

## PILOTES DU NOUVEAU *BŪNTAI* DE CHASSE DU *KŌKŪTAI* 452

### Effectif initial (anciens de Kiska à l'exception du *Būntaichō*):

LV Shunji Araki (muté au *Kū* 453 puis transféré au *Kū* 302)  
 MP Masarō Nagase (transféré au *Kū* 263, † le 31/03/1944)  
 PM Misaō Chō  
 Mt Yukimasa Hamaya (muté au *Kū* 934)  
 Mt Isao Yagō  
 Mt Kiyomi Katsuki (muté au *Kū* 934)  
 Mt Katsuaki Nagasaka (muté au *Kū* 934)  
 Mt Teruyuki Naoī (muté au *Sasebo Kū*)  
 Mt Shirō Endō  
 QM1 Fumiaki Iijima (muté au *Kū* 934)

### Arrivés en juillet-août 1943:

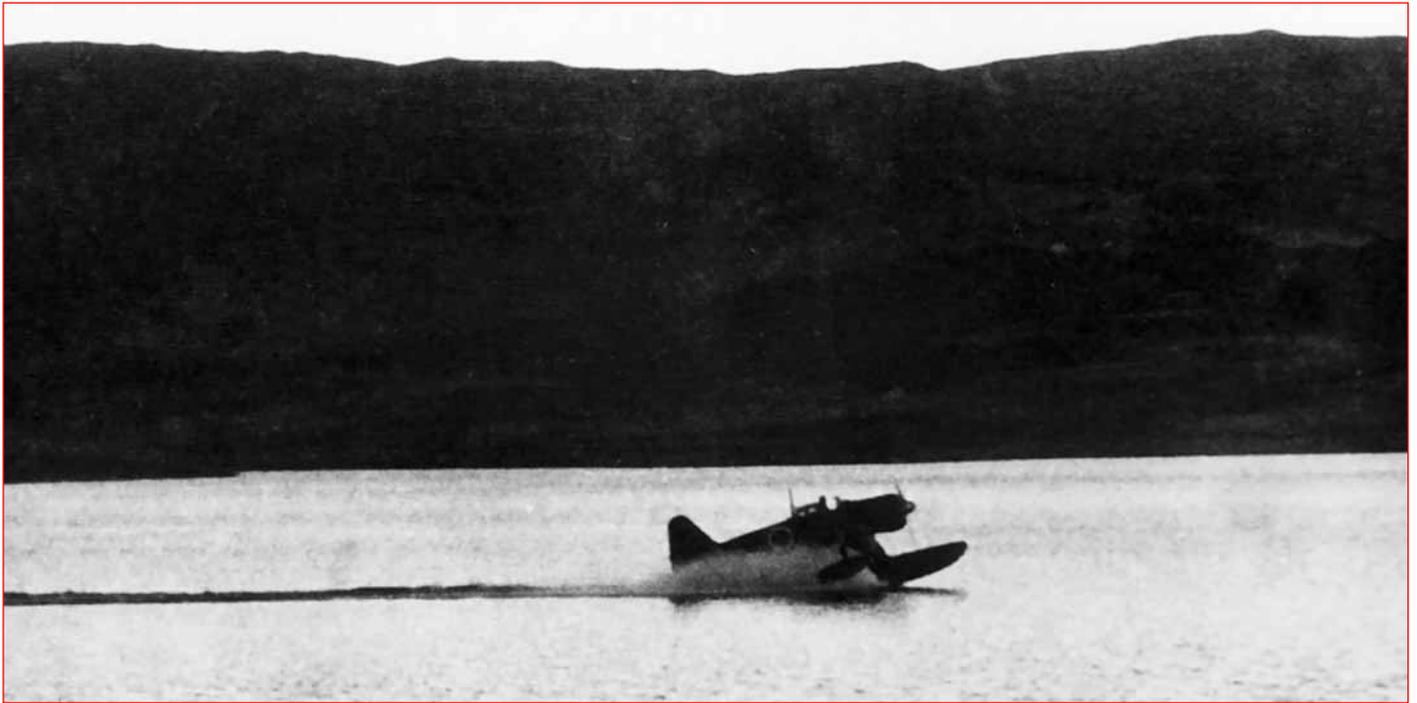
EV1 Katsumi Koda (transféré au *S601* du *Kū* 301, † 24/06/1944)  
 EV2 Teiichi Katō (transféré au *S303* du *Kū* 203, † 04/11/1944)  
 PM Seizō Hoshi  
 Mt Muraō Suzuki (muté au *Kū* 934)  
 QM Mitsuru Nose (muté au *Kū* 934)  
 QM Mitsuo Ōhashi (muté au *Kū* 934)



Les pilotes de chasse du *Kōkūtai* 452 posent pour la photo souvenir en juillet 1943 sur l'hydrobase de Bettobi. On reconnaît, de gauche à droite :

*1<sup>er</sup> rang* : Mt Yukimasa Hamaya, PM Misaō Chō, LV Shunji Araki, QM1 Fumiaki Iijima, QM Mitsuru Nose ;  
*2<sup>e</sup> rang* : Mt Shirō Endō, MP Masarō Nagase, Mt Katsuaki Nagasaka, Mt Teruyuki Naoī, PM Seizō Hoshi ;  
*3<sup>e</sup> rang* : QM Mitsuo Ōhashi, Mt Kiyomi Katsuki, Mt Muraō Suzuki, Mt Isao Yagō. (Y. Izawa)





Un A6M2-N sur le point de s'envoler du lac Bettobi. (DR)

Un B-25C et un B-25D sont vus aux prises avec un Ki.43-II Hayabusa de l'Armée impériale comme cela se passa le 11 septembre 1943 dans le ciel des Kouriles. (USAF)



#### DÉTAIL DES VICTOIRES ATTRIBUÉES AUX PILOTES DU *SUISEN-TAI*

Le <i>Suisen-tai</i> collectivement	= 1 B-17 + 2 P-38
PM Giichi Sasaki	= 3 P-38 + 1 F4U
	= 3 P-39 en coll. + 1 P-38 en collaboration
LV Kushichirô Yamada	= 1 SOC + 1 P-39 + 1 P-38 + 1 P-38 probable
MP Kunitsugu Nakamichi	= 1 P-39 + 1 P-38 + 1 P-38 probable
	= 1 P-39 probable en collaboration
SM Teruyuki Naoï	= 1 B-25 en coll. + 1 PBV en coll.
	+ 1 P-39 en coll.
MP Masarô Nagase	= 1 B-25 en coll. + 1 PBV en collaboration
QM Minoru Minazawa	= 1 P-38 + 1 P-38 probable
EV2 Teiichi Katô	= 2 B-24 en collaboration
Mt Kiyomi Katsuki	= 2 B-24 en collaboration
Mt Isao Yagô	= 2 B-24 en collaboration
SM Shirô Endô	= 2 B-24 en collaboration
QM Mitsuo Ôhashi	= 2 B-24 en collaboration
QM Asaharu Utazu	= 2 P-39 en collaboration
SM Hitoshi Naïtô	= 1 P-38 en coll. + 1 P-38 probable
EV1 Katsumi Kôda	= 1 B-24 en collaboration
Mt Kaïshi Ôkawa	= 1 B-24 en collaboration
SM Katsuaki Nagasaka	= 1 B-24 en collaboration
QM Hachirô Narita	= 1 B-24 en collaboration
PM Misao Chô	= 1 P-38 en collaboration
SM Hiroshi Satô	= 1 P-39 probable en collaboration

#### BILAN OPÉRATIONNEL DU *SUISEN-TAI* DU *KÔKÛTAÏ* DE TÔKÔ/5<sup>e</sup> *KÔKÛTAÏ*/*KÔKÛTAÏ* 452

<b>Victoires :</b>	<b>Pertes :</b>
Revendiquées = 21 (+ 5) *	Hydravions = 10 (+ 35) ***
Réelles = 11 (+ 1) **	Pilotes = 10

\* Signifie 26 victoires dont 5 probables.

\*\* Signifie 12 victoires dont une en collaboration avec une autre unité.

\*\*\* Signifie 10 abattus en combat aérien et 35 perdus dans d'autres circonstances.

Le maître Hidenori Matsunaga (à gauche) pose avec un camarade sur l'aile d'un A6M2-N décoré d'un éclair jaune. Cette photo de 1943 est à l'origine de la légende qui désigne l'appareil codé 34-116 comme la monture personnelle du Mt Matsunaga. Celui que l'on voit ici porteur d'une cocarde de fuselage cerclée de blanc n'était pas le 34-116 dont les clichés date de mars 1944. De toute évidence, plusieurs A6M2-N du groupe ont arboré un éclair décoratif. Par ailleurs, le nombre des pilotes, supérieur à celui des hydravions, et le système de rotation instauré par le commandement interdisaient toute idée d'attribution stricte d'un appareil à tel ou tel pilote.



certaine de l'un d'eux (sic). L'exploit est apprécié à sa juste valeur par des pilotes (à cette date, Imada, Matsunaga, Irio et Setô forment le détachement) aux yeux desquels il devient un héros, mais la débauche d'énergie a été telle qu'un temps de récupération s'impose. Ikeda va demeurer à Taberfane mais il est fait appel au MP Kawaguchi pour voler à sa place le reste du séjour.

Takeshi Kawaguchi affronte l'ennemi le jour même de son arrivée. Ce mercredi 11 août, le Sqn 31 revient à l'attaque de l'hydrobase et, comme à son habitude, frappe à... 17h30. À l'arrivée des huit Beaufighter (un 9<sup>e</sup> a dû faire demi-tour) signalée par le réseau de guet, deux F1M2 sont en vol que viennent renforcer les trois *Suisen* disponibles. À bord de ces derniers, le MP Kawaguchi, le Mt Matsunaga et le QM Setô réussissent à perturber l'attaque australienne qui ne se traduit que par quelques légers dommages aux installations et à deux F1M2 au mouillage.

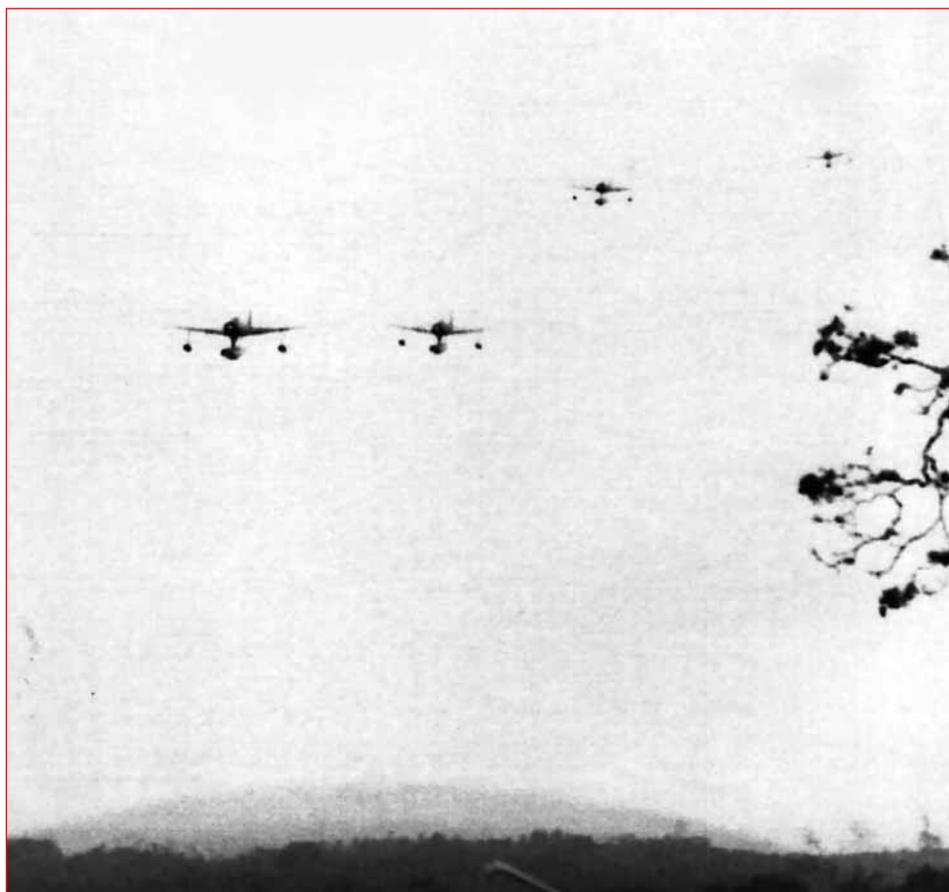
À leur retour, les Japonais qui ont tiré 2300 projectiles de 7,7 mm et 300 obus de 20 mm revendiquent trois victoires dont deux probables. Il n'en est rien... Les Australiens n'ont subi aucune perte mais sont bredouilles et vont reconnaître un résultat en demi-teinte.

Les cinq jours suivants ne sont marqués que par 17 sorties et le départ pour l'arrière de trois pilotes (Imada, Irio et Setô) que remplacent les QM Ôyama et Yoza. Le mardi 17, ces derniers sont d'alerte avec le Mt Matsunaga et se précipitent à leurs appareils à 09h45 lorsque le réseau de guet signale l'approche de huit bimoteurs. Le Sqn 31 a changé ses habitudes et attaque en matinée avec huit Beaufighter (un 9<sup>e</sup> a dû faire demi-tour). Les deux F1M2 qui couvrent l'hydrobase à ce moment-là sont aussitôt renforcés par deux *Suisen* (Matsunaga et Ôyama) mais celui du QM Osamu Yoza a du mal à démarrer. Lorsqu'il s'élance enfin sur le plan d'eau de l'hydrobase, les Beaufighter sont déjà en train de mitrailler tout ce qui s'y trouve et l'A6M2-N ne peut leur échapper. Il est en fin de course de décollage et s'élève douce-

ment, en ligne droite, lorsqu'une bordée de 20 mm vient le cueillir à moins de 15 m d'altitude... tuant sur le coup Osamu Yoza dont l'appareil se disloque en percutant l'eau...

Pour ajouter l'insulte à la blessure, les Australiens qui croient avoir détruit quatre autres hydravions au mouillage se retirent au complet et les Japonais, lucides, amerrissent à 10h15, bredouilles en dépit de l'usage de 1780 projectiles de 7,7 mm et de 350 obus de 20 mm.

C'est sur cette première perte, durement ressentie, que se termine le quatrième séjour du LV Ikeda. Son départ pour l'arrière en compagnie du Mt Matsunaga est compensé par l'arrivée du Mt Inohana et du QM Ikeda. Mais il n'en demeure pas moins qu'en cette mi-août, le potentiel du *Suisen-tai* est des plus limité (estimé à 3 ou 4 A6M2-N par recoupements) de sorte que le détachement confié au MP Kawaguchi pour son sixième séjour à Taberfane se résume à lui-même, au Mt Inohana et aux QM Ôyama et Ikeda.



Quatre A6M2-N... C'était ce à quoi se résument l'effectif du *Suisen-tai* à Taberfane à la mi-août 1943. (T. Abe)



Les Alliés se tournent ensuite vers d'autres objectifs et le *Kōkūtai* 934 sombre à nouveau dans la routine des patrouilles infructueuses jusqu'au moment où le commandement estime sa présence plus utile à Amboine et en Nouvelle-Guinée qu'à Taberfane. Le retrait débute le 3 décembre 1943 avec le départ des deux derniers E13A1 du détachement. Il se poursuit le 5, quand le MP Yokota et le Mt Irio, deux des quatre pilotes qui constituent le "détachement de chasse" depuis le 25 novembre repartent pour Amboine aux commandes de deux A6M2-N.

L'honneur de fermer la page écrite par le *Kōkūtai* 934 à Taberfane revient à l'EV1 Minokata et au QM Ôyama qui quittent définitivement les lieux le vendredi 10 décembre à bord des deux derniers *Suisen*. Minokata n'aura effectué que quatre séjours sur l'île de Trangan dans des conditions de vie particulièrement éprouvantes mais Ôyama, lui, termine son onzième...

Tous les regards se tournent, à présent, vers la Nouvelle-Guinée hollandaise et Manokwari où le "nouveau détachement" compte, à cette date, quatre A6M2-N et quatre pilotes (LV Ikeda, EV1 Kawakubo, PM Ishikawa et QM Sawada).

Le 16 décembre, c'est l'hydrobase de Toeal que le *Suikan-tai* abandonne pour, lui aussi, se replier sur Amboine où le groupe attend des renforts...

Les pilotes de chasse du *Kōkūtai* 934 vus à Halong (Amboine) à la fin du mois de décembre 1943 avant l'arrivée des *Kyōfu*. On reconnaît, de gauche à droite :

*1<sup>er</sup> rang* : EV1 Masamichi Minokata, LV Toshiharu Ikeda, EV1 Shirō Kawakubo, MP Sadayoshi Yokota ;

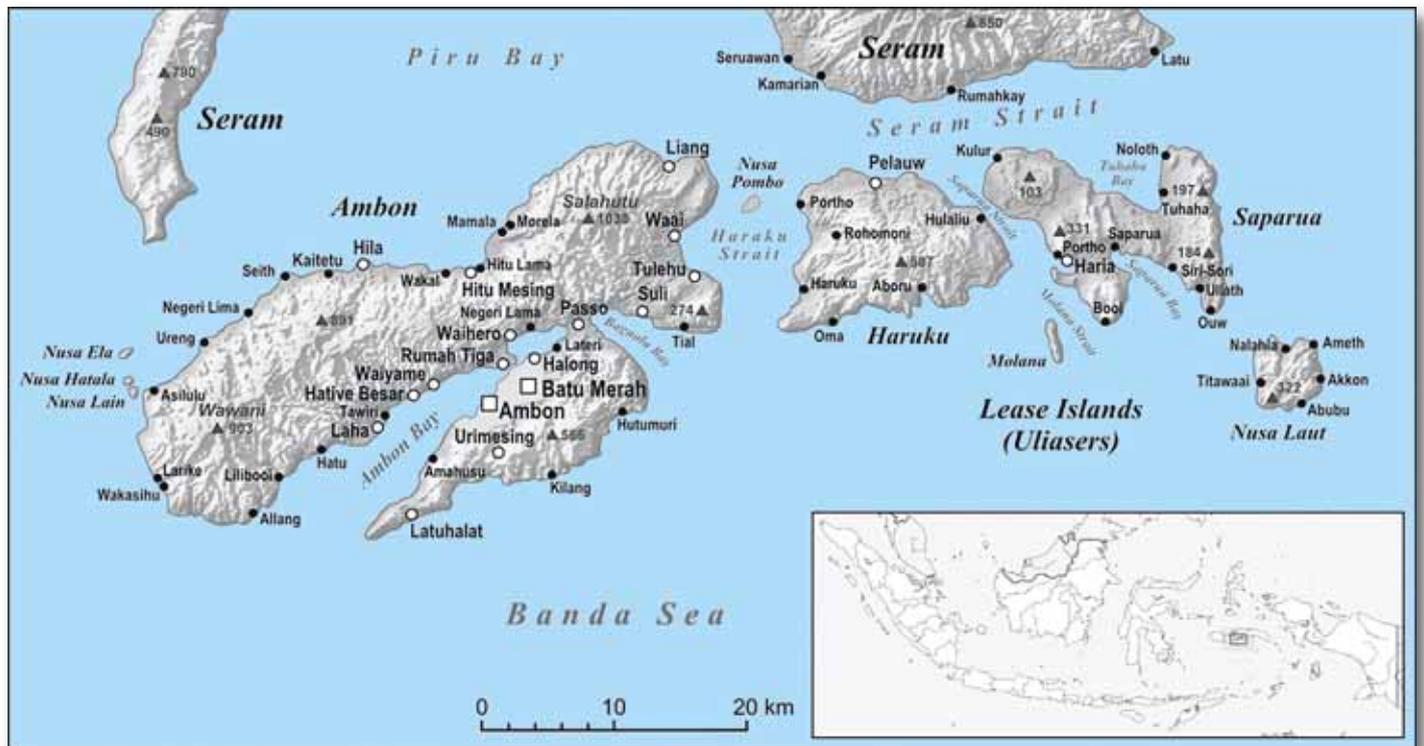
*2<sup>e</sup> rang* : PM Mitsugu Ishikawa, PM Toshiō Imada, PM Kanae Irio, PM Hidenori Matsunaga, PM Yukio Ōkada, QM1 Kazuo Ikeda ;

*3<sup>e</sup> rang* : cinq membres du *Suitei-tai*.

L'EV2 Susumu Kawasaki et les QM1 Takaomi Ôyama, Yukio Setō et Tsutomu Sawada ne figurent pas sur la photo car ils constituaient alors le détachement de Manokwari. (Y. Izawa)

Des A6M2-N du *Kōkūtai* 934 regagnent le mouillage d'Halong (Amboine). À la fin décembre 1943, ces *Suisen* n'effectuaient que des *Combat Air Patrols* dans le ciel d'Amboine et des détachements à Manokwari. (T. Abe)





Amboine et les îles avoisinantes.

Autre vue de l'hydrobase d'Halong où sont alignés trois *Kyôfu* dont le plus proche de l'objectif est le 34-152. (T. Abe)



Kawanishi N1K1 *Kyofu* (Rex pour les Alliés) codé 34-152 du 934 *Kôkûtai* basé à Halong (Amboine, Indes néerlandaises) au printemps 1944.



Vus du nord, les îlots de Werua et Touhou sont dans l'angle inférieur droit du cliché. Les hydravions utilisaient le lagon intérieur. (DR)



Des B-24J de la 7<sup>th</sup> Air Force survolent l'atoll de Kapingamarangi. (USAF)

Le lagon de Jaluit que l'on voit ici abritant des A6M2-N du Kōkūtai 802 présentait de grandes similitudes avec celui de Kapingamarangi de sorte que ce cliché illustre parfaitement l'ambiance et le décor de l'hydrobase de Werua le 3 novembre 1944. (Y. Izawa)





À Yokosuka, lors de la reconstitution du *Suisen-tai* du *Kôkûtaï* de Sasebo, des pilotes et deux mécaniciens posent sur l'A6M2-N codé Sa-113 reconnaissable au "13" peint en blanc sur l'avant du pylône principal du flotteur. (DR)

Les jours qui suivent voient les derniers pilotes du *Suisen-tai* regagner Yokosuka pour y percevoir des hydravions neufs (nombre estimé entre 6 et 8). Ils regagnent aussitôt Chichi Jima mais c'est pour s'y montrer toujours aussi inefficaces.

Ainsi une paire d'A6M2-N décolle-t-elle dans la nuit du 18 au 19 juillet 1944 pour tenter d'intercepter des *Night Intruders* américains dont le rôle consiste avant tout à user les nerfs des Japonais en les privant de sommeil. Cette nuit-là, les "visiteurs" sont des PB4Y-1 de la VB-109 que mène leur chef en personne, le Cdr Norman M. Miller. Et c'est précisément à son avion, baptisé *Thunder Mug*, que se heurte un des deux *Suisen*. Il s'en suit un bref échange de rafales qui tourne rapidement au désavantage de l'hydravion nippon. Ce dernier, sérieusement endommagé et pilote (non identifié) blessé, doit amerrir en catastrophe et sera abandonné.

Le second *Suisen* rentre bredouille. Rentre également, sans incident, le PB4Y-1 du Cdr Miller dont les mitrailleurs revendiquent la destruction d'un Rufe.

Le PB4Y-1 n° 8 de la VB-109, baptisé *Thunder Mug*, était la monture personnelle du Cdr Norman Miller. On le voit ici en vol au cours de l'été 1944. (U.S. Navy)



Le Cdr Norman M. Miller qui commandait la VB-109 en juillet 1944. (U.S. Navy)

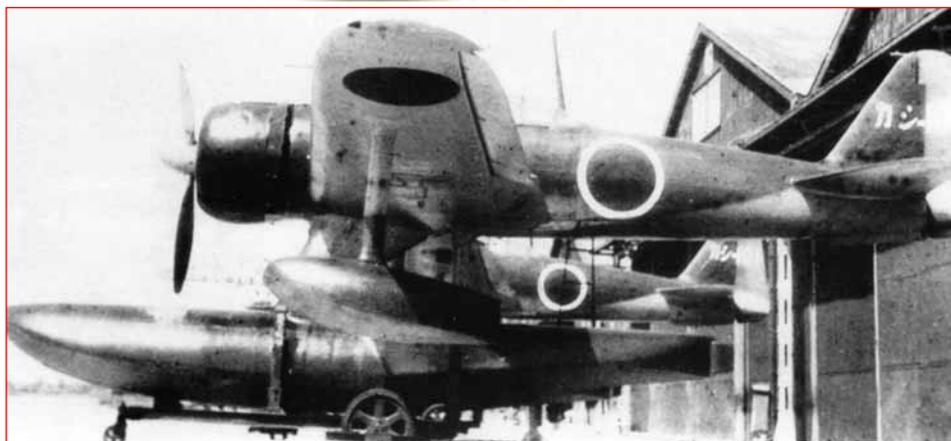


Le Cdr Norman L. Miller et son équipage posent devant le *Nose Art* de leur *Thunder Mug*. Ils annoncèrent la destruction d'un Rufe dans la nuit du 18 au 19 juillet 1944. (U.S. Navy)

## Le *Kôkûtai* de Kashima

Dédié à la formation des équipages d'hydravions depuis sa création le 15 décembre 1938 (y compris celle des pilotes d'hydravions de chasse dès le début de 1942), le *Kôkûtai* de Kashima dispose en 1945, alors que l'ennemi menace directement le territoire national, d'un *Bûntai* de chasse dont la douzaine d'appareils arborent le code de queue "Kashi" en *Katakana* (Kashi-101, Kashi-102, Kashi-103 et ainsi de suite...). Mais la majorité de ses appareils, destinée à l'instruction, est désarmée de sorte que la défense de la base ne repose que sur un *Shôtai* à la disposition des instructeurs, tous pilotes confirmés.

### Nakajima A6M2-N codé KaShi-101 du *Kashima Kôkûtai* en février 1945



Deux A6M2-N du *Kôkûtai* de Kashima alignés devant leur hangar et reconnaissables à leur code de dérive "Ka Shi" (pour Kashima, en *Katakana*). Les numéros apposés sur les gouvernails de couleur claire sont, quant à eux, difficilement lisibles mais ces deux appareils sont les Kashi-103 et Kashi-101. (DR)

Un élève pilote du *Kôkûtai* de Kashima pose fièrement sur un des quelques A6M2-N que comptait ce groupe d'instruction. On note, en arrière-plan, la présence d'un Nakajima E8N2, modèle sur lequel les futurs pilotes de *Suisen* apprenaient les fondamentaux du combat aérien avant de poursuivre leur cycle de formation sur A6M2-N. (DR)



### INSTRUCTEURS \* DU *BÛNTAI* DE CHASSE DU *KÔKÛTAI* DE KASHIMA

LV?	Yanagihara	
MP	Mitsugu Ishikawa	(ex-Kû 934)
PM	Kanae Iriô	(ex-Kû 934)
PM	Keiji Sunami	(ex-Kû 902)
Mt	Kazuo Ikeda	(ex-Kû 934)
Mt	Hachirô Narita	(ex-Kû 902)
Mt	Yukio Setô	(ex-Kû 934) († 16/02/1945)

\* En raison de la perte des archives du groupe, on ne sait si le *Bûntai* comptait d'autres instructeurs ou non.

Le *Kôkûtai* 951 n'aligna jamais 24 *Kyôfu* comme indiqué sur son organigramme initial et ne put mettre en œuvre qu'un mélange de quelque 20 A6M2-N et N1K1 répartis sur plusieurs bases. Les cinq A6M2-N qui cohabitaient à Sasebo avec cinq *Kyôfu* furent abattus jusqu'au dernier en s'opposant à l'aviation embarquée américaine le 18 mars 1945.



dent de vue et il se retrouve seul... Ooi estime alors que s'attaquer seul à 50 adversaires est une folie et redescend au ras des flots où il va attendre deux heures, que tout danger soit écarté, avant de regagner sa base.

Contrairement aux *Kyôfu*, les cinq A6M2-N ne rentrent pas... Plus tard dans la matinée, Seiya Ooi décolle à leur recherche et pousse ses investigations jusqu'aux îles Goto... en vain.

Dans la nuit du 18 au 19, un civil apprend aux autorités militaires qu'un combat aérien s'est déroulé au-dessus de sa ferme la veille et qu'il a vu deux "avions" s'écraser sur une montagne au nord d'Ômura. Il s'agit du LV Yonemasu et du PM Sugaue dont les corps sont retrouvés dans les heures qui suivent. D'autres recherches dans le même secteur amènent la découverte du corps et des restes de l'appareil de l'EV1 Takahashi, lui aussi écrasé sur une montagne. Le Mt Furukawa est tombé dans la baie d'Ariake où l'épave de son A6M2-N va être localisée par la suite. Le cinquième, quant à lui (pilote non identifié), ne sera jamais retrouvé.

Le 19 mars, l'U.S. Navy frappe plus au sud, la préfecture de Kagoshima. Un *Shôtai* d'A6M2-N se trouve à Ibusuki, aux ordres de l'EV1 Shunji Yamada (ex-Kû 453). Au matin, ce dernier prend l'air quand est signalée une formation de bombardiers embarqués avec escorte de chasse mais sa tentative d'interception tourne court... Sitôt le décollage, il est surpris par une attaque de type *Hit and Run* et encaisse plusieurs projectiles qui l'obligent à rentrer en urgence sans même avoir pu identifier ses agresseurs. Heureusement pour lui, ces derniers se désintéressent de son sort et poursuivent leur chemin à la recherche d'autres proies.

Il va en résulter pour les *Suisen* du *Kôkûtai* 951 l'ordre émanant du CC Tamba, officier des opérations aériennes du groupe, d'éviter tout combat avec les chasseurs embarqués américains.

Le 26 mars 1945, l'ennemi prend pied sur les îles Kerama marquant le début de la campagne d'Okinawa. La réponse du GQG impérial est le déclenchement du plan "Ten 1-Gô" principalement basé sur des attaques Kamikaze et le 6 avril marque le début de l'opération "Kikusui" (Chrysanthème flottant)...

Ce jour-là, l'état-major du district naval de Sasebo demande au *Kôkûtai* 951 d'effectuer une reconnaissance armée sur Okinawa avec trois E13A1 et trois *Kyôfu* d'escorte. Comme il s'ouvre à ses pilotes, le CC Tamba est opposé à l'idée d'engager des *Suisen* dans cette affaire, persuadé qu'il est que les *Suitei* sont, de toutes les

manières, condamnés à se faire abattre par la chasse adverse et que la présence de *Kyôfu* ne changera rien au résultat et ne fera que coûter au groupe trois hydravions de plus. De sa propre initiative, il ordonne aux *Kyôfu* d'escorter les *Suitei* de Sasebo à Ibusuki où ils doivent refaire les pleins puis de les laisser poursuivre seuls vers Okinawa et... une mort quasi certaine.

Le commandement de l'escorte est confié à l'EV1 Ooi, successeur du défunt LV Yonemasu. Pour plus de sécurité, celui-ci décide de décoller à 05h00, avant le lever du jour. Malheureusement, le 7 mars au matin, une cérémonie militaro-religieuse est organisée à Sasebo en l'honneur du départ pour Okinawa d'unités Kamikaze et, dans la confusion du moment, le commandement y associe les équipages des trois *Suitei*.

Il est 06h00 lorsque le LV Noboru Hibino et ses hommes rejoignent le plan d'eau où l'EV1 Ooi et les deux autres chasseurs (l'EV2 Sadahiko Takizawa et un premier maître non identifié) les attendent depuis une heure. Cette heure perdue va être lourde de conséquences...

La première partie du trajet jusqu'à la baie de Kagoshima s'effectue sans incident ni mauvaise rencontre en dépit d'un ciel radieux dans lequel la visibilité porte très loin. Les choses se compliquent sur la baie de Kagoshima que les Japonais trouvent couverte par un matelas nuageux qui leur cache la base d'Ibusuki. Laisant la formation au-dessus des nuages, Seiya Ooi descend à travers la couche cotonneuse pour constater que le plafond est à 800 m et que, de prime abord, la situation paraît normale. Il survole le secteur depuis quelques minutes et vire au-dessus de l'île Chiringa, au sud-est de la base d'Ibusuki, lorsque surgissent trois F4U-1D Corsair qui l'attaquent par le haut. Par miracle, la passe de *Hit and Run* est mal ajustée. Le Japonais n'en fait pas

Reconstitution de type "diorama" du vol d'un N1K1 *Kyôfu* du *Kôkûtai* de Sasebo, en l'occurrence le Sa-135. Ce groupe constitua le noyau du nouveau *Kôkûtai* 951 et fut son principal pourvoyeur en *Kyôfu*. (diorama de S. Tanaka)





Le même A6M2-N vu à Cat-Lai avec son pilote à bord. Certaines sources datent ce cliché du 19 septembre 1946, jour du premier vol à l'issue de la grande révision au cours duquel se tua l'EV1 Hostalier. On note que si les cocardes françaises sont venues remplacer les précédentes, l'inscription "ATAIU" (*Allied Technical Air Intelligence Unit*) a été laissée sur la queue. (DR)



L'EV1 Raymond Paul Hostalier qui trouva la mort le 19 septembre 1946 aux commandes de l'unique A6M2-N de l'escadrille 8S. Ce jour-là prit fin la saga des hydravions de chasse que le grand public japonais avait appris à connaître sous le surnom d'*Umiwasi* (Aigles des mers). (DR)



L'A6M2-N de l'escadrille 8S est vu moteur tournant et pilote à bord, sur le point d'être mis à l'eau dans la rivière Donnaï... (DR)

## Sources et bibliographie

### Ouvrages :

- *The fighting floatplanes of the Japanese imperial navy* par Yasuho Izawa.
- *Nihon Kaigun Suijō Sentōki-tai* (les unités d'hydravions de chasse de la marine japonaise) par Yasuho Izawa.
- *Kaigun Suijōki-tai* (Les unités d'hydravions de la Marine) par Akira Furukawa.
- *Kiska : Nihon Kaigun no Eiko* (Kiska : Gloire de la Marine japonaise) par Konosuke Ichikawa.
- *Nihon Kaigun Kōkūtai Shashin-shū* (Album photo des groupes aériens de la Marine japonaise) par Minoru Akimoto.
- *The Thousand-mile war: WW2 in Alaska and the Aleutians* (La guerre des 1 000 Miles : la 2<sup>e</sup> Guerre mondiale en Alaska et dans les Aléoutiennes) par Bryan Garfield.
- *The Aleutian Warriors: A history of the 11<sup>th</sup> Air Force & Fleet Air Wing 4* (Les guerriers des Aléoutiennes : L'histoire de la 11<sup>th</sup> Air Force et de la Fleet Air Wing n° 4) par John H. Cloe.
- *Guadalcanal: Cactus Air Force contre Marine impériale Tomes 1 & 2* par Bernard Baëza.
- *Soleil levant sur l'Australie* par Bernard Baëza.
- *US Army Air Forces in WW2 Vol.4: The Pacific – Guadalcanal to Saipan, August 1942 to July 1944* par Patrick Clancey.
- *US Army Air Forces in WW2 Vol.5: The Pacific – Matterhorn to Nagasaki, June 1944 to August 1945* par Patrick Clancey.

### Correspondance :

- Professeur Yasuho Izawa, historien aéronautique japonais.
- M. Ryusuke Ishiguro, historien aéronautique japonais.
- M. Osamu Tagaya, historien aéronautique japonais.
- Professeur Kyoichi Tachikawa du *National Institute for Defense Studies* de Tokyo, chargé de recherches dans les archives de guerre.
- M. Laurent Chambon, passionné d'aviation japonaise et membre du forum Checksix.
- M. James C. Sawruk, historien aéronautique américain.
- M. Andrew Obluski, historien aéronautique polonais.

### Archives :

- Sentō Kodoshōchō* des 5<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> Kōkūtai.
- Sentō Kodoshōchō* des Kōkūtai de Yokohama, Tōkō, Sasebo et Kashima.
- Sentō Kodoshōchō* des Kōkūtai 452, 802, 901, 902, 903, 934, 936 et 951.
- Senji Nisshi* du groupe aérien du *Kamikawa-Marū*.

### Sites Web :

- [www.j-aircraft.com](http://www.j-aircraft.com) : *J-aircraft message board*.
- [www.combinedfleet.com](http://www.combinedfleet.com) : *The Imperial Japanese Navy Page*.
- [www.vpnavy.com](http://www.vpnavy.com) : *United States Navy Patrol Squadron Glossary Summary*.
- [www.fold3.com](http://www.fold3.com) : *Historical Military Records*.
- [www.aviationofjapan.com](http://www.aviationofjapan.com) : arawasi blog.
- [www.arawasi.jp](http://www.arawasi.jp) : arawasi-wildeagles.blogspot