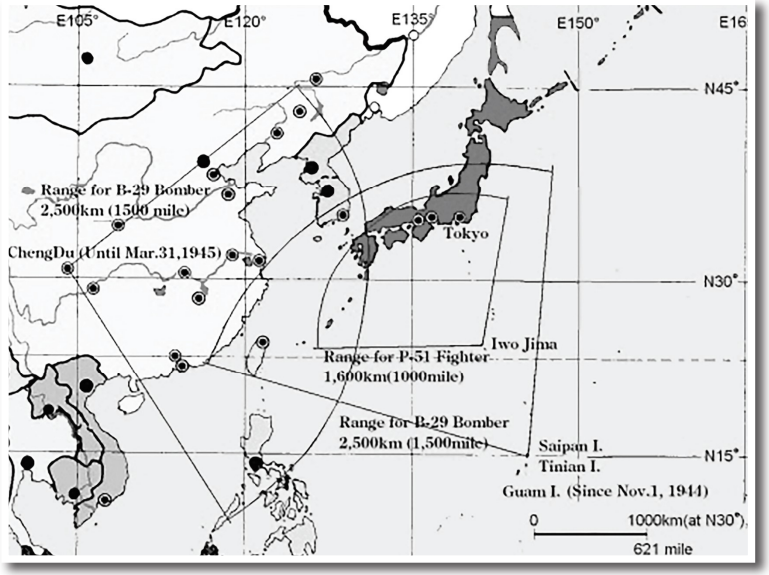
LA CAMPAGNE AÉRONAVALE DES MARIANNES vol.8

LE SUCCÈS DE « FORAGER » ET... LA FIN ANNONCÉE DU JAPON.

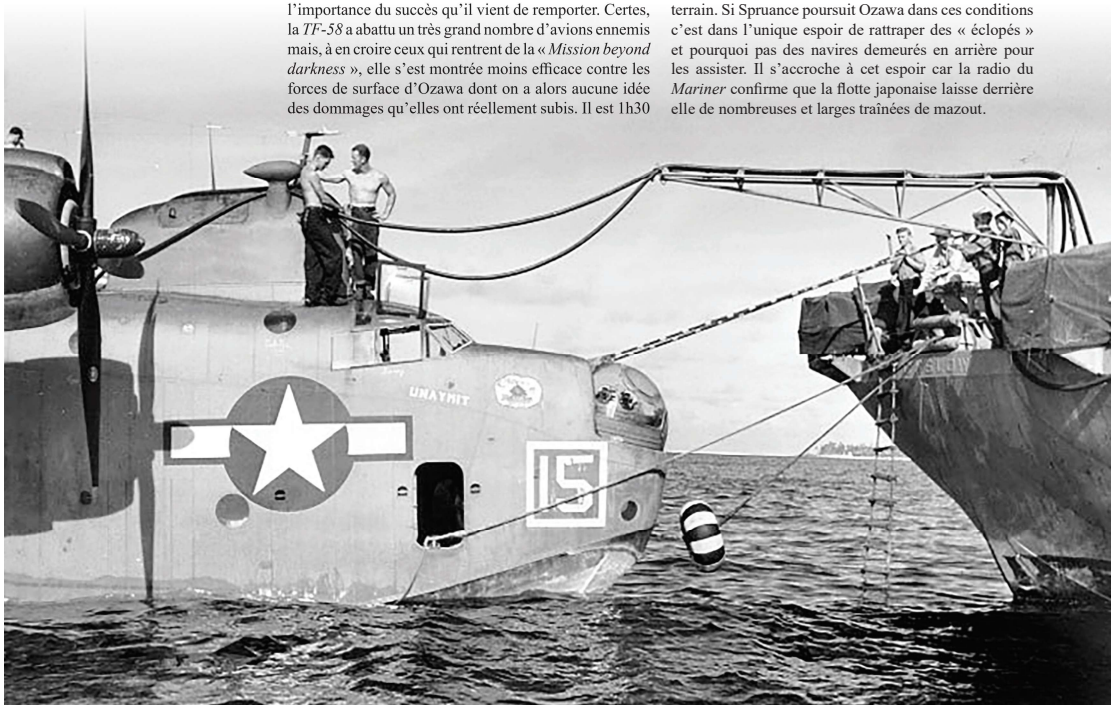
(*Juin / juillet / août 1944*)



Un des principaux objectifs de l'opération « *Forager* » était de permettre au nouveau bombardier Boeing B-29 *Superfortress* de frapper le cœur du Japon.

LA FUITE DU *KIDÔ KANTAÏ*

Aux premières heures du 21 juin 1944, le « *Dog +6 Day* », le camp américain n'a pas encore idée de l'importance du succès qu'il vient de remporter. Certes, la *TF-58* a abattu un très grand nombre d'avions ennemis mais, à en croire ceux qui rentrent de la « *Mission beyond darkness* », elle s'est montrée moins efficace contre les forces de surface d'Ozawa dont on a alors aucune idée des dommages qu'elles ont réellement subis. Il est 1h30 lorsqu'un nouveau message du *Mariner* qui traque le *Kidô Kantaï* le situe à 327 milles (*605 km*) dans le 285 (*ouest – quart – nord-ouest*) des premiers éléments américains qui, force est de le constater, perdent du terrain. Si Spruance poursuit Ozawa dans ces conditions c'est dans l'unique espoir de rattraper des « éclopés » et pourquoi pas des navires demeurés en arrière pour les assister. Il s'accroche à cet espoir car la radio du *Mariner* confirme que la flotte japonaise laisse derrière elle de nombreuses et larges traînées de mazout.



Le PBM-3D *Mariner* baptisé « *Unaymit* » et porteur d'un numéro « 15 » atypique se ravitaille à la proue du ravitailleur USS *Onslow (AVP-48)* au mouillage de Saïpan – Garapan. C'est l'un de ces hydravions du VP-16 qui repéra le *Kidô Kantaï* en fuite.
(NARA)

Le *Yamato* et son Sistership le *Musashi* étaient le fleuron et l'orgueil de la Marine impériale japonaise. Ces deux super-cuirassés – les plus puissants au monde – ne firent que jouer les figurants et brûler du mazout tout au long de la campagne des Mariannes.
(Archives auteur/DR)

« Chou blanc »

Parce que son VT-10 est entraîné au vol de nuit, William « *Bill* » Martin a proposé au commandement une attaque nocturne à la torpille. Cela n'a encore jamais été fait par des marins-pilotes américains de sorte que Martin tient à être le premier à tenter l'expérience. Malheureusement, ses moyens se limitent à... huit *Avenger*, raison pour laquelle la mission initialement prévue pour débuter à 1h00 ce mercredi 21 juin est finalement annulée[1]. Mitscher estime qu'il a suffisamment perdu d'avions et préfère attendre le jour pour engager ceux qui restent. Néanmoins deux appareils, les *10-T-43* et *10-T-45*, sont déjà en place sur les catapultes et il est finalement décidé de les lancer en reconnaissance afin de relayer les PBM du VP-16. Le temps de remplacer la torpille par un réservoir supplémentaire dans la soute de chaque appareil, il est 2h30 lorsque le LV Robert S. Nelson et l'EV1 James S. Moore s'envolent pour, une nouvelle fois, survoler la flotte japonaise. Les aviateurs sont superstitieux. Parce qu'on les considère alors plus chanceux que la moyenne, les deux « héros » de la veille ont tout naturellement été désignés pour retrouver le *Kidô Kantaï* et ils le retrouvent au bout de trois heures de recherches. Il est 5h30 et l'obscurité règne toujours lorsque le Mat.1cl Thomas T. Watts, l'opérateur radio/radar de James Moore localise quatre groupes de navires distincts par 17°34'N et 131°40'E, soit à 352 nautiques (*652 km*) dans le 300 de la *TF-58*. Les conditions – une nuit nuageuse – sont idéales pour espionner sans être vus et Nelson et Moore vont disposer de plus d'une heure pour identifier 30 navires ennemis dont les super-cuirassés *Yamato* et *Musashi* qui marchent au 320 à la vitesse de 20 nœuds.

À 6h20, les occupants des deux *Avenger* commencent à distinguer les navires ennemis *de visu* mais eux aussi sont repérés par les vigies nippones. En fait, cela fait un moment que les Japonais se savent épiés car les radios du *Kidô Kantaï* ont, elles aussi, capté les messages de Nelson et Moore. Malheureusement pour Ozawa, il ne dispose d'aucun chasseur de nuit et doit attendre le lever du jour pour engager ses *CAP* et faire donner sa DCA. Si cette dernière n'inquiète personne, Nelson et Moore n'en sont pas moins obligés de quitter les lieux très tôt, alors qu'ils n'ont clairement vu que trois porte-avions légers démunis d'îlot. Ces derniers paraissent de la classe « *Chitose* » mais il est impossible de les identifier en raison de leur grande ressemblance et parce que l'un d'eux vire face vent pour lancer ses chasseurs. Il est dès lors temps pour les *Snoopers* de se replier non sans remarquer que les traînées de mazout à l'arrière du *Kidô Kantaï* s'étendent sur plus de 80 km.

Nelson et Moore sont effectivement chanceux. Le porte-avions léger qu'ils voient se mettre dans le vent et qui les incite à quitter les lieux ne lance pas des chasseurs. Il s'agit du *Chitose* d'où partent trois B5N2 que va suivre sous peu un quatrième du *Chiyoda* (*les quatre B5N2 en état de vol du Kû 653*). Ces *Kankô* chargés d'explorer les arrières du *Kidô Kantaï* rentreront à 10h40 sans avoir vu âme qui vive (*l'un d'eux victime d'ennuis mécaniques devra amerrir le long d'un destroyer*). Mais, lorsqu'ils s'envolent à 6h30, le *Ryûhô* que les Américains n'ont pas vu (*et qu'ils ne verront pas*) est précisément en train de lancer quatre *Zéro* (*un mélange d'A6M5 et d'A6M2b*) aux ordres du LV Juzo Nakajima. Lorsque les deux TBF-1C signalent leur dernier contact visuel avec le *Kidô Kantaï*, à 6h50, les *Zéro* ne sont pas loin mais, gênés par les nuages que les Américains exploitent au mieux, ils vont faire « chou blanc ».

À cet instant, la *TF-58* a déjà lancé un groupe d'attaque majoritairement composé de « *Bombcats* » (*Hellcat gréés en chasseurs-bombardiers*) qui disposent du plus grand rayon d'action. Pour faire bonne mesure, chaque *Task-Group* a aussi engagé quelques bombardiers (*ceux de la seconde vague de la « Mission beyond darkness » non engagée la veille*). Ainsi l'*Enterprise* a-t-il lancé huit SBD-5 et huit TBF-1 en plus de ses 12 « *Bombcats* » et le *Princeton* a-t-il lancé 12 *Avenger* (*9 de son VT-24 et 3 étrangers*). Et afin d'assurer la liaison-radio entre les *Snoopers* et la *TF-58*, deux *Hellcat* du VF-8 (*indicatif Rebel 1 et Rebel 32*) ont été lancés à 4h30 pour se positionner à mi-chemin et relayer les transmissions. À 7h37, un dernier message de James Moore (*indicatif 97V12*) est rendu incompréhensible par des interférences

Le CC William I. Martin, « patron » du VT-10 à bord de l'USS Enterprise.
(Archives auteur/DR)

Vu depuis le poste arrière du bombardier-torpilleur qui vient d'en décoller, un porte-avions léger japonais lance des appareils de reconnaissance au petit matin comme cela fut fait le 21 juin.
(Maru)

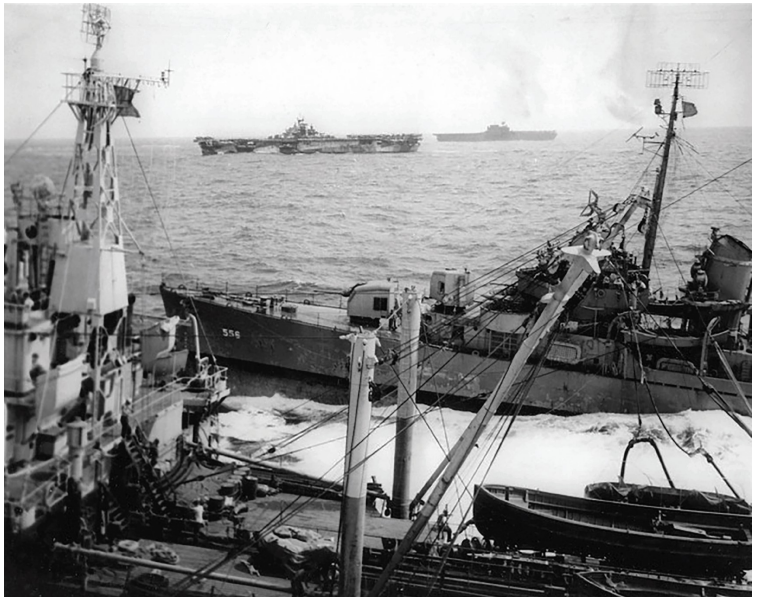
(1) Au moment de prendre sa retraite, le vice-amiral William Inman Martin avouera aux journalistes auxquels il retraçait sa carrière que cette opportunité ratée le 21 juin 1944 en fut la plus grande déception.

Départ en mission pour un groupe d'attaque dont les *Dauntless* et les *Avenger* viennent de se regrouper au-dessus de l'*Enterprise*. *(NARA)*

et, dans le doute, *Rebel 1* (*pilote non identifié*) émet en boucle à l'attention du groupe d'attaque : *« Position de la flotte japonaise à 6h50 : latitude 17°30' Nord, longitude 131°40' Est, cap au 300, vitesse 20 nœuds. N'avons plus de contact et ne faisons que relayer les dernières informations. Terminé ! »*.

À bord de l'*Indianapolis*, l'état-major de Spruance – comme celui de Mitscher à bord du *Lexington* – a parfaitement reçu les messages de Nelson et Moore. Tout le monde a compris que la flotte ennemie se replie à une vitesse supérieure à celle que la *TF-58* est en mesure de soutenir et qu'elle se situe alors peu ou prou à quelque 360 milles (*667 km*), autrement dit bien trop loin même pour les F6F-3 « *Bombcats* » dont le rayon d'action est de 300 milles. Mais l'idée de tomber sur des traînards ou des éclopés est toujours vivace et, de 8h11 à 8h55, la radio de l'*Indianapolis* va répéter à l'attention du groupe d'attaque : *« Attaquez tout ce que vous pourrez avec tout ce que vous avez et regagnez la base »*.

Pour la même raison, Spruance ordonne enfin à Lee de lancer son *TG.58-7* à la poursuite des Japonais et d'adopter la vitesse maximale. Il est 9h10 quand lui-même se porte vers l'avant à pleine vitesse à bord de l'*Indianapolis*. Dès la récupération du groupe d'attaque du *TG.58-2* (*11 F6F, 12 SB2C et 7 TBF/M*), le *Bunker-Hill* et le *Wasp* ont ordre d'imiter le croiseur-amiral et de rallier le *TG.58-7* pour en assurer la couverture aérienne. Le gros de la *TF-58*, obligé de suivre à 16 nœuds – parfois à 11



Les moments de calme étaient propices aux ravitaillement à la mer, relativement fréquents pour les destroyers aux capacités limitées, qui obligeaient les *Task-Groups* à réduire leur vitesse à 11 nœuds. *(NARA)*

Le 23 juin, 48 heures après avoir été le témoin direct de l'accident de William Seyfferie, Alexander Vraciu pose dans son *Hellcat* n° 32 (16-F-32) sur le pont du *Lexington* à la demande des correspondants de guerre. *(NARA)*

lorsque des destroyers doivent mazouter – en profite pour récupérer.

Le système de la « bannette chaude » en vigueur dans toutes les marines du monde permet d'optimiser l'espace restreint des navires de guerre. En temps normal, deux voire trois hommes travaillant par roulement (*le système des quarts*) peuvent ainsi se partager à tour de rôle le même espace de vie dont la couchette (*bannette*). Mais ce mercredi, après 48 heures d'état d'alerte permanent, d'attaques aériennes répétées et après le chaos provoqué par le retour de la « *Mission beyond darkness* », autrement dit après 48 heures sans sommeil pour quiconque, les marins américains sont au bord de l'épuisement tant physique que psychologique. Sur ce point, les mémoires d'Arleigh Burke nous disent : *« À l'exception de ceux qui devaient alors remplir une tâche essentielle, tous les hommes dormaient. Certains s'étaient endormis à même le pont, d'autres sur des caisses de munitions ou à même le plancher de leur tourelle. Les plus chanceux avaient envahi les coursives et s'y étaient lovés dans tous les recoins, partout où ils avaient pu trouver une petite place »*.

Mais, en dépit du manque de sommeil et de la fatigue qui les assomme, plusieurs milliers d'hommes doivent garder les yeux ouverts pour les besoins du potentiel guerrier de la *TF-58*. Et ledit potentiel se doit d'être rapidement reconstitué. Sitôt le départ du groupe d'attaque à 6h15, on s'active sur tous les porte-avions pour renvoyer vers leurs navires respectifs les « étrangers » recueillis la veille, une opération de routine qui, à 8h17, coûte la vie à l'EV2 William J. Seyfferie du VF-16. À propos de cet accident, le LV Henry M. Kosciusko racontera par la suite : *« Je venais de regagner le Task-Group lorsque m'a rejoint le n° 33 de « Bill » Seyfferie dont je n'avais aucune nouvelle depuis la veille. Tout heureux de nous retrouver, nous avons échangé de grands gestes de joie, une joie qui a redoublé lorsqu'un troisième F6 nous a rejoints, le n° 32 d'Alex Vraciu. En tant que leader, j'ai entamé la procédure d'approche et me suis posé le premier, un appontage parfait. Je sortais du cockpit quand la sirène d'alerte « Accident » s'est mise à hurler. Je me suis immédiatement retourné pour voir Vraciu dégager en virage ascendant. Au-dessous de lui, la mer était couverte d'écume et une large nappe d'essence commençait à se répandre. « Bill » Seyfferie venait de s'écraser. Il n'avait pas largué son réservoir supplémentaire dont j'ai appris par la suite qu'il avait été rempli par les mécaniciens du Hornet. A-t-il viré trop serré pour s'aligner en oubliant le poids supplémentaire ? Toujours est-il que son avion a décroché et qu'il est mort à 22 ans en laissant une jeune veuve à Cincinnati »*.

Et quand ce n'est pas la fatigue qui tue, c'est la malchance. Peu après 17h00, un vol de recherche assuré par le VF-2 se termine pour l'EV2 Charles H. Dobbins par une panne de moteur et un amerrissage le long du destroyer USS *Maury*. Un canot préalablement mis à l'eau recueille immédiatement Dobbins mais ce dernier s'est fracturé le crâne en heurtant le collimateur et décédera peu après à bord du destroyer.

Au grand dam de Spruance et de son entourage, les équipages du groupe d'attaque ne voient rien que quelques débris et des hommes à la mer dont les positions sont communiquées aux équipes de secours. Le seul contact avec l'ennemi est à mettre au crédit du VF-24 et se produit peu avant 8h00, alors que les sept « *Bombcats* » du *Belleau-Wood* viennent de rebrousser chemin après deux heures de vol, conformément aux ordres. Pour augmenter les chances de repérer d'éventuels naufragés, ils volent en ligne de front, espacés de 800 à 1 000 m, et certains sont descendus jusqu'à 150 m, à allure réduite. C'est dans ces conditions que l'EV2 Ledio Mariani, à une des extrémités de la ligne, repère un bimoteur qui lui aussi rase les flots, à quelque 5 000 m de distance dans ses « 11 heures ».

Les derniers instants d'un Mitsubishi G4M2 du *Kû 732*, ici, le *32-222*. *(NARA)*

De 5h10 à 6h30, six *Rikkô* (*4 du Kû 732, 1 du Kû 761 et 1 du Kû 751*) ont décollé de Peleliu pour inspecter le secteur dans lequel est censé se trouver la *TF-58* et c'est au premier d'entre eux, celui du PM Yutaka Mitoguchi (*Kû 732*), que se heurte l'EV2 Mariani. Moteur à 2 550 tours/minute et badin à 465 km/h, il faut plusieurs minutes à l'Américain pour rattraper sa proie, correctement identifiée comme un « *Betty* », et plusieurs passes pour finalement voir son aile droite accrocher les vagues à l'occasion d'un virage serré. Mariani rapportera avoir vu un homme[2] nager au milieu des débris du crash.

Tous les membres du groupe d'attaque sont sur le chemin du retour, bredouilles, quand les radars du *TG.58-2* détectent un « *Bogey* » à 30 nautiques (*56 km*) dans le 240. La *CAP* du VF-28 qui tient l'air à cet instant est envoyée à sa rencontre mais les nuages obligent le LV Oscar Bailey qui la dirige à scinder ses forces en deux paires. De fait, lorsque l'intrus est découvert, à 8h15, à l'altitude de 4 500 m, les *Hellcat* ne sont que deux, gênés de surcroît par les nuages. Bailey et l'EV2 Allan Persson, son ailier, doivent ainsi effectuer quatre attaques chacun avant de voir le *Betty* percuter les flots après avoir tenté de fuir en piqué. Le *Combat Report* souligne qu'il ne s'est pas enflammé – peut-être doté de nouveaux réservoirs protégés – et que les rafales ont vraisemblablement décimé l'équipage dont l'identité est impossible à établir avec certitude.

Il se trouve que des quatre G4M2 qui ne regagnent pas Peleliu ce mercredi, trois ne font pas usage de leur radio de sorte que la lumière ne peut être faite sur les conditions de leur disparition et ce d'autant plus que deux seulement sont interceptés et que le troisième disparaît pour une raison inconnue. La dernière interception opérée par la *TF-58* à l'ouest de l'archipel se produit à 9h50 et est encore l'œuvre du *TG.58-2*. Cette fois, c'est une *CAP* du VF-31 qui est envoyée à la rencontre d'un « *Bogey* » détecté à 30 nautiques dans le 120 du *Task-Group*, à l'altitude inhabituelle de 5 800 m. Des problèmes mécaniques ont réduit l'effectif de la *CAP* à deux *Hellcat* que montent l'EV1 Rieger (*leader*) et son homologue « *Bob* » Wilson. Et pour finir, Wilson est lui aussi victime d'un moteur « fatigué » qui lui vaut de rester à la traîne et de perdre de vue son *leader*. C'est pourtant ce qui lui vaut d'affronter seul le G4M2 qu'il a la surprise de découvrir dans ses « neuf heures », à 2 000 m de distance et 1 500 m plus haut. Pour lui aussi, trois attaques sont nécessaires et, chaque fois, les longues rafales déchirent le bimoteur qui perd de gros morceaux de revêtement avant de se disloquer et de tomber comme une pierre, sans s'enflammer. Malchanceux ce jour-là, le *Kû 732* perd deux autres équipages (*MP Nobuo Okamoto et PM Kaname Matsuo*) mais le *Kû 751* perd celui du SM Tadakatsu Ichimura chargé de reconnaître le même secteur si bien qu'il est impossible d'identifier les victimes des VF-28 et 31.

Les retours, à partir de 11h00, confirment qu'il n'y a aucun navire japonais devant la *TF-58* et, comble de malchance pour Spruance, l'amiral Lee lui-même est obligé de ralentir l'allure à la mi-journée pour ravitailler certains destroyers de son *TG.58-7*. Lorsque Lee ordonne à ses grosses unités de reprendre la vitesse de combat, à 15h16, cela fait un quart d'heure que, sur ordre de Spruance, les porte-avions ont lancé un second groupe d'attaque identique à celui du matin. Est-il conscient à cet instant des critiques qui commencent à poindre à l'horizon et désire-t-il les désamorcer ? Toujours est-il que Spruance maintient l'idée de poursuite mais n'en demeure pas moins lucide. Ses ordres sont de rebrousser chemin au bout de quatre heures si les recherches demeurent vaines, ce qui est finalement le cas. Le temps de récupérer les derniers appareils en vol, il est 20h30 lorsque le *TG.58-3* remet le cap à l'Est, vers Saïpan. À cet instant, le journal de bord du *Lexington* indique pour position 16°00'N et 134°40'E. Un peu plus à l'ouest, le *TG.58-7* de Lee se situe par 133°55'E, à l'endroit où s'est livré la bataille de la veille, et si les recherches se poursuivent dans ce secteur c'est dans l'unique espoir d'y retrouver des survivants dont neuf sur les 19 récupérés loin du « *Point Option*[3] » vont l'être par les hydravions des croiseurs USS *Indianapolis*, *San Francisco* et *New Orleans*. Parmi eux se trouvent Warren McLellan du VT-16 et ses mitrailleurs John S. Hutchinson et Selbie Greenhalgh. Lorsque quatre OS2U *Kingfisher* arrivent enfin à leur secours, cela fait 22 heures qu'ils ont évacué leur *Avenger* en feu. À propos de cette expérience, McLellan dira plus tard : *« Nous avons passé une quinzaine d'heures dans l'eau, un très long temps durant lequel nous avons eu la visite de requins, de petite taille heureusement, qui sont simplement venus nous renifler. Chaque fois, un coup de pied sur le museau a suffi à les écarter. Le saut en parachute nous avait dispersés et nous avons passé une partie de la nuit à nous appeler les uns les autres et à nous rejoindre. Le fait d'y parvenir a été un immense soulagement car la seule chose qui soit pire que de se retrouver à nager au milieu du Pacifique de nuit c'est de s'y retrouver seul.*

En cours de matinée, nous avons été repérés par plusieurs Hellcat et, rapidement, des Avenger sont venus larguer des canots gonflables et de l'eau. Nous étions fatigués physiquement mais nous avons abordé l'après-midi du 21 avec un bon moral. Le seul problème était la brûlure du soleil et celle de l'eau de mer qui nous arrachait la peau des doigts. En fin d'après-midi, j'ai entendu un bruit de moteurs. Un Hellcat est apparu puis, très vite, quatre OS2U ont suivi. Trois ont amerri et sont venus à nous. Le premier pilote est sorti de son cockpit en riant et d'un air moqueur nous a crié « alors les fainéants, il vous faut un ascenseur ? », ce à quoi j'ai répondu « Tu as une tête d'abruti mon gars ! mais c'est la plus belle tête que j'ai jamais vue depuis que je suis né ! ».

Paradoxalement, les spécialistes du « *Sea Rescue* » (*Sauvetage en mer*), tout particulièrement affectés à Saïpan depuis la veille se montrent nettement moins efficaces que les appareils embarqués. Rattaché au ravitailleur USS *Onslow*, à présent mouillé devant Garapan, un des trois PBM-3D du VH-1[4] est engagé dès le lever du jour, aux côtés de trois autres du VP-16, pour ne strictement rien voir en 10 heures de vol.

Au moment où Spruance abandonne la poursuite, le *Kidô Kantaï* se trouve à environ 300 milles (*555 km*) d'Okinawa vers laquelle Ozawa se dirige en ligne droite depuis le début de la matinée. Lui aussi a ordonné une seconde reconnaissance en début d'après-midi, opération d'envergure restreinte (*2 B6N2 et 1 B5N2*) à la charge du *Kû 653* dont le seul résultat a été la perte – pour une raison inconnue – du *Tenzan* codé *333-01* et de l'équipage de l'EV1 Koji Sugimoto.

Au soir du 21, les Japonais savent que leur flotte est hors de danger mais au sein de l'état-major du *Kidô Kantaï* dont il est le chef, le CV Toshikazu Ohmae est préoccupé par la tournure des rapports qu'il va devoir adresser à l'état-major général de la Marine. Toutefois et comme il le déclarera après-guerre aux enquêteurs de l'*USSBS*[5], il pense qu'il y a plus malheureux que lui. À en croire ses dires, c'est un Ozawa particulièrement abattu qui, en cours de soirée, le convoque dans sa cabine pour lui dicter une lettre destinée à l'amiral Toyoda. Jisaburô Ozawa y offre sa démission et y exprime son profond regret d'avoir perdu cette occasion de conduire une fois de plus le Japon sur le glorieux chemin de la victoire. Il y attribue la défaite à sa propre incompétence mais n'en souligne pas moins l'aspect particulièrement préjudiciable du manque d'entraînement des pilotes.

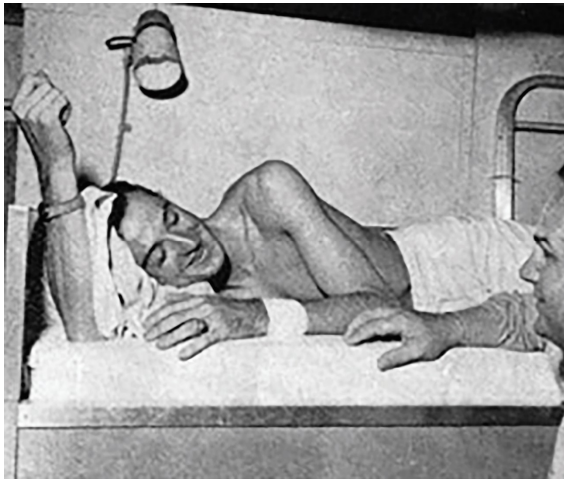
Un contexte moins stressant

Pendant ce temps, aux Mariannes, les opérations se poursuivent dans un contexte nettement moins stressant. La victoire n'est pas encore totalement acquise mais tous – jusqu'au plus humble des matelots – savent à présent que la principale menace est écartée et que la prise des Mariannes n'est plus qu'une question de temps, mais un temps durant lequel beaucoup d'hommes vont encore tomber.

Pour le *TG.58-4* que l'aube du 21 trouve à quelque 115 nautiques (*213 km*) à l'ouest de Saïpan, le

(2) il s'agissait d'un G4M2 monté par un équipage de cinq hommes.

Les mitrailleurs de McLellan, John « *Hutch* » Hutchinson (*à gauche*) et Selbie Greenhalgh (*à droite*) posent avec leur sauveteur, l'EV1 Jim Alcock (*centre*). *(Archives auteur/DR)*



Warren McLellan qui a retrouvé le sourire sur un lit d'hôpital. Il devait se marier cinq mois plus tard, presque jour pour jour et poursuivre, après-guerre, une carrière de pilote de ligne. *(Archives auteur/DR)*

Sur le pont de l'*Essex*, les chasseurs de l'*Air Group 15* attendent l'ordre de départ, moteurs tournants. À leur tête, on reconnaît le « *Minsi* » porteur de l'inscription « *CAG* » du CF David McCampbell. *(NARA)*

(3) Le lieu où se trouvait la *TF-58* la veille, au moment du recueil de la « *Mission beyond darkness* »

(4) Le VH-1, créé à San Diego en avril 1944 sur ordre express de l'amiral Ernest J. King, fut la première unité de l'*US Navy* spécifiquement créée pour le sauvetage en mer.

(5) Déclarations faites aux enquêteurs de l'*USSBS* dans le cadre des « *Interrogations of Japanese Officials* ».

Un General Motors TBM-1C *Avenger* du VT-60, ici le *60-T-86*, en vol. La différence entre les *Composite Groups* et les *Air Groups* embarqués sur les CVE tenait à leur effectif : 30 appareils (*18 VF et 12 VT*) pour les uns et 40 (*24 VF + 16 VT*) pour les autres. *(NARA)*

L'USS *Chenango (CVE-28)* à la mer. Dans le cadre de l'opération « *Forager* », il embarquait l'*Air Group 35* du CC Frederick T. Moore et formait la *Task-Unit 53.7-1* avec les USS *Sangamon* et *Suwannee*. *(NARA)*

programme du jour est identique à celui du précédent, à savoir un *Sweep* de deux chasseurs de nuit sur Guam et Rota à 2h30 suivi de deux raids : l'un sur Guam – Agana à 5h30 (*14 VF, 14 VB et 7 VT*) que conduit David McCampbell et l'autre sur Saïpan – Marpi à 12h05 (*12 VF, 15 VB et 7 VT*) pour un total de 14 tonnes de bombes et de roquettes. En compensation des pertes qu'occasionne l'attaque du terrain de Marpi, l'*Air Group 15* reçoit en soirée deux *Hellcat* et deux *Helldiver* neufs fournis par l'USS *Breton* qui portent son effectif à 39 F6F-3 (*30 dispos*), 31 SB2C-1 (*18 dispos*), 18 TBF/M-1 (*14 dispos*) et quatre F6F-3N (*4 dispos*).

Les seules pertes humaines sont déplorées par le VB-15 en la personne de l'EV2 William F. Nolte et de son mitrailleur le Mat.2cl William J. Lowe dont la chute a pour témoin direct l'EV2 Clarence « *Spike* » Borley, membre de la même *Division*, qui racontera plus tard : *« La Flak l'a atteint au niveau du cockpit et je suis quasiment sûr que le pilote a été tué sur le coup. Puis, une aile s'est arrachée et j'ai vu ce pauvre mitrailleur arrière. Je l'ai très nettement vu essayer de s'extraire de l'avion en vrille mais la force centrifuge était telle qu'il n'y est pas parvenu. Je me suis toujours demandé ce à quoi il avait dû penser durant ces terribles secondes ».*

(6) Alors que la *CarDiv-22* faisait route vers les Mariannes, sa DCA a abattu par erreur un TBM-1C qui assurait une *ASP* et causé la perte de l'EV1 Paul Higginbotham et de ses mitrailleurs *(Mat.2cl W.V. Barlow et R.L. Wolfe)*.

Le *Hellcat* de l'EV1 Baynard Milton est lui aussi sérieusement « poivré » par la DCA légère (*les mécaniciens du VF-15 cesseront de compter les trous au-delà du 100e*) mais la robustesse du Grumman permet à Milton de parcourir les 160 kilomètres qui le séparent de l'*Essex*. Là toutefois, circuit hydraulique percé, il termine la mission train rentré, dans la barrière de sécurité.

L'appui direct des troupes terrestres est laissé à la charge des petits porte-avions de la *TF-52* à présent renforcés par une partie des forces de protection de la *TF-53* dont les USS *Sangamon* (*CVE-26*), *Suwannee* (*CVE-27*) et *Chenango* (*CVE-28*). Ces derniers qui constituent la *Carrier Division 22* (*CarDiv-22 également désigné Task-Unit 53.7-1*) sont eux aussi des porte-avions d'escorte mais ils sont dotés du F6F-3 *Hellcat* en lieu et place du FM-2 *Wildcat*, raison pour laquelle ils n'embarquent pas des *Composite Groups* mais des *Air Groups* respectivement numérotés 37, 60 et 35. Il n'en demeure pas moins que ce 21 juin, l'activité des CVE est « allégée » à 45 sorties (*41 VF et 4 VT*) essentiellement consacrées à la protection des transports.

C'est dans ce cadre qu'une *CAP* du VF-35 intercepte un des deux G4M2 du *K-701 / Kû 755* partis de Truk pour inspecter les approches Est des Mariannes. Les Américains sont des « bleus » y compris leur *leader*, l'EV1 Herbert Magnusson et tous les quatre doivent effectuer plusieurs attaques avant d'abattre le *Rikkô* du MP Hiroki Terada qui a largement le temps d'utiliser sa radio. Le MP Terada est un « ancien ». En arrivant au ras des vagues, il a échappé aux radars et a pu s'approcher jusqu'à 5 000 m du *TG.53-1* avant d'être repéré par les vigies. En fuyant, toujours au ras des vagues et à pleine vitesse, il a grandement compliqué la tâche de ses agresseurs. Au final, le premier « *Kill* » des aviateurs du *Chenango* sur le front des Mariannes sera crédité au seul Magnusson alors que ses équipiers – les EV2 Sylvan L. Tenberg, Remster A. Bingham et Henry P. Dutten – en ont fait autant que lui. Et ledit « *Kill* » va être dignement fêté pour faire oublier le drame de la veille[6].

Parallèlement, les *Marines* sur Saïpan ne sont appuyés que par des chasseurs-bombardiers qui y larguent la modeste charge de quatre tonnes de bombes et de roquettes.

Profitant de la baisse sensible de l'activité ennemie, le commandement va dès lors utiliser les petits porte-avions comme « pompiers » partout où le besoin s'en fera sentir, et ce sans organisation rigide (*ce que les Japonais n'arriveront jamais à faire*) en instaurant, de surcroît, un système de roulement grâce auquel certains bâtiments pourront mazouter et reposer leur équipage à l'écart des combats sans pour autant interrompre ou amoindrir le soutien aux opérations terrestres. Ainsi, ce 21 juin 1944 qui voit le VC-5 effectuer son 1 000e appontage sur le *Kitkun-Bay*, marque-t-il la fin des *CarDiv-22* et *24* telles qu'elles figuraient jusque-là sur les organigrammes. Si les *Kitkun-Bay* et *Gambier-Bay* demeurent en couverture des unités logistiques de la *TF-52*, à une centaine de kilomètres à l'est de Saïpan, celles de la *TF-53* en attente à quelque 300 km à l'est de Guam changent de « protecteurs ». Les *Suwannee* et *Sangamon* (*TU-53.7-1*) cèdent ce rôle aux *Corregidor* et *Coral Seal* (*TU-53.7-2*) dont ils vont prendre la place, au plus près de Saïpan, afin d'assurer la continuité des missions d'appui « Air – Sol ». Dès lors est constituée avec les *White Plains* et *Midway* déjà sur site une nouvelle escadre de quatre CVE qui reçoit l'appellation de *Task-Unit 52.11-2* (*TG.52-14*).

Cette nouvelle structure permet à son chef, le C-Aml Gerald F. Bogan (*un homme aussi impulsif et agressif que « Jocko » Clark*), d'utiliser une partie de ses forces à des fins offensives à l'instar du *TG.58-4*. Cela vaut au VC-4 du *White Plains* de rendre deux visites à Rota dont la seconde, conduite par le LV Edward R. Fickenscher, amène une découverte surprenante : le cargo *Shôun-Maru* que les Américains pensaient détruit depuis le 11 a été remis à flot dans le petit port de l'île.

L'USS *Chenango*, enfin, se voit chargé d'une mission particulière : un raid sur la petite île de Pagan, à 310 km au nord de Saïpan, mission pour laquelle il quitte la *TF-53* à 23h00 et met le cap au nord à 18 nœuds, escorté des destroyers USS *Bullard, Kidd* et *Chauncey*.

Victoires créditées aux Américains le 21.06.1944

Task-Group 58-1

Fighting Squadron 24 :

EV2 Ledio Mariani = 1 *Betty*

Task-Group 58-2

Fighting Squadron 28 :

LV Oscar C. Bailey = ½ *Betty*

EV2 Allan C. Persson = ½ *Betty*

Fighting Squadron 31 :

EV1 Robert C. Wilson = 1 *Betty*

Task-Group 53-1

Fighting Squadron 35 :

EV1 Herbert E. Magnusson = 1 *Betty*

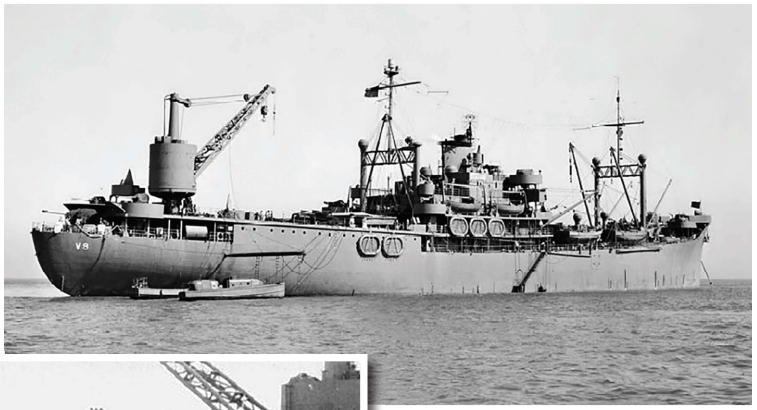
23h00 est aussi l'heure à laquelle la radio du ravitailleur USS *Pocomoke*[7] capte un message – le dernier – du PBM-3D codé *16-P-13* que le CC Harry R. Flachsbarth, « patron » du VP-16 pilote en personne. Les sept équipages du VP-16 engagés ce soir-là ignorent la dispersion des effectifs de la *TF-58* si bien qu'à 23h00, lorsque le *16-P-13* croise la route de la *DesDiv-92*[8] que Mitscher a renvoyée vers l'arrière pour mazouter, Flachsbarth décide d'aller voir de plus près qui sont les quatre navires clairement matérialisés sur son écran-radar et annonce en phonie *« Descendons inspecter des navires suspects »*. Comble de malchance – résultat d'une panne ou d'une négligence, nul ne le sait – l'*IFF* du *Mariner* n'est pas en fonction. Pour les équipages de la *DesDiv-92* qui le voient approcher en descente, il s'agit d'un ennemi qui s'apprête à exécuter une attaque à la torpille. Il en résulte que les quatre destroyers ouvrent le feu à une distance variant de 5 000 à 8 000 m et l'efficacité des radars de conduite de tir fait le reste. Atteint par leurs feux croisés, le *Mariner* s'écrase en mer à 23h12, par 15°06'N et 139°20'E, emportant dans ses flancs les 12 membres de son équipage. Pour le VP-16 auquel un accident a déjà coûté un appareil la veille (*équipage sauf*), le coup sera particulièrement dur.

Les marins américains l'ignorent mais ils n'ont aucune raison d'être sur leurs gardes cette nuit-là. Entre

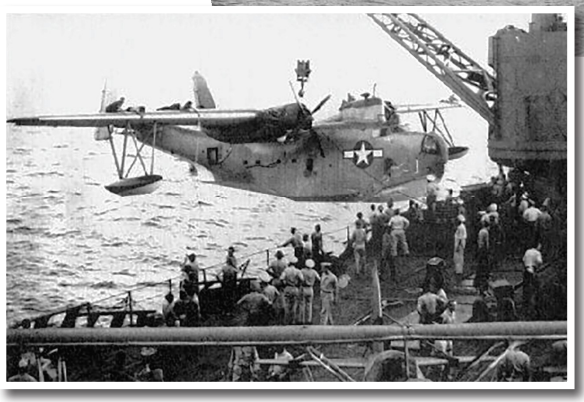
(7) L'USS *Pocomoke (AV-9)* était arrivé à Saïpan – Garapan le 20 juin en compagnie de l'USS *Onslow (AVP-48)* pour relever l'USS *Ballard (AVD-10)* et assurer la logistique des VP-16 et VH-1.

(8) *Destroyer Division n° 92* composée des USS *Boyd*, *Bradford*, *Brown* et *Cowell*.

Combat Air Patrol terminée, un F6F-3 *Hellcat* apponte sur un CVE dont on note l'étroitesse du pont. *(NARA)*



Le ravitailleur d'hydravions USS *Pocomoke (AV-9)* qui, à Saïpan – Garapan, servait de base au VP-16 et au VH-1.
(NARA)

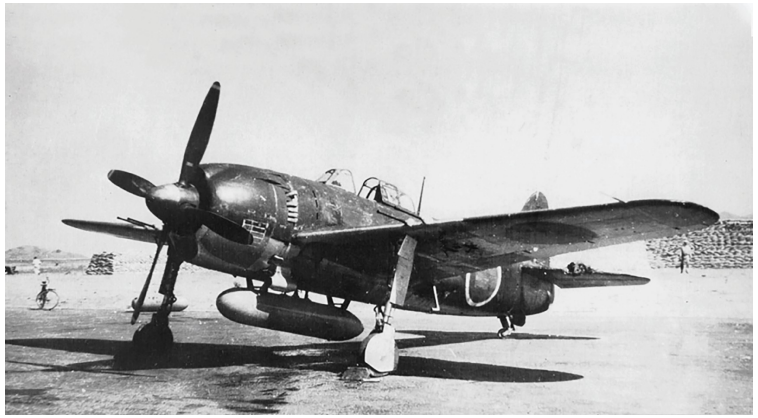


20h05 et 22h43, neuf G4M2 du *Kû* de Yokosuka et trois du *K-703 / Kû 752* ont bien décollé d'Iwo Jima pour une attaque nocturne mais celle-ci, officiellement commandée par le CC Gorô Nonaka « patron » du *K-703*, a pour objectif les dépôts logistiques américains de Saïpan que sont devenus le terrain d'Aslito et les plages de Charan-Kanoa. À ces fins, les *Rikkô* ont pris l'air isolément, chacun lesté de 12 bombes de 60 kg.

Le « *Hachiman Bûtaï* », dernier espoir nippon dans le secteur, représente aussi le dernier effort envisageable dans l'immédiat pour l'Aéronavale impériale et c'est un effort contrarié par la météo et par des impératifs techniques. Si ces derniers, à savoir l'impossibilité pour les nouveaux intercepteurs N1K1-J *Shiden* et J2M2 *Raiden* d'atteindre Iwo Jima en raison de leur faible autonomie, ont été surmontés en recourant à « l'inusable » *Zéro* y compris sa version A6M2 *modèle 21* devenue obsolète, la météo est un élément que nul ne maîtrise. C'est la raison pour laquelle les premiers chasseurs du « *Hachiman Bûtaï* », soit 32 A6M5, n'atteignent Iwo Jima qu'en début d'après-midi, en deux formations : 23 appareils du *S-302 / Kû 252* aux ordres du LV Nobuô Awa en provenance de Misawa (*les PM Toshisada Okabe et Kiyoshi Mori ont disparu en cours de route*) et neuf du *S-601 / Kû 301* conduits par le LV Katsumi Koda depuis Tateyama, le tout guidé par deux D4Y1-C et un C6N1 du *Kû* de Yokosuka. Toutefois, l'urgence est telle pour les défenseurs de Saïpan qu'il est impossible d'attendre le regroupement des unités du « *Hachiman Bûtaï* ». Lancer la moitié de ses bombardiers lourds contre les dépôts logistiques ennemis sous le couvert des ténèbres est tout ce que peut entreprendre dans l'immédiat la 27e Flottille aérienne (*commandement administratif du « Hachiman Bûtaï »*) afin d'aider les troupes qui résistent dans la partie nord de l'île.

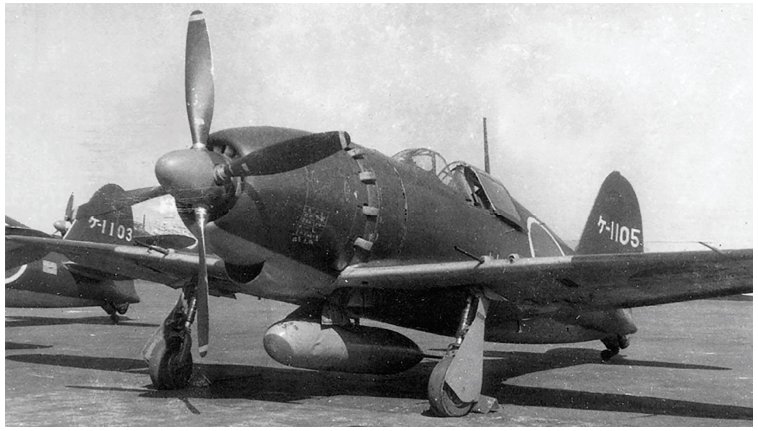
L'idée n'est pas dénuée de sens mais l'inexpérience des équipages nippons est telle que contrairement à ce qu'indique le journal de marche du *Kû* de Yokosuka, à savoir que ses neuf appareils ont tous atteint l'objectif et sont rentrés sans encombre de 5h25 à 8h20 le 22, les documents américains ne mentionnent qu'un survol de Saïpan par trois ou quatre appareils dont l'action se limite à un harcèlement nocturne du type « guerre des nerfs ». De toute évidence, tous les Japonais ne réussissent pas à localiser Saïpan dans l'obscurité et ceux qui y parviennent, eux-mêmes, ne localisent pas les dépôts américains et larguent leurs projectiles à priori sans faire de dégâts significatifs. Pour finir, le CC Nonaka déplore un problème hydraulique au retour et doit se poser train rentré.

L'USS *Onslow (AVP-48)* était le second ravitailleur chargé de la logistique des *Patrol Squadrons* qui opéraient depuis Saïpan.
(NARA)



L'intercepteur Kawanishi N1K1-J *Shiden (éclair violet)*. Cet appareil sur lequel la Marine impériale comptait pour succéder au *Zéro* était un dérivé « terrestre » de l'hydravion de chasse N1K1 *Kyôfu*. Il était puissamment armé avec, comme on le voit ici, deux mitrailleuses de 7,7 mm en capot et quatre canons de 20 mm en voilure mais son train était fragile et il pâtissait de nombreux autres défauts liés à la baisse sensible du niveau de la main d'œuvre dans les usines nippones et à la baisse de qualité des matériaux. À noter que sur la version N1K1-Jb, les mitrailleuses de 7,7 mm furent délaissées.
(Archives auteur/DR)

Des Mitsubishi A6M5 font chauffer leurs moteurs avant le décollage. Faute d'alternative, c'est encore au *Zéro,* un appareil « dépassé » même dans ses versions *52A* et *52B*, que la Marine impériale dut recourir pour constituer le « *Hachiman Bûtaï* ».
(Archives auteur/DR)



Le Mitsubishi J2M *Raiden (Foudre)* dont on voit ici un modèle J2M3 du *Kôkûtaï* de Genzan codé *Ke-1105* était le second intercepteur sur lequel la Marine impériale comptait pour remplacer le *Zéro*. La version que l'on voit ici était armée de quatre canons de 20 mm : deux *type 99 2-Gô 3-Gata (long tube)* et deux *type 99 1-Gô 2-Gata (tube court)* mais elle aussi souffrait de problèmes de fiabilité et d'une faible autonomie.
(Y. Izawa)