



Rubrique Historique de GUERRELEC N°31

« Si vous n'écrivez pas votre propre histoire,
personne ne l'écrira pour vous »

Jean-Paul SIFFRE

Opération « Vengeance » : le raid des *Lightning* américains et la mort de l'amiral Yamamoto

Six mois après l'attaque de Pearl Harbor le 7 décembre 1941, la Marine Impériale japonaise étend son contrôle sur le Pacifique sans interférence américaine : c'est le but recherché. Elle entraîne également les Etats-Unis dans la Seconde Guerre mondiale. Le 14 avril 1943, les Américains organisent « l'Opération Vengeance ». Cette histoire est également une affaire de GE : c'est grâce aux écoutes américaines que le trajet d'un voyage a été détecté et que son interception a pu être effectuée. L'amiral Isoroku Yamamoto est l'architecte de cette action préventive contre Pearl Harbor.

Lorsque, grâce au programme *Magic*, les services de renseignement de l'US Navy, interceptent des communications selon lesquelles Yamamoto doit effectuer une tournée d'inspection de ses forces dans les îles Salomon, les Etats-Unis voient là une opportunité de vengeance. « Get Yamamoto » commande le président Franklin D. Roosevelt. L'opération « Vengeance » est lancée. *Magic* a depuis longtemps cassé les

codes de la Marine japonaise comme le *JN-25D* (pour Japanese Navy). Ce dernier a d'ailleurs apporté aux Américains de nombreux désagréments lors de leurs combats dans le Pacifique. Au prix de nombreux efforts, les cryptographes de l'US Navy et les traducteurs américano-japonais ont pénétré une langue compliquée à base de nombreux contextes.

Le 14 avril 1943, un message détaillant la tournée d'inspection de Yamamoto dans les îles Salomon est intercepté et décodé. Dix-huit *P-38G Lightning* du *339th Fighter Squadron* appartenant au *347th Fighter Group* sont choisis pour la mission. Ils doivent voler depuis Guadalcanal, contourner par le sud-ouest les îles Salomon et remonter vers le nord-est pour intercepter Yamamoto venant de *Raboul*, en Nouvelle-Angleterre vers Bougainville.

La mission est longue de plus de 1 600 kilomètres aller et retour, avec en plus le carburant à prévoir pour le combat

aérien qui ne manquera pas d'avoir lieu lors de la destruction des deux bombardiers *Mitsubishi G4M1 Betty* dans lesquels ont pris place l'amiral, son état-major et les six *A6M Zero*, les chasseurs d'escorte. Seuls des *P-38G Lightning* équipés de bidons supplémentaires en position ventrale, un de 625 litres et un de 1 136 litres, spécialement construits pour l'occasion, sont en mesure d'effectuer la mission.

Ce vol doit se passer en silence radio total afin d'éviter un quelconque repérage. Le major W. Mitchell, responsable de la navigation, exige que les avions soient également équipés de compas de marine, beaucoup plus précis.

A 7 h 25, le matin du 18 avril, les *Lightning* décollent pour une navigation de deux heures à 50 mètres au-dessus des vagues afin d'éviter les radars ennemis. L'interception doit avoir lieu à 9 h 35, soit dix minutes avant l'arrivée prévue à *Ballade*, terrain situé au sud de l'île de Bougainville. Même avec ce surplus de carburant, la marge de manœuvre reste faible puisque les appareils ne disposent que de 15 minutes de réserve de combat. La coordination et le timing de l'interception doivent être précis - de même que celui de l'amiral - si les Américains veulent espérer mener leur mission à bien. Les 18 appareils, conduits par le major John Mitchell doivent opérer en deux groupes : un groupe de 4 appareils pour attaquer l'avion de Yamamoto pendant que les 14 autres s'occuperont des chasseurs d'escorte et préviendront l'intervention des chasseurs japonais de la base de *Kihili* toute proche.

Les consignes pour la mission sont :

- Décollage à 7 h 25
- Rassemblement et prise de formation à 7 h 30
- Durée de la navigation : 2 heures
- Vitesse recommandée : 338 km/h
- Navigation à 9 mètres au-dessus de vagues

- 9 h 30, montée rapide à 3 500 mètres pour les avions d'attaque et 6 000 mètres pour les avions en couverture
- Choix de l'axe d'attaque avec le soleil dans le dos (B A BA du métier de pilote de chasse) ;
- Contact visuel prévu à 9 h 35 à 56 km au nord-ouest de *Kihili*
- Regroupement à 9 h 45 dans le sud-ouest de la zone
- Atterrissage prévu sur le terrain de départ à 11 h 45.

Si les pilotes américains sont informés du fait qu'il s'agit d'une mission spéciale consistant à intercepter un appareil du haut état-major japonais, ceux-ci ne savent pas encore qu'il s'agit de l'amiral Yamamoto. Dans le même temps à *Raboul*, malgré les réticences du commandement japonais qui craint une embuscade, l'appareil de Yamamoto s'envole pour un voyage d'environ 500 km. Les bombardiers volent à 2 000 mètres, tandis que les chasseurs d'escorte volent 400 mètres plus haut et légèrement en arrière en deux formations de « V » de 3 avions.

Volant à l'estime, les pilotes américains se dirigent inexorablement vers leurs cibles pour ce qui restera, tout au long de la Seconde Guerre mondiale, la plus longue mission d'interception. Cette mission se distinguera par le très haut degré de précision puisque c'est à 9 h 34 exactement, soit une minute avant l'horaire prévu, que le capitaine D. S. Canning repère la formation au milieu d'une légère brume. Yamamoto est bien au rendez-vous. Il y a deux bombardiers *Betty* du 205^{ème} *Kokutai* (escadron) et six chasseurs *Zero* du 204^{ème} *Kokutai*. Mitchell ordonne immédiatement à ses équipiers de larguer leurs réservoirs supplémentaires et de se placer à la droite des bombardiers, tout en débutant une montée à pleine puissance.

Ayant repéré les chasseurs américains, les chasseurs japonais larguent, eux aussi, leurs bidons et commencent à prendre en chasse deux *P-38*. Les bombardiers tentent de s'échapper en plongeant au ras des

arbres pour ne redresser qu'à 60 mètres d'altitude. Barber, un des équipiers américains, après avoir perdu un court instant de vue un bombardier, l'aperçoit de nouveau devant lui et à portée de tir. Le bombardier se dirige vers l'intérieur des terres alors que le second oblique de 90° vers la mer. Barber commence à faire feu de toutes ses armes et observe rapidement des impacts sur le moteur droit du premier bombardier, puis sur la carlingue et l'empennage. Puis il atteint le moteur gauche et le *Betty* embarque dangereusement sur la gauche, manquant de percuter l'avion de Barber. Regardant derrière lui, il aperçoit une colonne de fumée noire, indiquant que l'appareil vient de s'écraser dans la jungle. Les avions d'escorte japonais restent impuissants. Barber se met alors à la recherche du 2^{ème} bombardier mais ne sait pas encore que celui qu'il vient d'abattre est celui qui transporte l'amiral Yamamoto. Manoeuvrant avec adresse, Barber et son équipier surprennent les chasseurs japonais par leur agressivité. Finalement, ils repèrent le second bombardier volant au ras des flots du côté de la *Pointe de Moila*. Un autre pilote, Holmes, attaque ce second bombardier et endommage le moteur droit du *Betty*. Barber repasse à l'attaque et achève le bombardier qui s'écrase en mer. Barber est à présent attaqué par les *Zero* et son avion reçoit 140 impacts de balles.

Les chasseurs de couverture haute, engagé brièvement le combat avec les chasseurs japonais venus à la rencontre de Yamamoto depuis la base de *Kihili* pour effectuer une escorte d'honneur. Le combat est furieux mais ne se solde par aucune perte de part et d'autre. Mitchell donne l'ordre de rompre le combat afin de ne pas consommer inutilement le précieux carburant. Sur le chemin du retour, Holmes est obligé de se dérouter sur les îles *Russels* par manque de carburant. Hine est le seul pilote porté disparu.

Au retour sur le terrain d'*Henderson Field*, à Guadalcanal, plusieurs avions ont des moteurs qui se coupent au roulage également par manque de carburant. Les pilotes sont accueillis dans la liesse par

leurs mécaniciens et par les personnels de la base. Le site du crash de l'appareil de Yamamoto est découvert le lendemain dans la jungle au nord de la mission catholique de *Buin* par une patrouille conduite par le lieutenant Hamasuna. Selon ce dernier, Yamamoto a été éjecté de l'appareil, sa main gantée de blanc posée sur son Katana, le sabre japonais, et le corps assis sur le siège de pilote dans lequel il avait pris place au décollage. L'examen du corps démontrera que l'amiral Yamamoto a reçu deux blessures : une dans le dos au niveau de l'épaule droite et une au niveau de la mâchoire inférieure, la balle étant ressortie sous l'œil.

La photo de groupe des pilotes américains ayant pris part à la mission

Au Japon, où la mort ne fut officiellement annoncée que le 21 mai, soit plus d'un mois plus tard, l'événement fut cruellement ressenti par toute la population qui avait fait de Yamamoto un héros national après l'attaque de Pearl Harbor.

Afin de ne pas dévoiler le fait que les Américains connaissaient le code japonais, ils firent circuler le message selon lequel les chasseurs américains avaient été envoyés sur la base d'informations fournies par la population locale des *Salomons* qui avaient vu l'amiral Yamamoto monter à bord du bombardier le jour de sa visite d'inspection.

Yamamoto avait séjourné de nombreuses années aux Etats-Unis, y compris durant deux ans comme attaché naval à Washington de 1926 à 1928. Il avait été critiqué au Japon pour sa conduite de la guerre contre la Chine et pour sa méthode d'engagement de la guerre contre les Etats-Unis, une position qui amena les lobbies guerriers puissants à demander sa tête. Dans un effort pour sauver la vie de l'amiral Yamamoto, l'amiral Yonai Mitsumasa, ministre de la Marine, le promut commandant en chef de

la Flotte et l'envoya prendre son commandement maritime en 1939.

L'opération *Vengeance* fut la plus longue mission d'interception de la guerre. Un seul pilote a été perdu, le lieutenant Hine, contre huit avions japonais abattus dont les deux bombardiers et six chasseurs d'escorte japonais. Après cet exploit dont l'ordre d'exécution avait été donné par le président des États-Unis lui-

même, le moral des Japonais fut gravement atteint.

La GE et le décodage des messages ennemis avaient largement contribué à ce succès américain.

Pierre-Alain Antoine

**Comité Historique de Guerrelec
Rubrique Historique N°31 – Octobre 2016**