



L'emploi de l'arme aéronavale dans le Pacifique 1941-1945

Aspirant Benjamin Negroto

Centre
d'Études
Supérieures
de la Marine



cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr

L'emploi de l'arme aéronavale dans la guerre du Pacifique (décembre 1941 – septembre 1945)

Le théâtre Pacifique de la Seconde Guerre mondiale fait sans conteste la part belle aux opérations navales. La multitude d'îles séparant les forces alliées du sol japonais, a imposé aux belligérants d'employer tous les moyens que pouvait offrir leur marine respective. Débarquements, batailles navales, guerre sous-marine, bombardements de cibles terrestres, ... quelle que soit l'action entreprise, des navires ont été sollicités.

Alors que le cuirassé s'était imposé comme le géant des mers et que le sous-marin était devenu la terreur des océans, les combats du Pacifique vont donner leurs lettres de noblesse à une nouvelle forme de conflit : la guerre aéronavale. Depuis la fin de la Première Guerre mondiale, l'idée d'employer des avions depuis des bâtiments de guerre se développait. D'abord limité à de simples hydravions transportés par bateaux, les marines se sont vite dotées de chasseurs embarqués sur porte-avions. Ce sont ces derniers qui formeront l'ossature des flottes du Pacifique, qu'elles soient américaines ou japonaises. En effet, pour acquérir ou conserver la maîtrise des airs, et même simplement pouvoir utiliser l'aviation sur certaines opérations (la création ou la capture d'aérodromes est l'un des objectifs prioritaires des troupes au sol pour permettre à l'aviation non embarquée d'être opérationnelle), l'emploi de l'aéronavale est une condition *sine qua non*...

Les questions qui se posent sont de savoir quel rôle l'aéronavale a joué dans ce conflit, comment a été employée cette nouvelle arme et pour quel résultat.

Pour y répondre, il semble intéressant de se pencher sur les actions de l'aéronavale des deux camps, dans son utilité à dominer le ciel, s'en prendre à la flotte adverse et réaliser des objectifs plus "terrestres".

État des lieux avant-guerre

Lorsque la guerre éclate, les porte-avions se font encore rares : les États-Unis ne possèdent que sept de ces bâtiments, dont deux seulement se trouvent dans le Pacifique (le « *Lexington* » et « *Enterprise* ». Le « *Saratoga* » qui fait également parti de la flotte Pacifique est à ce moment là en carénage aux États-Unis). Sept de plus, de la classe « *Essex* », devaient être construits mais seulement à partir de 1942. Le Japon lui en compte dix, tous sur le théâtre pacifique, et cinq sont en chantier. C'est une arme encore récente, qui doit s'imposer face aux cuirassés qui ont pu faire leurs preuves par le passé : lourdement blindés et armés, ces derniers font de redoutables adversaires. À côté d'eux les autres classes de navires semblent impuissantes et fragiles. Cependant, des débats sur le rôle des porte-avions se font entendre. Les États-Unis organisent de nombreuses simulations à partir des années 20. Parmi elles, l'Exercice 14 en 1932, qui simule l'attaque de Pearl Harbor par un porte-avions, le « *Saratoga* » : par deux fois l'assaillant, joué par l'amiral Shofield, parvient à l'emporter en

ne se faisant repérer qu'à la dernière minute, montrant là les qualités d'un tel matériel. Mais ces révélations ne suffisent pas : pour nombre d'officiers sortis d'Annapolis (surnommé pour leurs idées les officiers du « Gun Club »), le porte-avions est relégué au rang d'escorteur, servant à assurer la protection des flancs des cuirassés et la reconnaissance pour la flotte. Le général Mitchell revendique même ces navires pour le profit de l'*Army*, considérant les porte-avions comme de simples transports d'avions terrestres.

Le Japon fait plus confiance à l'aéronavale, peut-être parce que son commandant en chef de la Flotte combinée, l'amiral Yamamoto, a commandé en 1928 le premier porte-avions nippon, « l'*Akagi* », puis est devenu deux ans plus tard le chef des services techniques de l'aviation navale. C'est en devenant chef du service central de l'Aéronautique navale, puis vice-ministre de la Marine, que Yamamoto renverse l'ordre établi : l'escadre de porte-avions sera soutenue par les cuirassés et non plus l'inverse. C'est également la seule formation capable d'offrir à la flotte impériale une chance de victoire éclairée, une *blitzkrieg* navale ayant pour conséquence la destruction quasi totale, en une seule attaque, de la flotte adverse dans le Pacifique, unique possibilité pour le Japon de s'assurer la victoire sur le long terme¹. C'est ce qui va être tenté à Pearl Harbor.



Initialement cuirassé, « l'Akagi » est transformé en porte-avions à la suite du traité de Washington. L'idée première était de le doter de 3 ponts d'envol différents, une idée qui sera abandonnée en 1935.

L'expérience de Pearl Harbor

L'attaque de Pearl Harbor est quelque peu à part en ce qui concerne l'emploi de l'aéronavale durant la guerre du Pacifique, puisque son but était de commencer et de mettre un terme au conflit

¹ Jean-Jacques Antier, *Les grandes batailles navales de la Seconde Guerre mondiale*, t2 Sur toutes les mers du globe, Omnibus, Paris, 2000, 1212 p.

américano-japonais. L'amiral Yamamoto, pour avoir vécu aux États-Unis, connaît les dangers qu'encourt le Japon en se mettant à dos un tel adversaire. La victoire doit être décisive : les Américains ne doivent pas s'en relever mais plutôt être mis devant le fait accompli et accepter un sud-est asiatique sous domination nipponne. Le Japon mobilise six porte-avions sur dix (les « *Akagi* », « *Kaga* », « *Shokaku* », « *Zuikaku* », « *Hiryu* » et « *Soryu* »), embarquant près de 400 appareils (dont 120 chasseurs sous les ordres du commandant Fushida) pour couler la totalité de la flotte de Pearl Harbor. Avec de tels effectifs, le Japon est largement supérieur à son adversaire en terme d'aéronavale, et peut espérer réaliser ses objectifs : s'emparer de la région sud-est de l'Asie en six mois. Sous le commandement de l'amiral Nagumo, la flotte quitte Hitokappu le 26 novembre ; le Japon est alors encore en pleines négociations avec les États-Unis. Mais le 5 décembre, Nagumo reçoit un message chiffré de Tokyo lui donnant l'ordre de « gravir le mont Niitaka »² (« *Niitaka yama nobore* ») : la paix n'est plus envisageable, il faut attaquer ! Le dimanche 7 décembre à 6 heures, deux vagues d'assaut sont envoyées à 15 minutes d'intervalle : 360 chasseurs, avions torpilleurs, bombardiers de haute altitude et en piqué se jettent sur leur proie. Une soixantaine d'appareils est conservée pour la protection des porte-avions si les Américains parviennent à organiser une riposte. Mais la surprise est totale ! Les 183 avions de la première vague ont passé les écrans radars qui les ont pris pour des avions de « *l'Enterprise* » et des B-17 qui étaient attendus dans la matinée³. En une vingtaine de minutes, les appareils nippons vont frapper Pearl Harbor. Les avions torpilleurs sont les premiers à entrer dans la danse : en rase-mottes, ils tirent leurs torpilles qui vont semer la mort dans les rangs américains, malgré l'idée qu'aucune torpille ne pouvait être utilisée à Pearl Harbor⁴. Les torpilleurs s'acharnent sur les bâtiments à fort tonnage, laissant les plus petits navires tranquilles en dehors de quelques mitraillages de pont. Une partie des bombardiers et surtout les chasseurs vont quant à eux s'attaquer aux bases aériennes d'Oahu. Les avions ennemis sont détruits avant même d'avoir eu la chance de décoller. La défense américaine ne commence à s'organiser que lors de la seconde vague d'attaque japonaise. Le bilan est lourd : tous les cuirassés présents à Pearl Harbor sont hors de combat (soit cinq navires dont le plus connu est « *l'Arizona* »), trois croiseurs ont été détruit, un mouilleur de mines et un cuirassier cible ont chaviré, deux navires ateliers sont avariés et 188 avions ont été détruits et 63 endommagés. Les Japonais eux, n'ont perdu que 29 appareils et cinq sous-marins de poche⁵ ! C'est une réussite éclatante de l'opération, mais peut-être pas total : les porte-avions américains n'étaient pas présents, alors qu'ils étaient une des cibles prioritaires (« *l'Enterprise* » se trouvait aux abords de Pearl Harbor, pour appréhender les navires japonais mais ils ne se rencontrèrent pas : les Américains pensaient que la menace ne pouvait venir que du sud, pas du nord), les Japonais ont oublié de détruire les dépôts de carburant de la base (ce qui aurait pu neutraliser les Américains pendant plusieurs mois), et de peur de trouver enfin une réelle défense, la troisième vague d'assaut ne fut pas ordonnée pour achever définitivement l'ennemi.

Pearl Harbor annonce la nouvelle façon de conduire la guerre et confirme la suprématie du porte-avions et de ses appareils embarqués. Il n'est plus obligatoire de se trouver à portée de vue de l'ennemi pour se battre : les avions rallongent la zone de combats, et ils sont tout à fait capables de

² Contre-amiral de Belot, *La guerre aéronavale du Pacifique (1941-1945)*, ed. Payot, Paris, 1948, 204 p., p. 42

³ Jean-Jacques Antier, *Les grandes batailles navales de la Seconde Guerre mondiale*, t2 Sur toutes les mers du globe, p. 469

⁴ Jean-Jacques Antier, *Les grandes batailles navales de la Seconde Guerre mondiale*, t2 Sur toutes les mers du globe p. 442 : les fonds marins locaux sont à 9m alors qu'une torpille classique a besoin de 22m de fond pour être employée.

⁵ Contre-amiral de Belot, *La guerre aéronavale du Pacifique (1941-1945)*, p. 46

couler un cuirassé malgré les doutes de nombreux officiers. Les porte-avions deviennent l'ossature des groupes de combat et changent le visage de la guerre navale.



Chargé de frapper les cuirassés basés à l'est de l'île Ford, un avion torpilleur B5N Nakajima, surnommé Kate par les alliés, vient de semer la mort sur Pearl Harbor.

L'Army embarquée

Les porte-avions sont donc au cœur des flottes de guerre tant nippones qu'américaines. Pour donner une idée : durant la guerre, les États-Unis construisirent 18 grands porte-avions, 9 légers et 110 d'escortes⁶, soit une moyenne de trois porte-avions par mois. Ils sont secondés par les autres types de bâtiments dont les imposants cuirassés qui leur assurent la protection nécessaire lors des batailles. En effet, un porte-avions n'est pas équipé pour assurer seul sa défense (encore que les faits puissent démontrer le contraire : en deux ans entre la chute de Guadalcanal et le débarquement aux Philippines, les États-Unis ne perdront qu'un seul porte-avions, coulé par un sous-marin⁷). Il peut évidemment compter sur ses appareils embarqués mais cela ne peut suffire : ces derniers sont le plus souvent absent, partis à l'attaque de la flotte adverse ou parfois dans l'incapacité de décoller (le but pour l'adversaire étant d'endommager le pont du porte-aéronefs pour immobiliser les avions sur la piste). Il n'est donc pas seul sur les mers, certaines batailles se font même sans lui, comme au large

⁶ Contre-amiral de Belot, *La guerre aéronavale du Pacifique (1941-1945)*, op. cit. p. 2, p. 89

⁷ Contre-amiral de Belot, *La guerre aéronavale du Pacifique (1941-1945)*, op. cit p.2, p. 102

de Guadalcanal lors des affrontements pour intercepter le « Tokyo express » en charge d'apporter renforts et matériels aux défenseurs de l'île⁸ : les combats se déroulent dans leur grande majorité canons contre canons. Mais aucune bataille décisive ne se fait sans lui : « *Nous savions qu'une force navale sans porte-avions était inefficace* » déclarèrent au lendemain de la guerre les chefs de la marine japonaise.

Dans les opérations de conquêtes ou de récupérations des îles (selon le camp), l'aéronavale va jouer le premier rôle. Les Japonais, qui ont lancé leur attaque dès la bataille de Pearl Harbor, ont à leur disposition aux premières heures du début des hostilités, les quatre porte-avions qui n'ont pas participé à la dite action ; les Américains eux doivent attendre début février 1942 pour s'en remettre. Ils peuvent alors également compter sur quatre porte-avions : ceux qui ont échappé à la destruction de la flotte du Pacifique et de deux nouveaux bâtiments, les « *Hornet* » et « *Yorktown* ». Les Anglais ont également des porte-avions, mais dans l'océan indien : les HMS « *Hermès* », « *Indomitable* » et « *Formidable* ». Ils ne servirent pas contre l'Empire du Soleil Levant, en dehors du vieux « *Hermès* » qui est attaqué par 80 bombardiers en piqué qui le coule le 9 avril 1942⁹.

L'emploi de l'aviation embarquée reste sensiblement le même que lors de l'entre-deux-guerres pour les actions aéronavales : envoyés en mission de reconnaissance, quelques appareils partent à la recherche de la flotte adverse. Sauf qu'une fois repérée, ce ne sont plus les cuirassés qui se chargent de l'ennemi mais les avions qui décollent et partent envoyer par le fond les navires adverses. Si pour ces opérations les bombardiers de haute altitude ne sont pas privilégiés, ils peuvent obtenir quelques résultats. Les Japonais utilisent en grand nombre des Mitsubishi G4M « *Hamaki* », surnommés par les alliés *Betty*. Ces bombardiers à la structure légère pour augmenter leur autonomie sont en partie responsables de la destruction de la flotte britannique d'Extrême-Orient. Envoyés bombarder Singapour, des *Betty* tombent sur le destroyer anglais « *Tenedos* », éclairer de la flotte de l'amiral Phillips. Volant à 3 000 mètres d'altitude, ils échappent à la DCA adverse et parviennent à toucher le cuirassé « *Repulse* ». Ils mettent également un terme à la carrière du « *Prince of Wales* ». S'ils participent à la victoire japonaise sur les Anglais à Singapour, les bombardiers n'ont pas la capacité de remporter seul une victoire. Lors de cette bataille par exemple, une cinquantaine d'avions torpilleurs ont d'abord paralysé les navires britanniques, permettant ainsi aux bombardiers d'effectuer leur travail. Les Américains emploient également ce type d'avions, comme les *B-17*, sans grands résultats non plus. A Midway, 14 *B-17* bombardent à 6 000 mètres d'altitude les porte-avions « *Hiryu* » et « *Soryu* », sans les toucher. Leur apport est plutôt visible avec l'appui de débarquements et destruction de cibles au sol. Que ce soit du côté japonais, avec la prise de Tulagi par exemple (le bombardement détruit entre autre les installations radios), ou américain lors de l'application de la stratégie de sauts de puce pour arriver jusqu'à Tokyo, les bombardiers de la marine assurent le soutien aérien des débarquements jusqu'à ce que des aérodromes soient opérationnels dans les zones de combats. Ils épaulent alors l'aviation terrestre, ou bien quitte la zone pour un nouveau théâtre opérationnel.

⁸ John Costello, *La Guerre du Pacifique*, T2, Pygmalion, Paris, 440 p., p. 21

⁹ www.forummarine.forumactif.com, Royal Navy : porte-avions Hermes

Expérience sans lendemain

Les États-Unis vont essayer d'employer des bombardiers lourds à partir d'une plate-forme navale lors de l'opération *Doolittle* : si elle emploie des appareils de l'*Army* (l'aviation américaine à l'époque appartient soit à l'*Army*, soit à la *Navy*, l'*Air Force* n'existe pas encore), ces derniers devront décoller d'un porte-avions, car ils n'ont pas le rayon d'action suffisant pour partir d'un aérodrome. En avril 1942, les États-Unis décident de porter un coup au moral d'acier du Japon en s'en prenant au cœur du pays : Tokyo. La tâche est risquée : le porte-avions « *Hornet* » embarque 16 bombardiers *North American B-25* sous les ordres du colonel Doolittle¹⁰. Le but est de frapper des cibles militaires, industrielles et symboliques comme l'idée (avortée) de frapper le palais impérial, cible importante bien que risquée : elle pouvait en effet renforcer la détermination de la population nipponne au lieu de la miner. Les pilotes de Doolittle parvinrent sans peine jusqu'à la capitale et lâchèrent leur cargaison : les dégâts furent minimes mais l'impact psychologique plus qu'important ! Le porte-avions avait permis ce que le gouvernement japonais pensait être irréalisable : le survol de leur pays par un appareil allié. Cependant, cette opération, quelque part aéronavale (interarmées d'un point de vue logistique, l'*Army* fournit des avions que ne possèdent pas les marins) ne fera pas école et les bâtiments de la *Navy* ne seront plus déployés avec de tels appareils. Les différentes opérations tendent à montrer que le bombardier haute altitude n'est pas le meilleur instrument du porte-avions, n'offrant pas les meilleurs résultats, servant surtout à épauler les appareils de l'*Army*, une fois ces derniers capable d'évoluer sur la zone. Les avions les plus rentables, capables de frapper au sol (surtout à partir de 1944 et la bataille des îles Marshall lorsque est utilisée pour la première fois la roquette) comme d'envoyer par le fond un navire, restent les avions torpilleurs et les bombardiers en piqué.

La bataille de la mer de Corail

Il faut dire que certains amiraux ne cherchent même plus la bataille rangée avec engagement des croiseurs et cuirassés, laissant à l'aviation le soin de couler l'adversaire. La bataille de la mer de Corail en est le parfait exemple. Lors des opérations pour la capture des îles de Bougainville et la base de Tulagi, les amiraux Inouyé, Takagi et Fletcher n'engagent que leurs appareils¹¹. Le 7 mai, alors que la *Task force U.S* est repéré par les Japonais, ces derniers se trompent de cibles, prenant un pétrolier et un destroyer pour le « *Lexington* ». Profitant de cette erreur, Fletcher fait décoller bombardiers et torpilleurs. Les premiers avions à se lancer sur l'ennemi, le porte-avions « *Soho* » de 11 500 tonnes, sont les bombardiers en piqué *Dauntless* sous les ordres du commandant Dixon. Arrivant en deux vagues successives, piquant à plus de 4 000 mètres, les avions larguent leurs bombes de 500 kilos. Deux touchent le pont d'envol du « *Soho* », rendant ce dernier inutilisable ; une troisième embrase le bâtiment. Pour l'achever, un groupe de *Devastator* se présente en rase-mottes et lance ses torpilles.

¹⁰ Clayton Chun et Howard Gerrard, *The Doolittle Raid 1942: America's First Strike Back at Japan*, Osprey, 96 p.

¹¹ Jean-Jacques Antier, *Les grandes batailles navales de la Seconde Guerre mondiale*, t2 Sur toutes les mers du globe, op. cit. p.2, pp. 607-613

Totalisant une dizaine de coups au but, le porte-avions nippon chavire, puis sombre en quelques minutes.



Un bombardier torpilleur Devastator en pleine action : cet appareil est le premier monoplan de série adopté par l'U.S. Navy

Le lendemain, ce sont le « *Zuikaku* » et le « *Shokaku* » qui deviennent les cibles de l'aéronavale américaine. *Devastator* et *Dauntless* se ruent sur leurs adversaires, l'assaut commençant une nouvelle fois par les bombardiers en piqué qui profitent de la couverture nuageuse pour se cacher des tirs de DCA. Leurs attaques sont des plus téméraires, ils ne redressent qu'au dernier moment pour être sur que leurs bombes fassent le plus de dégâts possibles. L'un d'eux, pique jusqu'à 120 mètres du « *Shokaku* » et est victime du souffle de sa propre bombe. Cela ne suffira pas à éliminer les deux porte-avions. Le « *Zuikaku* » parvient à éviter les projectiles américains et réussit à quitter la zone de combat indemne. Son camarade a moins de chance : il échappe aux torpilles mais les *Dauntless* ont réussi à l'endommager : il réussit néanmoins à s'évader. Au même moment, 60 appareils japonais fondent sur la Task Force de Fletcher. Ils doivent faire face à un déluge de feu de la part de la DCA : les Américains ont en effet un avantage de taille pour prévoir les attaques ennemies, toute leur flotte est équipée de radars. Mais les bombardiers *Aichi D3A Val* et les torpilleurs *Nakajima B5N Kate* parviennent à traverser le rideau de fer en effectuant les manœuvres les plus risquées (selon certains témoignages, les *Kate* devaient se maintenir au-dessous du niveau du pont d'envol pour échapper aux tirs adverses). Le « *Yorktown* » s'en sort sans trop de dégâts, un incendie s'est bien déclaré, mais il est vite maîtrisé. Par contre, le « *Lexington* », plus grand porte-avions de l'époque, est condamné : les réserves de carburant des avions ont pris feu, l'amiral Sherman doit se résigner à abandonner le navire. Le début de la guerre aéronavale reste en faveur de l'Empire du Soleil Levant, mais cet état de fait ne peut pas durer : les Japonais n'ont peut-être perdu qu'un porte-

avions d'escorte là où les Américains ont vu couler le fleuron de leurs porte-aéronefs, mais l'aviation nipponne a dû pour cela accepter un bien grand sacrifice ! 80 avions ont été perdus contre 66 appareils adverses. Ce n'est pas la différence brute qui compte mais plutôt les possibilités de remplacement. Le Japon n'a pas les moyens matériels, ni même humains pour remplacer ses pertes : il ne peut pas former comme il convient la nouvelle génération de pilotes (au début de la guerre, les aviateurs nippons sont considérés comme expérimentés après des années de vol, en 1945 six mois de formations suffisent à envoyer un pilote au front) et cela va cruellement se faire sentir tout au long du conflit.

Cette bataille de la mer de Corail reste dans l'Histoire comme la plus grande opération navale où aucun coup de canon (autre que DCA) n'a été tiré, les combats ont été livrés alors que les escadres ont toujours navigué à plus de 200 miles l'une de l'autre. Cette bataille est un véritable modèle de combat aéronaval¹². Ces enseignements sont confirmés par la bataille de Midway, dernière grande bataille à l'issue incertaine avant l'éclatante supériorité alliée.

Le tournant de la bataille de Midway

L'amiral Yamamoto veut provoquer la bataille finale et mobilise la quasi-totalité de ses forces (8 porte-avions, 11 cuirassés, 21 croiseurs, 75 destroyers, 21 sous-marins et 700 avions). Les Américains sont en nette infériorité numérique, avec seulement 3 porte-avions, 13 croiseurs, 25 destroyers, 19 sous-marins, 240 avions embarqués et 131 à terre, et pas un seul cuirassé. Cette dernière information va être fatale pour Yamamoto, qui va pécher par excès de confiance. Il remet en place le système d'avant-guerre : cuirassés en pointe et porte-avions en protection. Pire il scinde sa flotte, ce qui permet à son adversaire l'amiral Nimitz de réduire le rapport de force. Ce dernier joue à fond la carte du porte-avions, prenant bien soin de rester hors de portée des canons de 457mm ennemis. Torpilleurs et bombardiers (lourds et en piqué) partent débusquer la flotte nipponne. Les deux premiers assauts menés par l'aviation terrestre puis embarquée échouent. Les artilleurs japonais déjà en poste abattent tout ce qui se présente devant eux, tirant même avec l'artillerie lourde pour élever des murs d'eau devant les avions volant en rase-mottes. Les chasseurs *Zéro* achèvent les survivants. Erreur, une nouvelle vague, venant de décoller de l'« *Enterprise* » se profile à l'horizon, surprenant son adversaire. 33 *Dauntless* fondent sur l'« *Akagi* » et le « *Kaga* » sans être inquiétés par la chasse ennemie. Leurs bombes mettent le feu aux deux bâtiments, ils sont achevés par des forteresses volantes pour le premier, un croiseur pour le second. Des appareils du « *Yorktown* » parviennent à frapper le « *Soryu* » : trois bombes enflamment le parc à munitions du navire qui coule avec 717 marins à bord. La perte de trois porte-avions est faiblement vengée par les Japonais qui dans l'opération réussissent à blesser à mort le « *Yorktown* »¹³. Avant la fin de la journée, les avions de l'« *Enterprise* », du « *Yorktown* » et de l'« *Hornet* » découvrent et coulent le « *Hiryu* ». 13 *Dauntless*, piquant de 6 000 mètres à une vitesse de 700 km/h se sont jetés sur lui ne laissant aucune chance au bâtiment.

¹² Contre-amiral de Belot, *La guerre aéronavale du Pacifique (1941-1945)*, op. cit. p.2, p. 66

¹³ Contre-amiral de Belot, *La guerre aéronavale du Pacifique (1941-1945)*, op. cit. p.2, p. 70 : Ce dernier sera coulé quelques jours plus tard par le sous-marin I-168 alors qu'il rentrait à la base.

La bataille est un véritable coup de massue porté à la marine de guerre nippone qui perd 4 porte-avions, 2 destroyers, 2 transports et 332 avions (contre un porte-avions, un destroyer et 147 appareils côté américain). Désormais, avec sa quasi parfaite maîtrise de l'arme aéronavale, l'*U.S. Navy* prend l'ascendant (avec quelques déboires tout de même à Guadalcanal) : le Japon s'enferme dans une stratégie défensive. Les batailles navales suivent alors le schéma imposé par la bataille de la mer de Corail : des avions de reconnaissance repèrent la flotte adverse, les bombardiers en piqué prennent de l'altitude pour fondre sur leurs proies (ce qui leur permet d'éviter une partie de la DCA : les canons ne se levant pas à la verticale, ils profitent ainsi d'un angle mort) tandis que les torpilleurs, les vagues léchant leur carlingue, se rapprochent le plus possible des navires avant de lâcher leur cargaison mortelle. Pour compléter le rideau défensif de la DCA, l'agressé peut compter sur sa chasse embarquée (ce qui oblige l'assaillant à envoyer également des chasseurs pour couvrir ses torpilleurs et bombardiers).

La chasse

Au début du conflit, le Japon possède la meilleure chasse de la région. Ses chasseurs, les fameux *Mitsubishi A6M Zéro* sont modernes, manœuvrables et surtout rapides. Ils sont pilotés par des hommes aguerris, confiant et prêts au sacrifice de leur vie pour atteindre leur but. Face à eux, les Américains et les quelques pilotes anglais ou australiens ne manquent pas de volonté, mais ils sont dotés d'un matériel usé, déclassé, qui ne leur permet pas de rivaliser avec l'adversaire. Cette supériorité de la chasse nippone a plusieurs fois été démontrée. Les vieux chasseurs *Buffalo* de la *Royal Air Force* basés à Singapour ou Hong Kong sont trop fatigués et ne font pas le poids : les appareils les plus récents sont mobilisés sur le front européen, engagés dans la bataille d'Angleterre et sont bien trop précieux pour la survie des îles britanniques pour être envoyés combattre le Japon. Les chasseurs présents en Asie sont sacrifiés face aux *Zéro* qui n'enregistrent quasiment aucune perte. Même la chasse américaine ne parvient pas dans les premiers mois de la guerre à s'imposer. Les chasseurs de l'aéronavale *Wildcat* armés de quatre mitrailleuses sont trop lents pour réellement rivaliser avec les appareils japonais, mais ils compensent cette lenteur par un excellent blindage. Les pilotes japonais sont d'ailleurs extrêmement surpris par la capacité du *Wildcat* à encaisser les coups alors que leurs propres appareils se transforment en boule de feu aux premiers impacts des canons de 20 ou de 12.7 adverses. Cette robustesse combinée aux radars des navires permet aux *Task Forces U.S* de supporter assez longtemps les assauts ennemis avant de pouvoir se doter d'appareils capables d'affronter les *Zéro*.



Chasseur emblématique du théâtre Pacifique, le Mitsubishi A6M2 *Zero* domine les airs au début du conflit grâce à son agilité.

Lors de la bataille de Midway, les chasseurs japonais s'imposent dans le ciel. Aux premières heures des combats, 36 *Zéro*, protégeant les bombardiers de la flotte de Nagumo, se heurtent à 26 *Wildcat* à 20 milles nautiques de Midway. Le Japonais mise tout sur sa grande manœuvrabilité : passant devant sa proie, il exécute un looping (grâce à une excellente vitesse ascensionnelle) pour se coller à la queue de l'avion adverse et ouvre le feu. Surpassés, les Américains perdent 24 de leurs 26 chasseurs sans parvenir à stopper les bombardiers. Quant aux bombardiers américains, ils n'ont aucune chance contre des *Mitsubishi Zéro* lorsqu'ils ne bénéficient pas de la couverture de leurs chasseurs. Lorsque les *Dauntless* et *Devastator* du « *Hornet* », suivit par ceux de « *l'Enterprise* » s'essayent à approcher la flotte nippone sans l'appui des chasseurs, c'est un véritable tir au pigeon. La 8e escadrille du « *Hornet* » est interceptée par 50 *Zéro* qui ne vont laisser qu'un seul survivant¹⁴. La seconde vague, de 14 appareils est attendue par 25 chasseurs : ces derniers en abattent 10. Conscients du danger que cela représente, les États-Unis, fort de leur outil industriel, vont lancer la construction de deux nouveaux chasseurs, bientôt maîtres du ciel : le chasseur lourd bimoteur *P38 Lightning* (en service au printemps 1943) pour l'*United State Army Air Force* et le *Hellcat F6F Grumman*, version améliorée de son prédécesseur le *Wildcat*, pour la *Navy* (les porte-avions en sont dotés à partir de septembre 1943). Armé de six mitrailleuses de calibre 12.7, bénéficiant de la même protection que le *Wildcat*, ce dernier est équipé d'un radar embarqué lui permettant d'être opérationnel de nuit. Et surtout, il est

¹⁴ Jean-Jacques Antier, *Les grandes batailles navales de la Seconde Guerre mondiale*, t2 Sur toutes les mers du globe, op. cit. p.2, op.cit. p.2, p. 620 : c'est le lieutenant Gay, qui s'étant éjecté pourra voir la fin de la bataille et en témoigner.

plus rapide que son homologue japonais. Dès leur arrivée, ces deux appareils prouvent leur efficacité. La mise en service du *Hellcat*, coïncide avec l'arrivée dans la flotte de l'amiral Nimitz des nouveaux porte-avions de 27 000 tonnes de la classe « *Essex* » (le « *Bunker Hill* » et le « *Essex* »), en plus de deux autres porte-avions de 11 000 tonnes, les « *Independance* » et « *Princetown* », et va renverser la vapeur lors des combats dans le ciel entre Japonais et Américains : les pilotes de la *Navy* ne subissent plus le rythme imposé par leurs homologues nippons, c'est à leur tour de le donner.



Les Etats-Unis pouvaient compter, en plus des bâtiments de la classe « *Essex* » ou « *Lexington* », d'une multitude de porte-avions légers : les « *Independance* », construits sur la base des croiseurs légers de la classe « *Cleveland* ».

Victoire totale des Alliés

Les États-Unis disposent alors de 21 porte-avions armés (hors ceux d'escorte) et de 16 700 appareils, neufs pour la plupart. En juin 1944, quinze porte-avions (plus 22 d'escorte), sous les ordres des amiraux Spruance et Mitscher, lâchent une meute de 900 appareils (chasseurs *Hellcat* et les nouveaux torpilleurs *Avenger* et bombardiers en piquet *Helldiver*) dans les combats autour des îles Mariannes. L'amiral Ozawa dispose pour se défendre de plus de 800 avions, dont 400 sont basés à terre (le Japon dans une logique défensive, emploie plusieurs îlots comme « porte-avions incoulables »). Cette fois-ci, le jeu est totalement déséquilibré : dirigé par des contrôleurs aériens grâce à leurs radars, les *Hellcat* offre le spectacle de manœuvres parfaitement effectuées. Les *Zéro* n'ont pas le temps de se positionner qu'ils sont déjà abattus par les mitrailleuses des chasseurs américains. 404 Japonais sont descendus, rien que pour la première vague ! Les escadrilles nippones ne parviennent pas à passer le rideau défensif des chasseurs, enregistrant pertes sur pertes. A la fin

de la bataille, les Américains ne déplorent la perte que de 27 *Hellcat*¹⁵ pour 757 avions japonais descendus. L'issue de la guerre aéronavale ne fait plus aucun doute, malgré les dernières tentatives impériales de redresser la barre. Avec le plan *Sho*, le Japon espère retarder l'inévitable défaite dans la plus grande bataille navale jamais livrée : à Leyte. Cette bataille, engageant des effectifs impressionnants (entre autre, 4 000 avions sont déployés, 34 porte-avions américains et les Japonais peuvent compter sur une centaine d'aérodromes aux Philippines, leurs fameux porte-avions incouables) est une bataille totale : les sous-marins portent les premiers coups, les cuirassés reprennent une place de premier ordre dans l'organigramme de la flotte, mais ils laissent aux porte-avions la possibilité d'exprimer leur pleine capacité. Les premières heures de la bataille montrent une nouvelle fois que le *Zéro* est déclassé par le *Hellcat*. Les Japonais parviennent à isoler les porte-avions de l'amiral Halsey et ses 1 200 appareils, mais aucun des pilotes nippons n'a d'expérience, ils sont pour la plupart à peine capable de voler en formation. Le massacre des îles Mariannes se rejoue, sauf qu'incrédules, prenant leurs avions en flammes pour des navires coulés, les jeunes pilotes de l'amiral Toyoda croient en leur victoire. La réalité est tout autre : ils ont perdu 807 appareils, en ont descendu seulement 89 au large de Formose.

Tactique japonaise désespérée

Suite à ses défaites consécutives, et nourri par une culture qui n'admet pas la honte de la reddition, le Japon transforme son aviation navale (entre autre) en arme suicide. Les pilotes suicides prennent le nom de *kamikaze*, ces vents divins qui par deux fois au XIIIe siècle sauvèrent l'Empire du Soleil Levant des invasions mongoles. Faisant ainsi, le Japon montre qu'il place ses derniers espoirs dans ces pilotes qui vont donner leur vie pour dissuader les Américains d'imposer une paix sans conditions. Il s'agit de la mise en place d'un réel emploi tactique et stratégique de l'attaque suicide. Il a existé tout au long du conflit des pilotes, qu'ils soient japonais ou américains d'ailleurs, qui, se sachant condamnés ont jeté leur appareil sur un bâtiment ennemi pour causer un maximum de dégâts, réflexe humain d'une volonté de ne pas mourir en vain. Les porte-avions comme « *l'Enterprise* », le « *Hornet* » et d'autres en ont fait les frais tout au long du conflit. Mais il y a également des exemples de sacrifices de soi pour sauver la vie du groupe. Plus marqué chez les Japonais (car le code d'honneur du guerrier, le *bushido*, et ses textes de références, comme le *Hagakure*¹⁶, livre de chevet de nombreux militaires, placent au-dessus de leur propre existence le bien-être du seigneur et du clan : à savoir l'Empereur et le pays), il existe des témoignages sur des aviateurs qui sacrifient volontairement leur vie pour éviter la destruction de leur navire. Il est déjà arrivé que des pilotes, découvrant sur les flots le tracé d'une torpille, décident de s'écraser en mer pour l'intercepter, évitant que cette dernière n'aille éventrer la coque d'un bâtiment. Tout cela n'est que le cas d'actes isolés, sans lien les uns aux autres... jusqu'à la bataille des Philippines et ses opérations navales au large de Leyte. Le Japon n'a presque plus de pilotes qualifiés : les vétérans de Pearl Harbor et des premières heures de la guerre sont déjà morts depuis longtemps, et les jeunes recrues n'ont pas le temps d'effectuer de vols d'exercices avant leur baptême du feu. Les assauts

¹⁵ John Costello, *La Guerre du Pacifique*, T2, op. cit. p.3, pp. 155-162

¹⁶ Ouvrage référence de la culture samouraï écrit par l'un d'eux : Jocho Yamamoto, il enseigne pourquoi un guerrier doit mourir pour son maître et conserver son honneur.

classiques dans les airs, nous l'avons vu, sont l'occasion de véritables carnages pour l'aviation nipponne. Même lorsque le rapport de force est largement en leur faveur : lors de la bataille aérienne de la mer de Sibuyan¹⁷, huit *Hellcat* se font surprendre par 60 avions ennemis, bombardiers *Betty*, torpilleurs *Kate* et chasseurs *Zéro*. Les Américains parviennent, sans une perte, à descendre 26 japonais.

Pour s'assurer de quelques résultats en mer, l'état-major nippon décide de mettre en place des « *tokubetsu kōgeki tai* » (abrégé en *tokkōtai*) signifiant unités d'attaques spéciales, nouveaux vents divins qui doivent souffler pour balayer l'adversaire. De jeunes pilotes, à peine formés, encadrés par un aviateur plus chevronné (en général des officiers pas souvent plus expérimentés que les officiers marinières, les étudiants,... qui vont voler vers leur mort), sont envoyés s'écraser contre les navires ennemis dans l'espoir d'en couler un maximum et ainsi stopper l'avancée alliée. Ces attaques sont d'abord quelque peu artisanale, les kamikazes volontaires, prenant les avions qu'ils trouvent, tentent encore parfois quelques combats individuels, ou parviennent à rentrer à la base lorsque des imprévus de dernières minutes interdisent l'attaque. Alors le haut commandement va mettre en place une stratégie d'emploi, méthodique, froide. A Leyte, les kamikazes partent par petites vagues, sur des *Zéro* emportant le moins de carburant possible pour transporter des bombes de 250 kilos afin de faire le plus de dégâts possibles en s'écrasant sur les ponts des navires alliés. Petit à petit, les différentes actions à mener se théorisent : faut-il armer la bombe avant le départ, quels sont les points à viser sur les navires, quelle formation adopter en vol, ... tout est étudié pour s'assurer la réussite des opérations. Okinawa va être la bataille des kamikazes. Ces derniers, qui ne sont plus composés uniquement par des volontaires (les libéraux anti-guerres, les étudiants qui bénéficiaient d'un sursis d'incorporation, ... sont recrutés en masse) viennent de recevoir une nouvelle monture, les bombes planantes *Jinrai*¹⁸. Appareils d'un peu plus de deux tonnes, la moitié de leur poids est due aux explosifs qu'ils emportent : ils ne sont conçus que pour les missions suicides (ils fondent sur leur proie à une vitesse pouvant aller jusqu'à 1 055 km/h pour éviter d'être intercepté avant l'impact) ! Ils sont présentés comme l'espoir des défenseurs d'Okinawa. En tout, les Japonais bénéficient de 1 000 avions : la moitié pour les kamikazes, le reste pour leur escorte chargée de les couvrir contre la force amphibie de Turner (elle compte 38 porte-avions et totalise 2 000 avions). Les débuts des assauts sont prometteurs, endommageant plusieurs navires, dont le porte-avions anglais « *Indefatigable* ». Les *Jinrai* affolent les Américains, malgré une inefficacité quasi totale, qui surnomment cette mort volante *Baka*, idiot en japonais : il existe une totale incompréhension face à cette volonté de mourir. Les avions de l'Armée se joignent à leurs camarades de la Marine dans ce grand suicide collectif. D'énormes vagues kamikazes se jettent sur la *Task force 58*, 240 avions suicides se sacrifient pour leur patrie, encadrés par presque autant de chasseurs d'escorte. Ces derniers aussi sont là pour mourir, ils ne peuvent espérer que tenir le temps nécessaire aux kamikazes pour s'écraser sur leurs cibles. Psychologiquement, ces assauts sont terrifiants. Mais les dégâts matériels et humains sont à relativiser : rares sont les navires coulés par les Japonais avec cette nouvelle méthode, seulement une quarantaine pour 4 615 sacrifiés¹⁹. Ils sont le plus souvent endommagés, contraints de quitter la zone des combats. En somme, les kamikazes ne peuvent que retarder l'inévitable et surtout, ils

¹⁷ Le 24 octobre 1944, lors de la campagne des Philippines.

¹⁸ Jean-Jacques Antier, *Les grandes batailles navales de la Seconde Guerre mondiale*, t2 Sur toutes les mers du globe, op. cit. p.2, p. 1048 : cela signifie Tonnerre de Dieu, les pilotes préférèrent les nommer Oka, fleurs de cerisier

¹⁹ Selon le nombre de noms inscrits sur les murs du temple Yasukuni à Tokyo : 2 630 appartenaient à la Marine impériale.

confirment l'échec de l'armée nippone en générale et de la Marine en particulier face à l'écrasante supériorité de l'aéronavale américaine.

Conclusion

Il apparaît évident que l'emploi de l'aéronavale dans la guerre du Pacifique a été déterminant. Malgré des réticences à les utiliser avant-guerre, autrement qu'en tant que soutien des lourds cuirassés, les porte-avions et leurs escadrilles s'imposent comme les meneurs du conflit. En pointe des plus importantes opérations navales, dès Pearl Harbor, l'Histoire démontre qu'il n'est plus possible de s'en passer. Les porte-avions permettent de rechercher la flotte ennemie, de l'attaquer sans mettre en danger ses navires, d'offrir une couverture aérienne indispensable face aux appareils adverses, ... Ils apportent également leur appui aux troupes au sol : les chasseurs assurent la domination des cieux lors des débarquements et les bombardiers pilonnent les défenses. Cependant, il ne faut pas croire les autres bâtiments inutiles, bien au contraire ! Le porte-avions reste une arme fragile, qui seul ne peut s'opposer à une flotte complète : à porté de tir de l'artillerie navale ou pris en chasse par un sous-marin comme pour le « *Liscome Bay* », les menaces ne manquent pas. S'il faut conserver un enseignement de la guerre du Pacifique, c'est que l'aéronavale n'éclipse pas les autres forces en surface, ni sous-marines, elle les complète. La bataille navale de Leyte le démontre bien : les cuirassés, croiseurs et destroyers s'affrontent au canon, quand ils ne prennent pas de porte-avions pour cible, les sous-marins eux montent des embuscades. Les porte-avions permettent de combattre à distance, ils ne l'imposent pas. Par contre ils sont, dans une zone d'eau plus que de terre, les seuls à assurer la maîtrise des cieux, indispensable pour celui qui veut dominer le conflit. Leurs avions apportent aux conflits la "trois dimension", frappant sur terre, en mer et dans les airs. Pour eux aussi, le soutien est indispensable : l'aviation de l'armée (des deux belligérants) continue de jouer un rôle... lancée depuis des aérodromes proches des batailles, ces appareils appuient leurs confrères de la Marine dans toutes les missions possibles.

L'amiral Yamamoto avait raison, une fois lancée, l'implacable machine industrielle américaine est inarrêtable. Cette dernière est capable de sortir en masse des avions de qualité là où le Japon n'a pas su se développer. Mais surtout, ce dernier n'a pas réussi à tenir le rythme de remplacement des pertes humaines en aviateurs. Dans l'incapacité d'effectuer les manœuvres qui auraient pu leur faire compenser les défauts de leurs montures, les pilotes nippons étaient condamnés à la défaite.

La guerre du Pacifique a permis à l'arme aéronavale de tester ses capacités, de créer une stratégie d'emploi, de parfaire ses manœuvres de batailles, léguant ainsi aux marines d'après-guerre un manuel d'emploi parfaitement opérationnel, faisant du porte-avions et de ses avions embarqués la colonne vertébrale des flottes de combat.