurs A6M2 et de 17 bombardiers en piqué D3A1.

Dans le camp américain, on était loin de ces considérations. Une fois le dernier appareil rentré, à 13h00, ce fut... une explosion de joie. Huit Wildcat étaient endommagés dont un seul, atteint au niveau de la structure, allait devenir réserve de pièces. En retour, le total des revendications s'élevait à... 21 Zeke et 3 Betty "confirmés" dont 4 pour le seul 'Joe' Foss. Cette affaire fut présentée par Bauer comme l'illustration de la justesse de ses théories. Cela semblait aussi confirmer la rumeur qui circulait depuis quelque temps chez les aviateurs à propos d'une baisse observée de la qualité des pilotes nippons.

Bien plus qu'une baisse du niveau de leurs pilotes (chose qui allait devenir réalité quelques mois plus tard), les Japonais étaient avant tout victimes de leur nouvelle monture: le Mitsubishi A6M3 modèle 32.

De son prédécesseur, le A6M2 modèle 21, le nouveau chasseur baptisé *Hamp* par les Alliés ne conservait pour ainsi dire que les défauts, à savoir: fragilité de la cellule, absence de protection du pilote et des œuvres vives, équipement radio de piètre qualité (le plus souvent supprimé) et armement limité (seuls les canons de 20 mm étaient réellement efficaces mais n'étaient alimentés qu'à 100 obus, soit quelque 12 s de feu). Bien qu'il fût légèrement plus rapide en palier, l'A6M3 grimpaît moins bien que son prédécesseur et son autonomie était inférieure.



'Joe' Foss et ses équipiers posent pour un correspondant de guerre sur un F4F-4 de la VMF-121. On reconnaît, de gauche à droite, Roger A. Haberman, William B. Freeman, Thomas W. Furlow, Foss lui-même, Gregory K. Loesch, Frank R. Presley, William P. Marontate et Oscar M. Bate. (NARA)



Le PM Yoshinao Kodaïra, lui aussi en tenue de sortie. Breveté en 1938, Kodaïra demeura au Japon, à Saeki et Oïta avant de rejoindre le 14<sup>e</sup> *Kōkūtai* et de gagner le front chinois en septembre 1939. Après un long passage au *Kōkūtai* d'Ohmura, il fut affecté sur le *Shōkakū* en avril 1942 et jusqu'au retour de ce dernier au Japon. Après un passage à Tsuiki, comme instructeur, il devait retrouver le *Shōkakū* en février 1944, dans les rangs du *Kōkūtai* 601. Survivant de la bataille de la mer des Philippines puis de la bataille du cap Engano, il allait vivre la fin des hostilités sur la base de Koriyama où stationnait le *Sentō-Hikotai* 304. Fort de son expérience, il allait poursuivre une carrière d'officier dans les rangs de la Force aérienne d'autodéfense. Ses carnets mentionnent 11 victoires aériennes. (via Y. Izawa)



Le PM Akira Yamamoto était pilote de chasse depuis juillet 1934 et avait alterné les affectations au Japon et sur le front chinois avant de débiter la guerre du Pacifique à bord du *Kaga*. La perte de ce dernier à Midway lui valut d'intégrer le groupe aérien du *Zuihō* en juillet 1942. Il allait être promu maître principal au début de 1943 et, après un détachement à Rabaul, rejoindre le *Kōkūtai* de Yokosuka en mai de la même année. Engagé à Iwo Jima avec ce groupe en juin 1944, il devait survivre à une blessure pour finalement périr le 24 novembre, à l'occasion du premier raid de B-29 contre le Japon, victime d'un parachute défectueux. La modestie et le courage supérieurs à la moyenne que ses chefs avaient notés tout au long de sa carrière devaient lui valoir d'être élevé au grade d'enseigne de 1<sup>re</sup> classe à titre posthume. Ses carnets font état de 13 victoires aériennes. (via Y. Izawa)

Le bombardier embarqué *Suisei* type 2 modèle 11 ou Yokosuka D4Y1, *Judy* pour les Alliés, s'inspirait d'un appareil allemand peu connu, le Heinkel 118. Bien qu'il fût destiné à remplacer l'Aichi D3A1/2, les premiers exemplaires reçurent la dénomination D4Y1-C et furent utilisés comme appareils rapides de reconnaissance. Propulsé par un moteur V12 à refroidissement liquide Aichi Atsuta 12 de 1 200 ch, il atteignait 550 km/h à 4 750 m et croisait à la vitesse de 425 km/h à 3 000 m. L'engin était armé de deux mitrailleuses de capot de 7,7 mm et d'une mitrailleuse arrière orientable de 7,92 mm. (DR)



Un Yokosuka D4Y *Suisei* en vol. L'imposante prise d'air de son moteur V12 lui conférait une silhouette particulière. On voit ici un exemplaire de la version bombardier, soute ventrale ouverte. (DR)



Il était 09h10, et à bord des porte-avions nippons tout le monde était aux postes de combat. On y attendait de pied ferme l'assaut des SBD-3 que rien ne semblait pouvoir entraver quand la radio du *Shōkakū* capta un message du CC Murata... La première vague était au contact de la flotte ennemie et passait à l'attaque

C'est le moment que choisit l'appareil de reconnaissance rapide D4Y1-C pour rentrer de mission. Son équipage n'avait rien vu mais sa radio, défectueuse, l'avait empêché de contacter son navire-base. Comble de malchance, l'avion se trouvait dans le circuit d'attente afin de permettre le décollage d'un D3A1 chargé d'une nouvelle mission de reconnaissance quand son moteur s'arrêta sans raison. L'unique D4Y1-C du *Kidō-Būtai* termina sa carrière dans l'océan mais son équipage (non identifié) fut secouru par l'*Amatsukaze*.

À force de persévérance, un des Zero au fuselage arborant deux bandes blanches verticales ornées de rouge finit par surprendre la formation américaine par le haut et incendier le SBD-3 de Widhelm. Le flottement qui suivit permit à un autre Japonais d'arroser de projectiles le 8-B-13 du LT(jg) Kenneth B. White qui fermait la marche.

Un aileron en moins et lui-même blessé à une jambe, White perdit brutalement de l'altitude à la recherche de nuages. Il se délesta de sa bombe et, voyant que nul ne l'avait suivi, remit le cap sur la *Task Force 61*.

Mis en appétit par ces premiers succès, d'autres Zero plongèrent sur les Dauntless et l'un effectua une ressource tellement brutale à l'issue de son piqué qu'il en perdit une aile. La violente vrille qui suivit arracha d'autres pièces que le Zero sema derrière lui durant sa chute vers la mer. De toute évidence, elle empêcha aussi le PM Tomio Kameï de sauter..

Le 26 octobre peu après 10 h 15, une bombe de 250 kg, probablement celle du CC Mamoru Seki, vient de manquer l'*USS Enterprise* de quelques mètres sur bâbord (on distingue à l'arrière du navire le résidu de la colonne d'eau qui finit de retomber). On note l'énergique riposte de la DCA. (NARA)

De sa position de n° 4 dans la file que conduisait Mamoru Seki, le LV Kazuô Yoshimoto vit l'avion du leader encaisser plusieurs projectiles, s'enflammer puis se désintégrer avant de toucher l'eau. Seki avait eu le temps de larguer sa bombe qui manqua la cible de peu, soulevant une grande gerbe d'eau sur bâbord.

Derrière leur chef, les six autres pilotes du *Chûtai* n° 3, impressionnés ou gênés par le terrible volume de feu, manquèrent tous la cible. Ils durent ensuite affronter, au ras des vagues, le feu des mitrailleuses lourdes. Au sortir du cercle défensif, il ne restait que trois D3A1. Le Mt Yoshimi Itaya (ailier n° 2 de Seki), le PM Fumiô Someno (un vétéran du 24 août) et le QM Goichi Hiroso étaient tombés, victimes eux aussi de la DCA.

Deux minutes derrière celui de Seki, le *Chûtai* n° 1 du LV Keiichi Arima se présenta par l'arrière pour constater que le porte-avions, en virage serré à grande vitesse, constituait une cible difficile à atteindre. Arima nota la totale absence de chasseurs mais surtout l'impressionnante DCA, autrement plus puissante que le 24 août. Malgré cela, son pilote, le PM Kiyoto Furata, descendit aussi bas que possible et son audace paya... À 10 h 17, sa bombe de 250 kg atterrit à l'avant du pont d'envol et en plein milieu. Elle ne fit qu'un trou de faible diamètre mais explosa dans les entrailles du navire, sans pour autant causer d'importants dégâts. Sous l'effet de l'onde de choc, un des SBD-3 de la VB-10 parqué en bordure de pont bascula par-dessus bord, entraînant dans la mort le Smn1 Samuel D. Presley qui était resté dans l'avion pour tirer avec le jumelage arrière. Un second SBD-3, de la VS-10 celui-là, s'enflamma et commença à répandre son essence en feu sur le pont. Lui, fut volontairement jeté par-dessus bord par les équipes de sécurité. Pour finir, le souffle de l'explosion blessa de nombreux servants de la batterie de 127 mm située devant l'îlot.

Derrière Arima vinrent les six autres bombardiers du *Chûtai* n° 1 puis ceux du LV Yamada. Concernant les équipiers d'Arima, nul ne sait lequel d'entre eux mit une deuxième bombe au but. Du fait des violentes évolutions du 'Big E', certains D3A1 durent interrompre leur piqué, aller virer pour se repositionner puis effectuer un second piqué. Toujours est-il qu'un peu plus d'une minute après celui d'Arima, un



Le 26 octobre 1942, un D3A1 qui a échappé à la DCA et aux chasseurs dégage après avoir largué sa bombe sur l'*Enterprise*. (NARA)



Le LV Keiichi Arima commandait le *Chûtai* n° 1 (mais le second dans l'ordre d'attaque) des bombardiers en piqué du *Shôkakû*. Il mena son attaque avec succès et lui-même rentra de mission indemne. (K. Arima)



Une des pièces de 127 mm arrière du destroyer *USS Shaw*. Ce canon, dont l'U.S. Navy s'était dotée en 1932, tirait 15 cp/min mais n'était efficace dans un rôle antiaérien que lorsqu'il tirait des obus à fragmentation. (NARA)

## Vendredi 30 octobre

Pour une raison ignorée (vraisemblablement des problèmes de maintenance), aucun H6K ne vola ce jour-là et les reconnaissances lointaines furent confiées à quatre G4M1 du *Kôkûtai* de Misawa et un E13A1 du *Kiyokawa Maru*.

Trois autres G4M1 avaient pour mission de harceler Port Moresby avant le lever du jour. Ces appareils du *Kôkûtai* 751, partis de Kavieng à 01h10, durent rebrousser chemin au bout de deux heures de vol.

Bien qu'il fût ainsi avisé que le survol de la Nouvelle-Guinée était impossible, l'état-major de la 11<sup>e</sup> flotte aérienne y renvoya un C5M2 du *Kôkûtai* de Tainan avant l'aube. En réponse aux demandes d'assistance de l'Armée dont les troupes étaient sur la défensive à Buna et à Kokoda, le VA Kusaka persistait dans son idée de bombarder Port Moresby. Les appareils étaient disponibles mais la météo constituait la principale inconnue. Les craintes du commandement nippon étaient parfaitement fondées... Au bout de deux heures de vol, le Mt Yoshinori Kamibeppu, chef de bord du Babs, signala que la situation n'avait pas évolué et qu'il était, lui aussi, contraint de rebrousser chemin en raison des intempéries.

De fait, le reste de la journée ne devait voir voler que quatre D3A1 du groupe aérien du *Hiyô* dont les patrouilles anti-sous-marines furent maintenues.

À Kavieng où l'approche d'un B-17 de reconnaissance (435<sup>th</sup> BS), à 10h00, lança dans les airs quatre A6M2 du *Kôkûtai* 751, la surveillance anti-sous-marine ne donna lieu qu'à deux sorties (un F1M2 et un E13A1) du *Kiyokawa Maru*.

Cela faisait cinq heures que les destroyers *Shigure* et *Ariake* remontaient le *Slot* à 25 nd sous le couvert des nuages bas quand les premiers moteurs furent mis en route à Rekata Bay. Les pilotes des hydravions connaissaient le cap de retour des deux petits bâtiments et la première patrouille devait faire jonction avec eux à 06h00. Le commandement savait via les échanges radio que les navires avaient déjà fait l'objet d'attaques...

Entre 23h25 la veille et 04h00, [six reconnaissances armées étaient parties à la poursuite des destroyers](#) mais seuls les deux premières les avaient localisés et attaqués. À 23h50 pour la première et 00h30 pour les deux autres, trois bombes de 227 kg manquèrent les petits bâtiments de peu mais... les manquèrent. Les autres vols ne donnèrent rien. Pire, ils coûtèrent la vie au 2Lt R.K. Meents et à son mitrailleur, le Pvt1 E.J. Witkowski. Cet équipage de la VMSB-141 avait ouvert le bal la veille et avait tenu à effectuer une seconde sortie en solitaire. Leur appareil s'était envolé à 04h00 et n'avait plus jamais donné signe de vie...

### RECONNAISSANCES ARMÉES : 29/10 23h25 - 30/10 04h00

1<sup>e</sup> patrouille: 2Lt R.K. Meents - Pvt1 E.J. Witkowski (VMSB-141)

2<sup>e</sup> patrouille: 2Lt J.L. Dexter - S/Sgt T.B. Haynes Jr (VMSB-141)  
2Lt C.F. Hahn - Pvt1 J.R. Carey (VMSB-141)

3<sup>e</sup> patrouille: LT(jg) R.F. Wolfe - Cpl C.A. Strauss (VB-6/VMSB-141)  
LT(jg) V.L. Michael - Smn C.E. Spires (VB-6/VS-71)

4<sup>e</sup> patrouille: 2Lt W.R. Bartosh - S/Sgt E.L. McClelland (VMSB-141)  
2Lt W.J. Knapp Jr - S/Sgt L.M. Manning (VMSB-141)

5<sup>e</sup> patrouille: 2Lt W.B. Campbell - Sgt S.B. D'Armond (VMSB-141)  
LT(jg) G.S. Richey - Smn1 J.F. Heard (VB-6)

6<sup>e</sup> patrouille: 2Lt R.K. Meents - Pvt1 E.J. Witkowski (VMSB-141) = MIA

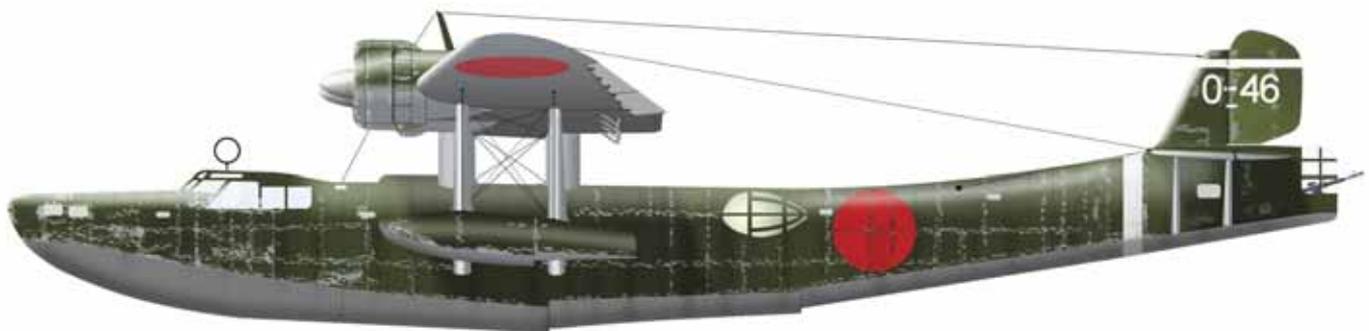


**LE BON VIEUX 98-SHIKI TEĪSATSU-KI.** Bien qu'il datât de 1938, l'appareil de reconnaissance Mitsubishi C5M2, que les Alliés baptisèrent "Babs", fut le seul de ce type sur lequel la Marine impériale put réellement compter jusque dans les premiers mois de l'année 1943. Déçu par son successeur, le bimoteur Nakajima J1N1-C qu'il transforma finalement en chasseur de nuit, le Kaigun Kôkû-Hombu (état-major "Air" de la Marine) dut compter bien plus longtemps que prévu sur ce monomoteur monoplan dont le train fixe indiquait clairement l'âge de ses artères. Fort heureusement, ses performances considérées comme "excellentes" en 1938 lui permettaient encore de faire bonne figure quatre ans plus tard mais... faute d'alternative, la Marine allait devoir recourir à un appareil de l'Armée, le Mitsubishi Ki.46 (Dinah), l'année suivante. Bien qu'ils ne furent jamais interceptés durant la campagne de Guadalcanal, les "rares" C5M2 de Rabaul disparurent de la scène en novembre 1942 et furent remplacés dans l'urgence par des bombardiers G4M1 (Betty).



**UNE CIBLE IMMANQUABLE.** Le O-46 du *Kôkûtaï* de Tôkô qui part en reconnaissance à l'aube montre parfaitement que le Kawanishi H6K4/5 était une cible immanquable pour n'importe quel chasseur allié. En plus de sa grande taille et de son immense aile parasol à l'intérieur de laquelle les réservoirs n'étaient pas protégés, cet oiseau géant n'était pas rapide et ne possédait qu'une seule arme défensive véritablement efficace, son canon de queue de 20 mm.

Le Kawanishi H6K4 modèle 22 codé O-46 du *Kôkûtaï* de Tôkô tel qu'il opérait depuis Faisi en octobre 1942.



Le camp adverse ne se montra pas plus actif en ce jour pluvieux sauf sur Guadalcanal elle-même. Outre les reconnaissances (11 sorties) et les patrouilles anti-sous-marines (2 sorties), les SBD-3 décollèrent 16 fois, essentiellement pour bombarder le village de Koli et ses alentours où les opérations terrestres marquaient le pas. Leur œuvre de destruction fut complétée par sept paires d'Airacobra et un TBF-1.

Le commandement fut conforté dans sa décision d'accorder la priorité à l'appui air-sol après 07h00, lorsque les reconnaissances du matin établirent le contact avec les navires ennemis en retraite. Ces derniers faisaient route au 270 et se situaient à 175 milles de Lunga quand ils furent rattrapés par l'Ens Howard N. Murphy (mit. : Smn T. Panno) de la VS-71 et le 2Lt Walter A. Eck (mit. : Pvt I. Krotki) de la VMSB-132. Toutefois, la pluie et les lourds nuages qui traînaient jusqu'à la surface représentaient une telle gêne que les Américains ne parvinrent même pas à se mettre en position d'attaque. Il était donc hors de question pour Geiger d'envisager une poursuite et il réorienta l'action de ses bombardiers vers le soutien aux fantassins. Les chasseurs, eux, restèrent au sol.

En fait, les F4F-4 effectuèrent neuf sorties. La rituelle Cap du matin décolla à 05h40. Le commandement, rendu méfiant par les événements de la nuit, l'avait renforcée... pour rien. Les sept appareils (cinq de la VMF-121 et deux de la 212) que conduisait le 1Lt John P. Sigman rentrèrent au bout d'une heure tant les conditions étaient mauvaises.

En fin de journée, peu avant 17h00, le 1Lt Bruggeman effectua une dernière patrouille avec le seul 2Lt Lowell D. Grow comme ailier. Le temps s'était amélioré et les deux Wildcat purent apercevoir des signaux de détresse (un SOS dessiné sur le sable d'une plage) alors qu'ils survolaient l'extrémité sud-ouest de l'île.

Comme la veille, la météo incertaine n'avait pas interrompu les vols de liaison avec l'arrière. L'un d'eux assura l'évacuation du 2Lt Roger A. Haberman de la VMF-121 et des 1Lt Robert O. White et Robert F. Stout de la VMF-212, victimes de la fatigue et du climat.

prononcé. Ils étaient au nombre de 19 (un appareil du *Kôkûtai* 705 avait dû rebrousser chemin) et filaient à plus de 480 km/h. Quelques bancs de cumulus parsemaient le ciel à différentes altitudes mais ils n'empêchèrent pas 'Joe' Foss de repérer les bimoteurs. *Let's go gang!* (Allons-y les gars!) fut le signal d'attaque qu'il adressa à ses équipiers avant de piquer brutalement.

Entre-temps, les P-39 du 1Lt James T. Jarman avaient encore gagné de l'altitude et s'étaient rapprochés de la *division* de Foss. En voyant cette dernière amorcer son piqué, les pilotes de l'*Army Air Force* comprirent ce qui se passait et piquèrent à leur tour.

Mais cette descente brutale, à plus de 700 km/h, ne fut pas sans conséquence. Le fait de passer d'un air glacial à un air chaud et humide recouvrit le Plexiglas des cockpits d'une épaisse buée qui surprit plus d'un pilote. Pour le 2Lt Frank Clark, cette surprise fut fatale... Commandes durcies par la vitesse, son P-39 ne put redresser à temps et s'écrasa en mer.

Foss et ses équipiers ne les avaient pas vus mais les Zero de l'escorte rapprochée que menait le LV Suganami en personne étaient, eux aussi, descendu à 500 ft mais évoluaient assez loin sur la droite des bombardiers. De fait, Turner et ses marins virent venir vers eux deux formations distinctes qui, mais ils l'ignoraient, n'étaient autres que les bombardiers d'un côté et les chasseurs de l'autre. Le *Rear Admiral* devait faire un choix rapide car éviter une formation signifiait exposer le flanc de son escadre à l'autre. Il fit le bon...

L'ordre de virer de bord qu'il donna au moment opportun plaça les G4M1 dans les "six heures" des navires, dans l'impossibilité de lancer... Les Japonais, désorientés, en étaient à réfléchir à leur nouvel angle d'attaque lorsque la VMF-112 entra la première dans la danse. À 50 m d'altitude, parfois moins, les Wildcat du Maj Fontana commencèrent à prélever leur dû sur les gros bimoteurs dans l'incapacité de manœuvrer.

Quand la VMF-121 et le 339<sup>th</sup> FS arrivèrent au contact, le ciel était noirci par la DCA et strié de toutes parts par des chapelets d'obus traçants de 20 et de 28 mm. Comme cela s'était produit le 8 août, les Betty foncèrent courageusement à travers ce mur de fer et de feu... pour rien.

Les Japonais comprirent qu'il leur était impossible de lancer leurs torpilles tout aussi vite qu'ils comprirent qu'ils se trouvaient dans un guêpier dont il allait être très difficile de s'extraire. De fait, ceux qui eurent le temps de larguer leur charge le firent pour s'alléger...

Cela explique pourquoi aucun navire ne fut atteint ni même inquiété. Les seuls dégâts réels furent le fait d'un G4M1 qui se désintégra sur les superstructures de l'*USS San Francisco*. Le croiseur lourd au mât duquel flottait la marque du RA Callaghan ne fut pas véritablement endommagé mais déplora 24 morts et 44 blessés.



Un *Buntai* de bombardiers-torpilleurs G4M1 (sept appareils) à l'attaque des transports américains qui évoluent devant la pointe de Lunga. (NARA)

De manière particulièrement optimiste, les artilleurs de la *Navy* croyaient avoir abattu... 43 appareils ennemis. Les pilotes de chasse, un peu plus réalistes, annonçaient la chute de 17 Betty et 7 Zero. Si le nombre des A6M2 "abattus" était exagéré, celui des G4M1 ne l'était pas...

Dans la mesure où Nakamura, dont l'appareil était endommagé, ne put regrouper les rescapés, ceux-ci rentrèrent comme ils purent, le plus souvent isolément.

Du *Chûtai* n° 2 qui fermait la marche et qui, par conséquent, soutint le premier choc des Wildcat et des P-39, un seul appareil devait regagner Rabaul à 17 h 55. Deux autres, dont celui du leader, l'EV1 Fukuchi, durent amerrir devant Guadalcanal. De leurs 14 hommes d'équipages, il ne restait que 10 survivants dont 7 étaient blessés mais ils allaient être secourus par les troupes amies.

L'arrière-garde du *Chûtai* n° 1, composée du *Kôkûtai* 707, fut anéantie mais, ce faisant, permit au *Kôkûtai* 705 de limiter la casse. Trois de ses appareils seulement tombèrent, tuant 21 hommes. Trois autres dont celui de Nakamura, sérieusement endommagés, durent se poser train rentré sur le petit terrain de Buin. Leurs équipages déploraient 2 morts et 5 blessés. Quant aux 21 hommes du *Kôkûtai* 707, seuls 5 blessés dont 1 gravement atteint allaient être repêchés.

L'étendue du désastre apparut dans toute son horreur à 18 h 00, après le retour à Rabaul du dernier appareil du *Kôkûtai* 705. Exception faite de celui qui avait dû faire demi-tour (lui aussi fut endommagé à l'atterrissage), seuls deux G4M1 rentraient de cette mission tragique qui rappelait celle du 8 août.

Pour la 11<sup>e</sup> flotte aérienne et ses responsables, le constat était des plus amers. Après trois mois de durs combats et de terribles sacrifices, on en était au même point... Les Américains tenaient toujours solidement leurs positions et leur aviation était toujours aussi dangereuse comme l'attestait la perte de 17 bombardiers et de 86 aviateurs auxquels il convenait d'ajouter les 19 blessés, par définition hors de combat...



Sur cette autre photo, prise depuis l'*USS President Adams*, on voit l'*USS President Jackson* tenter de fuir la zone dangereuse tandis que dans le lointain, un appareil nippon vient de frapper le croiseur *USS San Francisco*. (NARA)

Sur ce cliché, pris le 12 novembre 1942 depuis l'*USS President Adams*, les colonnes de fumée au centre marquent le point de chute d'un G4M1. On distingue l'*USS Betelgeuse* à droite des colonnes et l'avant de l'*USS Libra* à gauche de la photo. On note également les gerbes d'écume derrière les colonnes de fumée. Au moment de la prise de vue, ces gerbes masquaient l'*USS President Jackson*. (NARA)



Le Boeing B-17 E n/s 41-9211 *Typhoon McGoon II* du 98<sup>th</sup> BS (11<sup>th</sup> BG) dans la livrée qu'il arborait à la mi-novembre 1942. Il comptait alors à son palmarès six missions de bombardement et six victoires aériennes. Cet appareil survécut à son tour de service dans le Pacifique et retourna aux USA où, le 14 décembre 1945, il fut reversé au 901<sup>e</sup> BU d'Orlando (Floride).



assaut des six Zero à 09h35 et si le nombre des assaillants fut correctement estimé par l'équipage, leur nature le fut beaucoup moins. De manière assez surprenante, les mitrailleurs firent état de trois chasseurs à train fixe et de trois *Messerschmitt Me 109* (sic). De même, ils annoncèrent la chute en flammes de cinq des six Japonais. Pendant que ses mitrailleurs étaient à l'œuvre, Joham signala par radio la découverte de deux porte-avions (sic) et de 23 autres navires. Quelques minutes plus tard, il transmit un correctif faisant état de deux escadres ennemies. L'une, composée d'un porte-avions, deux croiseurs lourds, deux croiseurs légers et sept destroyers, se situait dans le 300 de Cactus, à une distance de 130 milles. L'autre, forte d'un porte-avions, un cuirassé, deux croiseurs lourds, deux croiseurs légers et cinq destroyers, évoluait 10 milles en avant de la précédente.

Le B-17 avait souffert au cours de l'affrontement et James Joham allait devoir faire escale à Henderson Field pour procéder à quelques réparations d'urgence avant de regagner sa base. Contrairement à ce qu'il croyait, ses mitrailleurs n'avaient abattu aucun Zero... L'EV1 Iwaki allait ramener tout son monde à Buin et atterrir à 12h20 pour annoncer la destruction probable du B-17.

Il était 09h45 et le *Chûtai* de l'EV1 Iwaki poursuivait le B-17 en fuite quand les vigies des destroyers signalèrent, loin au sud, l'approche de nombreux avions. Le soleil se reflétait sur le métal et le Plexiglas des appareils et, au vu du nombre des reflets, la formation en approche paraissait imposante. Sans attendre, Tanaka ordonna de prendre les dispositions de combat. Les navires de commerce se séparèrent de manière à écarter les deux *Bûtai* l'un de l'autre et les destroyers formèrent autour d'eux un cercle défensif tout en commençant à lâcher des écrans de fumée. Mais, à la surprise générale, les avions qui... ne pouvaient être qu'ennemis, continuèrent leur route sans s'occuper du convoi. Sans le savoir, 'Bucky' Lee et son groupe d'attaque étaient passés à "un jet de pierre" des transports de troupes qui constituaient la menace principale. Compte tenu du grand beau temps qui régnait et de l'excellente visibilité qui en résultait, il est surprenant qu'aucun des équipages de l'*Air Group 10* n'ait remarqué les sillages des navires.

Pour Tanaka et ses marins, le danger n'était pas écarté, il n'était que retardé...



## GROUPE D'ATTAQUE MIXTE

### Division "Sailer"

Maj J. Sailer Jr - S/Sgt K.T. Stanley	(VMSB-132)
Maj L.B. Robertshaw - ?	(VMSB-132)
2Lt R.E. Kelly - Cpl P.H. Bahmer	(VMSB-132)
2Lt J.H. McEniry - S/Sgt C.E. Showalter	(VMSB-132) = 1 Zeke endommagé
2Lt G.B. Herlihy - Cpl O.C. Simmons	(VMSB-132) = 1 Zeke endommagé
2Lt C.E. Kollman - ?	(VMSB-132)
2Lt W.E. Hronek - Pvt1 E.D. Dearing	(VMSB-132)
M/Sgt K.D. Gordon - ?	(VMSB-132)
1Lt J.S. Henderson - Pvt1 T.B. Johnson	(VMSB-142) = 1 Zeke
1Lt A.O. Hellerude - Pvt T.L. Huddleston	(VMSB-142) = 1 Zeke

### Division "Richard"

Maj R.H. Richard - Sgt E.J. Bober	(VMSB-142)
2Lt G.L. Allen - Pvt J.C. Charter	(VMSB-142)
2Lt M.K. Cohenour - Pvt J.A. Keith	(VMSB-142)
2Lt A. Wiggins - Pvt J.J. Denny	(VMSB-142)
2Lt A.L. Clark - Pvt G.C. Armstrong	(VMSB-142)
M/Sgt D.S. Thornbury - Pvt J.D. Audas	(VMSB-142)
S/Sgt A.C. Beneke - Pvt J.E. Connor	(VMSB-142)
LT(jg) R.D. Gibson - Smn C.E. Schindele	(10-B-3)
Ens L. Robinson - Smn J.G. Teyshak	(10-B-11)

### Division "Coffin"

LT A.P. Coffin - Smn Kraft - Smn Dahl	(VT-10)
LT(jg) G.D. Welles - Smn Hollingsworth - Smn Bjerke	(VT-10)
LT M.D. Norton - Smn Schmeeckle - Smn Gruebel	(VT-10)
LT(jg) R.K. Batten - Smn McMullen - Smn Holmgrin	(VT-10)
LT M.D. Thompson - Smn Shinneman - Smn Ehemann	(VT-10)
LT(jg) J.A. Rapp Jr - Smn Neal - Smn Wall	(VT-10)
Ens R.E. Oscar - Smn Ackley - Smn Powell	(VT-10)

Sur Cactus, les rampants travaillaient d'arrache-pied pour remettre en état les appareils endommagés durant la nuit et pour ravitailler ceux qui reentraient de patrouille. Grâce à leurs efforts, Louis Woods fut en mesure de lancer une attaque d'envergure dès 11h00.

'Joe' Sailer s'envola le premier à la tête de 10 SBD-3 et fut suivi par son homologue Robert Richard qui conduisait une seconde formation de 9 Dauntless. Les derniers à prendre l'air furent 7 TBF-1 de la VT-10 du LT 'Scooper' Coffin. Pour assurer leur protection, le commandement fit appel à 8 F4F-4 de la VMF-112 et à 4 P-39.

Un P-39D en mission d'escorte. On note que l'appareil porte le n° 56 sur le nez alors que son numéro de série est le 41-38400. (347<sup>th</sup> FGA via J. Lansdale)



**Joseph Jacob Foss** photographié en 1989 alors qu'il était directeur de l'*United States Air Force Academy* après avoir successivement connu une carrière de pilote civil, une carrière politique, une carrière de dirigeant sportif et une carrière télévisuelle. Libéré des obligations militaires en août 1945, il est resté actif jusqu'à sa mort survenue le 1<sup>er</sup> janvier 2003, à l'âge de 87 ans, des suites d'une attaque cérébrale. Lui aussi repose à Arlington. (NARA)



**James Elmer Johnson** en uniforme de *Colonel* de l'*USMC*. Si son nom ne figure pas dans la liste des plus célèbres personnalités ayant marqué la bataille de Guadalcanal, James Johnson n'en incarne pas moins une génération de jeunes américains courageux, engagés au titre de la réserve pour la durée du conflit et... qui ont finalement fait carrière dans l'armée. Titulaire de quatre victoires acquises dans le ciel des Salomon, il a par la suite exercé divers commandements dont ceux de la *VMF-115*, de la *VMF-311* et du *MAG-24*. Blessé au Viêt Nam, cet

**Harry Donald Felt** en uniforme de *Captain* de la *Navy*. Avant le poste de chef d'état-major interarmes pour le Pacifique, il exerça plusieurs commandements prestigieux dont celui de chef de la 6<sup>e</sup> flotte (Méditerranée). Fermement opposé à l'intervention américaine au Viêt Nam qu'il considérait comme une erreur stratégique qui ne pouvait conduire qu'à un enlèvement (il était visionnaire), il se retira du service actif en juillet 1964 et décida de jouir de ses dernières années à Honolulu (Hawaï). Il y est décédé le 25 février 1992, peu avant son



90<sup>e</sup> anniversaire. (U.S. Navy)

officier atypique n'a jamais couru après les médailles tant convoitées par d'autres et s'est finalement retiré du *Marine Corps* en 1968 après 28 ans de bons et loyaux services. Il s'est éteint le 27 juillet 2000, à l'âge de 81 ans et repose au cimetière national d'Arlington. Son fils Gregory J. Johnson et un de ses deux petits enfants (tous les deux militaires) ont suivi son exemple et sont devenus pilotes de l'*U.S. Marine Corps*. (USMC via G. Johnson)

**David Charles Richardson** en uniforme de *Vice-Admiral* de la *Navy*. Détaché après guerre auprès de la *Royal Navy*, il exerça par la suite divers commandements dont celui du porte-avions *USS Hornet* (CVS-12) et celui de la *Task Force 77* durant le conflit du Viêt Nam avant de diriger la 6<sup>e</sup> flotte. Sa dernière sortie en public date du 7 mars 2013. À l'heure où nous écrivons ces lignes, il serait hospitalisé mais vivant. (U.S. Navy)



**Edward L. Feightner**, indicatif 'Withey', en uniforme de *Rear-Admiral* de l'*U.S. Navy*. Après 33 ans de service qui l'ont également vu être pilote d'essai, concepteur de systèmes d'armes, directeur d'école et "pacha" d'un pétrolier, Feightner s'est retiré le 1<sup>er</sup> juillet 1974 avec 8610 heures de vol et 874 appontages à son actif. Depuis, il n'a jamais cessé d'œuvrer pour la promotion de l'aéronautique et codirige une association implantée à Washington DC, du nom de *Silver Wings Over Washington*. (U.S. Navy)

**Harold Henry Larsen** en uniforme de *Captain*. Peu d'éléments ont filtré tant sur sa carrière militaire après guerre que sur sa vie civile. Pris en charge par la famille de son épouse dans ses dernières années, il s'est éteint à Birmingham (Alabama) le 6 février 1994 à l'âge de 82 ans. (U.S. Navy)



**Stanley Winfield Vejtasa**, alors "pacha" du porte-avions *USS Constellation* (CVA-64). Sa carrière terminée sur la base aéronavale de Miramar (Californie), il est retourné à la vie civile le 1<sup>er</sup> juillet 1970 et s'est éteint le 23 janvier 2013 à l'âge de 98 ans. Selon ses volontés, ses cendres ont été répandues en mer. (U.S. Navy)

**Albert Kyle Earnest** en uniforme de *Captain*. Ce rescapé de la bataille de Midway, affable, humble et particulièrement discret, gagna auprès de ses pairs le surnom de "héros tranquille". Après avoir passé la seconde moitié de sa carrière dans le milieu des analystes, essentiellement en Europe, il s'est reconverti dans le civil en 1972. Il s'est éteint à Virginia-Beach (Virginie) le 26 octobre 2009 à l'âge de 91 ans.



**Robert M. Elder** vu en tant que pilote d'essai et en tant que retraité membre de la Tailhook Association. Durant les 24 années que dura sa carrière dans la *Navy*, 'Bob' Elder dirigea le centre d'essais en vol de Patuxent River (Maryland). Il commanda également un *Squadron* de chasse, un groupe aérien embarqué puis le porte-avions *USS Coral Sea* (CV-43). Il est surtout célèbre pour avoir testé 142 nouveaux modèles d'avions dont 34 sur porte-avions. Il est retourné à la vie civile le 1<sup>er</sup> janvier 1964 tout en restant en contact avec ses pairs qui l'ont élu à la présidence de l'association des pilotes d'essai en 1973. Il est parti pour son dernier vol le 12 septembre 2008, à l'âge de 89 ans. (D. Elder)

