

« GARDEZ-MOI DE MES AMIS »

Friendly Fires dans le Pacifique

par Guy Julien

E*rrare humanum est sed perseverare diabolicum.* Ce proverbe latin souvent tronqué ou mal interprété signifie en réalité que si se tromper est humain, persévérer (dans l'erreur) confine au diabolique. Un autre proverbe, anglais celui-là prétend que le diable (toujours lui) se cache dans les détails. En pratique les deux vont trouver à s'illustrer parfaitement dans le Pacifique, lors de la Seconde Guerre mondiale...



◀ Le PT-25, équipé de trois moteurs V-12 Packard totalisant 1 500 chevaux et armé de deux tourelles de Cal.50 jumelées et quatre torpilles.

◀◀ Marin servant des mitrailleuses jumelées Cal. 50 sur un PT Boat de l'US Navy déployé dans le Pacifique. Ces équipages étaient surnommés les « Navy Hooligans » (les voyous de la marine) en raison de leurs conceptions très personnelles du port de la tenue réglementaire et de la discipline. Le futur Président Kennedy en faisait partie... Sauf mention contraire, toutes photos : US Nara

▼ Canon de 40 mm à tir rapide monté sur un PT Boat. Un tel armement représente un danger mortel pour un avion attaquant à basse altitude.

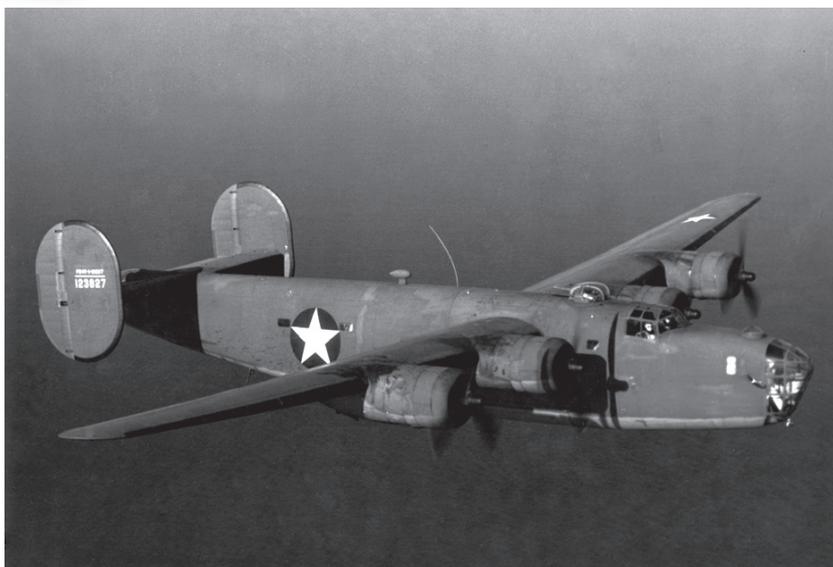
Des aviateurs vont en effet persister dans l'erreur, en ne faisant jamais de détails. Et les résultats seront tragiques. Passée dans le langage courant, l'expression *Friendly Fires* peut être traduite par « tirs amicaux ». Soucieux d'éviter l'oxymore nous préférons en bon français parler de « tirs fratricides ». En tout état de cause, les coups portés par erreur à des frères d'armes sont une constante depuis l'âge de bronze, et même avant. Il y a pourtant un abysse entre le coup de glaive malheureux ou le tir réflexe sur un véhicule ami et ce qui va suivre, et qui relève parfois de l'action concertée impliquant plusieurs équipages. Certains vont même se révéler capables de réitérer une opération visant des objectifs pourtant clairement identifiés comme amis, après plusieurs heures de réflexion!

à tir rapide (20, 37 et 40 mm). Si la mission principale de ces « guêpes » demeure le torpillage des navires à coups de Mk. XIII de 533 mm, le raid au long cours sur les arrières de l'ennemi supplante peu à peu cette tâche originelle. Agissant seuls ou en petit groupe, les *Captains* des MTB (*Motorized Torpedo Boat*) en viennent pour certains à ne plus distinguer le *Star and Stripes* du *Jolly Roger* et ont tendance à se considérer un peu comme des gentil-hommes de fortune arpentant les océans à la recherche d'une proie. Malheureusement, ce sentiment est aussi partagé par d'autres boucaniers opérant dans cette zone : les équipages de B-25 Gunship ! Une première rencontre tragique a lieu le 20 juillet 1943 en plein milieu de l'archipel des Salomons, au large de Kolombangara, dans une zone appelée Fergusson Passage. Cependant, quelques jours plus tôt, le secteur a déjà connu un cas de tir fratricide sur lequel il convient de revenir brièvement, dans la mesure où il peut servir d'étalon pour considérer les autres incidents analysés à l'aune de cet engagement qui oppose un quadrimoteur PB4Y à ce qu'il identifie à tort comme un G4M Betty.

NAVY HOOLIGANS

Les délinquants de l'US Navy était le surnom donné dans les Salomons aux équipages des vedettes lance torpilles, les *PT Boats*, déployées par la marine un peu partout dans cette zone. Dotés d'un esprit de clan prononcé, vivant en quasi-autarcie, aimant le risque, ces marins manifestent un certain détachement vis-à-vis du carcan de l'administration militaire qui leur impose des procédures dont ils saisissent mal la finalité. Les *Skippers* sont le plus souvent des *1st* ou des *2nd Lieutenants* tout juste sortis de leur université et dont l'expérience maritime – à l'image de celle du futur président John Kennedy affecté au PT-109 – se limite à quelques régates au large de la Nouvelle-Angleterre. Au sein des équipages se côtoient employés de banque, fermiers du Middle West et ouvriers de l'industrie automobile. La plupart n'ont jamais vu la mer avant de s'engager. Après une formation rapide, ils sont transférés dans le Pacifique où on leur confie un *PT Boat*. Souvent produite par la firme Elco, il s'agit d'une embarcation de 25 mètres, ultra rapide (80 km/h de vitesse de pointe, ou 43 nœuds) et surarmée : combinaison de mitrailleuses lourdes (12,7 mm) et de canons





Le 12 juillet 1943 le *Lieutenant* Corbett arrache son PB4Y-1 de la piste de Carney Field (Guadalcanal). La mission du Liberator de la VD-1 consiste à réaliser une couverture photo du nord de l'archipel. Chemin faisant, l'avion de la Navy croise la route d'un bimoteur qu'il pense être ennemi. La suite est dans le rapport circonstancié établi en octobre 1943.

« À 2 h08, un mitrailleur a signalé à notre niveau un « Betty » volant à un peu plus de 300 mètres de nous sur une route parallèle. L'appareil ennemi a tout de suite piqué vers la mer en direction de Buka Passage (Bougainville). Vers 2h15 nous avons de nouveau aperçu un bimoteur volant bas, au-dessus de l'eau. Nous avons alors piqué sur lui. Il nous a probablement repéré et a fait volteface. À ce moment-là, nous volions l'un vers l'autre à moins de 30 mètres d'altitude. Nous avons ouvert le feu en même temps à une distance d'environ un kilomètre. Tandis que leurs collègues à l'avant entraient en action, les mitrailleurs arrière et de sabord ont signalé des impacts sur l'eau indiquant que l'hostile nous avait encadré. À moins

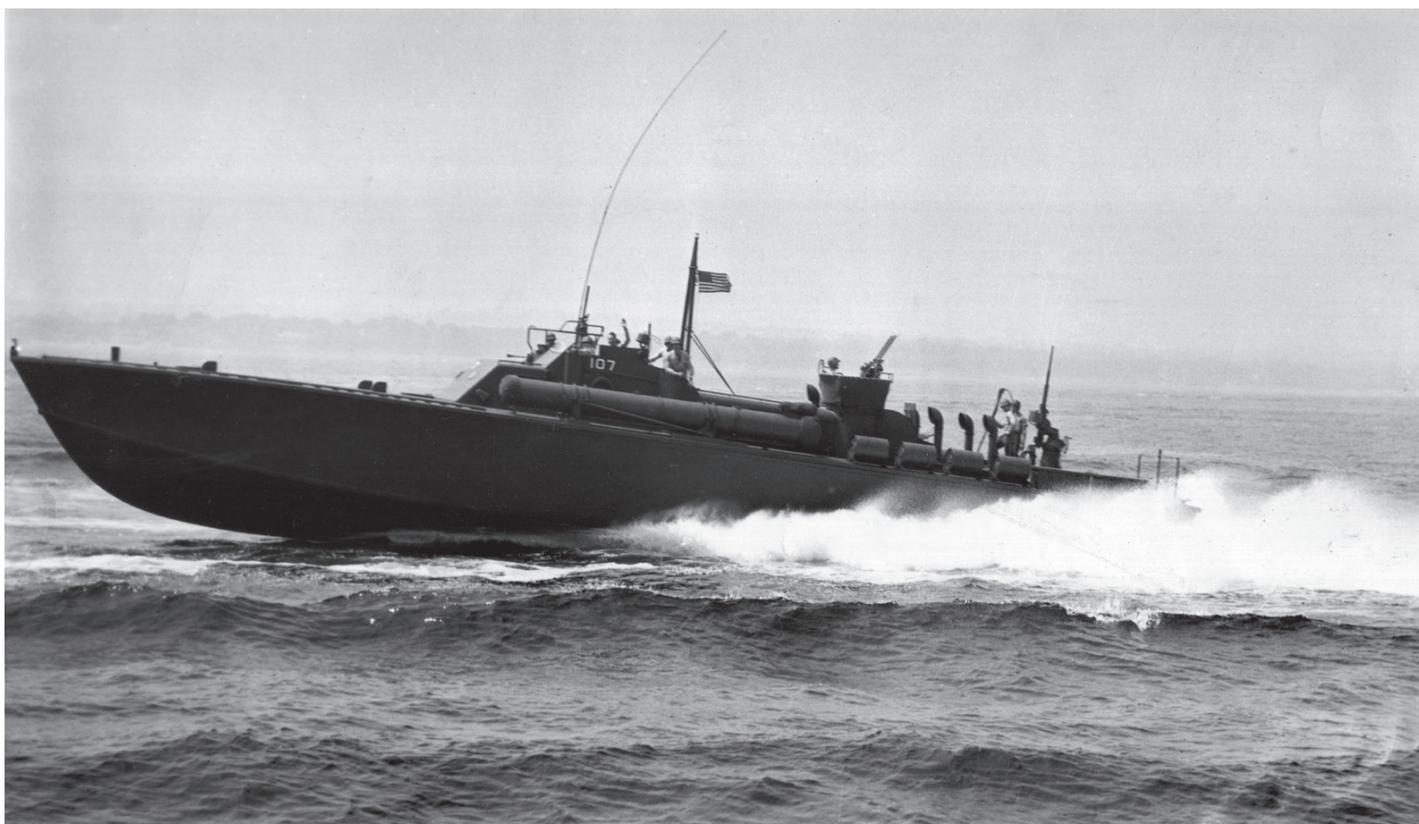
▲ Le PB4Y-1 est en fait un B-24 D servant dans la Navy. Ceux de la VD-1 étaient équipés d'appareils photo à haute définition.

▼ Le PT Boat est une embarcation rapide et agile, capable d'enchaîner les manœuvres d'évasion en un clin d'œil.

de 500 mètres, il a dégagé brutalement offrant ainsi une excellente cible aux tourelles supérieure et latérale gauche. Le temps de virer à sa poursuite nous a fait perdre beaucoup de terrain. Bien que hors de portée, nous l'avons malgré tout suivi pendant une dizaine de minutes. Visiblement mal en point, il fumait et d'un coup il a pris feu contraignant son pilote à un amerrissage forcé. Nous avons survolé la zone. Il y avait deux survivants surnageant au milieu des débris. Visiblement, ils n'étaient pas Japonais...

Nous avons largué un dinghy, mais ils n'ont pas dû le voir. Ils sont parvenus à se hisser sur un morceau d'aile et ils n'ont plus bougé. Nous leur avons jeté deux gilets de sauvetage. L'un d'entre eux est allé le chercher à la nage. Nous en avons ensuite lancé un autres lesté du message suivant : « Base informée de votre position - allons larguer rations de survie - un canot devant vous - allons marquer la zone avec fumigène - impossible rester plus longtemps à cause carburant. » Le gars est reparti à la nage et a pu ramener le canot auprès de son compagnon, quand tous les deux ont été installés, nous nous sommes délestés d'un quatrième gilet, auquel était fixé les rations, un pistolet lance-fusée et des pots fumigènes. À 3h02, nous avons informé la base que nous venions par méprise d'abattre un appareil présumé ami. Nous sommes finalement restés sur la zone encore près de 3 heures, jusqu'à l'extrême-limite de nos réserves de carburant. » Au retour, les aviateurs diront avoir abattu un Mosquito. Celui-ci se révélera être en réalité un Bristol Beaufort du No. 100 Squadron de la RAAF basé à Milne Bay. En dépit d'intenses recherches les survivants du A 9-225 ne seront jamais retrouvés.

Malgré les doutes exprimés par les Australiens sur la réalité d'une attaque dont leurs aviateurs auraient eu l'initiative, force est de constater que l'on se trouve ici en présence d'une erreur manifeste – et *a priori* réciproque – d'identification et d'une riposte en état de légitime défense. L'enquête conclura d'ailleurs à une conjonction malheureuse essentiellement causée par l'absence de communication entre services dépendant de deux chaînes hiérarchiques différentes.



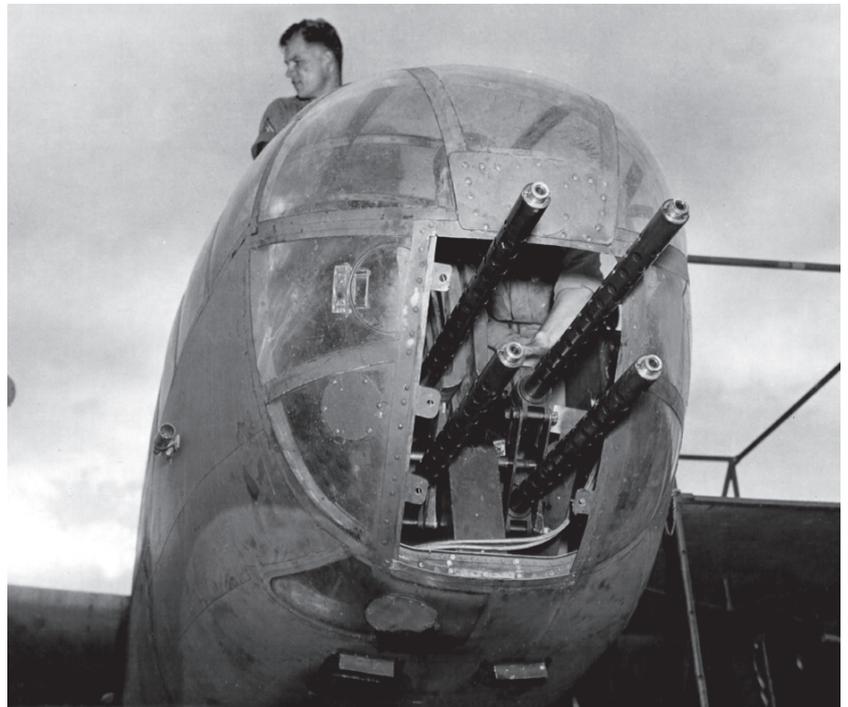


que son camouflage le faisait ressembler à un japonais ! » Sur ce point le Staff Sergeant Allen G Mason Jr va encore plus loin : « Les copains nous ont largué un canot. Nous nous y trouvions lorsqu'une vedette s'est approchée et on pouvait distinguer sur ses flancs ce que j'ai nettement pris pour un soleil levant. Nous allions être capturé, c'est sûr. J'ai alors déchiré très scrupuleusement les codes radio que j'avais conservé sur moi. En fait, c'était un de nos bateaux ! Il nous a pris à son bord où nous avons reçu des soins avant d'être transférés à l'hôpital de Rendova. »

Au final, on déplore trois morts et trois blessés au sein de l'équipage de l'avion abattu et onze blessés parmi celui du *PT Boat*. Tous sont récupérés par la vedette 168 qui, bien que n'ayant pas répliqué, a été endommagée lors de cet affrontement. Ceci semble attester que Schlauffer n'a pas été le seul pilote du *flight* à engager la petite formation navale. C'est donc à petite vitesse que l'embarcation endommagée regagne sa base. Les conclusions de l'enquête de commandement déchargeront juridiquement les pilotes du 42nd BG de toute responsabilité au motif que les renseignements fournis ne faisaient pas état de la présence possible de navires amis dans leur zone de patrouille... Cet épisode dramatique, durant lequel, jusqu'au dernier moment et parfois même au-delà, chacun a cru de bonne foi avoir affaire à l'ennemi va rapidement tourner à la légende urbaine. D'aucun affirmant même qu'un Hellcat serait venu régler son compte au Mitchell « agresseur » ; les aviateurs de la Navy vengeant ainsi en quelque sorte leurs camarades des vedettes. Cette légende va enfler au point de faire un an plus tard la couverture du magazine « Impact ». Pour autant elle repose sur un double fond de vérité. Un SBD appartenant à une unité non identifiée a bien été observé sur les lieux de l'engagement sans jamais toutefois y participer. Sur ce point le *1st Lieutenant* Oscar Vordahl, chef de mission signale en effet « au moment où nous faisons demi-tour, un SBD est venu survoler la zone et y a demeuré alors que nous nous éloignons en direction de la base. »

MÉPRISE À FREGUSSON PASSAGE

Une erreur de nature bien différente mais aux conséquences tout aussi tragiques se produit donc une semaine plus tard, quand les patrouilleurs 164, 166 et 168 du *MTB Squadron* (MTBRon) 10 sont attaqués par quatre B-25 du 42nd BG. Au terme d'un bref mais intense échange de tirs, la vedette 166 désamarrée finit par exploser et coule tandis qu'un Mitchell est descendu. « Je croyais que c'était un avion Jap' déguisé. » déclarera un mitrailleur de la Navy. C'est à peu de chose près ce que rapporteront ses collègues de l'Air Force ! C'est en tous les cas ce qui ressort des souvenirs du *Staff Sergeant* Denzil Nicholas : « À précisément 8h00, nous avons survolé les trois patrouilleurs. Nous volions à moins de 300 mètres d'altitude. La visibilité était excellente, pourtant je n'ai noté aucun signal ni aucun insigne visible. Le *Lieutenant* Schlauffer a effectué un virage en descente, afin de s'aligner sur la cible et il a presque aussitôt ouvert le feu. Durant la passe de tir, j'ai pu noter plusieurs impacts sur notre moteur et notre aile gauche. Je ne pourrais dire si notre pilote a eu le temps de larguer des bombes ou non. Quoi qu'il en soit nous avons perdu de la vitesse immédiatement ou presque. Le moteur a pris feu. Il n'y avait plus rien à faire et je me suis préparé à l'impact. L'aile droite a touché les flots la première, puis l'avion est passé sur le dos. La partie avant a volé en morceaux. Je doute qu'il y a eu le moindre survivant dans ce compartiment. À l'arrière, Mason et Mitchell sont parvenus à dégager les premiers. Je les ai suivis. Nous sommes restés environ 25 minutes à patauger à proximité du lieu où notre bon vieux 41-13153 a finalement coulé. Un *PT Boat* s'est alors approché. J'ai bien vu



▲ Ci-dessus : L'adversaire : un B-25 D du 42nd BG ici photographié à Nouméa en 1943. Outre l'armement habituel, cet appareil s'est vu adjoindre quatre mitrailleuses Cal.50 afin de dégager le passage devant lui lors d'attaques en vol rasant.

▲▲ En haut : Un B-25 détruit un PT Boat avant de se faire descendre à son tour par un F6F : un résumé des *Friendly Fires* qui, côté allié, ont marqué la guerre du Pacifique en 1943-1944. Cette illustration a servi de couverture à une revue publiée en mai 1944 aux Etats-Unis.



Toutefois, en vérité, il est probable que les événements qui ont alimenté la rumeur se soient déroulés six mois plus tard. Il s'agit en l'occurrence d'un dossier officiellement non classé et a priori même non ouvert du côté de la Navy qui n'a jamais reconnu ses torts au grand jour.

LA BATAILLE DE ROI

À la fin de 1943, alors que Rabaul s'inscrit dans le viseur des appareils de la 5th AAF, ceux de la 7th, qui accompagnent la progression des Forces de Nimitz en Micronésie, se focalisent sur un atoll a priori sans intérêt : Tarawa. Emporté de haute lutte, ce petit bout de terre constitue en fait un marchepied nécessaire au développement de l'offensive entreprise dans la région par les forces américaines.

C'est dans cette optique que le 41st BG vient en décembre 1943 poser les roues de ses B-25 sur les pistes à peine aménagées de l'atoll « sanglant ». Les bases japonaises des Marshall vont dès lors subir la loi de ces marchands de mort subite que sont les Mitchell. Cependant leur intervention n'a rien d'une sinécure comme le prouve le journal du 1st Lieutenant Thompson, alors pilote de l'une des canonnières du groupe et qui relate un fait saisissant. « 30 janvier : apparemment la mission d'hier a été une grande réussite. Sans casse sur l'objectif. Nous avons

tapé dur. L'aviation embarquée devait frapper d'abord mais soit elle était en retard soit elle s'est trompée d'île. En fait la Navy s'est surtout manifestée au retour et à nos dépend. Quand nous avons survolé la flotte, l'artillerie a ouvert le feu et leurs chasseurs nous ont engagé ! Ils ont descendu mes vieux potes Taylor et Cherrington. Tous nos appareils ont été plus ou moins gravement touchés par ces tirs fratricides. Doyle, le navigateur de Casey, a été grièvement blessé et son avion est bon pour la réforme. Truker a ramené son B-25 avec un moteur en feu jusqu'à la piste mais, au dernier moment, le Mitchell a décroché et s'est abîmé dans les eaux du Lagon. Aucun membre d'équipage n'a été tué mais tous en sont partis pour une longue convalescence à Pearl !

« 31 Janvier : cinq membres de l'équipage de Taylor ont été récupérés par un destroyer (USS *Gatling* DD-653 ; NdIA). On ne sait pas encore qui est porté manquant. Nous ne restons que quatre équipages du Squadron original arrivés il y a à peine un mois! Aujourd'hui, la Navy doit s'emparer de Wotje. Bonne chance... »

Ces souvenirs sont confirmés par le rapport de mission établi par l'officier de renseignement du 396th *Bomb Squadron* : « Les neuf B-25 après avoir quitté l'objectif ont adopté une formation en V. ils ont volé sur environ 50 kilomètres, cap au 154, avant de virer comme prévu au 172. Au bout de 60 kilomètres sur cet axe, une importante force navale navigant au 210 a été aperçue. Bien que nos hommes aient correctement identifié les navires comme appartenant à l'une de nos *Task Force*, ils ont modifié leur course au 192 pour éviter de survoler la flotte. À ce moment, le bon fonctionnement de l'IFF a été vérifié, mais pour plus de sûreté des codes d'identification ont été échangés en morse optique au moyen de lampes Aldis. Malgré ces précautions, certains destroyers (il s'agit au sein du TG-58 2 constitué autour des porte-avions *Essex*, *Intrepid* et *Cabot* des USS *Healy* DD-672 et *Knap* DD-653 NdIA) assurant la défense du périmètre extérieur du groupe de combat ont ouvert le feu sur nos appareils qui ont immédiatement viré au 230 pour s'éloigner. De nouveaux échanges en morse ont eu lieu et tous les escorteurs sauf un ont suspendu leur tir. À ce stade, le *Squadron* a été engagé par des Hellcat. C'est ainsi que le 621 a été attaqué par deux F6F qui, sortant d'un nuage, l'ont engagé en effectuant une passe sur son 3/4 arrière. Ils ont été repérés alors qu'ils se trouvaient encore à 800 mètres du B-25. Ils ont ouvert le feu à moins 600 mètres de distance. Une seconde passe a été effectuée dans les mêmes conditions par deux autres Hellcat (ou les même Ndt). Pendant tout le temps où ils se sont trouvés sous le feu ami, nos hommes n'ont cessé d'émettre des signaux de reconnaissance. Ils n'ont pas riposté. Cela n'a pas empêché le 825 de subir à son tour l'assaut d'un Hellcat. Quatre des nôtres, victimes de cette interception, ne sont pas rentrés à la base. Le 284 a été abattu. Le 780 gravement endommagé à fini son vol au milieu du lagon. Moins gravement atteints les 367 et 616 ont pu regagner Makin. »

Et puis, ce fut le silence. Il ne semble pas qu'une enquête de commandement ait été diligentée. Si cela a été le cas, son rapport semble s'être opportunément perdu. En tout état de cause, aucune conclusion ne subsiste.

Dans un premier temps, afin d'éviter de trop se perdre en conjecture, on peut retenir soit l'hypothèse d'une mauvaise identification des agresseurs soit celle d'une volonté délibérée des parties d'étouffer une affaire gênante, d'autant plus facilement qu'en définitive un seul aviateur, le 2nd Lieutenant Daniel Kritz, a perdu la vie lors de l'accrochage.

La première de ces pistes, l'intervention massive de la chasse nipponne au-dessus d'une flotte ennemie puissamment défendue et disposant en outre d'une couverture

▲ Le PT-166 victime d'un B-25 du 42nd BG en juillet 1944.

▲▲ Le même B-25 que la page précédente, lors d'un vol en compagnie de l'un de ses congénères. L'armement encore limité à 8 mitrailleuses de 12,7 mm pourra évoluer et en comporter jusqu'à 14, sur les versions dites « *Solid Nose* ».



radar performante, ne trouve aucun écho chez l'un ou l'autre des protagonistes. Qui plus est, ses capacités de riposte devaient avoir été considérablement émoussées par le pilonnage continu de ses bases tout au long de la journée par les avions américains tant terrestres qu'embarqués. C'est ainsi que les Hellcat de la VF-6 de l'USS *Intrepid*, après avoir effectué une première sortie matinale visant les défenses de l'aérodrome de Roi-Namur, sont désignés pour fournir une CAP à la TG-58 2. Les 12 appareils qui y participent quittent le pont à partir de 9h30. La suite est rapportée dans le journal du *Lieutenant Commander* Harry Harrison : « Nos gars ont commencé à patrouiller à 10 000 mètres mais il n'y avait rien à cette altitude, si ce n'est des nuages. Ils sont alors descendus à 3 000 mais c'était pareil. Finalement deux divisions se sont alors positionnées à 1 500 mètres et là il y a eu du sport. Ils sont tombés sur des japonais venant probablement de Wotje ou Taroa. Les 12 Hellcat se sont précipités à la curée avec les résultats suivants. Hall et sa 4^e Division ont eu un « Betty », Hobbs et Merritt un autre et Klinger un troisième. Vraciu en a eu trois à lui seul ! Fairbanks et Robbins revendiquent de

leur côté un « Topsy », la version japonaise de notre DC-3, qu'ils ont cueilli roulant sur la piste de Roi. » Deux faits doivent ici nous interpeller. D'une part, les Japonais ne semblent pas signaler ce jour-là de pertes correspondant aux G4M prétendument abattus. D'autre part, Alex Vraciu, malgré plusieurs campagnes de presse montées dans l'après-guerre et des soutiens influents au Sénat, n'a jamais été récompensé par l'attribution d'une Médaille d'Honneur du Congrès à laquelle ses états de service le destinaient pourtant naturellement. En adoptant la formule célèbre qui indique que « lorsque il y a un flou, c'est qu'il y a un loup » et en usant avec elle d'un raccourci vertigineux on pourrait ainsi considérer que Vraciu et ses camarades auraient descendu par erreur des B-25 en lieu et place des « Betty ». La Navy aurait ensuite couvert l'affaire mais pas au point d'honorer un homme au dossier entaché par une faute rédhitoire.

Une telle conclusion sans doute réjouissante pour le chasseur de scoops historiques ne tient pourtant pas. Certes, les Mitchell ont bien été « agressés » alors qu'ils survolaient une flotte alliée couverte par des CAP. Les circonstances et la description du combat présentent également des similitudes frappantes. Pourtant, si l'on s'en tient aux rapports de mission et de perte du 41st BG, l'engagement a eu lieu beaucoup plus au nord et surtout en fin d'après-midi, soit 8 heures après l'action conduite par les Hellcat de l'*Intrepid*. Ceux-ci méritent-ils pour autant d'être définitivement absous ? Ce n'est pas si sûr, car malgré tout un demeure un fait troublant. La VF-6 a bien fourni conjointement avec la VF-9 à cette même heure (17h30) des appareils pour une seconde CAP. Or, de toutes les unités engagées, elle est la seule à se prévaloir au cours de cette journée de victoires aériennes obtenues contre des bimoteurs. Une présomption ne constitue pas une preuve comme en matière pénale le doute doit bénéficier à l'accusé ; le respect de ce principe justifie sans doute ici, pour toujours, un non-lieu.



► F6F-3 de la VF-6 photographiés en janvier 1944 sur le pont de l'USS *Intrepid* (CV-11).

◄ Alexander Vraciu de la VF-6 rapporte la destruction de deux « Betty » le 29 janvier 1944. À la fin de la guerre, il aura accroché 19 avions à son tableau de chasse.



D'un point de vue tout à fait factuel, les Japonais ne revendiquant pas de B-25 descendus ce jour-là dans le secteur de Kwajalein et l'US Navy (on s'en doute) pas davantage, le mystère reste entier, officiellement. Quoiqu'il en soit le mythe du Hellcat vengeur s'en prenant à des B-25 va alors commencer à courir les popotes et les courses d'autant plus que d'autres incidents opposant marins et aviateurs ne vont pas tarder à se produire !

LE DÉSASTRE DE BANGULA BAY

Le 27 mars 1944, les patrouilleurs 353 et 121, respectivement aux ordres de George Gukert et de Richard Secret naviguent de concert, lorsqu'ils pénètrent au petit matin dans la baie de Bangula (côte septentrionale de la Nouvelle-Bretagne) afin d'y traquer un vapeur nippon signalé la veille. Malheureusement, les hommes des MTBRon 8 et 25 ne sont pas les seuls à s'être lancés sur cette piste. À 7h45, les deux embarcations sont en effet survolées par quatre P-40 Australien appartenant au No. 78 (RAAF) *Squadron* basé à Kiriwina.

L'officier des opérations du MTBRon 25, le *Lieutenant* Crowell Hall, navigant ce jour-là sur le 353, parvient à entrer en communication radio avec les aviateurs. Ceux-ci lui indiquent en réponse avoir déjà traité la cible : celle-ci est considérée comme désespérée. L'objet de leur mission s'étant évanoui, les *PT Boats* virent de bord, quand ils sont engagés par un second *flight* de P-40, toujours du No. 78 *Squadron*, accompagnés pour l'occasion par un *Beaufighter* du No. 30. Ne répondant ni à la radio ni aux signaux, les avions vont littéralement s'acharner sur la flottille qui, en état de légitime défense, riposte de son mieux. Ajoutant encore à la confusion, survient un second *Beaufighter* dont le pilote, qui identifie correctement les *PT Boats*, s'égosille à la radio pour faire cesser le feu. Malheureusement, ses camarades aviateurs ignorent totalement ses appels.

À court de munitions, où s'étant enfin rendus compte de leur erreur, les Australiens abandonnent la partie, laissant les deux vedettes stoppées et en proie aux incendies. Les équipages ont tout juste le temps de les évacuer avant qu'elles ne coulent. Deux P-40 reviennent alors à basse altitude. Ils larguent aux naufragés un canot de sauvetage et lancent par radio un appel de détresse. Cinq heures plus tard, escortées par les monomoteurs du No. 78 *Squadron*, les patrouilleurs 346 et 354 arrivent sur la zone du combat et recueillent les survivants. Quatre officiers et quatre hommes d'équipage ont été tués et douze autres blessés.

Cet épisode est alors le plus tragique jamais survenu dans cette zone. Les investigations conduites à l'issue de cet engagement démontreront que l'erreur est imputable aux services de renseignement australiens attachés au No. 78 *Squadron*, qui n'ont pas répercuté correctement toutes les informations en leur possession. Nonobstant, une partie des aviateurs a correctement identifié les marins, les autres non ! Appartenant à la même unité, ils ont persisté dans l'erreur, malgré les appels à la radio, les signaux de reconnaissance et même l'intervention de l'un des leurs.

► En haut :
Bristol Beaufort australien prétendument confondu avec un G4M japonais !

► Au milieu :
Armuriers australiens se préparant à garnir les casiers à munitions de P-40 avant un départ en mission. La RAAF aussi s'en prendra aux patrouilleurs de l'US Navy. (DR)

◄ Ci-contre :
Photographiés à Rendova, les PT 180 et 183 de la MTBRon 11. On note l'efficacité de leur camouflage.

Par une cruelle ironie du sort, le PT 346 qui s'est le premier porté sur le lieu du combat va être victime trois mois plus tard d'une erreur encore plus dramatique, car préméditée !

LA TRAGÉDIE DU CAP LAMBERT

Nous sommes le 28 avril 1944. Lancé de nuit dans une mission de recherche et de destruction dans les parages de Rabaul, le PT-347 du Lieutenant Robert Williams se rapproche trop des récifs du Cap Pomas. Il heurte ainsi un obstacle immergé qui déchire sa coque de bois et le retient prisonnier. Immédiatement informé, l'état-major de la MTBRon 25 détache sur place le PT 350, aux ordres de Stanley Manning, afin de lui prêter assistance. Celui-ci arrive sur la zone au lever du soleil. Alors que les équipages se démènent pour se sortir de ce mauvais pas, surviennent deux F4U de la VMF 215, emmenés par le *Major* James Dill . Ayant décollé de leur terrain de Piva, les Corsair sont en passe de boucler leur patrouille quand ils repèrent les vedettes affairées en bordure de la barrière de corail, en limite de la zone tenue par les Japonais. Considérant dans ces conditions les embarcations comme ennemies, les pilotes de l'USMC prennent aussitôt une formation d'attaque. Grimpant à 2 000 mètres, ils engagent leur cible en piqué. « Nous n'avons noté aucun signe de reconnaissance d'aucune sorte », dira plus tard Dill. Il semble pourtant que les marins ne répliquant pas à la première attaque tentent au contraire par tous les moyens de se faire connaître. Signaux optiques, radio, bannière, rien n'y fait. En état de légitime défense, Williams donne l'ordre de riposter. Ses mitrailleurs descendent alors le F4U BuAer 13307 entraînant dans la mort son pilote le *1st Lieutenant* Edward Cochran. Si le « *Zombie* » (surnom du PT 347) s'en sort avec quelques dommages légers, en revanche, sur le « *Shifty Fifty* » (PT 350) on déplore trois membres tués. Les choses déjà suffisamment graves pourraient en rester là mais les deux parties vont faire monter les enjeux : la marine en dépêchant dans le secteur un troisième *PT Boat*, le 346 que nous connaissons déjà, et les aviateurs, en préparant une opération massive visant à éradiquer cette grave menace navale adverse.

C'est en effet un Dill visiblement furieux qui se pose sur le terrain de Green Island. Affirmant qu'il a surpris en pleine zone ennemie deux canonnières nipponnes longues de 40 mètres et puissamment armées, il va pendant plusieurs heures remuer ciel et terre pour qu'on lui donne les moyens de venger son malheureux allié. Tandis qu'à la mi-journée, le PT 346 arrive en vue des deux bâtiments victimes de l'attaque matinale, à Green Island on arme 22 monomoteurs en vue d'une attaque programmée pour le début de l'après-midi. Finalement 21 appareils appartenant pour la plupart au MAG-24 s'envolent de Nissan. Il y a trois Corsair de la VMF 215 conduits par Dill, quatre F6F de la VF 34, six Avenger de la VMTB 134 et huit Dauntless de la VMSB 341.

Le *Machinist* Ollie Talley arrivé avec le PT 346 du *Lieutenant* Burk a vécu les moments de tension extrême précédents cette seconde attaque, puis la violence inouïe qu'elle va déclencher une fois déclenchée.

« Quand nous sommes arrivés sur place vers 12h30, le 350 salement touché était toujours à flot, tandis que le 347 demeurait prisonnier de son récif. On pouvait distinguer des soldats japonais sur la place. Ceux-ci nous gratifiaient de temps à autre d'une ou deux rafales d'arme automatique. Ce n'était pas dangereux, tant que nous demeurions hors de portée mais pouvait se révéler problématique pour débiter notre opération de sauvetage. Au cas où celle-ci s'avé-

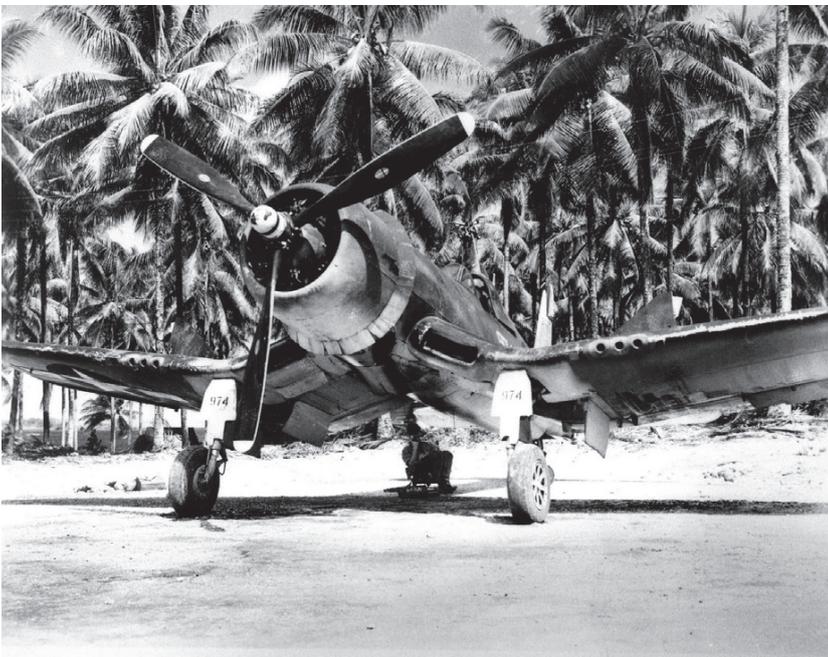


▲ Deux canons de 40 mm, quatre de 20, le *PT Boat* 810 est un vrai porc-épic, difficile à touché en évolutions serrées à près de 40 nœuds. Seule ombre au tableau, ces embarcations ultrapuissantes ne sont presque pas blindées.

▼ Canon Oerlikon de 20 mm et jumelage de 12,7 mm montés sur un *PT Boat*.



rait impossible à conduire nous avons reçu l'ordre de couler le 347. Quand nous avons vu les avions arriver (vers 14h00), nous les avons immédiatement identifiés comme des Corsair, Hellcat et Dauntless des Marines. Nous pensions qu'ils venaient nous couvrir, tandis que nous essaierions de dégager notre camarade échoué. Par radio, nous avons demandé un soutien aérien mais ces appareils-là allaient se révéler dépendre de Nimitz et Pas de McArthur, et de fait ils ne venaient pas nous assister bien au contraire.



La première bombe est tombée. Elle a explosé à proximité de notre patrouilleur : l'eau a envahi ma salle des machines stoppant les moteurs et noyant les batteries. Je suis monté sur le pont où gisait le corps de notre capitaine. Nous coulions. J'essayais de libérer un canot de sauvetage quand j'ai aperçu un de ces maudits oiseaux qui fonçait droit sur nous. Je me souviens m'être demandé si ces gars-là n'avaient pas de radio. Je l'ai vu nettement abaisser ses volets. Une bombe de 500 kg s'est alors décrochée pour nous tomber droit dessus. Je ne me souviens plus du reste, seulement que je me suis retrouvé à la baille. »

Rejoint par Chopper, le chien mascotte du « Betty Bee » (surnom du PT 346), le cauchemar que vit le jeune mécanicien va se poursuivre pendant de longues minutes. « Ils sont venus nous mitrailler encore et encore. J'avais l'impression que chacun d'entre eux m'en voulait personnellement. À chaque rafale, je pouvais voir la fumée s'échapper de leurs armes, juste avant que les balles ne crèvent la surface de l'eau tout autour de moi. J'essayais de plonger pour me protéger car je savais que la vitesse des balles décroissait rapidement sous l'eau. »

Par chance, Talley déjà blessés, pas plus que son compagnon d'infortune, dont le museau avait été entaillé profondément par un éclat de Shrapnell, ne sont de nouveau atteints lors de ces mitraillages sauvages. Au

▲ F4U-1 de la VMF-222 photographié en 1944 à Green Island d'où a été organisée l'opération punitive du Cap Lambert. La VMF-222 prêtera un avion au trio vengeur de la 215.

▲▲ F4U-1 de la VMF-215 photographiés à Munda durant l'été 1943. Sur ces îles cohabitent des pilotes et des équipages des PT Boats. À certains moments, les relations de voisinage ont dû être tendues...

bout de deux heures, le calme revient enfin : autour des deux naufragés, surnagent des épaves et les corps de huit membres d'équipage du PT 346 dont un officier de l'Army, le *Lieutenant Colonel* Pettitt attaché à la flottille en tant qu'observateur.

Aux débris du « Betty Bee » se mêlent ceux des deux autres *PT Boats* qui ont été également coulés, non sans avoir tout fait pour se faire reconnaître avant de riposter. Ils abattent ainsi un Hellcat probablement atteints par des tirs du 346. C'est un recherchant le pilote disparu que l'équipage du PBY envoyé depuis Green Island se rendra compte de l'étendue de la catastrophe. L'équipage faisant preuve d'un dévouement exemplaire parviendra à secourir Talley, Chopper et quelques autres naufragés. La nuit venant, des canots, des couvertures et des rations de survie seront laissés aux autres survivants qui seront finalement récupérés au petit matin par les PT 351 et 355. En tout, 14 marins dont le Commandant du PT 346 ont été tués lors de ces deux attaques ; 17 ont été blessés. Le PT 346 avec 9 tués et 9 blessés est l'unité la plus touchée.

Après le *Lieutenant* Cochran de la VMF 215, le *Lieutenant* Knight de la VF-34 est à son tour porté disparu à l'issue du second raid. Les vies de deux aviateurs et de quatorze marins ont donc été perdues pour rien, lors de cet épisode qui demeure le plus meurtrier et le plus incompréhensible ayant affecté jusque-là le théâtre d'opération du Pacifique. Nimitz comme McArthur atterrés exigèrent le blac-kout sur cette affaire. De l'enquête, il ressortira que les vedettes avaient commis une faute en franchissant de 5 kilomètres la ligne de démarcation imaginaire séparant les secteurs Sud et Centre Pacifique . Se trouvant dès lors dans une zone considérée comme ennemie par l'état-major du secteur Centre, l'attaque sans sommation de ses avions se trouvait « légalement justifiée » . Pour autant les aviateurs sont critiqués pour leur inaptitude manifeste à identifier des navires amis. En conclusion, c'est juridiquement un match nul et personne n'est officiellement sanctionné. Toutefois le *Major* Dill quitte son commandement quelques jours plus tard. Cet officier semble au moins au regard de l'histoire porter une lourde responsabilité dans le désastre du Cap Lambert. D'abord, parce qu'il n'identifie pas correctement ses cibles lors de la première attaque. Ensuite, parce qu'il force à la seconde attaque, quitte à donner des coordonnées erronées afin de les situer non pas en marge de la zone de tir autorisé mais loin à l'intérieur de celle-ci, soit à plus de 25 kilomètres de leur position réelle. Enfin, parce qu'aux dires des témoins ce seront surtout les Corsair qui s'acharneront à mitrailler les naufragés. Nonobstant Dill sera promu un peu plus tard et prendra sa retraite avec le grade de *Colonel*.

Dans le même temps, la Navy déplace elle aussi ses cadres. C'est ainsi que très rapidement l'officier commandant la VF-34 est muté et remplacé par... le *Lieutenant Commander* Robert Conrad (ça ne s'invente pas !).

Du côté des victimes, le *Lieutenant* Robert J Williams, « skipper » du PT 347, souffrant d'un grave syndrome post-traumatique s'enfoncé peu à peu dans les affres d'une profonde dépression, dont il ne sortira jamais. Les autres rescapés s'en remettent peu à peu, au moins en apparence. Rétablis, Talley et Chopper seront démobilisés en 1945 ; le premier ayant adopté le second, ils rentreront ensemble aux États-Unis. Laissé un temps à la garde des parents de l'ex-mécanicien, Chopper trouvera la mort un peu plus tard, lors d'une partie de chasse au lapin. Ayant survécu au cours de la guerre du Pacifique à des balles de mitrailleuses et des bombes de 500 kg, il sera finalement atteint mortellement par du calibre 22 tiré par la carabine d'un adolescent du voisinage : un tir ami ! Les méprise et les erreurs vont se poursuivre au moins

jusqu'à la fin de l'année 1944. Le 1^{er} décembre le PT 169 (MTBRon 10) qui patrouille dans l'archipel des Moluques est victime d'un B-25 non identifié appartenant probablement à la 13th AAF. L'attaque du bombardier est couronnée de succès puisque la vedette est immobilisée, moteurs détruits et en proie aux flammes. Quatre membres d'équipage sont blessés. Une fois encore, l'enquête conclura à un manque de coordination, les 5th et 13th Air Forces se renvoyant la balle d'autant plus facilement que le responsable ne sera jamais retrouvé.

CONCLUSIONS

Au terme de cette étude, sans doute pourrait-on considérer que les faits relatés sont tragiques mais demeurent le fruit d'une époque révolue où fleurissaient des technologies considérées aujourd'hui comme obsolètes. On aurait tort !

En effet, l'engagement du Cap Lambert s'est trouvé dépassé au niveau de son bilan par la catastrophe survenue le 14 avril 1994 dans la région d'Erbil au Kurdistan irakien. Ce jour-là deux F-15 C du 53rd *Fighter Squadron* de l'USAF guidé par un AWAC ont en effet abattu avec leurs missiles AIM 9 Sidewinder deux UH-60 Black Hawk de l'Army en mission humanitaire faisant 26 victimes. Dans le feu de l'action, les chasseurs ont confondu ces hélicoptères de transport avec des Mil Mi 24 « Hind » dont était équipée l'armée de Saddam Hussein.

On ne peut qu'être frappé par la similitude de dépôts recueillies à un demi-siècle d'intervalle. En 1944 à un pilote de la VMBS-341 à qui un membre de la commission d'enquête fait remarquer qu'un marin du PT 350 a agité

▼ SBD-5 de la VMSB-341, unité basée à Green Island et qui a participé à la tragédie du Cap Lambert en 1944.



un drapeau américain, jusqu'au moment où il a été fauché par les balles « amies », celui-ci répond : « J'ai bien vu ce gars avec son drapeau mais c'était un drapeau japonais ! » Dans le même cadre, 50 ans plus tard, le pilote d'un des F-15 engagé sur Erbil déclare : « Je n'ai eu aucun doute quand je les ai vus, c'étaient des Hind... Jamais la possibilité qu'il s'agisse de Black Hawk ne m'a traversé l'esprit ! »

On laissera le mot de la fin à l'un des aviateurs impliqués dans la mission du 29 avril 1944 qui, venant rendre visite à Ollie Talley soigné à Green Island, lui confiera : « Dans ce merdier, il n'y a eu que des victimes. » ■

«TÊTES BRULÉES» CONTRE TÊTES BRULÉES

Les fameux « Black Sheeps » de la VMF-214 ont également donné dans la chasse aux *PT Boats* et ils s'y sont brûlés les ailes.

L'affaire se déroule au cœur de leur premier tour d'opérations réalisés sous la férule de Greg « Pappy » Boyington. Aux petites heures du 30 septembre 1943, quatre navires – les 124, 126, 116 et 189 – quittent le vaisseau base de la MTBRon-6 ancré à Munda pour une patrouille de nuit dans le secteur de Kolombangara. Après quelques escarmouches, ils parviennent à localiser des barges ennemies qu'ils attaquent aussitôt. Mais, ce faisant, ils se laissent surprendre par les premiers rayons du soleil et ne peuvent donc pas se dégager avant l'aube, comme prévu. À la lumière du jour, ils deviennent instantanément des cibles non seulement pour leurs ennemis mais également pour l'aviation alliée qui prenant le relai ne s'attend plus à les trouver là. C'est ainsi que vers 7h40, trois chasseurs venant de l'intérieur de l'île déboulent au-dessus des plages et foncent droit sur la flottille américaine. Après un moment de stupeur, les marins toujours aux prises avec le convoi japonais, respirent en reconnaissent la forme particulière des ailes des F4U Corsair.

Partie elle aussi de Munda deux heures plus tôt, la division du *Major Stanley Bailey* a été amoindrie par la défection d'un de ses pilotes, le *1st Lieutenant John Bolt*, victime d'un problème avec son système de distribution d'oxygène laissant ses camarades poursuivre cette patrouille matinale avec leur leader. Les pilotes ont vu les navires et les ont identifiés comme des barges ennemies ce qui n'est qu'à moitié faux. Mais un doute subsiste au point que Bailey commande de ne surtout pas ouvrir le feu sans son ordre. Les « U-Birds » volant

de front abordent la zone de combat. Essuyant des tirs, ils ouvrent finalement le feu sur tout ce qui bouge. Cependant Bailey et Burney Tucker, l'un de ses ailiers, se rendent rapidement compte que des *PT Boats* sont engagés et rompent aussitôt leur attaque. Ce n'est pas le cas d'Alexander, le troisième aviateur, qui lui s'acharne sur le patrouilleur 126 du *Lieutenant Craig Smith*. Par réflexe, les mitrailleurs attaqués ripostent imités par ceux du PT-124 qui navigue à proximité. Encaissant une grêle de projectiles, le chasseur fait demi-tour. Il regagne la côte pour venir finalement s'écraser dans la jungle, où il explose dans une boule de feu. Sur le PT 126 gravement atteint, c'est une scène de carnage qui s'offre à la vue des équipages du 124 et du 116 qui lui portent secours. Il y a du sang partout. L'officier en second, John Daley, qui a été emporté par une rafale alors qu'il servait le canon Oerlikon de 20 mm agonise. Le *Machinist Bertis Paul* a été tué en salle des machines (le pont des *PT Boats* est en bois...). Le *Gunner Thomas Ross*, dont le corps a été soufflé de sa tourelle, a disparu... On ne retrouvera de lui que sa casquette flottant sur l'océan. Filant à petite vitesse afin de rester au contact de son « canard boiteux », la flottille regagne Munda où les Corsair les ont précédés. L'enquête immédiatement diligenté conclura diplomatiquement à une responsabilité partagée. Les marins n'ayant sans doute pas tiré assez tôt leurs fusées de reconnaissance, et les aviateurs, en particulier Alexander, ayant fait preuve d'une agressivité réhibitoire. Ils auraient dû réaliser un survol préalable pour s'assurer du fait que les embarcations étaient des adversaires. Cette précaution aurait sans doute évité l'hécatombe. ■