



RAZ DE MARÉE SUR L'INSULINDE

**Comment la machine de guerre japonaise
arriva aux portes de l'Australie...**

En décembre 1941, juste après leur attaque contre la flotte américaine à Pearl Harbor, les Japonais poursuivaient leur offensive sur le pourtour ouest de l'océan Pacifique. Ils visaient les riches champs pétrolifères de l'Insulinde, à Bornéo. Cet immense chapelet d'îles constituait le rempart de l'Australie, mais il était défendu par des forces bien maigres et très dispersées...

Fin décembre 1941, poursuivant leur offensive victorieuse vers le sud du Pacifique, les Japonais, occupant déjà, avant la guerre contre les États-Unis, la Chine, Formose, l'Indochine française et les archipels Palau, Carolines, Mariannes et Marshall, étaient sur le point de s'assurer, outre la maîtrise des Philippines et de la Malaisie, celle de l'Insulinde. Face à deux des tentacules de la pieuvre que formait schématiquement l'avance nipponne, apparurent alors les deux principales lignes avancées de la défense australienne.

La côte nord-ouest de l'Australie, donnant sur le front du Sud-Est asiatique et sur laquelle pesait la menace la plus sérieuse, était couverte par les îles Céram, avec la place forte d'Amboine, et par Timor dont la principale place forte était Koepang (défendue en collaboration avec les Néerlandais). Ces deux positions appartenaient à ce que les stratèges alliés avaient pompeusement surnommé la « barrière malaise ».

Les côtes nord et nord-est donnant sur le front du Pacifique sud-ouest étaient, quant à elles, protégées par la Nouvelle-Guinée, avec la place forte de Port-Moresby, et par la Nouvelle-Bretagne dont la défense reposait sur la grande base aéronavale de Rabaul.

Du fait des grandes distances qui la séparaient du continent asiatique et parce qu'entre elle et l'Asie stationnaient d'importantes forces militaires amies, britanniques en Malaisie, néerlandaises en Indonésie et américaines aux Philippines, l'Australie, continent de sept millions d'habitants, s'était toujours considérée à l'abri. De fait, Amboine, Koepang, Port-Moresby et Rabaul n'avaient de places fortes que le nom.

UNE SITUATION DÉLICATE

Néanmoins, à cette époque, l'Australie se trouvait dans une situation pour le moins délicate. Depuis 1939, se croyant protégée par l'Eastern Fleet de la Royal Navy (au sein de laquelle opéraient ses principaux navires de guerre) et par les garnisons britanniques de Malaisie et de Singapour, elle avait, appartenant au Commonwealth, expédié le gros de son armée vers l'Europe et l'Afrique, en renfort des Britanniques. Trois de ses quatre divisions d'Infanterie (les 6^e, 7^e et 9^e Divisions des Australian Imperial Forces) se trouvaient au Moyen-Orient. La dernière, la 8^e, moins une brigade, était en Malaisie. En outre, la seule brigade d'infanterie restant en Australie avait expédié ses trois régiments à Timor, dans les îles Céram et à Rabaul. De fait, la protection du territoire national et de la base stratégique de Port-Moresby ne reposait que sur les seules Citizen Military Forces (CMF), une milice assez nombreuse en hommes mais mal équipée et dont la mobilisation n'était pas encore effective (elle le fut en février 1942 pour donner naissance à sept divisions d'infanterie qui ne devaient atteindre un niveau pleinement opérationnel que fin 1942). Le gouver-



Page précédente : chargement de bombes d'un Glenn Martin 139WH-3 (B-10) de la ML-KNIL (aviation militaire terrestre des Indes néerlandaise). (Collection Hazewinkel)

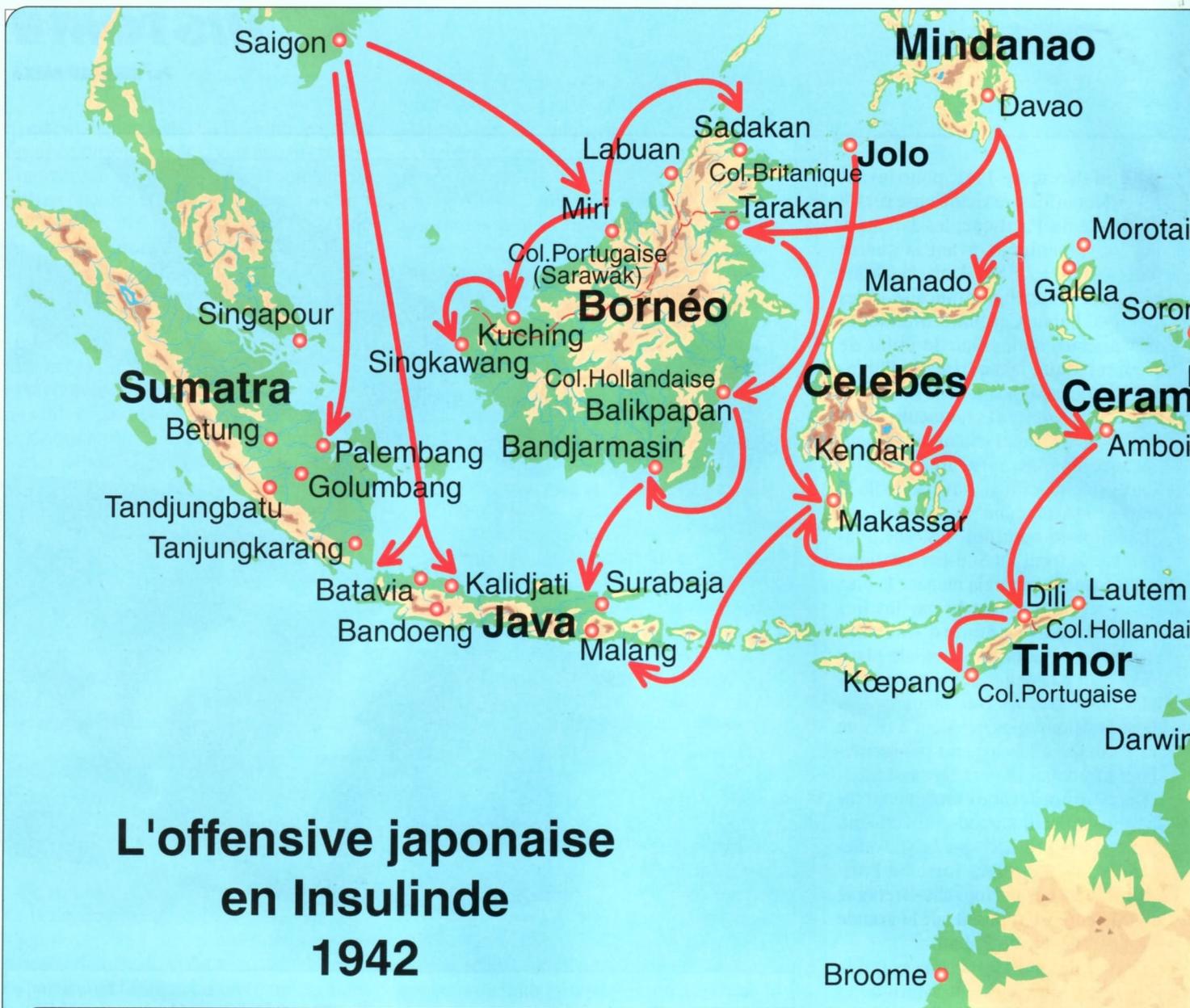
Ci-dessus, des Lockheed «Hudson» Mk I du Squadron 2, fin 1941. L'avion du second plan, codé A16-18, fut ferrailé en 1942. (Collection Mackenzie)

nement australien disposait encore de quelque 50 000 hommes du Volunteer Defence Corps (VDC), vétérans de la Première Guerre mondiale. Malheureusement, leur moyenne d'âge était de 45 ans et leur équipement parfois de simples fusils de chasse.

Quant à la Royal Australian Air Force (RAAF), sa situation était pire encore. Avec les 179 aéronaves de première ligne dont elle disposait lors du déclenchement des hostilités dans le Pacifique (non compris ceux détachés au Far East Command de la RAF), elle devait défendre plus de 20 000 km de côtes. Malheureusement pour la RAAF, les accords du Commonwealth et la position géographique de l'Australie avaient fait de ce pays une sorte de base arrière britannique, au même titre que le Canada. De fait, le rôle premier de la RAAF était de former des équipages pour la RAF sur les fronts d'Europe et du Moyen-Orient. Ainsi, plus de trois quarts de son parc étaient composés de 410 bimoteurs Avro «Anson» Mk I d'instruction et de liaison, de 250 monomoteurs Commonwealth «Wirraway» et d'une centaine d'autres avions de second ordre («Tiger Moth», «Moth Minor» et Fairey «Battle»).

90 Lockheed «Hudson» Mk I et II, restant sur 100 qui avaient été livrés au cours du premier semestre de 1940, constituaient sa force offensive. Une vingtaine d'hydravions («Catalina» et «Seagull») étaient détachés dans les îles, avec quelques «Hudson».

Le plus grave était que la RAAF n'avait aucun véritable avion de chasse. Le seul dont elle disposait alors, le Brewster «Buffalo» Mk I, une version du F2A-2 de l'US Navy



L'offensive japonaise en Insulinde 1942



adaptée aux standards britanniques, lui avait été fourni par la RAF et se trouvait engagé en Malaisie (RAAF Sqn 21 et 453). Les Australiens alignaient aussi le Commonwealth «Wirraway» (versions CA-1 à CA-8 correspondant à Mk I et II), un biplace de conception locale, dérivé du North-American AT-6 d'entraînement, mais inadapté au combat aérien. Le 7 décembre 1941, des 453 «Wirraway» livrés à la RAAF depuis juillet 1939, 41 avaient été perdus accidentellement, 101 se trouvaient en unités de première ligne, 108 équipaient trois Service

Brewster «Buffalo» Mk I matricule AN180 du Squadron 21 de la Royal Australian Air Force, en novembre 1941. (Profil par Gaël Elégoët)

Flying Training Schools (écoles) et 142 étaient utilisés pour l'instruction de base, le transport et les liaisons. 60 autres attendaient dans les dépôts, en réserve.

L'AUSTRALIE ISOLÉE

Dès le déclenchement des hostilités, les circonstances et la géographie du front indonésien (front ouest de l'Australie), coupèrent les Australiens de leurs cousins britanniques trop occupés à défendre leurs propres positions, et



les intégrèrent au dispositif néerlandais dont ils constituèrent une partie des arrières.

En dépit de ses faibles moyens, l'aviation australienne (exceptées les unités de Malaisie sous commandement britannique) s'engagea dans la bataille le lundi 8 décembre 1941. Sa première mission offensive vit trois «Hudson» du Sqn 2 attaquer le navire espion japonais *Nanyô-Marû*, au nord de Timor. Endommagé, évacué par son équipage, le petit cargo finit par s'échouer dans le secteur portugais de l'île, non loin de Dili.

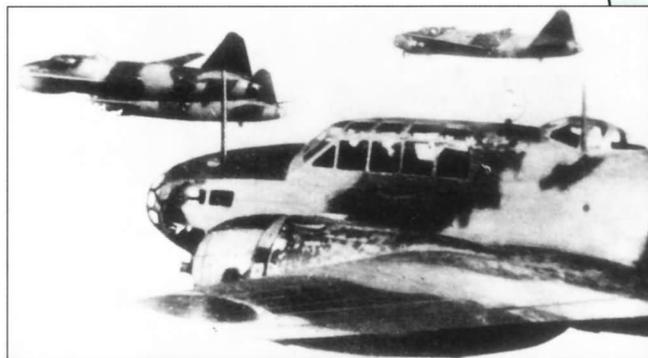
La seconde sortie offensive eut lieu le surlendemain contre la petite île de Tobi, avant-poste nippon à l'est d'Halmahéra (Moluques). Cette mission de six «Hudson» du Sqn 13 coûta la vie au Wing-Commander J.R.G. McDonald, chef de l'unité, et à son équipage ; leur avion, immatriculé A16-69, s'abîma en mer peu après le décollage. Les cinq autres avions firent escale à Babo (Nouvelle-Guinée néerlandaise) et, selon les propres termes de l'officier adjoint, le Squadron-Leader Ryland, n'obtinrent que de maigres résultats.

UNE AIDE SYMBOLIQUE

Cette première mission de guerre symbolisait l'engagement de l'Australie aux côtés de l'Armée royale des Indes néerlandaises (KNIL) dont les forces terrestres, navales et

Ci-dessus, la carte du théâtre des opérations. Les flèches indiquent les axes de l'offensive japonaise.

En haut à droite : des bombardiers Mitsubishi G4M1 «Betty» au début du conflit du Pacifique. Ce bimoteur dotait les Kôkutaï Kanoya et de Takao. (Collection Izawa)



aériennes étaient postées à Bornéo, aux Célèbes, aux Moluques et dans la partie ouest de la Nouvelle-Guinée (Nouvelle-Guinée néerlandaise), sur une ligne de défense avancée, face à l'Asie. Loin derrière cette ligne apparemment solide, les Australiens espéraient bénéficier d'une certaine sécurité dont le prix était, logiquement, l'assistance militaire aux Néerlandais. L'Australie avait donc accepté de prendre part à la défense de la « barrière malaise », chapelet d'îles en arc de cercle (Sumatra, Java, Bali, Soembawa, Flores, Amboine et Timor pour ne citer que les principales), entre Malaisie et Nouvelle-Guinée.

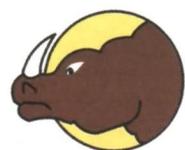
Dernier rempart naturel avant l'Australie, ces îles, admirablement mises en valeur par les Néerlandais, constituaient une des plus riches colonies du monde. Les Japonais, poussés par l'embargo américain sur les matières premières, convoitaient leurs gisements de pétrole, plantations d'hévéas et mines d'étain et de tungstène. Leur occupation rapide était l'objectif principal du plan Sud des Japonais.

En ce début de conflit, la RAAF était tout ce que l'état-major australien pouvait mettre à la disposition des alliés néerlandais. Le gouvernement de Canberra aurait certainement consenti à faire plus d'efforts plus tôt s'il avait su que le plan Sud japonais prévoyait de jeter contre les seules positions néerlandaises le gros de la 11^e Flotte aérienne de la Marine (11^e Kaigun Kôku Kantai), la moitié de ses forces navales et quelque 55 000 hommes !

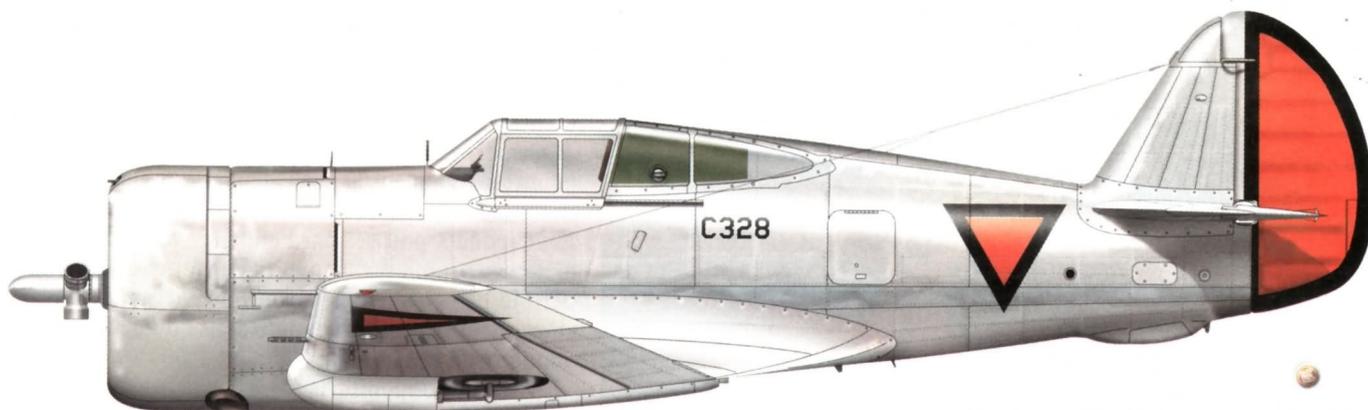
Répartie en trois flottilles aériennes (Kôku Sentais) commandées par le Vice-amiral Nishizô Tsukahara, la 11^e Flotte comptait plus de 200 bombardiers bimoteurs lourds, environ 140 chasseurs, une vingtaine d'appareils de reconnaissance et autant d'hydravions quadrimoteurs. À ces derniers pouvaient être ajoutés, le cas échéant, une cinquantaine d'hydravions monomoteurs embarqués ou certains des 450 aéronefs des porte-avions de la Flotte combinée.

La première ligne des forces aériennes néerlandaises (ML-KNIL et MLD) dans la défense de la « barrière malaise » était alors composée de... 22 bombardiers bimoteurs, 12 chasseurs, 12 hydravions trimoteurs de reconnaissance et quelques avions de liaison et d'entraînement plus ou moins anciens.

L'effectif théorique de la ML-KNIL était de 80 Glenn Martin 139WH-2 et -3 (B-10), 50 Brewster B-339D, 16 Curtiss H-75A, 20 Curtiss-Wright CW-21B, 22 Curtiss-Wright CW-22, 30 Koolhoven FK-51, 12 Lockheed L212, 35 avions de liaison et de transport dont 19 Lockheed «Lodestar» et environ 80 avions d'entraînement dont 60 Ryan STM-2. Celui du MLD était de 37 Dornier Do 24K, 36 hydravions Consolidated PB5-5 «Catalina» dont 30 en réserve, 11 Fokker T-IV, 8 Fokker C-XI, 48 petits biplaces Ryan STM-2 ou -S2 à flotteurs, et six vieux Dornier «Wal» pour l'entraînement et la liaison.



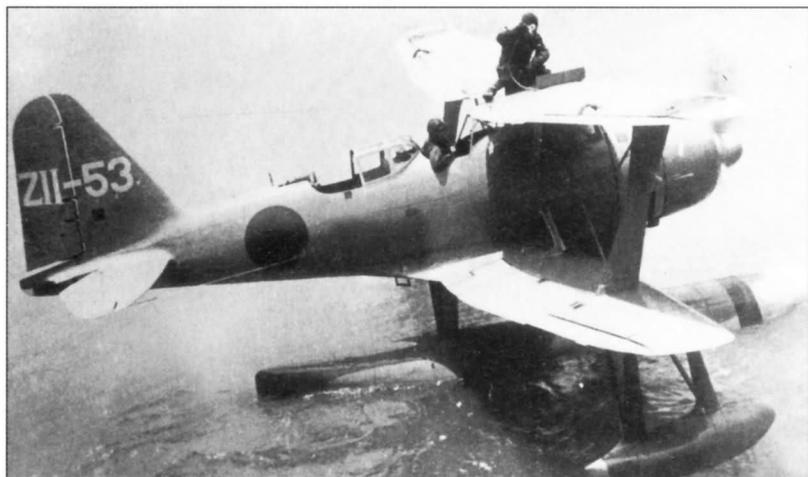
Brewster 339C («Buffalo») du 2-Vlg-V néerlandais, à Java, début 1942. (Profil par Gaël Elégoët)



Curtiss H-75A-7 du I-Vlg-IV néerlandais, vu à Andir (Java), en 1940. (Profil par Gaël Elégoët)



Mitsubishi F1M2 («Pete» dans la nomenclature américaine). (Profil par Gaël Elégoët)



Malgré les efforts des équipages du Marine Lucht Dienst (Aéronautique navale) néerlandais qui les repèrent bien avant leur arrivée à destination, dix transports de troupes et un pétrolier venus d'Indochine jetèrent l'ancre, le mardi 16 décembre 1941, devant Lutang, sur la côte nord de Bornéo. Sous la protection des hydravions biplans Mitsubishi F1M2 «Pete» du ravitailleur *Kamikawa-Marû*, ils débarquèrent leur cargaison humaine, à peine gênés par quelques Do 24K, dont l'appareil codé X-32 appartenant à la GVT-7 qui parvint néanmoins à couler le destroyer *Shinonome*, déjà endommagé par une mine. Il existait bien un terrain allié à proximité, en l'occurrence celui de Miri, mais il avait été évacué et neutralisé par ses défenseurs britanniques une semaine auparavant, dans le cadre d'un nouveau positionnement des forces. De fait, toute la partie britannique du nord de Bornéo et ses gisements de pétrole allaient tomber en quelques heures, sans véritable opposition.

Pour appuyer l'action des appareils embarqués du *Kamikawa-Marû*, les grands hydravions quadrimoteurs Kawasaki H6K4 «Mavis» du Kôkutaï de Tôkô, opérant depuis les îles Palau, bombardèrent les bases alliées de Sorong (Nouvelle-Guinée néerlandaise) et Davao (Mindanao). Le lendemain, le Kôkutaï de Tôkô bomba à nouveau Sorong mais également Ternate (Halmahéra) et Menado (Célèbes) avant de faire mouvement vers Legaspi (Luçon) pour se rapprocher de sa nouvelle zone d'action.

Le vendredi 19, contrairement aux contre-attaques timides de l'aéronavale néerlandaise sur le nord de Bornéo, la 22^e Flottille aérienne du C-A. Sadaïchi Matsunaga fut lancée, depuis ses bases d'Indochine, à l'attaque des principaux ports et aérodromes de la côte ouest de la grande île. Tour à tour, tandis que le Kôkutaï de Mihoro harcelait le trafic maritime en mer de Chine méridionale, Kuching, Pontianak et le terrain de Singkawang reçurent pendant deux jours la visite des G4M1 «Betty» du Kôkutaï de Kanoya et des G3M2 «Nell» du Kôkutaï de Genzan.

Le samedi 20, à l'aube, 27 «Betty» et 36 «Nell» bombardiers bimoteurs de la 21^e Flottille aérienne, quittèrent Formose vers les îles Palau où les attendait le Kôkutaï de Tôkô. De là, sept «Nell» du 1^{er} Kôkutaï et un avion de transport G3M2-L furent envoyés en détachement à Peleliu, la 21^e Flottille recevant le soutien des A6M2 «Zero» du 3^e Kôk., soit la moitié des chasseurs de la 23^e Flottille. Les Japonais se préparaient pour débarquer à Davao (Mindanao).

Après 18 heures de mer, 14 navires de transport, appuyés par un croiseur et six destroyers, couverts à distance par le porte-avions léger *Ryûjô* et son escorte, mirent à terre, comme prévu, la 56^e Brigade d'infanterie et plusieurs unités

Des biplans d'observation Mitsubishi F1M2 «Pete», embarqués sur des ravitailleurs, bien que destinés à l'observation, participèrent à la protection des convois avec une efficacité certaine, tout au long de la campagne d'Indonésie.
(Coll. Izawa)

L'hydravion de reconnaissance Fokker T-IV équipait les groupes GVT-11 et -12 du Marine Lucht Dienst (aéronautique navale néerlandaise). Ce T-24, photographié avant la guerre, fut détruit par les Japonais.
(Coll. Hazewinkel)

de soutien autonomes. La ville et l'aérodrome tombèrent le lendemain.

Mindanao étant l'île la plus méridionale des Philippines, Davao n'était d'aucune utilité pour des opérations qui se déroulaient plus au nord. Les Japonais comptaient utiliser cette ville, son port et son aérodrome comme base avancée d'attaques contre Bornéo, les Célèbes et les autres îles des Indes néerlandaises. Les premiers appareils à s'y poser, le 21, furent des «Mavis» du Kôkutaï de Tôkô.

Les unités de la 2^e Division d'infanterie, débarquées au nord de Bornéo le 16, en repartirent le lundi 22 à destination de Kuching. Elles avaient remis en état le terrain de Miri, permettant ainsi à la 22^e Flottille aérienne de se rapprocher de ses objectifs. Neuf A6M2 «Zero» et un Mitsubishi C5M2 «Babs» venant d'Indochine s'y posèrent le jour-même sous le commandement du L.v. Kikuichi Inanô. Ils devaient être rejoints le lendemain, par six «Zero» et neuf G3M2 «Nell» du Kôkutaï de Mihoro aux ordres du C.c. Fukuô Imagawa.

Le reste de la flottille ayant toujours pour mission de neutraliser les défenses alliées de la côte ouest de Bornéo, Singkawang fut attaquée à deux reprises par des G3M2 qui y détruisirent deux Glenn Martin de la 2-VI-G-I (2^e Afdeling du Vliegtuig Groep n°1). Le lendemain, les Japonais, qui étaient parvenus à neutraliser Singkawang, durent faire face aux hydravions trimoteurs Dornier Do 24K du Marine Lucht Dienst. En dépit des F1M2 «Pete» des ravitailleurs *Sanyô-Marû* et *Sanuki-Marû*, les trimoteurs néerlandais des GVT-2 et 5, au prix d'un des leurs (le X-27 de la GVT-5), bombardèrent Davao et coulèrent le pétrolier de 20000 tonnes *Tonau-Marû*. Du coup, la couverture aérienne du port de Davao fut renforcée par sept A5M4 «Claude» et deux B5N2 «Kate» du groupe aérien du *Ryûjô* et par 12 «Zero» du 3^e Kôk., venus de Formose sous la conduite de deux «Babs». Également en réponse à cette attaque, les «Betty» du Kôkutaï de Kanoya, à Palau, pilonnèrent les hydrobases de Sorong et de Ternate.

Au large des côtes ouest de Bornéo que longeaient les navires se dirigeant vers Kuching, les Do 24K des GVT-1 et 7 s'associèrent aux sous-marins; le submersible K-XIV du C.c. van Well-Greenweld coula deux transports de troupes, malgré les F1M2 «Pete» du *Kamikawa-Marû*.

Cela ne retarda pas l'opération japonaise, pas plus que ne la perturbèrent deux petits raids menés, en fin de journée, par des «Blenheim» Mk IV britanniques et trois «Hudson» australiens du SqN 8 venus de Singapour. Les éléments de la 2^e Division d'infanterie (la Division Sendaï) prirent pied à Kuching comme prévu. Curieusement, le «Penjab Rifles», le régiment britannique au passé pourtant glorieux qui défendait la région, se contenta de démolir les installations avant de se replier à travers la jungle,





vers les lignes néerlandaises, au sud. Dans la pagaille, un de ses bataillons, fort de 800 hommes, se rendit pratiquement sans combattre.

COMME AUX ÉCHECS...

Le 24 décembre, après que deux raids menés par les «Betty» du Kōkutaï de Kanoya et les avions opérant depuis Miri eurent neutralisé Singkawang en détruisant au sol un autre Glenn Martin de la 2-VI.G-I, les autres unités de la 22^e Flottille aérienne commencèrent à faire mouvement de Saïgon vers Kuching. Leur nouvel objectif était Singapour dont elles se rapprochaient.

Le plan nippon obéissait à une logique toute simple : l'effet de surprise n'existant plus, les grandes unités navales ne pouvant s'aventurer au milieu des archipels, dans des mers fermées, parsemées de hauts-fonds mal connus, le seul moyen de protéger les 2400 km du parcours des navires transportant les troupes chargées d'investir la «barrière malaise» était de s'assurer d'un réseau d'aérodromes répartis sur les îles les plus proches de cette route. La 21^e Flottille aérienne du C-A. Tadâ, ayant terminé son regroupement à Davao, était alors prête à se lancer contre les Célèbes et la côte est de Bornéo. Or, c'est du terrain de Samarinda, à Bornéo, que partit, le mercredi

**Ci-dessus,
des Mitsubishi
G3M2 «Nell»
du Kōkutaï
de Mihoro,
au début
du conflit.
L'avion du
premier plan
appartenait
au 1^{er} Chūtaï.
(Nihon, BKJ)**

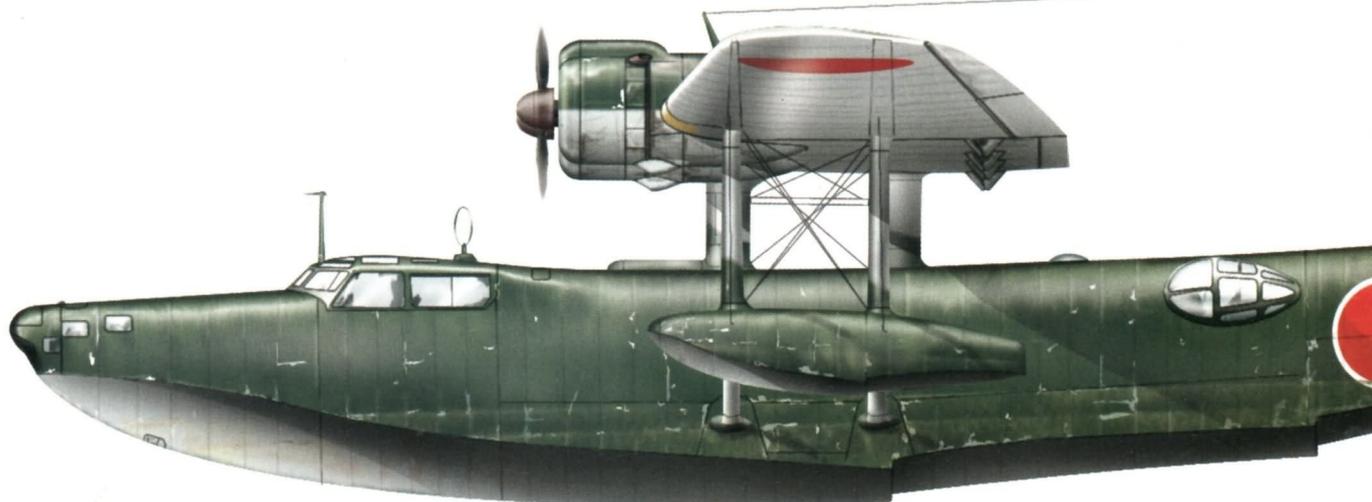
**Un hydravion
quadrimoteur
Kawanishi H6K4
 («Mavis»).
(Profil par
Gaël Elégoët)**

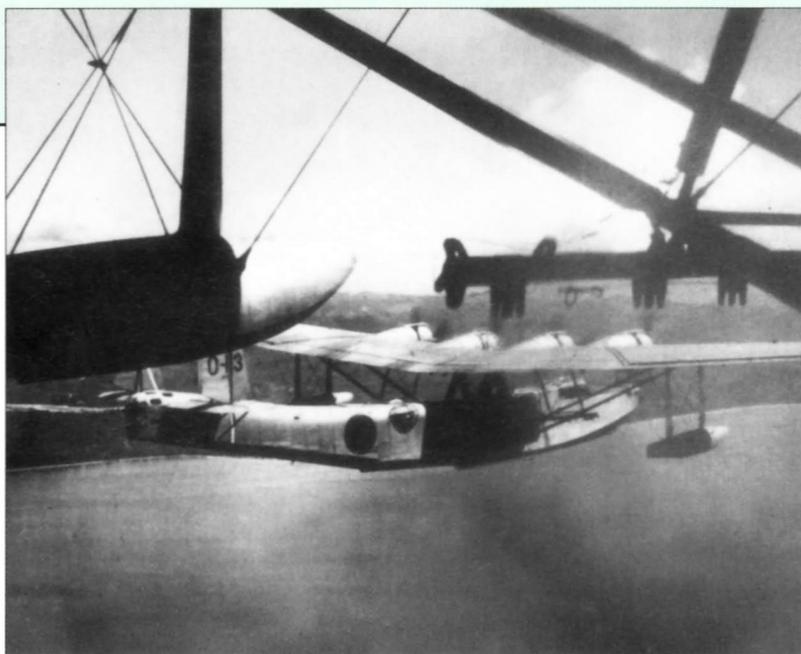
24 décembre, une riposte néerlandaise : les Glenn Martin coulèrent un navire de transport au prix de deux des leurs, les sous-marins détruisant un destroyer.

Toujours en préparation de l'offensive contre les Célèbes et le détroit de Macassar, trois transports de troupes nippons protégés par un croiseur et quatre destroyers jetèrent l'ancre le lendemain, devant la petite île de Jolo (archipel des Sulu) dont la conquête, sous la protection des avions du *Ryūjō*, ne demanda que quelques heures. Les Japonais mettaient désormais à portée de leur aviation les bases ennemies du sud des Célèbes et des îles Céram.

Moins de 24 heures plus tard, six «Zero» et un «Babs» du 3^e Kōk. partirent de Davao, firent escale à Jolo, et allèrent incendier à Menado (Célèbes) quatre Do 24K (les X-11, 12 et 25 de la GVT-2, et le X-26 de la GVT-5) et l'hydravion quadrimoteur Sikorsky S-43B PK-AFT, réquisitionné par l'Armée néerlandaise. Les Néerlandais durent abandonner une première base, Singkawang ; les deux sections de la 1-VI.G-V de Brewster B-339D (la version néerlandaise du «Buffalo» Mk I utilisé par la RAAF) se replièrent à Sumatra.

Outre les reconnaissances en mer de Chine, vers Sumatra et vers Singapour dont elle avait la charge, la 22^e Flottille fut lancée, le 26, à l'attaque du nord-est de Bornéo où se situait la petite base de Tarakan. Curieusement, les Japonais semblaient ignorer l'existence du terrain de Samarinda, à





300 km au sud de Tarakan et d'où partirent trois Glenn Martin qui, sans être inquiétés, coulèrent le dragueur de mines W-6 et un cargo à Kuching.

Ce jour-là, le Kôkutaï de Taïnan, l'autre unité de chasse de la 23^e Flottille aérienne du C-A. Ryuzô Takenaka, restée à Formose, commença à faire mouvement sur Jolo. À présent, trois des quatre flottilles aériennes de l'aviation navale impériale se trouvaient en position pour frapper Bornéo, les Célèbes et, au-delà, Sumatra et Java.

Le 27 décembre, les Américains prirent, pour la première fois, une part active à la défense de la « barrière malaise » en remplacement des Néerlandais malmenés. Le Patrol Wing n° 10 de l'US Navy, fuyant l'enfer des Philippines avec 14 Consolidated PBV « Catalina », quatre Vought OS2U « Kingfisher » et deux Grumman J2F « Duck », était arrivée le 19 à Balikpapan, au sud-est de Bornéo, puis était allé renforcer à Soerabaya (Java) les unités de reconnaissance du Marine Lucht Dienst. De là, six appareils de l'escadrille américaine VP-101 tentèrent d'attaquer Jolo. Malheureusement, des « Zero » du Kôkutaï de Taïnan s'y trouvaient basés depuis la veille ; leur intervention fut fatale à quatre PBV-5.

Du côté nippon, les pertes s'élevèrent ce samedi 27 à deux hydravions (un « Pete » et un « Jake ») du *Kamikawa-Marû*. Les appareils de la 22^e Flottille assurant désormais la protection des troupes implantées sur la côte ouest de Bornéo,

Un hydravion quadrimoteur Kawanishi H6K4 («Mavis»).
(Nihon, BKJ)



le ravitailleur d'hydravions quitta Kuching dans la soirée pour regagner l'Indochine.

Déjà attaquée l'avant-veille, la petite base de Tarakan fit l'objet, le 28, de deux nouveaux raids dont le premier, mené à l'aube, vit sept « Zero » et un « Babs » du 3^e Kôk. affronter une patrouille de la 1-VI.G-V. Les Japonais descendirent ces quatre Brewster, détruisant par ailleurs deux avions école Ryan STM. Décollant du terrain de Samarinda, toujours oublié des Japonais, trois Glenn Martin de la 1-VI.G-I allèrent bombarder Miri, base des « Nell » du Kôkutaï de Mihoro. Là encore, l'intervention de chasseurs « Zero » fut fatale à deux des bimoteurs.

À PROXIMITÉ DU FRONT...

À la mi-décembre, les quatre « Hudson » du Sqn 2 australien de Timor, aux ordres du Flight-Lieutenant Rob W.B. Cuming, s'étaient positionnés sur l'aérodrome avancé de Namléa, au nord-ouest d'Amboine, sur l'île Buru (Céram). Le 28 en fin d'après-midi, ils reçurent l'ordre d'attaquer un bâtiment non identifié faisant route au sud, entre Bornéo et les Célèbes (déroit de Macassar). Les trois bombardiers qui s'envolèrent ne découvrirent pas leur cible qui n'était autre que... le destroyer américain *Peary*. Endommagé en défendant les Philippines, ce dernier regagnait Java, ayant déjà fait l'objet de quatre attaques des « Mavis » du Kôkutaï de Tôkô.

Le lendemain, le ravitailleur d'hydravions *Heron* qui, comme le *Peary*, fuyait les Philippines mais à destination d'Amboine, fut pris à partie par 10 « Mavis » du Kôkutaï de Tôkô et 5 « Nell » du 1^{er} Kôk. qui se relayèrent pour tenter de le couler pendant huit heures ; le C.c. William Kabler, commandant du navire, réussit à éviter tous les projectiles à l'exception d'une bombe de 60 kg qui tua deux marins et en blessa plusieurs autres. En contrepartie, sa DCA parvint à abattre un des H6K4 dont les huit membres d'équipage refusèrent d'être secourus.

À l'ouest, la 22^e Flottille mobilisa la quasi totalité de ses moyens pour son offensive contre Singapour. Dans le cadre de cette opération « S » (Sakusen), les chasseurs du L.v. Inanô stationnés à Miri se déplacèrent en Malaisie (à Kota Bharu) pour rejoindre l'autre Bûntaï de l'unité, aux ordres du L.v. Tadatsune Tôkaji. L'activité aérienne diminua donc d'intensité au-dessus de Bornéo et des Célèbes.

En fait, les Japonais, solidement implantés dans la province du Sarawak (Bornéo portugais), à Davao et dans l'île de Jolo, y regroupaient la 16^e Armée du Gén. Hitoshi Imamura, avant de poursuivre vers le sud. Ils profitèrent de ce répit pour envoyer la 22^e Flottille renforcer l'aviation de l'armée contre Singapour et la Malaisie.

Pour cette raison, il revint aux chasseurs « Zero » du 3^e Kôk. regroupés à Davao et ceux du Kôkutaï de Taïnan stationnés à Jolo d'harceler l'aviation néerlandaise en l'air et au sol. Mais cela ne donna lieu à aucun engagement notable parce que les Néerlandais reculaient.

Le jour de l'an 1942, trois « Hudson » du Sqn 13 décollèrent d'Amboine pour intercepter des hydravions quadrimoteurs H6K4 « Mavis » qui, depuis quelques jours, à midi précis, avec une régularité d'horlogers suisses, bombardèrent la base aéronavale de Sorong, à l'extrémité ouest de la Nouvelle-Guinée néerlandaise. Ce jour-là, les Japonais ne furent pas au rendez-vous ! Après avoir patrouillé deux heures au-dessus de Sorong, les trois « Hudson » repartirent, mais, au retour, l'avion du Flg-Off John Turnbull, codé A16-29, prit feu et s'abattit en mer. Un hydravion

PBY-5 néerlandais dépêché sur les lieux ne recueillit que le mitrailleur dorsal, gravement brûlé.

Sur ce front, les Australiens furent confrontés pour la première fois à l'ennemi japonais le mardi 6 janvier 1942. Six H6K4 et 21 bombardiers G4M1 des Kōkutaï de Tōkō et de Kanoyase dirigèrent vers Amboine pour bombarder l'aérodrome de Laha et l'hydrobase d'Halong. Le mauvais temps rencontré par les deux formations obligea deux «Mavis» à faire demi-tour et valut à l'hydravion n° 1 de s'abattre en mer, entraînant dans la mort le commandant de l'unité, le C.f. Tatsuā Aizawa, et son équipage. Des 21 «Betty», aux ordres du C.c. Toshiie Iriša, 14 parvinrent à mener leur attaque à bien.

À Laha, la défense fut totalement prise au dépourvu ; les 33 bombes de 60 kg des «Mavis» causèrent le plus de dégâts. Deux «Hudson» du Sqn 13 et un Brewster néerlandais furent endommagés dans leurs hangars. Plusieurs installations furent détruites, avec des pertes humaines. Les bombes des «Betty», frappant un secteur civil, y firent quelque cinquante tués et autant de blessés.

Depuis quelques jours, les groupes du MLD avaient été réorganisés et rééquipés de PBY-5 «Catalina». Deux étaient revenus à Tarakan pour attaquer régulièrement Jolo et Davao. Les 8 et le 9 janvier, Tarakan fit l'objet de deux petits raids, sans conséquence. Mais, contrairement à ce que pensa la garnison, les Japonais ne réagissaient pas aux réactions du harcèlement des «Catalina» ; ils préparaient le terrain pour le débarquement de la 56^e Brigade d'Infanterie du Général Shizuō Sakaguchi qui approchait à bord de six grands transports, escortés par 2 croiseurs, 18 destroyers et 6 dragueurs de mines.

L'escadre nippone avait pris la mer la veille, malgré une attaque aérienne néerlandaise et deux autres raids des



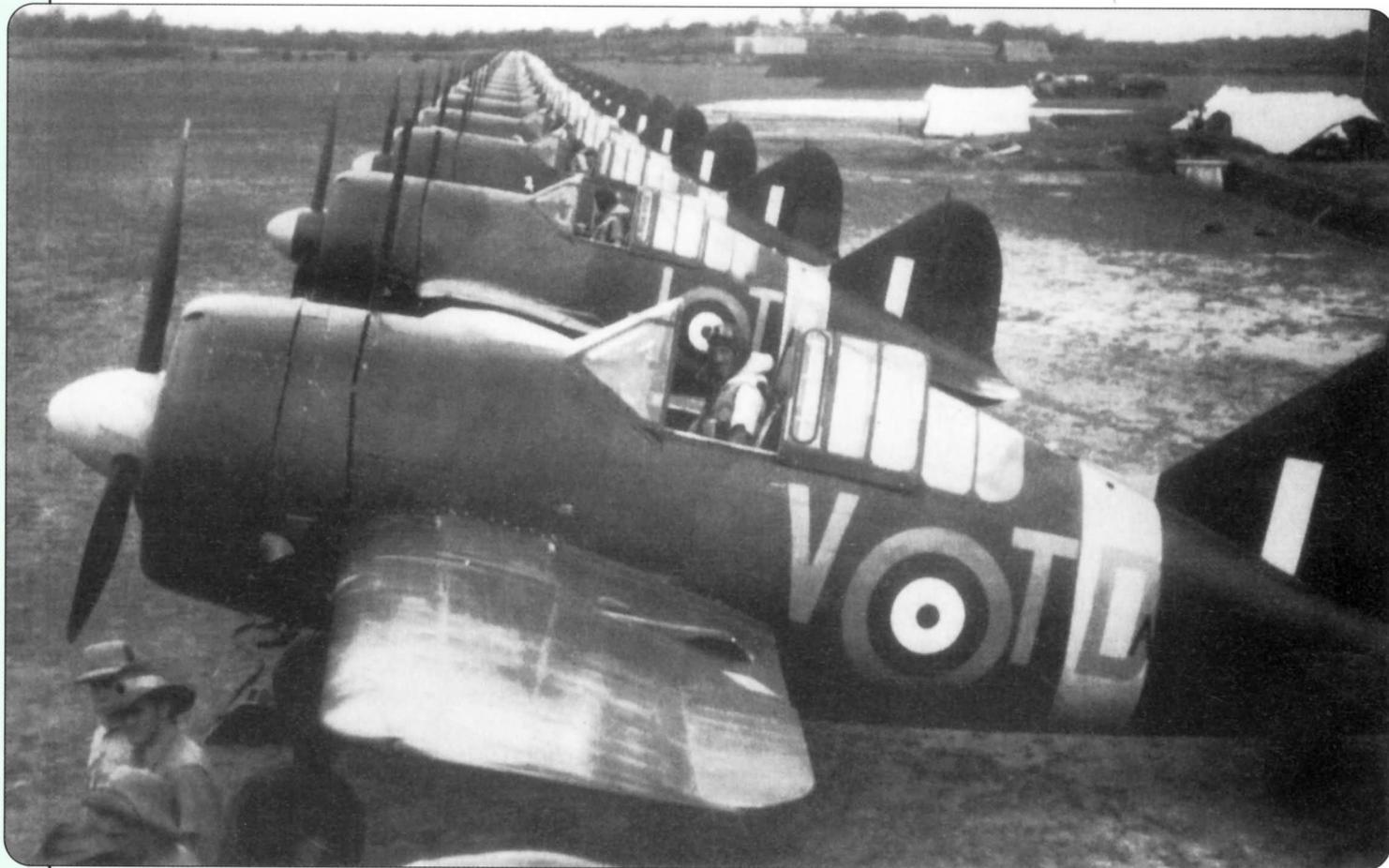
Un Commonwealth «Wirraway» CA-1 du Squadron 21. La monographie de ce biplace australien, dérivé du North American T-6, publiée dans notre numéro 190, est toujours disponible.

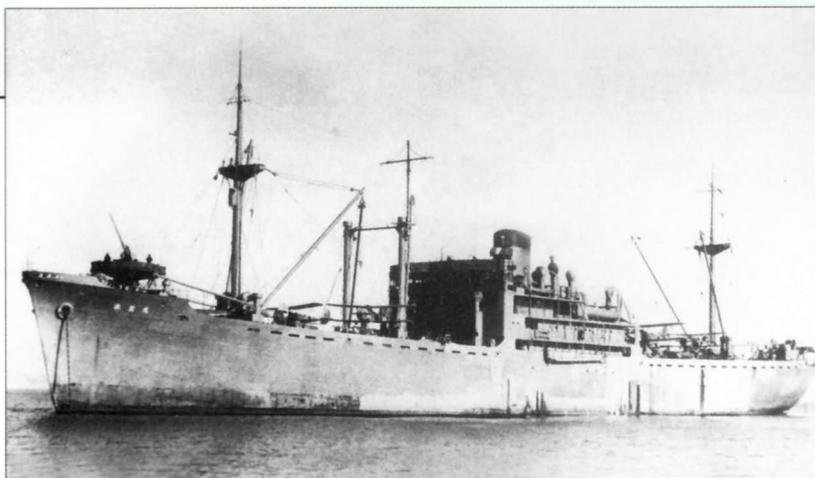
Des «Buffalo» du Squadron 453 australien à Sembawang (Singapour). (Photos Royal Australian Air Force)

B-17C et D du 19th Bomb-Group de l'USAAC dont le Major Cecil E. Combs avait conduit 10 exemplaires à Java les 29 et 30 décembre 1941 (sur un total de 14 «Forteresses volantes» ramenées des Philippines en Australie).

LES « HUDSON » DANS LA TEMPÊTE

Le convoi fut découvert par un PBY-5 du Patrol Wing 10 américain, puis attaqué par un «Hudson» du Sqn 13 piloté par le Sqn-Ldr John Ryland. En fait, les deux appareils alliés furent gênés par un «Mavis» du Kōkutaï de Tōkō qui les empêcha de larguer leurs bombes. Plus tard, le convoi fut efficacement protégé de trois B-17 américains, opérant alors depuis Kendari pour être plus près du front, par des F1M2 «Pete». La flotte d'invasion avait été rejointe par le ravitailleur d'hydravions *Sanyō-Maru* dont deux pilotes, le M.p. Masamitsu Ezōe et le P. m. Naōji Hayashi, s'illustrèrent ce jour-là en endommageant un sous-marin et en abattant un des trois Glenn Martin de la 1-VI.G-II lancés contre le convoi depuis Samarinda en fin de journée.





Au même moment, conscients de la supériorité numérique et matérielle des Japonais, les 1 300 hommes de la garnison de Tarakan, dont les deux tiers étaient des réservistes mal entraînés, s'activaient à détruire les puits de pétrole. Le lendemain, à l'aube, trois «Hudson» du Sqn 13 de Laha se joignirent à sept PBV-5 (trois néerlandais du GVT-17 et quatre américains) pour attaquer le convoi qui s'était scindé en deux. Les six navires de transport avaient jeté l'ancre devant Tarakan sous la protection d'un croiseur et de dix destroyers pour débiter le débarquement peu après minuit. Le second croiseur et huit destroyers avaient gagné Menado (Célèbes), à la rencontre de six autres transports qui acheminaient les 3 200 hommes du 5^e Corps spécial de fusiliers marins de Sasebô depuis les îles Sangi, au nord des Célèbes, sous la protection des ravitailleurs d'hydravions *Chitose* et *Mizuhô*.

La formation alliée se heurta à une meute de «Pete» sous les coups desquels tombèrent les «Catalina» Y-58 et 101-P-7. Les «Hudson», plus rapides, ne subirent aucun dommage mais, comme celle des PBV-5, leur attaque fut un échec.

À 10 heures, deux patrouilles de deux «Hudson» décollèrent de Namléa (île Buru) vers le convoi de Tarakan. À nouveau, les Australiens se heurtèrent aux hydravions biplans qui, cette fois, furent malmenés. Les mitrailleurs de la patrouille formée par le Flt-Lt Parker H.R. Hodge et le Flg-Off Peter C. Gorrie, du Sqn 2, en abattirent trois; mais leurs bombes ne firent qu'endommager légèrement le transport *Amigisan-Marû*.

Au même moment, à Menado, 28 «Nell» du 1^{er} Kôk, venus de Davao larguaient 324 parachutistes du 1^{er} Corps spécial de fusiliers marins de Yokosuka dont l'objectif était le petit aérodrome de Langoan. Auparavant, l'un des avions, avec 12 hommes à bord, confondu avec un bombardier ennemi, avait été abattu par un des hydravions de protection. En dépit de l'appui des avions du *Ryûjô*, les parachutistes du C.f. Horiuchi, dispersés par le vent, furent tenus en échec par la défense néerlandaise.

À la fin de journée, les Glenn Martin de Samarinda qui avaient reçu des renforts entrèrent en scène. Leur attaque n'obtint pas plus de résultats que les précédentes et leur coûtèrent deux appareils. Quant aux B-17 de Kendari, également engagés dans cette affaire, ils ne purent approcher des convois, gênés par le mauvais temps et les «Zero» du Kôkutai de Tainan basés à Jolo.

Huit «Hudson» australiens repartirent au combat le 12, dès l'aube, contre le convoi ancré devant Menado. Les deux formations de trois et cinq avions attaquèrent séparément, peu après 8 heures. Les trois bimoteurs du Sqn 13, menés par le Sqn-Ldr Ryland, évitèrent les sept «Zero» du 3^e Kôk. Mais la DCA les gêna et leur bombardement fut inefficace.

Les A6M2, venus de Davao sous la conduite d'un C5M2 «Babs», concentrèrent leurs attaques contre les cinq «Hud-

Le ravitailleur d'hydravions Kamikawa Maru dont les biplans Mitsubishi F1M2 prirent une part active à la première phase de l'invasion de Bornéo. (Nihon BKJ)

son» partis de Namléa, épaulés par trois «Pete». Seul le leader, le Flt-Lt Rob Cuming, parvint à échapper au massacre. Les «Hudson» A16-7 (Flt-Lt Geoff Sattler du Sqn 13), A16-12 (Flt-Lt Parker Hodge du Sqn 2), A16-46 (Flg-Off Peter Gorrie du Sqn 2) et A16-67 (Flt-Lt Arthur Barton du Sqn 13) disparurent en flammes, dans l'océan.

À la mi-journée, 18 «Nell» larguèrent une deuxième vague de 185 parachutistes sur les arrières de Menado. Mais ce fut l'avance des troupes venues par la mer qui contraignit la garnison locale à abandonner le terrain de Langoan. Le soir même, dix «Zero» et un «Babs» du 3^e Kôk, s'y posaient. Tarakan tomba également ce lundi, après que sa garnison eut lutté courageusement, parvenant même à couler, au canon, un dragueur de mine imprudent. Les Japonais ne parvinrent cependant pas à empêcher les hydravions de la GVT-4 de s'échapper en évacuant quelque 150 personnes vers Balikpapan. Il n'en demeurait pas moins qu'ils venaient de prendre, à vil prix, le port pétrolier le plus important de la colonie néerlandaise de Bornéo.

À cette occasion, la Marine Royale des Indes néerlandaises que commandait le V-A. Conrad EL Helfrich perdit sa première unité de surface, le mouilleur de mines *Prins van Oranje*, victime du destroyer *Yamakaze*.

Le jour suivant, les Glenn Martin de Samarinda visèrent les navires de soutien aux troupes ayant pris Tarakan. Cinq attaques par des sections de trois avions, dans le mauvais temps et à travers une couverture de chasse efficace (le Kôkutai de Tainan effectua 21 sorties), se traduisirent par... la perte de cinq Glenn Martin et de sérieux dommages à un sixième. Le soir même, les avions survivants furent repliés à Java. Les bases aéronavales de Sorong et de Babo, qui ne disposaient plus du moindre appareil, furent évacuées.

AMBOINE SOUS LE FEU DES «ZERO»

La semaine durant laquelle les Japonais concentraient leurs efforts sur Menado, Tarakan et Halmahera, un calme relatif régna sur le front nord de l'Australie. Le commandement de la RAAF en profita pour mettre au point un ambitieux projet : attaquer Truk. Le soin de conduire cette opération fut confié aux Squadrons 11 et 20. Ces deux unités, stationnées à Port-Moresby, alignaient avec difficultés... six PBV-5 «Catalina» dont un américain détaché de la Patrol Wing n° 10.

Les six hydravions s'envolèrent le 15 janvier à la première heure mais, après un long vol au-dessus de l'océan et un ravitaillement à Kavieng, durent rebrousser chemin à cause de la météo et mirent le cap sur Amboine. Sitôt ravitaillés, les six «Catalina» repartirent vers Truk. Malheureusement, quelques minutes après avoir quitté le lagon d'Halong, l'A24-11 piloté par le Sqn-Ldr T.H. Davies, s'écrasa et disparut avec tout son équipage sous les yeux du L.v G.H. Hutchinson de l'US Navy, pilotant le PBV américain. Ce dernier amerrit dans l'espoir de repêcher des survivants, mais en vain.

Les quatre autres équipages – qui n'avaient rien vu –, continuèrent pour tomber sur une autre zone de mauvais temps qui empêcha trois d'entre eux de localiser l'objectif. Le Wg-Cdr T.M.B. Price fut le seul à survoler Truk sous un plafond particulièrement bas et dans des condi-

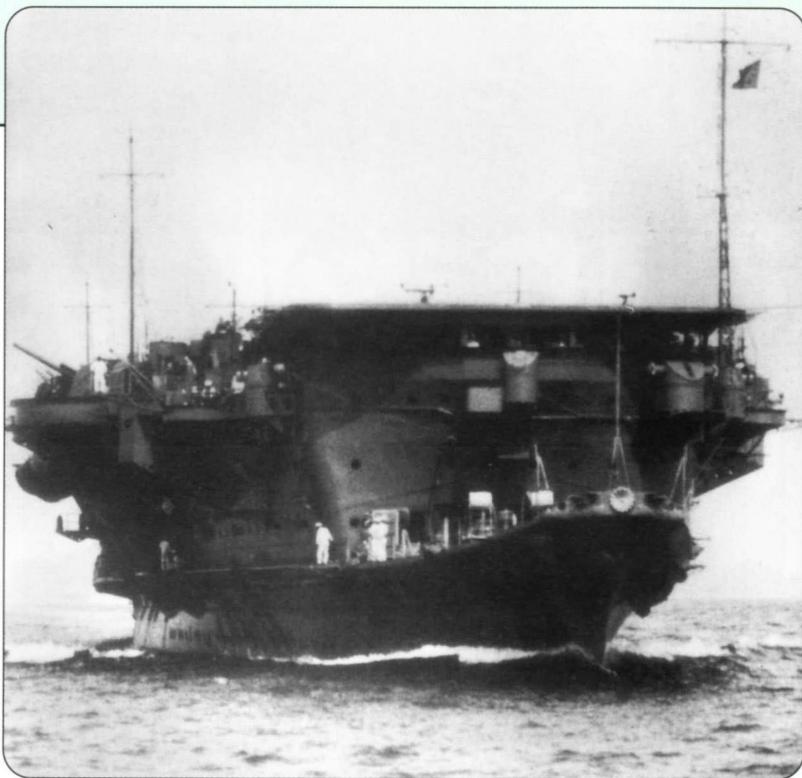
tions très défavorables. Ses 16 bombes de 60 kg causèrent peu de dégâts.

Malgré leur échec, les «Catalina» australiens eurent beaucoup de chance. Ils échappèrent surtout au premier mitraillage d'Amboine par des chasseurs. Les Japonais lorgnaient à présent vers l'île d'Amboine et, au-delà, vers Timor et les côtes australiennes, avec la nécessité urgente de neutraliser Laha.

Moins d'un quart d'heure après le départ des PBY-5 vers Truk, 18 A6M2 «Zero» du 3^e Kôk. surgirent à basse altitude. Les chasseurs nippons, sous la conduite d'un C5M2 «Babs», venaient de Menado en trois Chûtai de six dont seul le n° 2 rapporta un engagement avec l'ennemi : le L.v. Sadaô Yamaguchi et ses deux ailiers (P.m. Yoshiaku Hatakeyama et M. Shigeru Nomura) qu'accompagnaient le P.m. Masayuki Nakase et ses deux ailiers (M. Masarû Morita et Q.m. Tomekichi Otsuki) revendiquèrent collectivement deux victoires aériennes contre des Seversky P-35 et la destruction au sol d'un bimoteur Douglas DC-2.

En fait, le Chûtai de Yamaguchi se heurta à deux Brewster néerlandais que les aléas de la guerre avaient conduits à Amboine. Ces deux chasseurs du 1-VI.G-IV, aux commandes desquels se trouvaient le Lt F.E. Broers et le Sgt W.J. Blans, décollèrent courageusement dès le début de l'alerte pour se faire immédiatement coiffer par les agiles «Zero». Broers sauta de son avion en feu au-dessus de la mer, sain et sauf. Blans se parachuta quelques instants plus tard mais devait être repêché sans vie.

Les «Catalina» ne furent pas les seuls servis par la chance ce jeudi. Les quatre derniers «Hudson» du Sqn 13 en état de vol s'étaient eux aussi envolés pour une demi-heure avant la venue des «Zero» et regagnèrent leur base après le départ de ces derniers. Ce retour de mission coïncida avec l'arrivée de trois «Hudson» de renfort qui portaient à sept le nombre des bombardiers disponibles à Amboine. Il s'agissait des A16-123, A16-125 et A16-126 provenant d'un lot de 52 Mk IV livré à l'Australie dans le courant de décembre. Grâce au réseau de guet qui donna l'alerte assez tôt, les sept appareils reprirent l'air sans même avoir été ravitaillés, échappant ainsi à un second raid nippon, mené cette fois par 26 bimoteurs G4M1 du Kôkutaï de Kanoya. Les «Betty», venus de Davao, ravagèrent Laha et ses installations, détruisant du même coup le «Hudson» A16-65 du Sqn 2, hors service depuis 48 heures, déjà sérieu-



En haut, le porte-avions Ruyjo, avec son architecture typique des porte-avions japonais de la Deuxième Guerre mondiale. (Nihon BKJ)

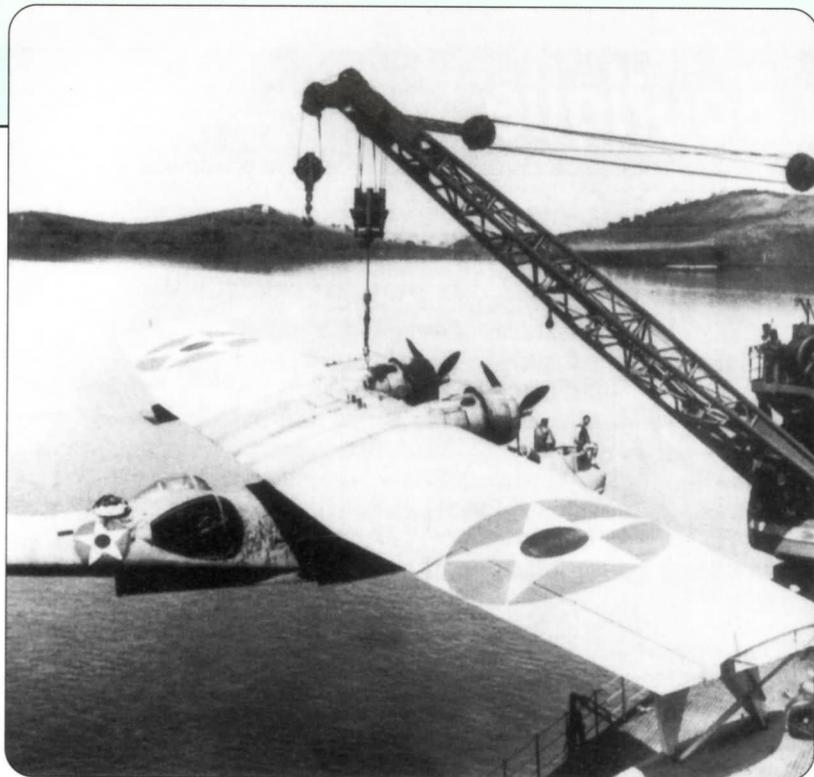
Deux Curtiss H-75A-7 à Andir, en 1940. Ces avions dotaient le 1-VI.G-IV. (Collection Hazewinkel)

sement endommagé par les «Zero» dont les pilotes l'avaient pris pour un DC-2. Les sept «Hudson» d'Amboine allèrent chercher refuge à Namlea.

Tous les avions japonais regagnèrent leurs bases après qu'une partie des «Zero» du 3^e Kôk., en l'occurrence le Chûtai 1 conduit par le L.v. Takeô Kurosawa, eut attaqué, au retour, l'hydrobase d'Halong. Pour leur malheur, deux «Catalina» de la VP-22 (Patrol Wing n° 10) se présentaient pour amerrir à cet instant et furent aussitôt assaillis. Le 22-P-7 du L.v. Jack Donaho parvint à se poser, l'aile droite en feu. Le 22-P-8 fut jeté en catastrophe sur une plage où il fut entièrement détruit par les flammes. Comme l'aérodrome d'Amboine, la rade d'Halong se trouvait sous la menace directe des chasseurs ennemis : son abandon fut ordonné.

Le lendemain à la mi-journée, quatre A6M2 du 3^e Kôk. revinrent mitrailler Amboine sous la conduite d'un C5M2, après 17 «Betty» du Kôkutaï de Kanoya. Ils ne trouvèrent rien d'intéressant à se mettre sous le canon, sauf le PBY-5 du L.v. Donaho qu'ils achevèrent. Devant la menace grandissante de la chasse ennemie, le commandement australien décida le repli du gros des «Hudson» à Timor, très judicieusement car, ce jour-là vit une nouvelle menace se pro-





filer à l'horizon. Guidé par deux C5M2 «Babs», un échelon précurseur du Kôkutaï de Taïnan, fort de neuf «Zero», prit possession du terrain de Tarakan, remis en état.

UN REMPART D'INITIALES

Entre temps, pour tenter d'enrayer le sauve-qui-peut général et freiner l'assaut nippon, les Alliés avaient dressé un rempart... d'initiales : l'ABDA (American-British-Dutch-Australian, américano-britannico, néerlandais-australien), commandement commun, basé à Java et chargé d'assurer la défense du Sud-Est asiatique. La direction en avait été confiée au Gén. britannique Sir Archibald Wavell qui avait comme chef d'état-major Sir Henry Pownall, et comme commandant de ses forces aériennes l'Air Chief Marshal (général) Sir Richard Peirse. Les États-Unis exerçaient le commandement des forces navales avec l'Am. Thomas Hart, et les Pays-Bas celui des forces terrestres, avec le Gén. Hein ter Porten. La mission de l'ABDA consistait à défendre la « barrière malaise » avec ce qui restait des forces alliées.

Les moyens disponibles pour une tâche si vaste étaient, de toute évidence, aussi insuffisants qu'inadaptés. De plus, chaque initiale représentait une direction divergente et des visions stratégiques parfois inconciliables, ce qui fit dire à Wavell : « *Ce n'est pas un bâtard qu'on me met sur les bras, ce sont des jumeaux !* » En prenant son poste à Batavia (Java), à la mi-janvier, il avait trouvé une confusion inimaginable. L'exode des civils et des déserteurs venant de Malaisie, de Singapour, de Bornéo et des Célèbes, avait commencé. Les quais étaient encombrés de navires dont le port de destination était tombé aux mains de l'ennemi. Les autorités néerlandaises étaient débordées. Chacun tirait la couverture à soi, refusant d'obéir sous prétexte « d'attente d'instructions de son gouvernement ». Remettre de l'ordre, organiser un état-major interallié était urgent.

Loin de ces préoccupations, grisés par la victoire, les Japonais progressaient vers le sud en suivant trois axes sans aucune pause.

L'objectif suivant de la 56^e Brigade d'infanterie, renforcée d'éléments de la 48^e Division (axe central), était Balikpapan, terminal pétrolier également sur la côte est de Bornéo, à 500 km au sud de Tarakan (détroit de Macassar). Dès le

**Un Consolidated
PBY-3 «Catalina»
américain,
hydravion
patrouilleur à
grande distance,
utilisé par le
Patrol Wing 10
pour attaquer les
convois Japonais
au large de
Bornéo et des
Célèbes.**

13 janvier, ce dernier avait reçu la visite des G4M1 «Betty» du Kôkutaï de Takao qui étaient revenus à la charge le lendemain et le surlendemain.

Dans le ciel de Menado, la relève des bombardiers néerlandais et australiens fut prise, le samedi 17, par les quadrimoteurs du 7th Bomb Group de l'USAAC opérant, pour l'occasion, depuis Kendari. Il s'agissait de la première mission de guerre du 7th BG dont les appareils neufs (39 B-17E et 12 LB-30) avaient commencé à atteindre Java via les Antilles, l'Afrique, l'Inde et Sumatra. Les trois premiers LB-30 (version d'exportation du B-24 destinée à la RAF) s'étaient posés à Malang le 11 et avaient été suivis, le lendemain par deux B-17E et un quatrième «Liberator». Deux autres B-17E étaient arrivés le 15.

Cette première mission, dirigée par le Maj. Austin A. Straubel, mettait en œuvre deux B-17E du 9th BS et trois LB-30 du 11th BS. Elle se solda pour les Alliés par un nouvel échec (deux LB-30 et un B-17E perdus). Pire, elle attira l'attention des Japonais sur le terrain de Kendari contre lequel furent lancés les «Zero» du 3^e Kôkutaï.

Conformément aux directives du commandement « Air » de l'ABDA, la RAAF fut à nouveau sollicitée le lendemain. Six «Hudson» utilisant à nouveau Amboine comme base avancée, décollèrent à l'aube pour s'en prendre au trafic maritime ennemi au large de Menado, mais le mauvais temps vint contrarier leurs plans, les obligeant à rebrousser chemin.

De leur côté, les quatre hydravions quadrimoteurs Short «Empire» du Sqn 11 étaient utilisés comme bonnes-à-tout-faire (ils s'agissait des appareils de la compagnie civile Qantas immatriculés G-ADUT/A18-10 *Centaurus*, G-AEUA/A18-11 *Calypto*, VH-ABC/A18-12 *Coogee* et VH-ABB/A18-13 *Coolangatta*). Ainsi, l'A18-13 du Flt-Lt John Hampshire effectuait depuis quelques jours des navettes entre Broome et Soerabaya, transportant du matériel et des munitions au profit des unités de l'USAAC stationnées à Java. L'équipage reçut, ce dimanche, l'ordre de rapatrier en Australie, à chaque retour, des femmes et des enfants.

L'attaque des navires japonais de Menado fut répétée le 19 par des B-17 qui, eux aussi, se heurtèrent à une météo exécrable.

Les Néerlandais, en dépit des revers subis, ne baissaient pas les bras. Leurs hydravions s'en prenaient régulièrement, mais de nuit, aux troupes nippones du Sarawak et deux escadrilles de chasse avaient réinvesti le terrain de Samarinda. Le mauvais temps ne décourageait pas non plus les Japonais qui terminèrent le regroupement du 3^e Kôk. sur le terrain de Menado. Le 20 janvier au matin, le ciel des Célèbes était défendu par 51 «Zero» dont 36 disponibles chaque jour.

L'installation d'unités de chasse à Tarakan et Menado avaient rendu ce secteur trop dangereux pour les lents hydravions de reconnaissance. De fait, les missions de ce genre incombaient de plus en plus souvent aux bimoteurs de la RAAF, plus rapides. Néanmoins, le survol de la partie nord des Célèbes qui fut demandé ce mardi au Sqn 13 démontra que, malgré ses qualités de vol et son armement défensif, le Lockheed «Hudson» Mk II n'était pas de taille à lutter contre le «Zero».

Le Flt-Lt M.P. Willing, qui décolla d'Amboine à l'aube aux commandes de l'A16-64, fut intercepté à 11 heures par un «Zero» solitaire du 3^e Kôk., piloté par le P.m. Yoshimi Sasaki. À l'issue d'un combat de 35 minutes, l'avion australien tomba en flammes.

À suivre



RAZ DE MARÉE SUR L'INSULINDE

**Comment la machine de guerre japonaise
arriva aux portes de l'Australie...**

Deuxième partie. Fin 1941, le Japon entreprit l'invasion de l'actuelle Indonésie pour s'emparer de ses puits de pétrole. Ces milliers d'îles, réparties sur plusieurs milliers de kilomètres le long de l'Équateur, constituaient, pour les Occidentaux, un rempart infranchissable protégeant l'Australie.

Mais ce rempart n'était qu'une barrière mal gardée.



Du 20 au 23 janvier 1942, pendant que les porte-avions du Vice-Amiral Nagumo s'assuraient la maîtrise du ciel au-dessus de la Nouvelle-Bretagne et de la Nouvelle-Guinée, les «Mavis» du Kôk. de Tôkô et les «Zero» du 3^e Kôk. visitaient régulièrement, en vain, les défenseurs d'Amboine, visant plus particulièrement la petite île de Buru et son aérodrome de Namléa, ainsi que Laha et l'hydrobase d'Halong, abandonnés.

Le 23, pour faire écho au succès qu'étaient en train de remporter les aviateurs des 1^e et 5^e Divisions de porte-avions, le coup de grâce fut porté aux défenses d'Amboine entre 14 h 15 et 15 h 30, par 54 avions de la 2^e Division du C-A. Tamon Yamaguchi (neuf A6M2B «Zero», neuf Aichi D3A1 «Val» et neuf Nakajima B5N2 «Kate» du *Sôryû* et autant du *Hiryû*). Les équipages nippons, conduits par le L.v. Tsuyoshi Nagai (*Sôryû*) et le C.c. Tadashi Kusumi (*Hiryû*), ne rencontrèrent aucun avion ni même navire de fort tonnage et détruisirent des casernes, des dépôts et des emplacements d'artillerie.

Outre le fait qu'ils avaient quasiment anéanti les défenses d'Amboine, les raids japonais avaient inquiété les Australiens à un point tel que la RAAF s'était repliée à Darwin et avait suspendu ses reconnaissances. De fait, les Alliés avaient ignoré, jusqu'à ce vendredi, qu'un convoi de 16 transports de troupes, un croiseur léger, neuf destroyers, quatre dragueurs de mines, trois corvettes et trois patrouilleurs côtiers avaient quitté Tarakan le 21 au soir et mis le cap vers... Balikpapan.

Ci-dessus : 53 Boeing B-17 furent envoyés des États-Unis vers Java (en comptant les appareils destinés au renfort du 19th Bomb Group, replié des Philippines). Ils opérèrent partout au-dessus de l'Insulinde, avec les 19th et 7th BG.

En dépit des violentes pluies de mousson qui empêchaient la couverture du convoi par des avions, les Néerlandais attaquèrent. Le Marine Lucht Dienst bombarda à nouveau Sarawak, pendant le Do.24K X-14 de la GVT-4. De Samarinda où avait été reconstituée une petite force, tous les appareils disponibles (2 Glenn Martin et 20 B-339D porteurs d'une bombe de 50 kg sous chaque aile) s'envolèrent en début d'après-midi. Pendant un chasseur, ils parvinrent à couler le transport de 6 500 tonnes *Nanâ-Marû* et à en endommager trois autres. Cependant, cet exploit n'empêcha nullement les premiers éléments de la 56^e Brigade d'Infanterie de débarquer sur les plages de Balikpapan le 24 janvier à l'aube. Parallèlement à ce débarquement qui se déroula sans le moindre incident, le 5^e Corps spécial de Fusiliers-marins de Sasebô prit pied à Kendari sans s'être fait repéré.

Sur la base néerlandaise de Samarinda qui, du coup, se trouva contournée par l'avance nipponne, le dispositif avait encore été remanié la veille au soir pour mettre en ligne plus de bombardiers que de chasseurs. Dès l'aube, neuf Glenn Martin décollèrent pour bombarder le convoi de Balikpapan en coordination avec huit B-17 venus de Java. Confrontées aux «Zero» du Kôk. de Taïnan, ils n'obtinrent aucun coup au but. Mais, il était inconcevable aux Japonais que l'ennemi opérât sur leurs arrières ; pour neutraliser Samarinda, le Kôk. de Taïnan attaqua deux fois ce même samedi, perdant deux A6M2 (le M.p Y. Hârada fut tué), abattant trois Glenn Martin de la 1-VI.G-II arrivant de Java en renfort, deux Brewster et un DC-3 civil, et incendiant deux autres Glenn Martin au sol.

À Kendari, la Marine impériale s'empara en quelques heures du plus grand terrain d'aviation du Sud-Est asiatique, une immense plaine.

LE SEUL SUCCES ALLIÉ

Si ses moyens aériens étaient indéniablement inférieurs à ceux de l'ennemi, l'ABDA pensait, avec 37 navires de surface et 34 sous-marins, disposer de forces navales suffisantes pour arrêter l'avance japonaise. L'US Navy, en l'occurrence les rescapés de l'Asiatic Fleet, disposait de 2 croiseurs légers, 8 destroyers et 10 sous-marins. Après la perte du *Prins van Oranje* et du destroyer *Van Nes* (coulé le 17 janvier par un raid aérien), la Marine néerlandaise alignait encore 13 bâtiments sur un total de 19 (4 croiseurs légers, 6 destroyers et 9 sous-marins) aux ordres du C-A. Karel Doorman. La Royal Navy, enfin, disposait d'une partie de l'ex-China Fleet du Commodore Collins, soit un croiseur lourd, quatre croiseurs légers dont deux australiens, et six destroyers. Dans l'ensemble, les forces navales alliées étaient donc comparables à celles que les Japonais comptaient lancer contre la «barrière malaise», mais à la différence de celles-ci, elles étaient hétérogènes, sans tactique et sans moyens de signalisation communs. Pire, le haut commandement allié n'était pas uni. Devant une telle situation, l'Amiral Hart décida avec sagesse de laisser une large initiative aux chefs des trois escadres.

C'est ainsi que l'honneur de la première mission offensive contre le convoi de Balikpapan revint au C-A. américain Glassford dont les navires évoluaient alors dans les parages de Timor. Dans la nuit du 24 au 25 janvier, quatre destroyers torpillèrent et canonnèrent des cargos



japonais dont les silhouettes se profilaient sur la lumière des puits de pétrole en feu. Ce fut le seul succès allié de cette campagne, mais, en fait, une piqûre d'épingle. Les torpilles américaines, notoirement défectueuses, ne coulèrent qu'un patrouilleur côtier et trois cargos (un quatrième, le *Myôken-Maru*, fut coulé par un sous-marin). En outre, les cargos ayant débarqué leur chargement, cette action n'eut aucune incidence sur le cours des opérations. La garnison de Balikpapan s'était rendue le 24 au soir.

Loin derrière les lignes ennemies, la base de Samarinda se trouvait désormais trop à la merci des Japonais. Le commandement néerlandais décida, en conséquence, de faire d'une pierre deux coups : replier ses bimoteurs à Java, via Macassar (Célèbes), et bombarder au passage les navires japonais rassemblés dans le détroit. Les 10 derniers Glenn Martin disponibles s'envolèrent le dimanche 25 en deux formations de cinq. Une seule parvint à gagner le terrain de Macassar-Maros comme prévu. L'autre, interceptée par les «Zero» du Kôk. de Taïnan, perdit quatre appareils ; le cinquième, endommagé, dut retourner à Samarinda. Dans l'après-midi, sept B-17 furent repoussés par les mêmes chasseurs. Les Américains en perdirent deux sans mettre une bombe au but.

Las des assauts alliés qui lui avaient tout de même coûté trois A6M2 (deux pilotes tués, les L.v. A. Wakaô et S.m. A. Seki), le Kôk. de Taïnan mitrilla de nouveau Samarinda où le Glenn Martin endommagé le matin et un Brewster indisponible furent incendiés.

**Ci-dessus,
un hydravion
«Pete» en
flammes. Les
avions japonais,
dépourvus de
protection,
étaient
facilement
inflammables.
(Collection
H. Sakaida)**

**Ci-dessous,
un Brewster
«Buffalo» de la
2 VLG-V
néerlandaise,
avec les
marquages
adoptés en
février 1942.
(Profil par
Gaël Elégoët)**

PRES DE L'AUSTRALIE...

Avec Kendari, la 21^e Flottille fut la première à s'installer, le 25, avec cinq «Babs» et 25 «Zero» du 3^e Kôk, les «Mavis» du Kôk. de Tôkô prenant possession de la rade toute proche de Staring-Bay. Tout au long de l'après-midi, l'un de ces hydravions s'était attentivement intéressé à Timor si bien que les «Hudson» de la RAAF qui s'y trouvaient stationnés, à Koepang-Penfoei et Dili, reçurent l'ordre de se réfugier sur le petit terrain de desserrement de Mina-Riva, au sud de l'île.

Le lendemain matin, le Kôk. de Kanoya, toujours basé à Davao, s'en prit au secteur d'Amboine. 16 «Betty» bombardèrent Namléa et l'hydrobase d'Halong où furent détruits deux PBY-5 néerlandais.

Les «Hudson» revinrent en partie à Laha et Namléa pour leurs reconnaissances. Trois «Zero» du 3^e Kôk et leur habituel «Babs» guide les y trouvèrent. À Namléa, ils détruisirent l'A16-59 du Sqn 2 et endommagèrent l'A16-126 qui devait être saboté peu après. À Laha où se trouvaient six Lockheed, leurs obus de 20 mm incendièrent les A16-66, A16-71 et A16-125 du Sqn 13, et endommagèrent les trois autres. Le «Zero» du P.m. Sasaki, atteint par la DCA, s'écrasa en mer au retour.

Depuis sa nouvelle base de Kendari, le 3^e Kôk. était à deux pas des terrains avancés australiens et, tout comme Amboine, Timor reçut la visite de ses chasseurs à la mi-journée. Les six «Zero» aux ordres du L.v. Takeô Nakahara et leur «Babs» guide approchaient de leur objectif quand ils croi-





**Ci-dessus,
des chasseurs
«Zero» du 3^e
Kokutai sur l'un
des aérodromes
pris quasiment
intacts aux
Alliés.
(Collection
H. Sakaida)**

sèrent un hydravion Grumman «Goose» des lignes aériennes civiles néerlandaises (KNILM) qui termina sa course, en flammes, dans l'océan. Quelques instants plus tard, un bimoteur «Dragon Rapide» civil qui s'appêtait à décoller de Koepang-Penfoei fut mitraillé en bout de piste et s'enflamma, causant la mort de six de ses occupants. Un P-40E du 17^e Provisional Pursuit Squadron de l'USAAC (le 23, lors de l'escale de ravitaillement entre l'Australie et Java, son pilote avait été victime d'une crise de Malaria) et un second bimoteur civil qui se trouvaient sur le tarmac subirent le même sort.

Les A6M2 du L.v. Nakahara se trouvaient, au complet, sur le chemin du retour quand, au-dessus du détroit de Soemba, ils rencontrèrent un DC-2 du Sqn 36. L'appareil de transport immatriculé A30-8 regagnait Koepang après avoir déchargé des munitions à Soerabaya et fut criblé de balles, obligeant son pilote, le Flg.-Off. Neville W. Webster, à amerrir. Les quatre membres de l'équipage allaient passer 30 heures dans l'eau avant de toucher une île et être secourus par des indigènes.

Les «Hudson» camouflés sur le petit terrain secondaire de Mina-Riva étaient, quant à eux, passés inaperçus.

Malgré la pression que l'ennemi exerçait sur les terrains d'Amboine et de Timor, un «Hudson» du Sqn 13 mena à bien sa mission de reconnaissance ce 26 janvier. En début d'après-midi, son équipage repéra 13 transports de troupes, quatre croiseurs et cinq destroyers au large de Menado. Il s'agissait du convoi chargé de conduire le 228^e Régiment d'Infanterie et ses unités de soutien de Davao à Amboine (second élément de l'axe offensif est). Le convoi qui pénétrait seulement en mer de Banda en avait encore pour plus de 48 heures de navigation mais, dès réception du message de découverte, le commandement australien ordonna l'évacuation de la base.

BORNEO NEUTRALISE...

Le mardi 27 à la mi-journée, l'USAAC lança un petit raid contre le convoi. Les B-17 parvinrent à endommager le ravitailleur d'hydravions *Sanuki-Maru* sans grande opposition. Mais la riposte fut immédiate. Six «Zero» du Kôk. de Tainan, aux ordres du L.v. H. Shingo, attaquèrent la base de Bandjermasin, à 250 km au sud de Balikpapan. Il s'agissait du premier véritable raid contre ce terrain où étaient regroupés les derniers bombardiers néerlandais de Bornéo. Six Glenn Martin de la 3-VI.G-III, arrivés la veille pour remplacer la 1-VI.G-II décimée, furent incendiés et

un B-17E immobilisé à cause d'une panne; appartenant à une section de la 1-VI.G-I, un septième bimoteur fut détruit et deux autres machines endommagées. Les aviateurs néerlandais de Bandjermasin, à présent sans avion, devaient être évacués sur Java le lendemain matin à bord de deux Lockheed «Lodestar».

Les hydravions du Marine Lucht Dienst, de leur côté, continuaient à attaquer Sarawak, le plus souvent de nuit. Malgré cela, leurs pertes ne cessaient de croître; la GVT-4 fut dissoute (ses Do 24X-13 et -21 allèrent respectivement renforcer les GVT-6 et 7).

L'Aéronavale japonaise avait à présent pour mission de neutraliser Java, tout en continuant à appuyer l'assaut contre les îles Céram et Amboine. Dans ce but, la 21^e Flottille se renforça à Kendari. Tandis que le Kôk. de Tôkô se regroupait dans la rade de Staring-Bay, 27 «Betty» du Kôk. de Kanoya se posaient sur l'immense base, suivis, en fin de journée, par 18 chasseurs A6M2B et neuf bombardiers en piqué D3A1 «Val» détachés de la 2^e Division de porte-avions.

Au même moment, des éléments de la 2^e Division d'Infanterie, constituant le fer de lance de l'axe offensif ouest, prenaient pied sur la côte ouest de Bornéo. Leur objectif était Singkawang. Les Japonais, considérant l'affaire comme entendue, décidèrent d'envoyer les bombardiers du Kôk. de Takao renforcer le dispositif de Kendari.

À l'aube du 28 janvier, ils débarquaient à Pontianak, à l'extrémité sud-ouest de Bornéo. Seuls, des hydravions néerlandais intervinrent et attirèrent l'attention sur leur base: cinq «Nell» du Kôk. de Mihoro attaquèrent le lagon de la GVT-6, y détruisant tout son équipement et l'obligeant à regagner Java.

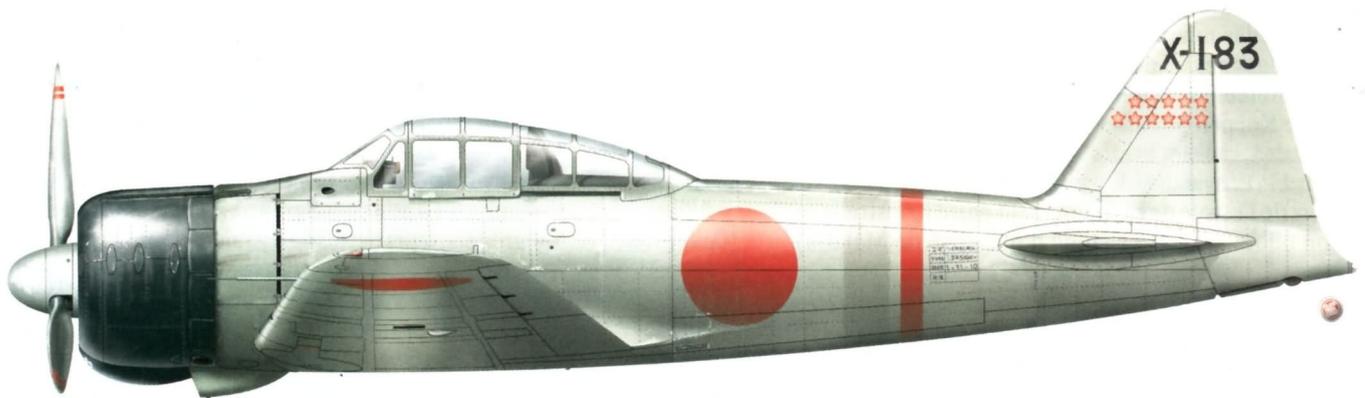
Peu après, le Kôk. de Tainan vint mettre un terme définitif à l'existence de la base de Samarinda. Des trois Brewster qui y étaient restés pour en assurer la défense, deux furent détruits au sol; le dernier, miraculeusement épargné, se replia à Bandjermasin.

Ce mercredi 28 janvier, la 21^e Flottille marqua une pause, laissant à la 2^e Division le soin de harceler Timor. Six «Zero» que dirigeait le L.v. M. Suganami (du *Sôryû*) et six «Val» aux ordres du L.v. M. Kobayashi (du *Hiryû*), scrutant les recoins de l'île, découvrirent Mina-Riva et y incendièrent le «Hudson» A16-123.

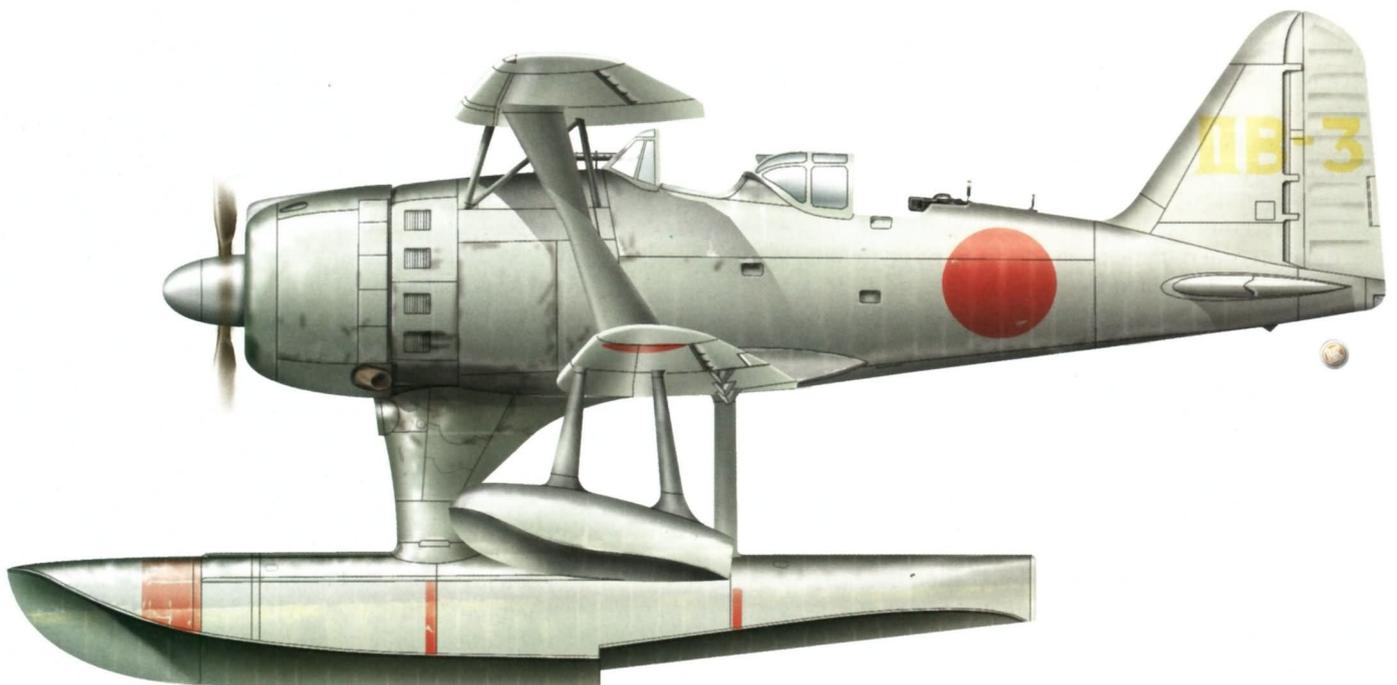
Le lendemain 29 au matin, les bombardiers néerlandais de Bornéo ayant été éliminés, le commandement Air de l'ABDA eut recours à cinq B-17E pour attaquer les navires japonais du détroit de Macassar. Les quadrimoteurs amé-



Curtiss H75 A-7 C336, du 1-Vlg-IV néerlandais, à Andir, Java, en 1941.



Mitsubishi A6M2-21 «Zero» piloté par l'E.v. Y. Hashigushi, au 23° Hikotai, du 3° Kokutai, à Ambon, en février 1942. Les 11 victoires ne sont pas du même pilote. L'avion est dépourvu de radio.



Mitsubishi F1M2 («Pete» dans la nomenclature américaine) du *Sauuki Maru*, en 1941 ou 1942. (Profils par Gaël Elégoët)



petit port de pêche de Tifu d'où ils furent évacués par un «Empire» le 13 février.

La garnison terrestre d'Amboine, renforcée par quelques 800 hommes du 2/22 Infantry Battalion («The Gull Force»), se défendit avec courage mais fut rapidement submergée. Ni la Royal Australian Air Force ni la Royal Australian Navy n'étaient plus en état d'intervenir.

Même à Timor, la situation commençait à devenir délicate. Dans la matinée, six «Zero» et un C5M2 «Babs» de Kendari balayèrent de nouveau les aérodromes de l'île, sans opposition réelle. À Dili, ils revendiquèrent la destruction d'un bimoteur. Ils rencontrèrent ensuite un «Empire» de la compagnie Qantas qui, chargé de femmes et d'enfants, avait quitté Dili à destination de Soerabaya. Le gros hydravion immatriculé VH-ABD, baptisé *Corio*, s'apprêtait à faire escale à Koepang. Son pilote, le Cne Aubrey A. Koch, parvint in extremis à amerrir pour assister au naufrage de son appareil en feu, coque et flotteurs percés. Des 18 passagers et membres d'équipage, cinq personnes seulement, dont le Cne Koch, survécurent. À Penfoei, le «Hudson» A16-96 du Sqn 2 fut détruit et un autre endommagé.

Dans le détroit de Macassar, six quadrimoteurs de l'USAAC revinrent bombarder les navires japonais;

ricains se heurtèrent à nouveau aux «Zero» du Kôk. de Tainan et perdirent un des leurs pour un résultat qui, une fois de plus, fut nul.

Entre temps, les Japonais avaient remis en état l'aérodrome de Balikpapan. Le gros du Kôk. de Tainan, 30 «Zero» et trois «Babs», s'y installa dans la matinée, rejoint, peu après, par 12 «Zero» et deux «Babs» du 3^e Kôk qu'accompagnaient les neufs D3A1 «Val» du *Hiryû*. L'état-major de la 11^e Flotte aérienne rapprochait ainsi de Java le maximum d'appareils monomoteurs ou à rayon d'action limité. Pour se rapprocher aussi de Java, 25 «Nell» du 1^{er} Kôk. firent mouvement de Davao à Menado, dans les Célèbes. Faiblement défendus par les Australiens, Timor et les îles Céram ne constituaient plus que des objectifs secondaires.

Enfin, ce même jeudi, les derniers hydravions néerlandais dans le sud-ouest de Bornéo (GVT-8) se replièrent à Java. Ici, avances et replis se mesuraient en centaines de kilomètres, et, dans cet immense territoire, la progression japonaise avait quelque chose de fulgurant, surtout à cette époque.

LA CHUTE D'AMBOINE.

À Amboine, la situation devint désespérée le 30 janvier. Dans le courant de la nuit précédente, alors que les fantassins de l'Armée impériale débarquaient sur les îles Céram, les derniers «Hudson» s'étaient envolés à Timor. Des quatre du Sqn 13, immobilisés pour réparations, deux purent être remis en état dans la matinée pour évacuer une partie du personnel qui s'entassa aussi dans les PBY-5 néerlandais de la GVT-17 qui portaient à Soerabaya.

Le dernier à quitter Amboine fut l'hydravion quadrimoteur «Empire» A18-13 *Coolangatta* du Sqn 11. Son pilote, le Flt-Lt Hampshire, en était à sa troisième évacuation entre Amboine et Timor. Chaque fois, son hydravion conçu pour transporter une vingtaine de passagers en avait embarqué le triple. Chaque fois, il avait échappé aux avions ennemis en maraude et plus particulièrement au raid effectué à la mi-journée par 18 «Betty» du Kôk. de Kanoya.

En fait, un des deux «Hudson» encore bloqués à Laha fut miraculeusement remis en état de vol à la tombée de la nuit et décolla en emportant 17 des 28 rampants du Sqn 13 qui restaient. Les 11 hommes restant mirent le feu au A16-9 et s'enfuirent, à pied, devant les fantassins du 228^e Régiment japonais. À Pira-Bay, ils furent capturés par l'équipage d'un patrouilleur côtier et exécutés.

Le personnel de la base de Namléa eut plus de chance. Moins nombreux, il fut évacué par trois «Hudson» du Sqn 2, à l'exception de neuf hommes. Ces derniers démolirent la base avant de traverser 16 km de jungle jusqu'au

Le Short «Empire» codé A18-11, du Squadron 11 de la RAAF, était l'ancien Calypso G-AEUA, de la compagnie Qantas. (RAAF)

Ci-contre, Sir Archibald Wavell, porteur d'un parachute, à côté de l'Air Chief Marshall Sir Robert Brooke-Popham. Il commandait en chef les troupes britanniques en Inde lorsqu'il fut nommé à la tête de l'ABDA, en janvier 1942. (Collection B. Cull)





comme la veille, ils subirent les assauts des chasseurs du Kôk. de Taïnan et se montrèrent particulièrement imprécis. Il en fut de même pour trois LB-30 qui, dans la nuit du 31 janvier au 1^{er} février, s'en prirent à Balikpapan. Dans l'obscurité, les équipages manquèrent purement et simplement la cible comme quelques jours plus tôt à Kendari.

En cette fin janvier 1942, le tableau ne pouvait pas être plus noir pour les Alliés; les Australiens voyaient avec angoisse l'ennemi se rapprocher inexorablement de leurs côtes. Les positions américaines des Philippines et néerlandaises d'Indonésie derrière lesquelles ils s'étaient crus à l'abri étaient quasiment entre les mains des Japonais.

À l'exception de Bandjermasin, au sud de Bornéo, et de Macassar, au sud des Célèbes, toute la partie nord de l'Indonésie et de la Nouvelle-Guinée néerlandaise (la fameuse ligne de défense avancée) était tombée. À partir des principales bases alliées qu'ils avaient capturées, les Japonais pouvaient frapper à loisir toutes les îles de la « barrière malaise », elle-même ouverte après la chute d'Amboine.

Plus à l'ouest, la Malaisie était conquise, la forteresse de Singapour assiégée. Aux Philippines, les Américains tentaient de survivre au sud de la péninsule de Bataan,

Un Martin B-10 Néerlandais.

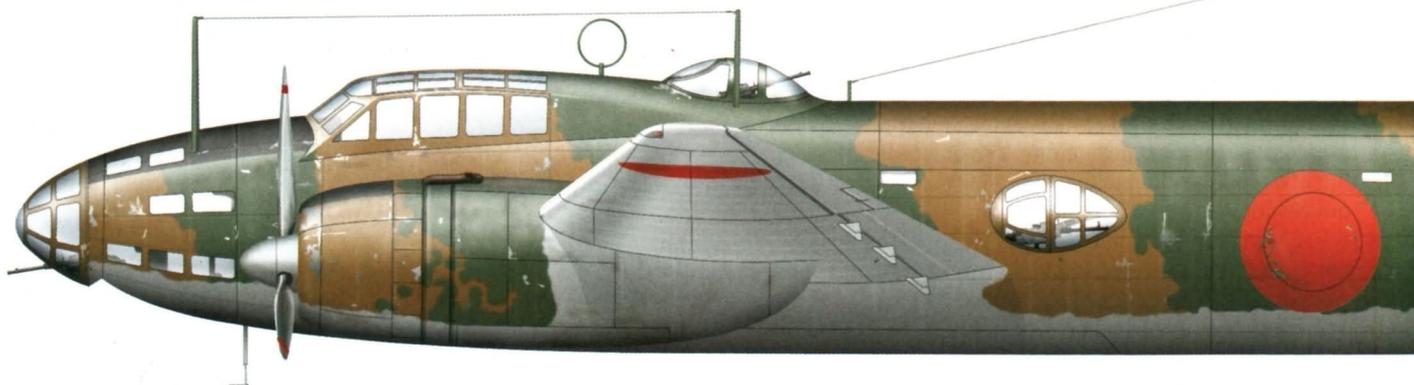
et retranchés dans l'île fortifiée de Corregidor.

En cette fin de janvier, toute les forces aériennes néerlandaise (ce qui en restait) était à Java. Le commandement Air de l'ABDA leur avait confié la défense de l'île en les renforçant avec les squadrons de l'USAAC venus d'Australie. La Royal Air Force défendait Sumatra, seule, la RAAF couvrait le reste avec deux dernières bases avancées pour faire obstacle au ras de marée japonais : Timor, à l'ouest, Port-Moresby au nord.

Timor... Le commandement australien la considérait comme difficilement défendable; il n'y engagea plus d'aviation qu'au compte-gouttes; les Sqn 2 et 13 de la RAAF ayant perdu 16 «Hudson» dans cette région (un 17^e, du Sqn 14 s'était perdu en mer), il préféra réserver son potentiel aérien à la défense du territoire national, et laisser les Japonais s'acharner contre Java pendant tout le mois de février.

Les trois «Hudson» restant au Sqn 13 furent repliés à Daly-Waters, à 300 km au sud-est de Darwin, et y furent renforcés par des Mk IV flambants neufs (A16-108, -109, -135, -136, -137 et -141). Les six derniers «Hudson» du Sqn 2 furent ramenés à Darwin, mais cette unité demeura la seule à utiliser Timor comme base avancée pour ses reconnaissances lointaines. Le Sqn 13 se limita à des reconnaissances côtières, avec les «Wirraway» du Sqn 12.

Un Mitsubishi G4M1 «Betty» du Kokutai de Takao, à Rabaul. (Profils par Gaël Elégoët)





OBJECTIF : JAVA...

Début février 1942, le principal objectif des Japonais était donc Java. Ils avaient achevé de regrouper leurs forces pour l'assaut de cette île longue d'un bon millier de kilomètres, et d'autant plus difficile à défendre.

L'offensive aérienne contre Java fut lancée le mardi 3 février. Entre 12 h 10 et 12 h 25, 26 «Betty» du Kôk. de Takao, 27 du Kôk. de Kanoya et 19 «Nell» du 1^{er} Kôk. bombardèrent le port et l'aérodrome de Soerabaya, les bases de Madioen et Malang. 44 «Zero» assuraient leur protection ; leurs pilotes revendiquèrent pas moins de 37 victoires pour la perte de quatre des leurs (Maître H. Yamaya, Seconds maîtres S. Shôji et M. Morita et Quartier maître K. Kobayashi) ! En fait, 16 chasseurs alliés, trois hydravions (les «Catalina» Y-40 de la GVT-5 et Y-61 de la GVT-3, le Dornier

Des «Hudson» chez Lockheed, à Burbank, destinés aux Britanniques et aux Australiens. Ceux-ci reçurent 50 Mk I au début de 1940, puis 50 Mk II, puis 52 Mk IV fin 1941, et 95 Mk III durant les cinq premiers mois de 1942. (Lockheed)

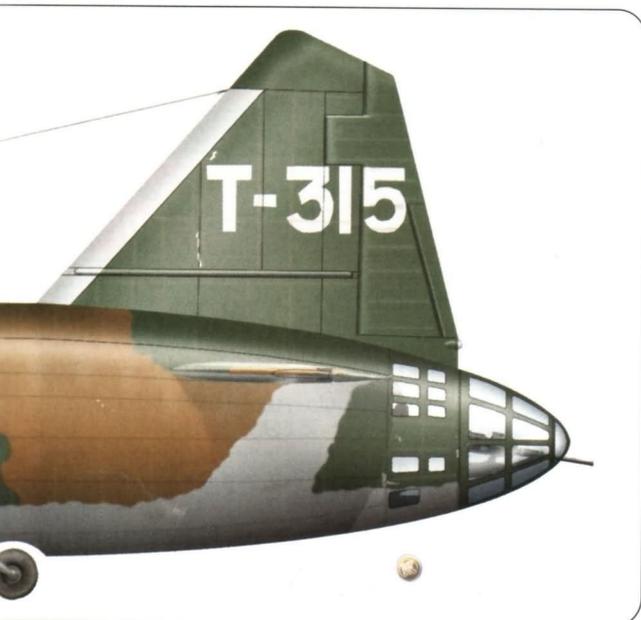
«Wal» D-43) et deux B-17 furent abattus. 11 autres hydravions et quatre B-17 furent incendiés.

En rentrant, les équipages du 1^{er} Kôk découvrirent des navires alliés rassemblés au large de Madoera : quatre croiseurs et huit destroyers qui, aux ordres du C-A. Karel Doorman, furent retrouvés le lendemain quand ils se portaient à la rencontre d'un convoi japonais. 36 «Betty» et 24 «Nell» qui avaient quitté Kendari pour attaquer Soerabaya furent déroutés vers les navires que les équipages du Kôk. de Kanoya aperçurent les premiers, à 11 h 15.

Pendant l'avion du S.m. Y. Hirata, les Japonais mirent plusieurs bombes au but et, surtout, obligèrent l'escadre alliée à faire demi-tour. Contrairement à ce qu'ils annoncèrent, tous les bâtiments regagnèrent le port de Tjilatjap, au sud de Java. Seul le *Marblehead* souffrit véritablement.

Les chasseurs japonais ratisèrent seuls le ciel de Soerabaya sans rien trouver d'autre qu'un B-18 de transport effectuant la liaison entre Bandoeng et Soerabaya. Il s'abattit en flammes, entraînant dans la mort son équipage et sept officiers supérieurs dont le Maj. Straubel, patron du 7th Bomb Group. Le soir même, ce dernier fut remplacé par le Maj. Kenneth Hobson qui, à Jokjakarta, assista à l'atterrissage de deux LB-30 revenant des Philippines, chargés de rescapés. Durant deux jours précédents, ces deux quadrimoteurs avaient volé 40 heures pour ravitailler les défenseurs des Philippines et pour évacuer leurs malades et blessés.

Le jeudi 5, les Japonais revinrent une première fois à Soerabaya avec 27 «Zero» guidés par un «Babs», qui s'adjudèrent quatre chasseurs et un hydravion en vol, incendièrent un second hydravion et deux quadrimoteurs au sol. Ils ouvraient la route à 18 «Betty» qui ne furent gênés que par la DCA. Une demi-heure plus tard, 11 «Zero» arrachèrent aux alliés deux chasseurs et huit hydravions (dont un seul détruit en vol).

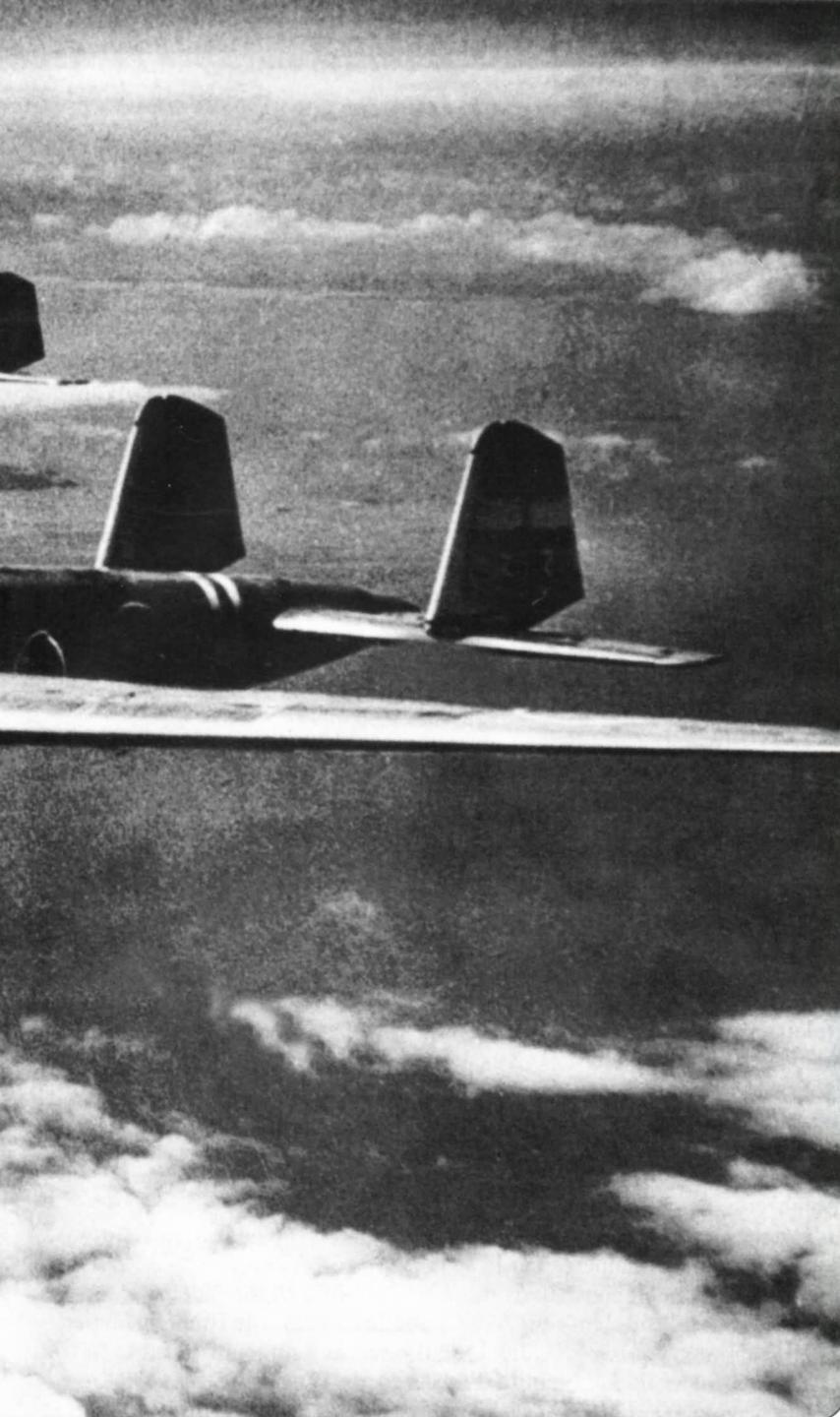


À suivre...



RAZ DE MARÉE SUR L'INSULINDE

À la lecture de ce troisième épisode, on comprend la véritable terreur que la seule évocation des armées japonaises pouvait susciter dans le Pacifique. Mais ce raz de marée était moins un cataclysme irrépressible qu'une inondation contre laquelle rien de sérieux n'avait été prévu. La terreur inspirée par les Japonais eut pour source principale l'impréparation, la malchance et la panique de certains.



Au même instant, un autre Chûtai du 3^e Kôk. attaquait l'aérodrome de Dempassar sur l'île de Bali. 10 «Zero» y surprisent 12 P-40E américains qui arrivaient d'Australie via Timor pour renforcer le 17th Provisional Pursuit Squadron. Quatre «Warhawk» furent abattus et trois endommagés en vol ; peu après, 31 «Betty» détruisirent au sol deux autres P-40.

Tout ce que purent faire les Alliés fut d'envoyer un LB-30 solitaire, piloté par le Lt Arthur « Bud » Fletcher, bombardier les positions nippones de Singapour...

Après une journée de répit, les hydravions néerlandais attaquèrent, dans la nuit du 6 au 7 février, un petit convoi débarquant deux compagnies d'infanterie à Tandjoeng-Datoek, au sud de Bornéo ; à cette piqure d'épingle, les Japonais réagirent comme ils en avaient l'habitude, aussitôt. L'après-midi suivant, neuf «Zero» mitraillèrent l'hydrobase de Soerabaya et y endommagèrent deux hydravions au mouillage.

À Timor, les choses se passèrent plus mal ; cela confirma le refus du commandement australien d'y baser en permanence ses avions : surpris sur l'hydrobase secondaire de

Les Mitsubishi G3M2 étaient considérés comme des bombardiers lourds par les Japonais. Ils dotaient la majorité des unités de bombardement de la Marine impériale au début du conflit dans le Pacifique. (Collection Y. Izawa)

Rotti, les trois Do 24K de la GVT-7 furent détruits par des «Betty» du Kôk. de Kanoya.

La chasse japonaise monopolisait le ciel.

Le lendemain, à Bornéo, à l'abri d'un mauvais temps qui devait plaquer l'aviation au sol, le convoi japonais que l'escadre de Doorman n'avait pu atteindre, jeta l'ancre à l'aube devant Macassar. Le soir même, la petite garnison néerlandaise locale se rendit. Le seul avion de Macassar, le Beech «Staggerwing» de la mission catholique, ayant été incendié par les soldats néerlandais, les Japonais fusillèrent en représailles le représentant de la mission, le père Fred Jackson !

LA SUPERIORITÉ AÉRIENNE

Au début de février, parallèlement aux premiers coups de balai des 21^e et 23^e Flottilles japonaises sur Java, la 22^e Flottille s'était lancée à l'attaque de la partie ouest de la « barrière malaise ». Les bases de la côte ouest de Bornéo ne convenant pas aux bombardiers bimoteurs nippons, ceux-ci avaient été regroupés pour l'occasion à Kuching (Bornéo), Kuantan (Malaisie) et, enfin, Saïgon. Ils attaquèrent Singapour avant de s'en prendre au trafic maritime autour de la Malaisie et de Sumatra, coulant sept navires en huit jours. Dans le même temps, les escadrilles de l'Armée impériale revendiquaient pas moins de 100 victoires dans le seul secteur de Palembang !

Le lundi 9, au-dessus de Batavia (Java), 27 bombardiers et 13 «Zero» abattirent trois Brewster et deux Glenn Martin, puis incendièrent deux biplans FK-51, huit Brewster et trois avions civils. Pour riposter, dans la nuit du 9 au 10, quatre LB-30 bombardèrent sans grand succès un convoi où les équipages prétendirent avoir vu un porte-avions.

Le 14 février, 360 des 580 parachutistes du 2^e Régiment, 2^e Teishin-Dan du Colonel S. Kuma, se rendirent maîtres de l'aérodrome de Palembang. Le lendemain, après le débarquement du 229^e Régiment d'Infanterie parti d'Indochine, toutes les raffineries du secteur étaient entre les mains des Japonais, et la 3^e Hikôshidan (Division aérienne de l'Armée) s'installa à Sumatra.

Les Alliés contre-attaquèrent comme ils purent, tentant de frapper au hasard avec trois LB-30 et les 15 bâtiments de l'escadre du Contre-amiral Doorman. Celle-ci franchissait le détroit de Gaspar par une météo exécrable, lorsque le destroyer néerlandais *Van Ghent* s'échoua. Le 15 au matin, en dépit du mauvais temps, un hydravion du croiseur *Chôkaï* repéra l'escadre. Les «Rikkô» (1) de la 22^e Flottille l'attaquèrent : ces 76 sorties aboutirent à... la perte d'un «Betty» et l'envoi de deux autres à la ferraille.

Le porte-avions *Ryûjô*, qui évoluait dans le sud de la mer de Chine méridionale, lança ses B5N2 ; ils attaquèrent quatre fois, mais, grésés en bombardiers horizontaux, n'obtinrent pas un seul coup au but. Néanmoins, Doorman se replia à Java. Au milieu de février 1942, Singapour était à l'agonie, l'invasion de Sumatra était en cours, le mythe de la « barrière malaise » avait vécu... Il ne restait aux Japonais qu'à isoler Java pour en accélérer une chute qui paraissait chaque jour un peu plus proche. Pour cela, il leur suffisait d'occuper Bali et Timor.

.....
(1) abréviation de Rikujô Kôgeki-ki : bombardier basé à terre.



L'ESCALE SANS DÉFENSE

L'île de Timor, dont Néerlandais et Portugais s'étaient partagés l'administration jusqu'à la déclaration de guerre, ne disposait d'aucune véritable défense, malgré des renforts terrestres australiens, notamment sur l'aéroport de Koepang. Depuis la mi-janvier 1942, elle était devenue l'escale obligée de tous les avions à court rayon d'action, entre Java et l'Australie. Au point où en étaient donc les Alliés, à la mi-février, sa perte signifiait que plus aucun avion de ce genre, en particulier les chasseurs P-40E, ne pourrait être convoyé à Java. Par conséquent, ils devaient tout faire pour lui venir en aide.

Le 15 février au matin, trois navires de transport américains quittèrent Port Darwin pour Timor avec leur escorte, emportant 1 800 soldats et du matériel lourd. À 12 h 30, les huit bâtiments du convoi furent repérés par un des cinq «Mavis» qui quadrillaient la mer de Timor. Le convoi demanda aussitôt à Darwin une couverture aérienne mais le Wing-Commander Griffith n'y disposait que de deux chasseurs. Il envoya un Curtiss P-40E du 21st Provisional Pursuit Squadron.

Son jeune pilote, le S/Lt Robert J. Buel, finit par découvrir le «Mavis» en se guidant sur les éclatements de la DCA de l'escorte. Il choisit de l'affronter par l'arrière, où le S.m M. Takahara, mitrailleur de queue, l'ajusta avec son canon de 20 mm.

Le P-40, confondu par les Japonais avec un «Spitfire», s'écrasa en flammes dans la mer de Timor. Mais Buel avait eu le temps de tirer; ses balles incendièrent le «Mavis» dont l'équipage finit par être capturé.

Le convoi fut retrouvé en fin d'après-midi, par un «Betty» du 1^{er} Kôk., basé à effectif complet à Amboine et Namléa, pour ainsi dire au contact de l'ennemi... On devine la suite. Le lendemain matin, 35 bombardiers «Nell» et 10 hydravions lourds «Mavis» fondirent sur les bateaux. Les deux hydravions d'observation Curtiss SOC-3 du croiseur de l'escorte reçurent l'ordre de s'échapper mais un seul eut le temps d'être catapulté. L'onde de choc des tirs des canons de 203 mm fit basculer l'autre dont le fuselage se brisa. En dépit de la détermination de leurs équipages, les Japonais n'enregistrèrent aucun coup direct sur les navires qui manœuvraient frénétiquement et dont la DCA endommagea 12 de leurs avions... Cependant, tous les navires de transport souffrirent de voies d'eau, et ordre fut donné au convoi de faire demi-tour. Timor demeurait sans défense.

Un Boeing B-17 du 19th Bomb Group.

Ces quadrimoteurs prirent une part active à la défense de la « barrière malaise », avec une inefficacité totale, parce que, outre le fait qu'ils n'étaient pas assez nombreux, ils n'étaient pas adaptés aux missions qui leur furent confiées. (USAF)

Pourtant c'est à Darwin que les Japonais frappèrent, avec les porte-avions *Akagi*, *Kaga*, *Shôkaku* et *Zuikaku* et 258 aéronefs. Le 19 février au matin, comme le 7 décembre précédent à Pearl Harbor, en un ballet désormais bien réglé, la 1^{re} Flotte aérienne embarquée s'abattit sur le grand port australien et les deux aérodromes voisins. Cette action, couplée à l'engagement de 27 «Betty» et 27 «Nell», fit 261 morts et 293 blessés chez les Alliés qui perdirent aussi 10 navires (avec de sérieux dommages à 9 autres) et 25 avions.

Pour le prix dérisoire de trois aviateurs et quatre avions (deux «Zero» et deux «Val»), les Japonais avaient neutralisé le port de Darwin pour de longues semaines. Le même matin, neuf de leurs navires de transport, deux croiseurs, 14 destroyers, un navire auxi-

liaire et un ravitailleur d'hydravions avaient débarqué troupes et matériels au nord de Timor!

À l'annonce de ce débarquement et du raid contre Darwin, la population de Koepang commença à s'enfuir. La RAAF n'y maintenait plus qu'un petit détachement de six officiers et 23 hommes qui, aux ordres du Sqn-Ldr Benjamin Rofe, détruisirent tout ce qu'ils purent sur l'aérodrome. Ils y étaient encore quand un bataillon japonais pénétra dans la ville.

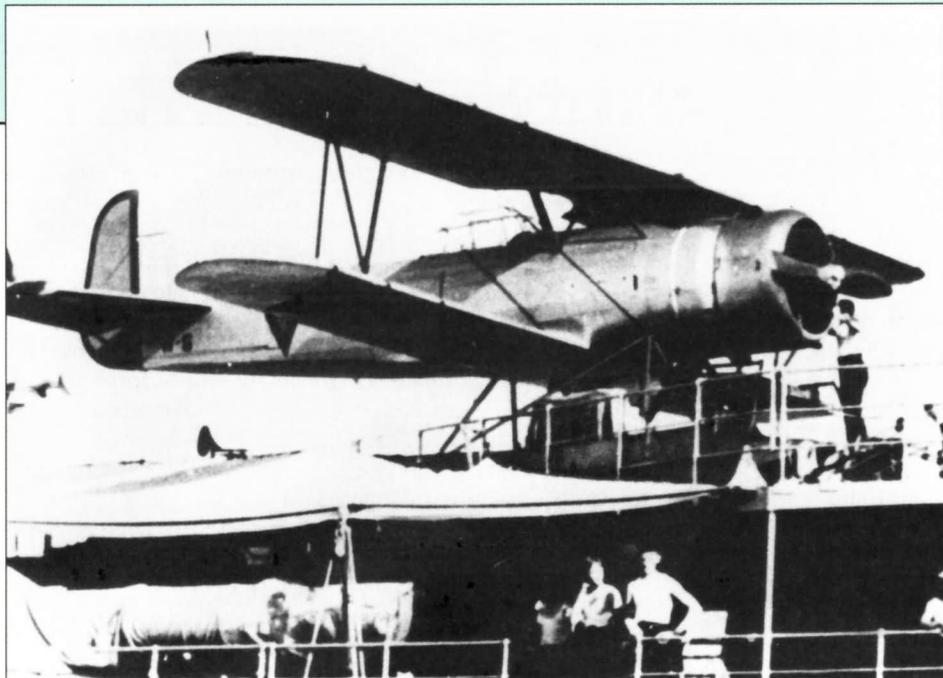
Le lendemain, à 10 h 30, 308 parachutistes descendaient sur Koepang. La garnison locale résista. Pour l'anéantir, 17 «Nell» du 1^{er} Kôk. bombardèrent la ville à l'aube. Les rares pièces de DCA des défenseurs réussirent à abattre le leader du 2^e Bûntai, le L.v N. Fukuôka.

Un second contingent de 323 parachutistes fut largué le samedi 21 février au centre de Timor qui fut, dès lors, considérée comme conquise par les Japonais. Les 30 fugitifs de la RAAF errèrent dans la jungle jusqu'au 17 avril. Ils furent récupérés par le sous-marin *Sea Raven* avec quatre Australiens, survivants d'une unité de DCA, et deux rescapés du «Hudson» A16-61, abattu au-dessus de Timor fin février.

Du côté allié, le seul «succès» du jeudi 19 fut la fuite de Java, à bord d'un cargo, de 42 avions-écoles (36 Ryan STM-2/STM-S2 et six «Tiger Moth», immatriculés PK-VVQ à PK-VVV) du MLD, avec la majorité des élèves-pilotes de l'aéronavale néerlandaise. La veille, 205 élèves et 25 instructeurs avaient quitté Java.

L'EFFONDREMENT DE LA BARRIÈRE

Le commandement japonais ayant constaté que, pour attaquer directement Java, l'aérodrome de Dempassar, à Bali, était plus approprié que celui de Bandjermasin, l'invasion de Bali avait été décidée. Deux transports de troupes, un croiseur léger et sept destroyers avaient quitté Macassar le mercredi 18. Ce jour-là, l'aviation japonaise avait relancé son offensive contre Java. Une quinzaine de «Zero» avait commencé par mitrailler les aérodromes du centre de la grande île, suivis par 21 «Betty» qui s'en étaient pris à Soerabaya, sous la protection de huit autres A6M2. Un P-40, l'hydravion Fokker C-XIw (code W-12) du croiseur *De Ryuter* et un DC-2 avaient été abattus; deux monomoteurs avaient été détruits au sol comme, dans le port de Soerabaya, un vieux croiseur hors service, un sous-marin, un remorqueur et deux petits patrouilleurs. Pour la première fois, l'opposition de la chasse américaine avait été forte; quatre «Betty» avaient été perdus (Enseigne H. Yamada, P.m



K. Shimada, M. K. Shiono et M. S. Miyamoto). L'invasion de Bali n'en commença pas moins le 19, sans opposition terrestre, parallèlement à celle de Timor. À midi, l'infanterie était maîtresse de l'aérodrome.

C'est du ciel que vint la riposte : le matin, cinq formations américaines (au total 13 B-17 et trois LB-30) attaquèrent les navires japonais. Systématiquement contrés par les «Zero», ils ne mirent aucun coup au but. Les Américains durent attendre midi pour enregistrer leur premier succès quand deux A-24 «Banshee» (version du SBD «Dauntless» utilisée par l'USAAC) du 9^e Bomb Squadron, pilotés par le Cne H. Galusha et le Lt J. B. Summers, évitant les «Zero» grâce aux nuages, placèrent une bombe de 250 kg dans la salle des machines du cargo *Sugami-Maru*.

Peu avant 13 heures, la 23^e Flottille japonaise revint à Java, au-dessus de Soerabaya. 18 «Betty», gênés par le mauvais temps, se rabattirent sur un objectif secondaire, mais les 23 «Zero» de l'escorte rencontrèrent les P-40E du 17^e Pursuit Squadron. Un A6M2 «Zero» (L.vM. Asai), sept «Warhawk» allèrent au tapis. Avec huit Brewster détruits à l'ouest de l'île, le jeudi 19 février avait donc coûté 15 chasseurs aux défenseurs de Java; Sir Archibald Wavell câbla à l'état-major interallié qu'il estimait ne plus pouvoir résister qu'une quinzaine de jours.

Le soir, deux forces navales alliées quittèrent Java pour tenter de canonner les navires japonais devant Bali. Cette bataille navale s'acheva sans vainqueur. Le 20, sept A-24 du 91^e BS, sous la protection de 16 P-40E, s'en prirent aux navires d'où partaient des barges à destination de la petite île de Nusa-Besar. La DCA et des «Zero» du 3^e Kôk. abattirent deux A-24 et trois P-40E dont celui du Maj. Sprague, le commandant du 17^e PPS (il fut capturé et exécuté). Deux

Un Fokker C-XIv d'observation. Les GVT-13 et -14 étaient dotées de ce biplan, embarqué sur les grands navires de guerre néerlandais. (Coll. Hazewinkel)

Des Mitsubishi «Zero» du Kôkutai de Tainan sur le terrain de Kendari. Certains sont protégés du soleil par des bâches. (Nihon BKJ)

autres Curtiss furent détruits par accident, ce qui porta à sept le nombre des avions américains perdus dans une affaire qui ne coûta aux Japonais que l'A6M2 du Q.m T. Otsûki. L'intervention de quatre B-17E dans le courant de l'après-midi ne changea rien à la situation. En revanche, neuf des «Zero» du Kôk. de Tainan qui s'étaient posés à Denpassar la veille au soir, s'envolèrent en fin de journée pour, avec 13 avions du 3^e Kôk. de Malang, détruire trois B-17E, en endommager deux autres sérieusement et tuer neuf personnes sur la principale base américaine de Java.

LA DERNIÈRE ÎLE...

Le samedi 21 février 1942, Sumatra fut officiellement déclarée prise par les Japonais,

comme Timor et Bali. Java restait le dernier élément de la «barrière malaise» encore tenu par les Alliés.

Le plan «Sud» impérial prévoyait l'invasion de Java par l'est et l'ouest. Un important convoi avait appareillé de Cam Ranh (Indochine) le 18; un second avait quitté Jolo le 19. Les 22^e et 23^e Flottilles devaient couvrir ces assauts aux côtés du 3^e Hikôshidan. La 21^e devait harceler l'Australie et y interdire le départ de renforts.

À 9h30, les Japonais revinrent en force à Soerabaya. Sous les bombes des 21 «Betty» et les rafales des 12 chasseurs d'escorte, deux P-40E furent abattus, un B-17E incendié au sol et trois autres avions endommagés de même qu'un destroyer et un cargo.

À l'ouest de Java, malgré la faiblesse de ses moyens, la Royal Australian Air Force combattait aux côtés de la RAF et de la ML-KNIL. Quotidiennement, ses bombardiers étaient engagés au-dessus de la Malaisie, puis de Sumatra; le 21 février, replié sur la base de Semplak (Java), le Sqn 1 disposait encore de trois «Hudson» Mk II (sur un effectif théorique de 14) tandis que les Sqn 8 de la RAAF et 62 de la RAF alignaient ensemble six «Hudson» Mk III (sur un effectif théorique de 12). Le Sqn 1 reprit tous les «Hudson» utilisables et fut la seule unité de la RAAF à demeurer à Java avec 16 avions et 30 équipages; les personnels des Sqn 8, 453, 232 et 488 furent évacués par bateau en Australie.

Pour en finir, le 3^e Hikôshidan attaqua Java tous les jours jusqu'au 25, date à laquelle son état-major se félicita de la destruction de... 86 avions alliés, résultat lui aussi hors de proportion avec la réalité.

De leur côté, les Néerlandais, ayant compris que la situation devenait critique, tentèrent de sauver tout ce qui



pouvait l'être, à commencer par les avions qui n'étaient plus utiles. Le 21 février au soir, une navette aérienne vers l'Australie fut instaurée, et six premiers hydravions d'instruction (le PBY-5 codé Y-49 et les Do 24K codés X-5, 7, 8, 9 et 10) quittèrent Java.

Le dimanche 22 à l'aube, trois «Hudson» attendirent le départ de trois «Blenheim» partant en reconnaissance pour décoller de Semplak vers Sumatra, attaquer des navires dans l'embouchure du fleuve Moesi, devant Palembang. Leur objectif ne put être atteint, en raison d'une forte opposition de la chasse.

Au même moment, la base de Semplak qui, pour toute défense, ne disposait que de quelques mitrailleuses légères, fut attaquée par une vingtaine de Nakajima Ki. 43 «Oscar» de l'Armée japonaise. Ceux-ci incendièrent six «Hudson» (A16-35, -42, -54 et -81 de la RAAF et AE529 et AE537 cédés par la RAF) et un «Lodestar» néerlandais, sans subir aucune perte. Trois autres «Hudson» furent sérieusement endommagés (l'A16-56 australien, l'AE583 britannique et le V9-121 néerlandais). Le soir même, les sept derniers «Hudson» en état de vol du SqN 1 firent mouvement à une centaine de kilomètres vers l'est, à Kalidjati où huit canons Bofor antiaériens de 40 mm venaient d'être installés.

Dans le secteur Est de Java, les A6M2 effectuèrent 16 sorties qui coûtèrent aux Alliés un LB-30 et quatre CW-21 sur le terrain de Djokjakarta, un P-40E et quatre B-17D sur celui de Pasirian. Cinq Glenn Martin et un Brewster néerlandais furent endommagés.

En dépit du danger de la navigation autour de Java (ce dimanche quatre cargos furent coulés par des attaques aériennes japonaises), le convoi MS-5 quitta Fremantle à destination de Ceylan, composé du porte-avions *Langley* sur le pont duquel étaient regroupés 32 Curtiss P-40E, du cargo britannique *Sea Witch* transportant 27 autres P-40E en caisses, et de quatre cargos néerlandais sur lesquels avaient été réparties les caisses contenant 10 autres P-40E et sept bimoteurs Douglas DB-7B.

DES PIQÛRES D'ÉPINGLES...

Las de subir la pression ennemie, les Alliés réagirent le lendemain avec les moyens à leur disposition, dérisoires : trois «Blenheim», trois Glenn Martin et deux «Hudson» furent envoyés, en plusieurs groupes, bombarder les aérodromes de Sumatra et le trafic maritime autour de l'île

Le LB-30 était une variante du B-24 «Liberator (ci-dessous), destinée à l'origine à la RAF pour faire du transport. 12 participèrent intensivement à la défense de Java et à son évacuation. (USAF)

de Bangka. Si les aviateurs britanniques et néerlandais menèrent à bien leur mission, tel ne fut pas le cas des Australiens. Leurs deux «Hudson» (A16-28 et l'AE506) croisèrent, chacun à deux heures d'intervalle, des chasseurs A6M2 de la 22^e Flottille en convoyage vers Muntok, principal aérodrome de Bangka ; les équipages des bimoteurs ne durent leur salut qu'à d'importants nuages. À Denpassar, six avions japonais furent endommagés par des B-17E. Les Alliés répliquèrent aussi aux Japonais avec des avions de transport et de liaison envoyés, avec les derniers hydravions, mouiller des mines. De nuit, ces missions étaient dangereuses en raison du relief tourmenté des îles et des conditions météorologiques capricieuses. De jour, elles étaient tout simplement suicidaires. Le «Catalina» Y-47 de la GVT-18 s'écrasa en regagnant Tanjong-Priok, après avoir été touché par des chasseurs : le Do 24K X-21 de la GVT-6 fut abattu en flammes au large de Bali par le Q.m S. Nishiyama.

Ces actions offensives des Alliés n'empêchèrent pas 18 avions de la 22^e Flottille de s'installer à Bangka, ni 11 autres du 3^e Kôk. de se poser à Timor en compagnie de sept «Mavis» du Kôk. de Tôkô.

Le mardi 24, insensible aux piqûres d'épingles de l'aviation alliée qui perdit encore un Glenn Martin, le 3^e Hikôshidan de l'Armée impériale se manifesta par l'attaque de 27 «Oscar» qui abattirent trois CW-21B et deux «Hurricane» néerlandais. La chasse alliée muselée, 27 bimoteurs Ki. 48 «Lily» s'en prirent à Bandoeng où ils anéantirent, au sol, un quatrième CW-21B, trois B-17 et un Glenn Martin, et à Kalidjati où ils incendièrent deux autres Glenn Martin, deux «Blenheim» et deux «Hudson» de la RAAF. Un peu plus tard, Batavia reçut la visite de cinq «Lily» qu'escortaient 13 «Oscar» sous les rafales desquels deux hydravions civils tombèrent en flammes. Le travail de destruction opéré par l'aviation de l'Armée impériale sur la moitié ouest de Java fut parachevé par les chasseurs de la 22^e Flottille qui abattirent deux Do 24K de la GVT-8.

Pendant ce temps, les Japonais ne cessaient de se renforcer : 33 «Nell» du Kôk. de Genzan, six «Betty» du Kôk. de Kanoya et un G3M2-L rattaché à l'état-major, se posaient à Gelunbang.

L'Est de Java subit le même dur traitement de la part de la 23^e Flottille dont les bombardiers effectuèrent 33 sorties contre Malang et Soerabaya. Un cargo néerlandais





fut incendié, trois autres endommagés. Six «Zero» de l'escorte rencontrèrent 12 P-40E dans un combat où il n'y eut ni vainqueur, ni vaincu.

Les Alliés concentrèrent leur attention, ce jour-là, sur le détroit de Macassar où se regroupaient les navires destinés à l'invasion de l'Est de Java. Sept B-17E n'obtinrent pas de résultat apparent mais, au moins, ne souffrirent pas de la chasse ennemie. Celle-ci se rattrapa sur le «Catalina» n° 42 du Patrol Wing n° 10. Il fut descendu en flammes par le L.v K. Kawamata et le Q.m S. Takayasu, mais avant de succomber, ses mitrailleurs abattirent le «Zero» du S.m M. Ueda qui fut tué.

LES NÉERLANDAIS ABANDONNÉS

Devant la dégradation de la situation, les Alliés décidèrent purement et simplement de dissoudre l'ABDA. Le premier à quitter Java, à la demande de son gouvernement, fut le Gén. L. H. Brereton, responsable adjoint des forces aériennes de l'ABDA. Il s'envola vers Ceylan avec ses assistants et quelques équipages du 7th Bomber Group, à bord du LB-30 AL-533 que pilotait le Cne M. Crowder. Ce groupe d'hommes allait mettre sur pied, en Inde, la nouvelle 10th Air Force à laquelle serait rattaché le 7th BG rééquipé en B-17E.

Sir Archibald Wavell s'envola vers l'Inde le lendemain soir, accompagné de son état-major et du Général d'aviation Pierse.

Tous les commandements furent laissés aux Néerlandais, furieux d'être abandonnés. La conduite des opérations aériennes fut confiée au Gén. L.H. van Oyen auprès duquel décida de rester, malgré les ordres, l'Air Vice-Marshal Maltby, de la RAF.

Chez les marins, les choses avaient été clarifiées le 14 février, quand le V-A. Hart, trop peu combatif, avait

En haut, le Short «Empire» Corio de la compagnie australienne Quantas. Ces beaux hydravions de transport participèrent tragiquement aux évacuations de civils vers l'Australie. (Collection Brian Cull)

Ci-dessus, un Curtiss CW-21B néerlandais. 24 purent être livrés aux Indes néerlandaises, qui, avec 850 ch et quatre mitrailleuses, constituèrent des proies faciles pour les chasseurs japonais. (Coll. Hazewinkel)

été mis à la retraite. Depuis, l'amiral néerlandais C.E.L. Helfrich commandait toutes les forces navales alliées à Java. C'est sur ces dernières, beaucoup plus que sur l'aviation désormais étrillée, que reposait le dernier espoir de résistance.

Les forces terrestres, enfin, restèrent sous les ordres du Gén. H. Ter Poorten.

Le mercredi 25, fut annoncée la disparition accidentelle du DC-3 PK-AFZ de la compagnie KNILM qui, parti de Broome (Australie), était attendu à Semplak avec son chargement de médicaments et de matériel médical. Peu après, le nouveau commandement Air apprit que les quatre Glenn Martin et les cinq «Blenheim» lancés contre Sumatra n'avaient pas atteint leurs objectifs mais avaient perdu un des leurs.

À l'Ouest, 27 «Nell» et 13 «Zero» de la 22^e Flottille attaquèrent simultanément Batavia, et 32 bombardiers légers et 24 «Oscar» Semplak. La défense n'avait plus grand-chose à leur opposer; des 10 «Hurricane» britanniques qui décollèrent, deux furent abattus (un pilote tué); les Japonais perdirent le «Zero» du P.m S. Ide et un C5M2 «Babs» de reconnaissance; 11 de leurs bombardiers furent endommagés après avoir détruit le «Hudson» V9-121 en réparation à Semplak, et cinq monomoteurs à Batavia.

À cette date, le Sqn 1 de la RAAF ne possédait plus aucun avion en état de vol; deux «Hudson» étaient en réparation à Semplak, deux autres à Bandoeng et trois à Kalidjati. À l'Est, deux «Zero» qui escortaient un «Babs» en reconnaissance au-dessus de Soerabaya, abattirent comme à l'exercice un des derniers PBY-5 du PW 10 qui s'apprêtait à amerrir.

Vers 10 heures, 22 «Betty» revinrent à Soerabaya. Cette fois, leur escorte de neuf «Zero» se heurta à 12 P-40E du 17th PPS qui, pour tout résultat, perdit son nouveau commandant, le Cne G. McCallum. Les Japonais exultaient. Dans la soirée, l'état-major du 3^e Hikôshidan annonça que depuis le 19, jour de la reprise de l'offensive aérienne, ses sentais avaient abattu 33 avions ennemis, en avaient détruit 53 au sol et endommagé 150. Le tout en 345 sorties dont 203 de chasse et pour la perte de... trois machines. La Marine faisait état de 32 victoires certaines, 11 probables et de 48 appareils adverses incendiés au sol. Quant aux unités de bombardement, leurs équipages étaient chaque fois rentrés en chantant victoire, de sorte que le haut commandement en était arrivé à considérer la mer de Java comme un « lac japonais ».

Tout cela était, bien évidemment, très exagéré, mais il n'en demeurait pas moins que, pour les Néerlandais, Java était en perdition.

Avant de quitter Bandoeng, Wavell avait confié les pleins pouvoirs au Gouverneur général des Indes néerlandaises, le Jonkheer A. W.L. Tjarda van Starckenborgh-Stachouwer. Son dernier ordre fut de dérouter le convoi MS-5, chargé de P-40, vers Tjilatjap dans une ultime tentative de renforcement la défense aérienne de Java.

Ce soir-là, en embarquant dans le LB-30 (AL-608) baptisé *Minnie from Trinidad* du Cne Horace Wade, Wavell déclara: « C'est à contrecœur que j'abandonne ces indomptables Néerlandais... » Si justifié que fût son départ, il survenait au plus fort des évacuations, ce qui n'améliora pas le moral des combattants condamnés à demeurer sur l'île (tout comme le



personnel de certaines unités de la RAF et de la RAAF, 56 hommes du 17th PPS de l'USAAC avaient reçu l'ordre de s'embarquer pour l'Australie à la première occasion). À Batavia, à Bandoeng et à Soerabaya, les réfugiés répandaient des rumeurs terrifiantes. Chaque heure qui passait alourdissait, sous la chaleur humide de la mousson, l'atmosphère glauque des grands désastres. Dans cet océan de misère, seuls les chefs militaires néerlandais, délivrés de la tutelle de l'ABDA, gardaient la tête froide. Ils pensaient, à juste titre, que les Japonais allaient débarquer aux extrémités est et ouest de l'île. C'est donc là que le Gén. Ter Poorten concentra le gros de ses 25 000 hommes, de sa dizaine de milliers de malais, très courageux mais sans expérience, d'un bataillon australien et d'un escadron de chars légers britanniques.

Le point faible de la défense était, évidemment, la lamentable situation des forces aériennes, mais tous comptaient sur le ciel, constamment nuageux, et les nuits obscures de la mousson pour compenser cette infériorité. De plus, ils espéraient l'arrivée du convoi MS-5, prévue pour le 27 ou le 28. L'action navale, préconisée par l'Am. Helfrich pour retarder les débarquements japonais pendant le temps nécessaire à l'arrivée de nouveaux renforts américains venant d'Australie, semblait déterminante. Helfrich ordonna, le 25 au soir, à l'escadre britannique de rallier Soerabaya pour se joindre à l'escadre du C-A. Doorman. Il ignorait encore qu'aucun renfort n'était prévu et qu'au contraire, les combattants américains de Java n'attendaient que de se replier en Australie, ce que le Gén. van Oyen qualifia de « véritable désertion ». Les Américains, aviateurs pour la plupart, ne faisaient qu'obéir aux ordres. Pour beaucoup, Java était perdue...

LE PIÈGE REFERMÉ

À l'aube du 26 février 1942, la force d'invasion japonaise Ouest (56 cargos que protégeait la 5^e Division de destroyers) fut rejointe par la 7^e Division de croiseurs et la 3^e Division de destroyers avec le porte-avions léger *Ryūjō*, au nord de l'île Bangka. La force d'invasion Est sortait du détroit de Macassar avec 41 cargos escortés par un croiseur léger et six destroyers, sa route étant ouverte par trois croiseurs et des destroyers. La veille au soir, les Japonais avaient débarqué deux compagnies d'infanterie sur la petite île de Bawean, à 140 km au nord de Soerabaya, et y avaient implanté une station de radio.

Pour faire bonne mesure, l'escadre de Nagumo qui relâchait après avoir attaqué Darwin, avait repris la mer, rejointe par deux cuirassés, trois croiseurs et quatre destroyers sous les ordres du V-A. Kondō. Ce dernier avait été chargé de diriger les opérations navales autour de Java.

Un Curtiss P-40E «Warhawk» américain, au début de la guerre du Pacifique. Dans la panique de l'évacuation, beaucoup furent détruits avant même d'avoir pu servir. (USAF)

Vers 9 heures, trois «Blenheim» aperçurent la formidable force d'invasion Ouest. Quatre Glenn Martin furent aussitôt envoyés dans cette direction mais ils se heurtèrent à des Ki. 43 et perdirent un des leurs avant de faire demi-tour.

À l'Est, la seconde force d'invasion fut découverte par le Dornier 24 X-28 de la GVT-6 qui bombarda, sans succès, le destroyer *Amatsukaze*. En dépit des «Zero» de Balikpapan, deux B-17E manquèrent de peu un autre destroyer. Ce fut la seule action offensive alliée.

Les bombardiers japonais effectuèrent deux raids contre les aérodromes alliés. Leur seconde formation (26 «Betty» et 8 «Zero») fut interceptée par neuf P-40E. Si, en fait, aucun des assaillants ne tomba, le Lt William Hennon revendiqua la destruction d'un «Zeke» qui fut homologué comme la 47^e et dernière victoire de l'USAAC au-dessus des Indes néerlandaises.

Hormis les quelques «Blenheim» et Glenn Martin encore opérationnels, il ne restait plus à Batavia pour mener une quelconque offensive contre les Japonais qu'un croiseur léger australien et deux destroyers qui furent lancés contre la force d'invasion Ouest dès la tombée de la nuit.

Au même moment, cinq cargos alliés profitaient des ténèbres pour quitter Tjilatjap. Dans l'un, avaient embarqué 2 110 hommes de la RAF. La désobéissance de son commandant, le Cne F. Goos, qui mit le cap sur Ceylan au lieu de suivre les ordres lui enjoignant de gagner l'Australie, sauva vraisemblablement les aviateurs britanniques, car, des quatre autres cargos, un seul parvint à franchir le blocus japonais. À bord de ce dernier, se trouvaient d'autres aviateurs néerlandais.

Deux «Blenheim» attaquèrent les aérodromes de Sumatra avant l'aube du 27, occasionnant de légers dommages, sans empêcher les Japonais de bombarder Buitenzorg plus tard dans la journée et d'y détruire encore trois appareils néerlandais. La réaction des «Hurricane» britanniques fut particulièrement timide; des quatre chasseurs, deux refusèrent le combat et les autres n'obtinrent aucun résultat. Le moral des derniers pilotes de la RAF commençait à donner des signes de défaillance. L'Air Commodore Stanley F. Vincent, furieux d'entendre ses hommes se plaindre d'être surclassés par les avions ennemis, les réprimanda et se proposa de voler avec eux pour leur prouver combien était grande la confiance qu'il plaçait dans les capacités du «Hurricane»; ce vétéran de la Grande Guerre et de la Bataille d'Angleterre allait prendre plusieurs alertes assises mais les circonstances ne devaient jamais lui donner l'occasion d'affronter la chasse nipponne.

Quatre Glenn Martin et deux «Hudson» furent envoyés à la rencontre de la force d'invasion Ouest. Les navires japonais étaient bien protégés; le «Catalina» Y-63 de la GVT-2 fut abattu par des «Claude» de la 22^e Flottille. Seul l'équipage australien du Flg-Off. W.S. Siddell, à bord du «Hudson» AE506, parvint à survoler les navires, mais la position précise qu'il en donna fut (à tort) considérée comme fautive par son commandement!

Les Japonais commirent la même erreur quand un «Betty» annonça avoir découvert plusieurs bâtiments de guerre faisant route vers Bangka. Mais cette erreur ne devait avoir aucune conséquence fâcheuse sur la suite des opérations, et, pour les Nippons, ce vendredi fut une journée des plus fastes.

La petite escadre alliée, elle aussi mal renseignée, avançait à tâtons quand les autorités navales britanniques dont elle dépendait lui ordonnèrent de faire demi-tour et de gagner au plus vite l'océan Indien : la Royal Navy ne tenait pas à envoyer au suicide ses derniers navires de guerre dans la région !

« SCANDALEUX »

Plus au sud, l'océan Indien était sillonné de bateaux fuyant vers l'Australie. Seul se dirigeait vers le Nord le convoi MS-5 qui s'était dispersé pour passer inaperçu. Les 32 Curtiss P-40E que transportait le porte-avions *Langley*, au cœur de ce convoi, étaient vitaux pour la défense de Java. Deux «Catalina» néerlandais avertirent le porte-avions qu'il devait faire route vers Tjilatjap ; son commandant, Mc Connell, le fit accélérer, mais il perdit du temps à attendre une escorte qui n'était pas où elle avait été annoncée ; c'est ainsi qu'un «Betty» du Kôk. de Takao, parti de Bali, le découvrit. McConnell demanda à Java une couverture de chasseurs. Mais, à cause de ce que l'Am. Helfrich devait qualifier plus tard de «scandaleux manque de coordination», sa requête se perdit. Au lieu des P-40 qu'ils espéraient, les marins américains virent apparaître, à 13 h 40, 16 «Betty» et 15 «Zero». Le *Langley* parvint à éviter la première vague de bombes, mais le second groupe de huit «Betty» que conduisait le L.v.J. Adachi plaça deux bombes de 250 kg et trois de 60 kg au but. Les «Zero» mitraillèrent ensuite le pont encombré de Curtiss dont plusieurs étaient déjà la proie des flammes.

Le *Langley* ne déplorait que 16 morts, mais, gîtant fortement, il ne pouvait plus manœuvrer... Après que les survivants, y compris 33 pilotes de chasse, eurent embarqué sur deux navires d'escorte, le plus vieux porte-avions américain fut achevé par des torpilles amies. Il n'était plus qu'à quatre ou cinq heures de Tjilatjap.

Revenant de leur assaut victorieux, les «Zero» que commandaient les L.v. T. Yokoyama et Y. Maki croisèrent deux hydravions. Le premier était le quadrimoteur Short «Empire» G-AETZ de la compagnie Qantas, baptisé *Circé* ; depuis une semaine, avec deux autres «Empire» civils, il assurait la navette entre Java et Broome. Ils'abattit en flammes avec son équipage et ses passagers. Le second était le «Catalina» Y-65 de la GVT-5, un des deux hydravions chargés d'escorter le *Langley*. Il regagna sa base par miracle, pour y être envoyé à la ferraille. Ses mitrailleurs étaient parvenus à abattre le «Zero» du P.m T. Sakai.

Dans le secteur est de Java, l'escadre du C-A. Karel Doorman avait passé la nuit au large de Madoera, à la recherche de la force d'invasion Est ; elle fut attaquée, à l'aube, par un B-17E dont les projectiles encadrèrent un des bateaux. Deux autres B-17 partis de Madioen attaquèrent, à midi, la force d'invasion que cherchait l'amiral néerlandais. Ils parvinrent à repousser les «Zero» mais sans obtenir plus de résultat. Dix minutes plus tard, les mêmes «Zero» interceptèrent le dernier PBY-5 du PW 10 en état de vol. Bien qu'annoncé détruit, il regagna Soerabaya où son équipage put donner avec précision la position de la flotte japonaise.

LA CONFUSION

La confusion la plus totale régnait au sein des états-majors alliés, ralentissant encore les communications déjà fort critiquées du temps de l'ABDA. De fait, l'escadre de Doorman revenait dans son port de départ quand la position des navires ennemis, relevée depuis longtemps par les aviateurs américains, lui fut donnée. L'escadre repartit. Elle comprenait deux croiseurs et deux destroyers néerlandais, un croiseur lourd et quatre destroyers américains, un croiseur lourd et trois destroyers britanniques, et, enfin, un croiseur léger australien. Cinq Brewster de la 1-VI.G-V décollèrent à 15 heures pour les couvrir mais ils n'eurent pas à intervenir.

À 16 h 30, lorsque Doorman arriva au contact de l'avant-garde nipponne, trois A-24 «Banshee» qu'escortaient 10 P-40E du 17^e PPS auraient pu transformer la bataille de la mer de Java en une victoire alliée s'ils s'étaient mis au service de Doorman ; mais ils continuèrent leur chemin pour tenter d'arrêter la force d'invasion dont ils n'endommagèrent qu'un gros cargo. La bataille, qui resta dans l'histoire comme la «bataille de la mer de Java», dura sept heures, et fut le plus grand combat naval depuis la bataille du Jutland, pendant la Première Guerre mondiale. Ce fut une complète victoire japonaise : Takagi ne perdit aucun bâtiment. Doorman perdit deux croiseurs, trois destroyers et la vie.

Les marins alliés ayant échoué, il ne restait plus aux aviateurs que l'impossible à accomplir. Au matin du 28 février 1942, un LB-30 solitaire piloté par le Lt «Butch» Helton, bombardra l'aérodrome de Dempassar (à Bali), faute de mieux, avec cinq bombes de 300 kg. À 6 h 40, les Japonais arrivant par l'Est furent enfin découverts par trois B-17 E, mais les bombes de ces derniers, larguées de 6000 m d'altitude, n'eurent aucun effet. Ce qui restait de la chasse chargée de couvrir la moitié orientale de Java, 12 P-40E et cinq Brewster «Buffalo», prit l'air à deux reprises. La seconde fois, à

Un Curtiss P-40E «Warhawk» américain, récupéré par la ML-KNIL néerlandaise, à Java en mars 1942. Des marques néerlandaises, hâtivement peintes, sont déjà partiellement effacées. L'histoire de cet avion est inconnue. (Profil par Gaël Elégoët)



14 heures, un des Brewster néerlandais fut descendu. À cette heure-là, les transports japonais arrivèrent à vue des côtes de Java. Alors qu'il lui eût été plus facile de les employer contre la force d'invasion à l'ouest, les bombardiers-torpilleurs du Sqn 36 de la RAF (huit vieux «Vildebeest» et un «Albacore») furent expédiés vers l'Est. Après un vol de 500 km et un long ravitaillement, ces neuf biplans partirent à l'attaque à 19 heures. Ils perdirent trois des leurs en deux missions. Quatre B-17 provoquèrent plus tard, chez les Japonais, 122 morts et 200 blessés, endommageant trois navires.

À l'ouest de Java, les opérations aériennes débutèrent véritablement à 10h30, par ce qui fut la dernière attaque contre Sumatra depuis Java. Les trois «Blenheim» chargés de bombarder Palembang survolèrent la force d'invasion Ouest à l'aller et au retour.

À la mi-journée, soucieux d'assurer une couverture aux croiseurs *Houston* et *Perth* qui, trop gros pour emprunter le détroit de Lombok (Bali), cherchaient à quitter la mer

de Java par le détroit de la Sonde, l'Air Commodore Vincent fit décoller cinq des «Hurricane» disponibles. Ceux-ci échappèrent à une attaque des «Zero» de la 2^e Flottille. Un C5M2 «Babs» qui accompagnait ces derniers constata qu'à Tanjong-Priok, l'avant-port de Batavia, les Alliés démolissaient des installations. Ces destructions furent poursuivies jusqu'au soir, concernant aussi un PBY-5 de la RAF, un patrouilleur côtier, une vedette lance-torpilles et une dizaine d'embarcations diverses.

Dans la matinée, deux Do 24K de la GVT-6 (X-23 et 28) avaient quitté la base pour gagner Soerabaya d'où ils s'envolèrent pour Broome dans la nuit du 1^{er} au 2 mars. Un troisième, le X-16 de la GVT-8, avait décollé à destination de Ceylan. Chargé d'hommes politiques et de notables néerlandais, il s'abîma au large de Sumatra; il n'y eut que deux rescapés, des passagers.

UNE ARRIVÉE À LA NAGE...

À 18h30, les navires japonais transportant la 2^e Division d'Infanterie ne se trouvaient plus qu'à 40 milles de leur destination lorsque les bombardiers alliés passèrent enfin à l'action. La journée avait été consacrée à en remettre le plus grand nombre en état de vol : deux «Hudson», six «Blenheim» et 11 Martin B-10. Les premiers à attaquer furent les Britanniques du Sqn 84 dont plusieurs équipages accomplirent jusqu'à trois sorties au cours de la nuit. Les «Hudson» australiens attaquèrent séparément. Aux 6 sorties australiennes et aux 26 britanniques s'ajoutèrent les 17 sorties des Glenn Martin des 1-VI.G-I et 1-VI.G-II.

Là encore, les résultats furent décevants... Malgré de nombreux morts et blessés, les Japonais ne perdirent que deux cargos, trois autres étant endommagés. Les autres pertes nippones dans ce secteur furent provoquées par l'accrochage avec le *Houston* et le *Perth* entrant dans le détroit de la Sonde. Ces deux croiseurs et le destroyer néerlandais *Evertsen* succombèrent sous les coups de la force de protection du V-A. Kurita dont les torpilleurs déchaînés coulèrent également, par erreur, deux cargos, un dragueur de mines W-2 et le transport armé de 10000 tonnes qui servait de navire de commandement à la 16^e Armée. De fait, ce fut à la nage que le Gén. Hitoshi Imamura et les membres de son état-major abordèrent une plage de Java ! Le sacrifice des marins alliés ne retarda l'invasion de Java que de 24 heures.

Au même moment, sur ordre de l'Air Vice-Marshall Maltby, l'Air Commodore Vincent et son état-major évacuaient l'île à bord d'un petit vapeur cargo qui allait gagner Fremantle sans incident, et dans les cales duquel se trouvaient cinq Brewster B-339-23 démontés que la RAAF récupéra avec joie. Ces chasseurs faisaient partie d'un lot de 20, commandé par la ML-KNIL et qui avait quitté les États-Unis à bord de quatre cargos. Tous atteignirent l'Australie entre le 9 mars et le 3 avril 1942. Les avions y furent pris en compte par la RAAF; 17 d'entre eux (A51-1 à A51-17) devaient être utilisées en première ligne de juin 1942 à janvier 1943 par la n° 1 Photographic Reconnaissance Unit et le Sqn 25.

À Tilatjap, au sud de Java, régnait une confusion indécidable. La ville et les quais étaient submergés par une foule d'hommes et de navires. Rien n'y fonctionnait plus; lorsque les survivants du convoi MS-5 arrivèrent, plus personne ne les attendait. Pire, les avions démontés qu'il amenait n'intéressaient plus personne. Ces 27 P-40E furent jetés à la mer pour ne pas tomber aux mains des

ORDRE DE BATAILLE DE LA ROYAL AUSTRALIAN AIR FORCE, LE 7 DÉCEMBRE 1941

SOUTH-WEST PACIFIC COMMAND

NOUVELLE-BRETAGNE

24 RAAF Sqn : 12 «Wirraway», 4 «Hudson» à Rabaul

NOUVELLE-GUINÉE

11 RAAF Sqn : 6 PBY «Catalina» à Port-Moresby

20 RAAF Sqn : 6 PBY «Catalina» à Port-Moresby

TIMOR

2 RAAF Sqn : 4 «Hudson» à Koepang

AMBOINE

13 RAAF Sqn : 6 «Hudson» à Laha

HOME DEFENCE

ZONE DE DÉFENSE NORD : (TERRITOIRE DU NORD)

2 RAAF Sqn : 8 «Hudson» à Darwin

12 RAAF Sqn : 18 «Wirraway» à Darwin

13 RAAF Sqn : 6 «Hudson» à Darwin

ZONE DE DÉFENSE OUEST :

(AUSTRALIE OCCIDENTALE ET PROVINCE DE VICTORIA)

5 RAAF Sqn : 12 «Wirraway» à Laverton

6 RAAF Sqn : 6 «Hudson» à Laverton

14 RAAF Sqn : 12 «Hudson» à Pearce

25 RAAF Sqn : 18 «Wirraway» à Laverton

ZONE DE DÉFENSE SUD : (PROVINCE DE VICTORIA ET AUSTRALIE MÉRIDIIONALE)

9 RAAF Sqn : 6 SOC «Seagull», embarqués sur des croiseurs

UNITÉS D'ENTRAÎNEMENT : APPAREILS DE SECONDE LIGNE

ZONE DE DÉFENSE EST : (QUEENSLAND ET NOUVELLE-GALLES DU SUD)

4 RAAF Sqn : 12 «Wirraway» à Canberra

6 RAAF Sqn : 6 «Hudson» à Richmond

9 RAAF Sqn : 5 SOC «Seagull» à Richmond

22 RAAF Sqn : 17 «Wirraway» à Richmond

23 RAAF Sqn : 12 «Wirraway», 3 «Hudson» à Brisbane

ROYAL AIR FORCE FAR EAST COMMAND

(Unités détachées et opérant sous commandement britannique)

MALAISIE

1 RAAF Sqn : 10 «Hudson» à Kota-Bharu

8 RAAF Sqn : 8 «Hudson» à Kuantan

21 RAAF Sqn : 12 «Buffalo» à Sungei-Patani

SINGAPOUR

8 RAAF Sqn : 4 «Hudson» à Sembawang

453 RAAF Sqn : 18 «Buffalo» à Sembawang

Japonais ! Par contre, six des sept Douglas DB-7B destinés au Marine Lucht Dienst furent pris en compte par du personnel néerlandais, mais il était trop tard. 180 artilleurs d'une unité de DCA australienne débarquèrent également des deux cargos, mais sans leurs canons. Ils furent transformés en fantassins et rejoignirent les 900 soldats australiens toujours présents. Le 1^{er} mars 1942, les Japonais étaient à Java. Les plus inquiets étaient naturellement les Australiens dont le territoire national se trouvait désormais à portée immédiate de la machine de guerre nipponne.

Ce 1^{er} mars était un dimanche ensoleillé qui vit les Alliés, faute de bombardiers disponibles, lancer la totalité de leurs chasseurs basés à l'ouest de l'île contre les plages d'Eretanwetan sur lesquelles s'étiraient des colonnes de fantassins ennemis. Trois Glenn Martin vinrent se mêler aux attaques qu'effectuèrent, de 5 h 30 à 10 heures, 35 avions en cinq vagues (16 «Hurricane» et 9 Brewster). La DCA japonaise en abattit quatre.

Dans l'après-midi, neuf «Hurricane» intervinrent encore en deux vagues ; ils abattirent un «Pete». Les bombardiers néerlandais repartirent à l'attaque d'Eretanwetan au crépuscule, mais la météo s'était détériorée et ils ne purent mener leur mission à son terme.

SOUS LE FEU DES CHARS JAPONAIS

Au crépuscule, des éléments blindés japonais approchaient de l'aérodrome de Kalidjati, à 50 km des plages ! À l'aube, le commandant néerlandais de la base, le Lt-Col. Zoomer, ordonna aux derniers Glenn Martin de fuir vers Andir. Conformément aux ordres du Maj.-Gén. van Oyen qui comptait sur une contre-attaque terrestre, Maltby avait maintenu à Kalidjati les bombardiers britanniques et australiens ; ceux-ci se retrouvèrent sous le feu des blindés japonais. Par bonheur pour les Australiens du Sqn 1, leurs «Hudson» étaient dispersés à l'opposé du point d'arrivée des blindés ; quatre parvinrent à décoller sous le feu ennemi. À bord du dernier, le Flg-Off. P. Gibbes était seul.

Dans cette affaire, la RAF perdit les six derniers «Blenheim» du Sqn 84, 20 de ses pilotes et 30 rampants. La ML-KNIL y laissa des Ryan STM-2, un Glenn Martin et un «Hurricane» (2).

Suite et fin au prochain numéro

.....
 (2) Les 36 Ryan STM et 6 «Tiger Moth» du MLD qui avaient été évacués vers l'Australie le 19 février allaient être pris en compte par la RAAF après l'ouverture, à Jackson, aux États-Unis, de la Royal Netherlands Military Flying School.

EFFECTIF THÉORIQUE DE LA 11^e FLOTTE AÉRIENNE JAPONAISE

21^e FLOTTILLE AÉRIENNE (Formose)

C-Am. Takeyoshi Tadâ

1^{er} Kôkutai : 30 G3M2 (C.v Keikichi Araki) ; 25 G3M2-L (C.c Takeô Ozaki)

Kôkutai de Kanoya (1/2) : 30 G4M1 (C.c Toshiie Iriisa)

Kôkutai de Tôkô : 24 H6K4 (C.v Saburô Wada)

22^e FLOTTILLE AÉRIENNE (Indochine française)

C-Am. Sadaichi Matsunaga

Kôkutai de Genzan : 36 G3M2 (C.v Takanari Maeda)

Kôkutai de Mihoro : 36 G3M2 (C.v Katsuji Kondo)

Kôkutai de Kanoya (1/2) : 27 G4M1 (C.v Naoshirô Fujiyoshi)

Chasse rattachée à l'E.M. : 27 A6M2, 9 A5M4 (C.f Yutaka Yamada)

23^e FLOTTILLE AÉRIENNE (Formose)

C-Am. Ryuzô Takenaka

Kôkutai de Takaô : 62 G4M1 (C.v Tarô Taguchi)

Kôkutai de Tainan : 45 A6M2, 12 A5M4, 6 C5M2 (C.v Masahisa Saitô)

3^e Kôkutai : 45 A6M2, 12 A5M4, 6 C5M2 (C.v Yoshiô Kamei)

MILITAR LUCHTVAART VAN HET KONNINKLIJK NEDERLANDS-INDISCH LEGER

(Force aérienne de l'Armée royale des Indes Néerlandaises ou ML-KNIL)
 VLIEGTUIGGROEP n° I (Bornéo)

1-VI.G-I : 11 Glenn Martin 139WH-3A (8 à Samarinda, 3 à Tarakan)

2-VI.G-I : 11 Glenn Martin 139WH-3A (Singkawang)

VLIEGTUIGGROEP n° V (Bornéo)

1-VI.G-V : 12 Brewster B-339D (4 à Singkawang, 4 à Samarinda, 4 à Tarakan)

MARINE LUCHT DIENST (Aéronavale)

Groep Vlieg-Tuigen (Patrouilles semi-autonomes)

GVT-1 : 3 Do.24K à Pontianak (Bornéo)

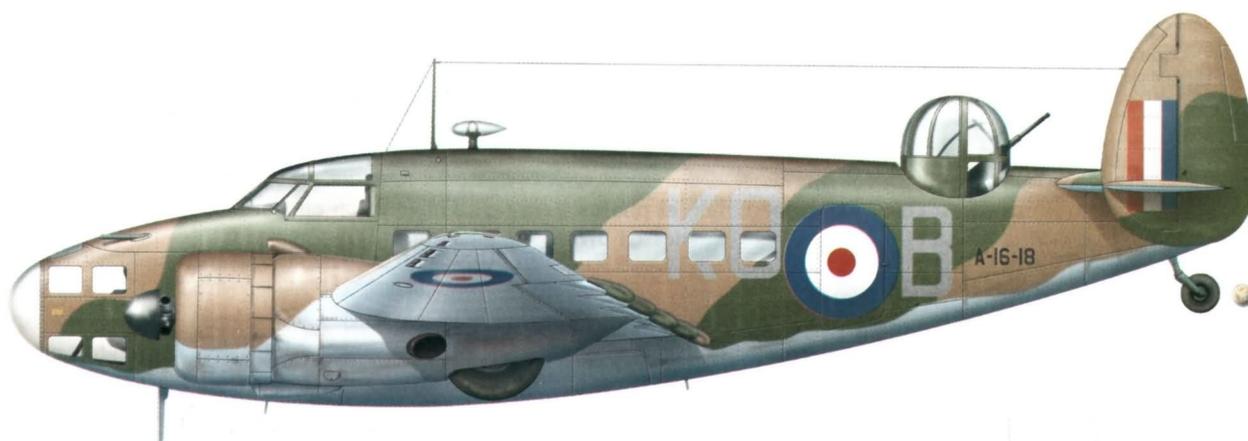
GVT-2 : 3 Do.24K à Sorong (Nouvelle-Guinée)

GVT-5 : 3 Do.24K à Ternate (Halmaéra)

GVT-7 : 3 Do.24K à Tarakan (Bornéo)

Ci-dessus et à gauche, l'ordre de bataille des unités terrestres. La supériorité quantitative et qualitative des Japonais était écrasante. La faiblesse des effectifs alliés pour un territoire grand comme une moitié d'Europe était étonnante.

Ci-dessous, un Lockheed «Hudson» Mk I du Squadron 2 australien. (Profil par Gaël Elégoët)

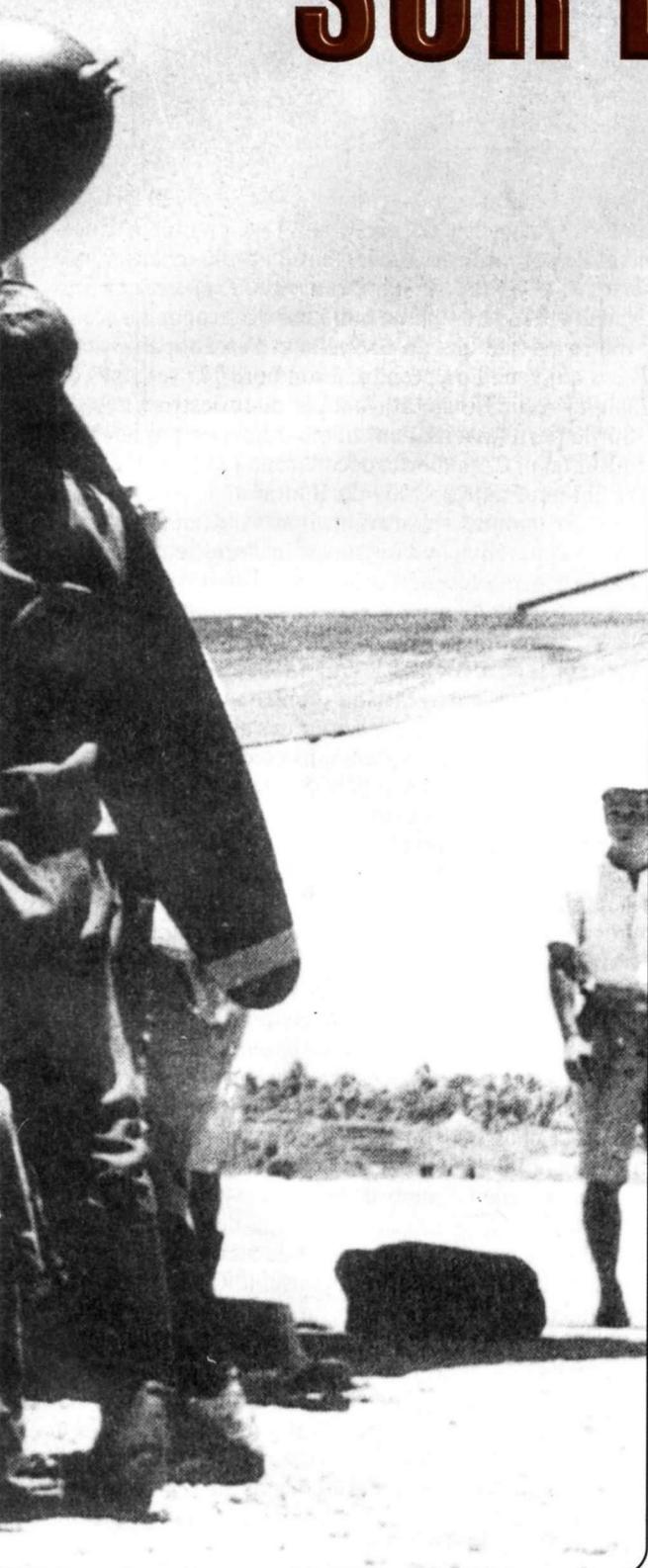


HISTOIRE

Par BERNARD BAEZA



RAZ DE MARÉE SUR L'INSULINDE



À Sumatra, les mécaniciens du 59^e Sentai, à l'œuvre sur un Nakajima «Hayabusa», chasseur que les Américains surnommèrent «Oscar». (Nihon BKJ)

Quatrième et dernier épisode. Le but des Japonais était de s'emparer des puits de pétrole de Bornéo et de les protéger d'une attaque occidentale venant du sud. Ils s'emparèrent ainsi de toute l'Insulinde, l'actuelle Indonésie. Mais cette victoire trop facile était aussi une illusion.

Pour éviter un autre désastre comme celui de Kalidjati, les deux derniers «Catalina» du Sqn 205 (FV-N et FV-W) reçurent l'ordre de fuir vers Broome, en Australie. Le personnel, devait suivre par mer. À Tjililitan où se trouvaient les derniers chasseurs de la RAF, le Sqn 605 céda ses quatre «Hurricane» en état de vol au Sqn 242 et son personnel se mit en route vers Tjilatjap pour y tenter une évacuation.

À l'Est aussi, il ne restait plus aux Alliés que des chasseurs. Depuis la piste secrète de Blimbing, neuf P-40E, six Brewster et six «Hurricane» néerlandais s'envolèrent à l'aube pour arriver au-dessus des plages au moment où un B-17E solitaire terminait son attaque. Leurs mitrailleuses firent des dégâts, mais la DCA abattit trois Curtiss (tuant deux pilotes) et trois «Hurricane».

À 9 heures, un autre B-17 isolé largua son chargement de bombes et les chasseurs regagnèrent Blimbing. Leur manège attira l'attention de quatre «Zero» en maraude. Partis de Bali en mission de chasse libre sous les ordres du P.m. Y. Saeki, ils attendirent patiemment que tous les avions alliés eussent atterri pour attaquer. Ils incendièrent ou endommagèrent gravement les 10 derniers P-40E du 17^e PPS, 2 LB-30, 2 «Hurricane» et 5 Glenn Martin.

Les Néerlandais repartirent à l'attaque des plages à la mi-journée. Pour la première fois, trois Glenn Martin et trois B-339D furent accompagnés par quatre Curtiss-Wright CW-22 «Falcon». Ces biplaces, basés à Djokjakarta et habituellement destinés à la reconnaissance, avaient été grésés en bombardiers légers. Ils ne résistèrent pas aux attaques des F1M2 «Pete» qui surveillaient les côtes; trois d'entre eux furent abattus.

À 11 heures, 27 «Betty» bombardèrent impunément le port de Soerabaya où trois navires de commerce furent déseparés. S'il n'y avait plus de chasse alliée, la DCA demeurait active et des 14 bombardiers qui furent endommagés, deux durent se poser sur le ventre à Bali.

À Blimbing, des «Zero» achevèrent les P-40 qui n'avaient pas été détruits et les trois derniers Brewster.



D'autres A6M2 incendièrent deux Glenn Martin de la 1-VI.G-II à Pasirian et un troisième de la 2-VI.G-I à Wirasaba. Enfin, les troupes néerlandaises en retraite sabotèrent deux CW-21B encore dans leurs caisses, et incendièrent un Glenn Martin et un «Hurricane» à Maospati, puis un «Hurricane» et un autre Glenn Martin sur un petit aérodrome de desserrement.

La dernière sortie du jour pour l'USAAC eut lieu peu après 15 heures. Un seul B-17E décolla de Djokjakarta pour aller manquer, de peu, un cargo et un destroyer devant Bali.

Une heure plus tôt, le Lt-Col. Eubank, commandant les unités de l'USAAC à Java, avait fait savoir au V-A. Helfrich qu'il estimait la situation intenable et que le maintien de ses unités sur l'île les condamnait à se faire écraser au sol. Il lui restait trois LB-30, 15 B-17E, deux B-17D et un B-17C de transport, encore capables de gagner l'Australie : les équipages reçurent l'ordre de le faire au plus tôt. Le personnel au sol des unités américaines était déjà en route pour Tjilatjap où 1 500 hommes de l'USAAC et de l'US Navy s'embarquèrent pour l'Australie. Le PW 10 ne possédait plus que ses deux petits hydravions de liaison Grumman J2F «Duck». Incapables de rallier l'Australie, ils furent détruits à Tjilatjap.

Sur mer, les choses se passèrent exactement comme la veille avec le *Houston* et le *Perth*. Le C.v. Gordon avait décidé de gagner le détroit de la Sonde après un large détour pour contourner la flotte ennemie. À 4 heures, son *Exeter* croisa des navires japonais qui signalèrent sa position. Les Japonais, très supérieurs en nombre (quatre croiseurs lourds et leur escorte), établirent le contact à 9h30. À 11h45, l'*Exeter*, héros de la bataille du Rio de la Plata (2), sombra.

Des deux destroyers de l'escorte, l'*Encounter* succomba quelques minutes plus tard ; le *Pope* américain fut coulé à 17h05, par les bombes de six B5N2 «Kate» du *Ryûjô*. Six autres «Kate» du *Ryûjô* coulèrent une heure et demie plus tard un petit paquebot néerlandais chargé de civils. Un petit cargo de 1 000 tonnes fut torpillé. Une partie des 150 soldats britanniques qu'ils transportaient fut recueillie et sauvée par un caboteur.

Le blocus japonais de Java était désormais complet.

Plus au sud, la Flotte combinée veillait elle aussi...

.....
 (2) L'*Exeter* était l'un des navires de la Royal Navy qui contraignirent le *Graf von Spee* allemand à se réfugier puis à se saborder en Argentine.

Deux Curtiss-Wright CW-22 «Falcon», une version de reconnaissance et d'entraînement du CW-21 monoplace qui équipait deux escadrilles néerlandaises d'Insulinde. Les lignes blanches sur le capot matérialisent des angles de visée pour le lancement de bombes de 50 kg. (Collection Harm J. Hazewinkel)

Ce même premier mars, en fin de matinée, la 2^e Division du C-A. Yamaguchi préparait sans précipitation le lancement de patrouilleurs sur le pont du porte-avions *Sôryû* lorsque l'alerte fut donnée. Des navires de guerre ennemis avaient été repérés par un bimoteur de reconnaissance.

Il ne s'agissait que du ravitailleur d'escadre américain *Pecos* qui venait de prendre à son bord 177 rescapés du *Langley* recueillis auparavant par deux destroyers.

Sur le porte-avions, neuf bombardiers en piqué «Val» du Bûntai n° 2, en alerte, décollèrent à 15h06. Ils rejoignirent neuf autres «Val» du Bûntai n° 1, lancés par le *Kaga* dix minutes auparavant. Il ne fallut qu'une heure aux 18 appareils pour retrouver le *Pecos*, en dépit des nuages bas sous lesquels celui-ci se cachait. Les bombardiers qui, si loin en mer, étaient sûrs de ne rencontrer aucun avion ennemi (ils avaient décollé sans escorte), prirent leur temps. Malgré les manœuvres du navire et sa DCA qui endommagea cinq d'entre eux, ils placèrent quatre bombes au but. Au retour des avions, neuf autres «Val» s'envolèrent, toujours sans escorte, et plongèrent vers le *Pecos* désemparé à 17h55. Atteint par cinq autres projectiles de 250 kg, le navire sombra en quelques minutes. Des 670 hommes qui se trouvaient à son bord, 232 dont le pilote Ackerman devaient être recueillis en fin de soirée par le destroyer *Whipple*.

Les Américains avaient chèrement vendu leur peau. Sept «Val» avaient été atteints par la DCA dont l'un, le n° 6, trop gravement pour pouvoir apponter.

Au même moment, un autre navire de guerre allié fut signalé par les croiseurs *Tone* et *Chikuma* auxquels il échappa. Il s'agissait de l'autre destroyer, l'*Edsall*, à bord duquel restait encore une partie des rescapés du *Langley* dont 31 pilotes de chasse. Celui-ci cinglait vers le sud-est et l'Australie quand il avait été aperçu par les croiseurs nippons qu'accompagnaient deux destroyers.

À 19h55, le *Hiryû* lança les neuf «Val» de son Bûntai n° 1 ; dix minutes plus tard, le *Sôryû* fit de même, tandis que le *Kaga* en lançait huit. Par prudence, le C-A. Yamaguchi demanda cette fois une couverture de chasseurs.

Localisé à 20h45, l'*Edsall* se défendit avec une telle énergie que sur les 26 projectiles de 250 kg lancés contre lui, 3 seulement l'atteignirent. Ce fut suffisant pour faire tomber sa vitesse et déclencher d'importants incendies qui permirent aux croiseurs japonais de le rattraper pour l'achever au canon. Cinq Américains survécurent pour aller périr dans un camp de prisonniers.

Les «Val», dont neuf étaient endommagés, regagnèrent leurs bases flottantes au complet.

Un autre bâtiment américain, le *Pilsbury*, fut repéré par l'aviation japonaise ce soir-là, puis coulé par plusieurs destroyers.

LES DERNIÈRES MISSIONS DE L'USAAC

Au matin du lundi 2 mars, la défense aérienne de Java ne reposait plus que sur quelques Glenn Martin, Brewster, CW-21B et CW-22 néerlandais (guère plus d'une vingtaine de machines), sur les restes du Squadron 1 de la RAAF, sur une quinzaine de «Hurricane» britanniques et quelques antiquités Vickers «Vildebeest» du Sqn 36.

Contre les plages d'Eretanwetan et l'aérodrome de Kalidjati à présent occupé par des bimoteurs Kawasaki Ki 48 du 75^e Sentaï de l'Armée japonaise, les «Hurricane» effectuèrent neuf sorties dans la matinée; deux furent abattus. Les Néerlandais engagèrent cinq Glenn Martin en deux vagues, avec les CW-22 de la Vka-1. En début d'après-midi, les sept derniers «Hurricane» en état de vol durent abandonner Tjililitan. Ils venaient de se poser à Andir, non loin de Bandoeng, lorsque des Ki 43 du 59^e Sentaï y arrivèrent. Les Néerlandais leur opposèrent les trois derniers Brewster de la 3-VI.G-V et quatre CW-21B de la 2-VI.G-IV qui perdirent l'un des leurs sans empêcher l'ennemi d'incendier un B-18 de liaison et le «Hudson» A16-37. À cette date, le personnel du Sqn 1 était parvenu, par cannibalisation, à remonter l'effectif de l'unité à... deux «Hudson» en état de vol. Dans la soirée, Kalidjati et ses environs reçurent à nouveau la visite des «Hurricane» (six sorties) et des chasseurs néerlandais (six sorties). Les Glenn Martin furent engagés isolément et l'un d'eux ne rentra pas. Selon les Japonais, l'ensemble de ces attaques ne se traduisit que par la destruction au sol d'un bombardier Ki 48 «Lily», avec des dommages à trois autres.

À l'Est, les unités aériennes de la marine japonaise n'avaient plus d'adversaire. Deux attaques dans le secteur Djokjakarta-Malang et un raid de 14 «Betty», coûtèrent aux Alliés trois autres «Catalina» dont les Y-42 et 46 de la GVT-3. Plus généralement, les pilotes nippons ne bombardèrent ou ne mitraillèrent que des appareils déjà hors service.

Ce 2 mars 1942 vit les bombardiers lourds de l'USAAC mener leurs dernières missions depuis Java, sans résultat.

Dans l'après-midi, leurs dernières forces disponibles (neuf B-17), bombardèrent les navires ancrés devant Rembang en n'y provoquant que de légers dommages. Au crépuscule, ces derniers quadrimoteurs américains s'envolèrent vers l'Australie emportant 12 passagers chacun. Au cours des quatre jours suivants, les meilleurs devaient effectuer plusieurs navettes entre Java et l'Australie. Ainsi, le Cne E. C. Teats du 9th BS accomplit trois voyages (48 heures de vol) dont deux sur trois moteurs, et sauva 45 personnes dont 15 pilotes du 17th PPS.

Les Néerlandais évacuaient eux aussi vers l'Australie tout ce qu'ils pouvaient, y compris de nombreuses familles de militaires. Le 2 mars, 11 hydravions lourds s'envolèrent vers Broome. Seul le Dornier 24 X-36 de la GVT-7 ne devait pas y arriver, victime d'une panne. Un second, le X-24, amerrit prématurément à proximité de Wallah d'où, après ravitaillement, il rallia Perth.

Mais si, pour les Alliés, il était relativement aisé de gagner l'Australie par les airs, la chose était toujours aussi difficile par mer. Le blocus nippon s'avéra fatal à quatre autres navires de commerce, un dragueur de mines et un destroyer!

À Java, le V-A. Conrad Helfrich, un des plus ardents jusqu'au-boutistes, partit à Ceylan à bord d'un «Catalina», avant l'aube du mardi 3 mars. Avec l'assentiment du Gouverneur général van Starckenborgh-Stachouwer, il allait incarner auprès des Alliés l'âme de la résistance néerlandaise en Asie. Trois autres PBY-5 des GVT-16 et 17 évacuèrent le reste du personnel du grand quartier général néerlandais vers la même destination.

Un Mitsubishi A6M-2 type 21 «Zero» du T'Ai-Nan Kû, piloté par le QM-1 Yoshizuké Arita, en février 1942. Les marquages sur le fuselage sont ceux des donateurs de l'avion. (Parofil par Gaël Elégoët)

OBJECTIF BROOME

En Australie, depuis la destruction du port de Darwin, la base aéronavale de Broome servait de centre d'accueil à tout ce qui arrivait de Java. Les Japonais, l'ayant remarqué, décidèrent d'y mettre fin par une attaque aérienne. Le 2 mars, vers 16 heures, un «Mavis» était venu photographier la rade et l'aérodrome avoisinant. Son équipage n'y avait vu que quelques appareils légers et trois hydravions lourds, ce qui incita l'état-major de la 21^e Flottille aérienne à ne monter l'attaque de Broome qu'avec des chasseurs.

En fait, dans la soirée et dans la nuit, 12 nouveaux





hydravions et huit quadrimoteurs terrestres américains étaient arrivés de Java. La chance servit les Japonais en leur offrant 17 hydravions au mouillage dont un monomoteur (le Curtiss SOC-3 du *Houston*, réfugié à Broome depuis le 15 février).

Au matin du 3 mars, des réfugiés civils et militaires commençaient à reprendre place à bord des avions pour poursuivre leur voyage vers le sud et la sécurité. Le Lt-Col. R. A. Legg, de l'USAAC, chargé de la défense aérienne de la zone nord-ouest de l'Australie, voulait faire vite. La reconnaissance aérienne nipponne ne laissait présager rien de bon ; il n'avait qu'une idée en tête : évacuer la base de Broome au plus vite. Il était d'autant plus inquiet qu'il ne disposait strictement d'aucune défense.

Mais les réfugiés civils, dont une majorité de femmes et d'enfants en bas âge, n'avaient que faire de la discipline militaire. En dépit des ordres, trois B-17, le LB-30 et un hydravion seulement avaient quitté les lieux quand, à 9 h 15, 17 «Zero» frappèrent...

Au moment où, guidés par un C5M2 «Babs», les neuf premiers chasseurs du L.v. Miyano arrivèrent au-dessus de leur objectif, deux PBY-5 étaient sur le point de s'envoler. Neuf autres «Catalina» et Dornier 24 avaient embarqué leurs passagers mais leurs moteurs ne tournaient pas encore. Une trentaine de personnes faisait la queue sur un embarcadère pour monter à bord de deux quadrimoteurs «Empire» (le *Corinna* de la compagnie Qantas et le *Centaurus* du Sqn 11 de la RAAF).

Plus rapide à mettre en œuvre que les multimoteurs, le petit SOC-3 «Seagull» du L.v. J. Lamade décolla en catastrophe pour s'éclipser au ras du sol, vers l'intérieur des terres et... se faire coiffer par les «Zero» de l'E.v.1 O. Kudô. Sitôt le petit hydravion abattu (sans mal pour son équipage), les trois chasseurs se jetèrent sur le B-24A n° 40-2370 du Lt E. E. Kester, qui venait de décoller avec à son bord 33 hommes dont 7 du 17th PPS. Le quadrimoteur ne résista pas aux obus de 20 mm et s'abattit en mer.

Dans le port, le *Centaurus* fut touché et s'enflamma le premier ; ses occupants l'évacuèrent. Ce fut ensuite le tour du «Catalina» britannique FV-N à bord duquel cinq membres d'équipage trouvèrent la mort.

Un chasseur Curtiss P-40E en réparation sur la base de Java. Le 17th PPS perdit plus de P-40 au sol que lors de combats, comme la plupart des autres unités alliées d'Insulinde, constat qui traduit la supériorité aérienne japonaise. (US Air Force)

Les hydravions s'embrasaient de tous côtés lorsque le C.c. A.J. de Bruijn, pilote du «Catalina» Y-70, pacha de la GVT-2, ordonna à son équipage d'évacuer les passagers avec le canot. Une fausse manœuvre éloigna le dinghy du PBY-5, ce qui obligea de Bruijn à plonger pour aller le récupérer au moment où une longue rafale de 20 mm faisait exploser l'hydravion qui coula avec ses occupants. À proximité, 11 autres personnes périrent de la même manière à bord du Y-59.

Au cours de l'attaque qui dura 15 minutes, les Japonais estimèrent, sans se tromper, avoir incendié et coulé 15 hydravions dans le port et la rade. Sur l'aérodrome, ils annoncèrent la destruction de sept appareils qu'ils identifièrent comme deux B-24 et cinq «Hudson». En fait, ils avaient détruit les six avions qui s'y trouvaient : deux Boeing B-17E, un Consolidated B-24A, un Lockheed «Hudson» du Sqn 14, le «Lodestar» LT9-18 de la ML-KNIL et le Douglas DC-3 PK-ALO de la KNILM.

Mises à part les armes légères des quelques fantassins présents à Broome, la seule véritable résistance que rencontrèrent les «Zero» fut le fait d'un pilote néerlandais, le Lt Gus Winckel. Ce dernier, à l'aide d'une mitrailleuse Colt-Browning de 12,7 mm récupérée sur un hydravion abandonné et tenue à bout de bras, riposta pendant de longues minutes. Il s'occasionna de sérieuses brûlures mais parvint à abattre l'E.v.1 Kudô (qui avait sept victoires à son actif) et à endommager l'avion de son ailier, le P.m. M. Okazaki qui fut lui-même blessé ! Fait suffisamment rare pour être noté par tous les observateurs, les pilotes du 3^e Kôk. ne mitraillèrent pas le groupe de réfugiés qui attendaient, en colonne, pour embarquer à bord des «Empire», ni les canots de sauvetage, ni les personnes qui nageaient. Quand les «Zero» se retirèrent à 9 h 30, six d'entre eux étant endommagés dont celui d'Okazaki, le nombre des tués s'élevaient à 105 dont 48 Néerlandais parmi lesquels 32 femmes et enfants (les Japonais l'ignoraient), et 35 aviateurs américains ou britanniques.

Les huit «Zero» dont l'objectif était l'aérodrome de Wyndham eurent beaucoup moins de chance. Ils ne trouvèrent qu'un «Beechcraft» de liaison qu'ils incendièrent, et quelques véhicules.

Il n'en demeurait pas moins que cette nouvelle attaque aérienne de la Marine impériale contre l'Australie était un succès aussi prometteur que celui du 19 février à Darwin. Pour les Alliés, ce nouveau désastre ne laissait présager rien de bon. Dans leur esprit, le prochain objectif des Japonais ne pouvait être que l'Australie.

600 000 DOLLARS EN DIAMANTS

Les «Zero» de Miyano qui se retiraient vers le nord en longeant la côte, avaient parcouru quelque 90 km quand, à 9h50, ils aperçurent un DC-3 volant en sens inverse. Ce dernier, le PK-AFV, appartenait à la compagnie civile KNILM et était piloté par le Cne I. Smirnoff, une figure de l'aviation commerciale néerlandaise (âgé de 49 ans, il était un des plus grands as russes de la Première Guerre mondiale, et avait fui son pays en 1917 pour obtenir la nationalité néerlandaise. Le jour de Noël 1933, il avait inauguré la ligne commerciale Pays-Bas-Java à bord du Fokker F-18 *Pelican* et s'était établi en Indonésie). Un des derniers appareils à quitter Andir, le DC-3 transportait, outre son équipage et 10 autres employés de la KNILM dont une femme et son bébé, une petite caisse qui avait été chargée quelques secondes avant le décollage.

Attaqué par trois chasseurs, un moteur en feu, deux passagers tués, Smirnoff, sérieusement blessé, parvint à poser son appareil sur une plage. Les chasseurs ne le lâchèrent pas. Dans la panique que vinrent augmenter les vagues qui frappaient la carlingue de l'avion, personne ne pensa à la petite caisse. Elle contenait pour 600 000 dollars de l'époque en diamants, et sa disparition devait valoir au Cne Smirnoff et son équipage quelques ennuis de la part de la Police australienne.

Auparavant, les rescapés dont deux étaient blessés (Smirnoff lui-même et le mécanicien J. Blaauw) durent subir, à la mi-journée, deux autres attaques d'un «Mavis» parti photographier le résultat du raid sur Broome. Lors de son premier passage à la verticale du DC-3, il lança deux bombes de 60 kg qui tombèrent loin de leur but. Sur le chemin du retour, une heure plus tard, il en lança deux autres qui n'exploquèrent pas : Smirnoff et ses compagnons furent repérés trois jours plus tard par une patrouille de deux «Wirraway» du Sqn 12, mais les secours arrivèrent trop tard pour sauver le bébé de Mme van Tuyn.

À Java, ce qui restait de l'aviation alliée ne sillonnait plus que sporadiquement le ciel de l'ouest de l'île. Les unités de l'aéronavale japonaise, basées à Bali, s'intéressèrent plus profondément dans l'île à des objectifs qui étaient jusque-là ceux de l'armée. Cela donna lieu à une méprise qui faillit être fatale au Maj. T. Kato, le célèbre chef du 64^e Sentai. Kato, se retrouva soudain isolé à bord de son Nakajima Ki 43-I. Il cherchait à rejoindre son groupe quand il croisa la route de 12 «Zero» du 3^e Kôk. qui escortaient 24 «Betty». Les pilotes de la Marine prirent ce chasseur solitaire pour un ennemi. Sa science de la volige permit à Kato d'échapper aux «Zero», mais il dut poser son Ki 43, train rentré, à Kalidjati.

L'activité alliée du 3 mars se limita à deux attaques contre Kalidjati. La première fut menée par les sept derniers «Hurricane» britanniques en état de vol et la seconde par trois Glenn Martin et trois CW-21B de la ML-KNIL. Les Japonais admirent la destruction d'un bombardier Ki 48 mais les Britanniques perdirent un chasseur et les Néerlandais un Glenn Martin. Pour finir, les Alliés décidèrent de regrouper leurs maigres forces aériennes dans le secteur de Bandoeng. Lors du convoyage, les deux derniers «Hurricane» de la 2-VI.G-IV furent interceptés par des «Zero» du Kôk. de Tainan qui effectuait, ce mardi 3 mars, ses dernières missions dans la région. L'accrochage se solda par la perte de l'avion du Lt D. Marinus (pilote sauf) qui tomba sous les rafales du M.p. W. Handâ et de son ailier, le M. K. Yokokawa. Le regroupement permit au commandement «Air» de découvrir l'existence d'une escadrille de six «Wirraway» Mk II que la ML-KNIL n'avait jamais utilisée, jugeant ces appareils inaptes au combat. Les six machines (reliquat des 18 qui équipaient initialement le Sqn 21 en Malaisie) furent prises en main par des volontaires britanniques et australiens dont le Sgt Dewey, un pilote australien qui avait volé sur «Blenheim» au sein du Sqn 34 de la RAF. Les «Wirraway» arrivèrent au complet à Bandoeng... où deux furent détruits à l'atterrissage dans des cratères de bombes. Les quatre autres devaient être sabotés sur place presque aussitôt !

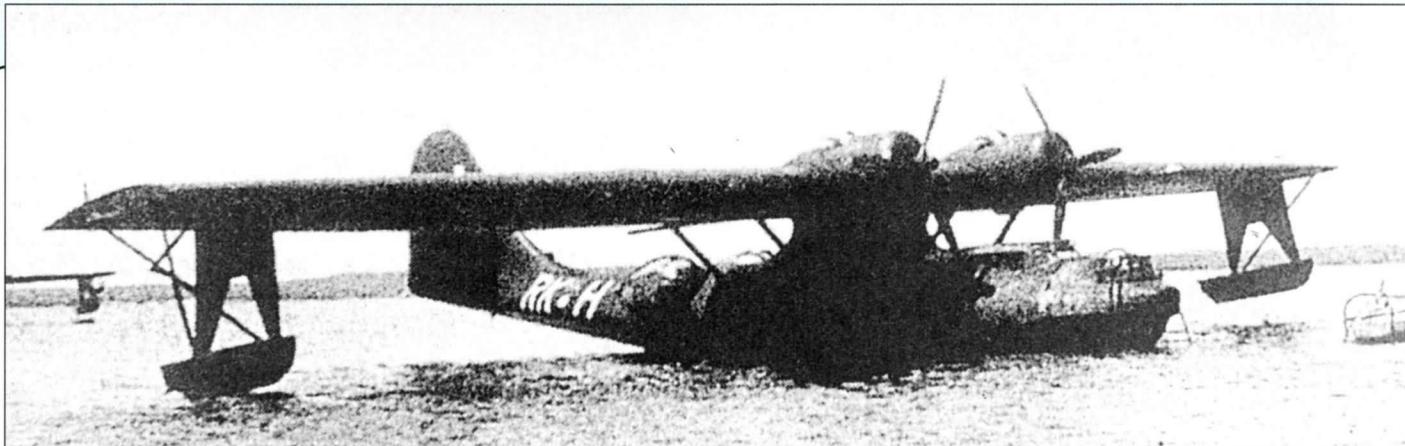
Au soir du 3 mars 1942, Batavia fut déclarée ville ouverte pour empêcher sa destruction. Sur mer non plus les Japonais ne relâchaient pas leur pression. Une canonnière américaine et un dragueur de mines britannique furent envoyés par le fond au canon, tandis qu'un cargo néerlandais puis deux pétroliers étaient torpillés par des sous-marins. Le lendemain, cinq autres bâtiments alliés sombraient à leur tour ! Maigre contrepartie, un sous-marin américain coula en fin de journée un pétrolier japonais.

L'ÉVACUATION...

Le mercredi 4 mars 1942, la RAF dont les chasseurs avaient regagné leur terrain de Tjililitan, effectua quatre sorties sur la baie de Bantam, avant le lever du soleil. Vers 10 heures, ses 12 «Hurricane» en état de vol reçurent l'ordre de retourner à Andir. Deux, en mauvais état, s'y rendirent directement tandis que les 10 autres mitraillaient Kalidjati au passage. Trois Ki 48 «Lily» et un Ki 15 «Babs» (version de l'Armée du C5M2 de la Marine) furent incendiés ; un «Hurricane» fut abattu par des «Zero» de la 22^e Flottille aérienne.

**Un Curtiss-
Wright
CW-21B
«Interceptor»,
appartenant
à la 2-VI.G-IV,
en février
1942.
(Collection
Harm J.
Hazewinkel)**





En fin d'après-midi, des «Betty» bombardèrent Andir sans résultat sinon indirect. Un «Hurricane» rentrant d'une reconnaissance fut détruit, une heure plus tard, au roulage, par le cratère d'une bombe !

Pour les Alliés, le mot d'ordre était à présent « évacuation ». Dans le courant de la journée, les Australiens du Sqn 1 avaient bricolé sur le Hudson A16-89 un système de remplissage des réservoirs en vol, à l'aide de bidons de 20l pour lui permettre de gagner l'Australie sans escale. Une heure avant le départ, l'Air Vice-marshal Maltby avait demandé au commandant du Sqn 1 de prendre place à bord et de regagner son pays afin de faire profiter la RAAF de son expérience. Le Wg-Cdr Rowan H. «Curly» Davis avait décliné l'offre, refusant d'abandonner ses hommes condamnés à la captivité ; son attitude devait lui valoir la plus haute distinction australienne.

Cette même nuit, un B-17E, reconstitué à partir de trois épaves, quitta Andir à destination de l'Australie. Une petite équipe de plusieurs nationalités qu'animait le Sgt Harry Hayes, mécanicien de l'USAAC, travaillant 24 heures sur 24, avait remis en état un B-18 qui avait été aussitôt incendié par une attaque japonaise. Ils s'étaient remis au travail pour parvenir à faire décoller, sur trois moteurs, ce B-17, piloté par un civil américain, G. Cherymisin, et un pilote de chasse néerlandais, le Lt S. Kōk. À bord du bombardier qui arriva à destination par miracle, se trouvaient 18 passagers dont l'équipe du Sgt Hayes et la femme du pilote. Un autre quadrimoteur abandonné par l'USAAC (le B-17C n° 40-2072) et remis en état de vol par du personnel de la ML-KNIL, gagna Geraldton, en Australie, dans des conditions analogues.

Sur la côte sud, à Tjilatjap, 1 900 hommes de la RAF et 160 de l'USAAC attendaient leur départ lorsque 23 «Betty» y détruisirent trois cargos néerlandais. Parmi eux, les seuls à pouvoir être évacués ce soir-là furent les personnels des Sqn 205 et 211, en partie ou en totalité. Remis en état de vol par un petit groupe d'aviateurs du MLD, le «Catalina» Y-71, sérieusement endommagé par les «Zero» et abandonné dans un coin du port, s'envola au même moment, en sauvant 26 personnes de la captivité. Le matin même, le premier des six Douglas DB-7B débarqués le 28 février avait volé, mais, à cause de la rapidité de l'avance japonaise, il fut saboté le lendemain par les Néerlandais tout comme les cinq autres en cours d'assemblage à Tjilatjap.

De la même manière mais de divers endroits de l'île, les «Catalina» Y-45 de la GVT-18 et Y-62 de la GVT-2 s'envolèrent pour l'Australie comme le firent pour la dernière fois les Dornier 24 X-5, 7, 8, 9, 10 et 24 ainsi que le vieux PBY américain (n° 1215), abandonné par l'US Navy mais remis en état par le MLD qui l'avait lui-même attribué le code Y-3. Tous ces appareils arrivèrent en Australie où la RAAF les regroupa pour former le Sqn 41.

Au début du conflit, la Royal Australian Air Force n'alignait qu'un petit nombre de PBY «Catalina» (designés A24), au sein des Squadrons 11 et 20. Ils n'opèrent dans le ciel d'Insulinde que le 15 janvier 1942. (Collection R.K. Piper)

Ailleurs, la destruction par les troupes alliées des avions en panne ou ne possédant pas l'autonomie suffisante pour fuir se poursuivait. Ainsi fut saboté, à Soerabaya, le DC-2 PK-AFJ, de la KNILM, dont un moteur était irréparable. Des navires subirent le même sort. À Tasikmalaja, des mains amies mirent le feu aux Ryan STM-2 qui avaient fuit Kalidjati devant les chars japonais. À Djokjakarta, deux LB-30 endommagés et un troisième en panne furent détruits volontairement.

Ce mercredi 4 mars, neuf «Zero» commandés par le L.v. I. Mukaï et guidés par un «Babs» s'en prirent, à 13 h 30, à l'aéroport militaire de Darwin ou, au moins, à ce qui en restait. Leur action, simplement gênée par une DCA imprécise, se solda par la destruction du «Hudson» A16-63 du Sqn 13, endommagé deux semaines plus tôt, et par la mise hors service de quatre avions légers utilisés pour les liaisons.

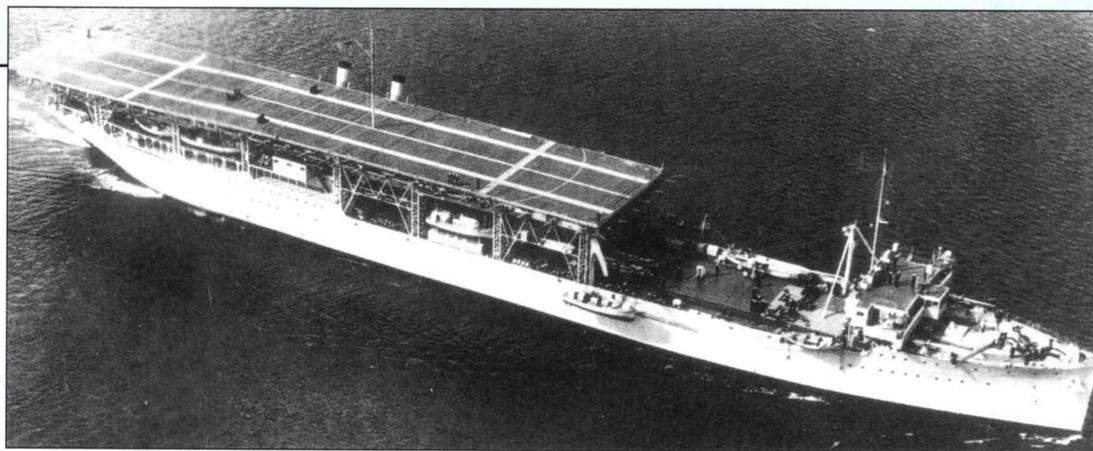
UN OUTIL DE COMBAT EFFICACE

Le jeudi 5 mars 1942, au matin, au poste de commandement Air de Bandoeng, les premières divergences commencèrent à opposer les Britanniques, fermement décidés à poursuivre le combat, aux Néerlandais dont les familles étaient directement exposées et qui commençaient à envisager une reddition honorable.

Vers 9 heures, à Andir, deux Glenn Martin de la 2-VI.G-III furent détruits au sol par des bombardiers contre lesquels l'intervention des «Hurricane» s'avéra inefficace : ce fut aussi le cas à Kalidjati où un autre Glenn Martin et un «Vildebeest» furent anéantis.

Contre Tjilatjap où l'activité ne diminuait guère, le commandement japonais décida de faire appel à la Flotte combinée dont les porte-avions croisaient au sud de Java. À bord des bâtiments de l'A. Nagumo, l'activité aérienne débuta à 9 h 50, par le décollage de six «Zero». Deux heures plus tard, ceux-ci avaient été remplacés par six autres quand la première vague à destination de Tjilatjap commença à prendre l'air. Comme d'habitude, les «Zero» s'envolèrent les premiers, neuf de l'*Akagi* et neuf du *Kaga*, suivis à partir de 12 h 05 par des B5N2 «Kate» grésés en bombardiers horizontaux, 18 de l'*Akagi* et 27 du *Kaga*. Pendant ce temps, à 11 h 55, la 2^e Division de porte-avions commençait à lancer ses bombardiers en piqué «Val», 16 du *Sōryū* et 17 du *Hiryū*.

À 12 h 45, la seconde vague prit son essor. À nouveau, les chasseurs ouvrirent la marche, 9 du *Sōryū* et 9 du *Hiryū*. Les «Kate», toujours grésés en bombardiers horizontaux, s'élançèrent à partir de 12 h 50, 17 du *Sōryū* et autant du *Hiryū*. L'*Akagi* lança 16 D3A1 «Val» à partir de 12 h 50 et le *Kaga* 17. Les 95 avions de la première vague que conduisait le C.f. Fuchida ne rencontrèrent pas la moindre oppo-



Avec 23 épaves réparties dans son port et sa rade, Tjilatjap était devenu un cimetière de bateaux.

Dans la mesure où les derniers appareils néerlandais s'en prenaient sporadiquement aux troupes nippones, la seule attaque alliée de masse fut l'œuvre de la RAF dont les six derniers «Hurricane» en état de vol attaquèrent Kalidjati. Deux

sition et s'en prirent méthodiquement à la ville et au port, de 13 h 45 à 14 h 10. La seconde vague du C.c. Kusumi passa à l'action à 14 h 15, subissant, une fois encore, des dommages symboliques. Après leur départ, un quart d'heure plus tard, le port de Tjilatjap était en ruines, inutilisable. Six cargos y avaient coulé, obstruant la circulation. De fait, huit autres navires de commerce, endommagés ou bloqués dans le port, furent sabordés par leurs équipages.

La ville de Tjilatjap était en partie rasée. Les incendies y firent rage pendant 48 heures.

À Andir, le personnel du Sqn 1 avait passé la journée à monter son système rudimentaire de remplissage des réservoirs en vol sur un second «Hudson», l'A16-26. À 23 heures, celui-ci décolla avec le Flt-Lt J.-G. White comme pilote et le Flt-Lt J.-G. Emerton comme copilote, leur équipage et un passager qui avait réussi à prendre place au milieu des bidons d'essence.

Les mécaniciens travaillaient sur un troisième appareil, l'AE488, dans l'espoir de le faire partir la nuit suivante. C'était le dernier «Hudson» de l'unité capable de prendre l'air. Le reste du personnel se mit en route vers la petite hydrobase de Pameungpeuk où le commandement espérait trouver des navettes avec l'Australie. Le vol de l'A16-26 se déroula sans incident. Toutefois, en arrivant au-dessus des côtes australiennes le lendemain, White et Emerton, égarés, et préférèrent atterrir dans une grande clairière.

LA DÉMISSION D'UN EMPIRE

Le 6 mars au matin, le port de Tjilatjap fut à nouveau bombardé par des «Betty». Quatre autres cargos furent coulés, et cinq endommagés qui furent aussitôt sabordés.

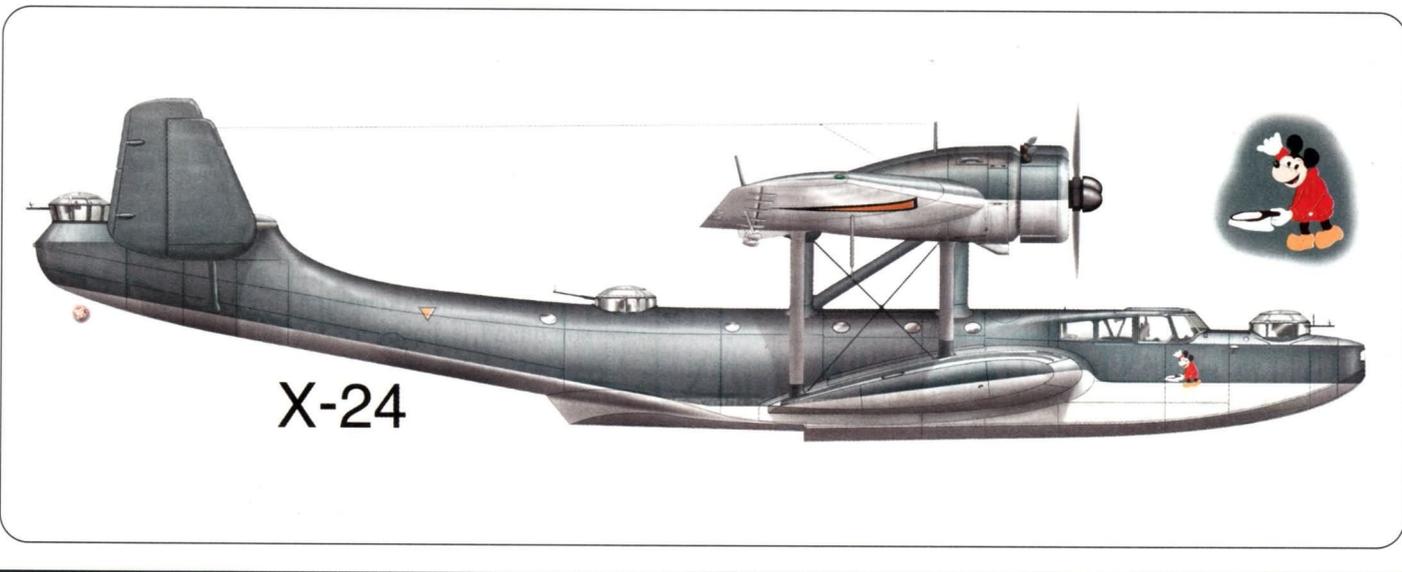
Le vieux porte-avions américain Langley, principal composante du convoi MS-5. Dépourvu de protection aérienne, il fut coulé par les «Betty» japonais. (National Archives)

Le Dornier 24 K-1 n° 785 du GVT-7 néerlandais, cédé à la RAAF en juin 1943, ferrailé en 1944. Le code X-24 était sous l'empennage. (Profil par Gaël Elégoët)

bombardiers nippons furent abattus mais les Britanniques perdirent un chasseur, un second étant endommagé. Trois «Vildebeest» les avaient précédés, avec, pour tout résultat, la perte de l'un d'eux.

L'ordre d'évacuer la base d'Andir fut donné ce 6 mars. Les «Hurricane» furent contraints de rester sur place par un front orageux. Le dernier «Hudson» du Sqn 1 attendit la nuit, malgré la météo défavorable, avec à son bord un équipage et deux passagers. À Bandoeng l'ordre d'évacuation ne concernait que les membres de l'état-major néerlandais et leurs familles. Au crépuscule, trois «Lodestar» de la ML-KNIL et un DC-3 civil se posèrent sur une route à la sortie de la ville. À bord d'un des Lockheed, huit places avaient été attribuées à des membres de la RAF et de la RAAF. Au moment du départ, dans la confusion la plus totale et l'horrible panique de la foule que des soldats repoussaient avec violence, le Wg-Cdr H.C. McGuire de la RAF constata que le bimoteur dans lequel il se trouvait avait été chargé de bagages. Scandalisé, il descendit de l'appareil à la recherche d'un responsable néerlandais pour faire remplacer ceux-ci par des pilotes. Il était en pleine discussion quand l'équipage du «Lodestar», paniqué, referma la porte et lança l'appareil sur le tronçon de route droite ! McGuire manqua ainsi une des dernières évacuations de Java. Un second pilote de la RAF sélectionné pour bénéficier de cette évacuation manqua lui aussi le départ, pour avoir tenu à dire au revoir à un camarade de combat australien.

Au sud de l'île, à la suite des raids contre Tjilatjap, 2 500 hommes de la RAF dont plus de 200 Australiens s'étaient rassemblés à Poerwerkerta, un village à 50 km au nord du port. Il fut décidé, ce soir-là, de les acheminer à bord de deux trains vers Tasikmalaja, à 90 km au sud-est de Ban-





doeng. Ce voyage se termina à 22h 15, en pleine jungle, dans une embuscade.

Le lendemain, les cinq derniers «Hurricane» de la RAF furent regroupés à Tasikmalaja dès le lever du soleil. Ils y arrivèrent pour subir un bombardement japonais. Un «Hurricane» fut incendié et un second sérieusement endommagé, comme trois «Vildebeest», le DC-5 PK-ADA de la KNILM et le Grumman G.21 PK-AKR de l'Asiatic Petroleum Company.

Pour les trois autres, la journée du samedi 7 mars ne vit pas arriver la moindre consigne. Leur commandement n'existait plus ! Les pilotes, épuisés, restèrent au sol. De toutes les manières, le potentiel de la RAF était désormais constitué par... deux «Hurricane» et deux «Vildebeest», immédiatement disponibles.

La ML-KNIL mena sa dernière mission de guerre. Elle fut dirigée par le Cne J. van Helsdingen, un métis qui fêtait précisément son 35^e anniversaire. À la tête des quatre derniers Brewster de la 2-VI.G-V (unité qui avait participé à la défense de Singapour), il attaqua Kalidjati que défendaient de nombreux chasseurs. Les quatre Brewster furent interceptés au-dessus de Lembang où van Helsdingen fut tué. Les autres regagnèrent Andir où l'avion du Lt A. Deibel (leader de la seconde section), endommagé, capota à l'atterrissage et fut détruit. De son côté, le Marine Lucht Dienst ne pouvait que procéder à la destruction des appareils ne disposant pas d'une autonomie suffisante pour fuir Java, ou trop mal en point pour le faire : les derniers Ryan STM-2, une dizaine de Fokker C-XIw et T-IV, trois vieux Dornier «Wal», deux Do 24K X-2 du centre d'instruction, quatre PBY-5 et un Fairchild 24 cédé au MLD par une société civile.

De la base d'Andir, le dernier Glenn Martin en état de vol (le M-585) décolla vers l'Australie sur l'initiative de son pilote, le Lt P.J.P. van Erkel, suivi par le «Lodestar»

**Banzai,
Banzai,
Banzai !
Le cri de
victoire des
troupes
japonaise
fut poussé
souvent
pendant la
conquête de
l'archipel de
l'Insulinde.
(Collection
Millot)**

LT-924 du Lt G. Winkel dont le copilote était un civil du nom de K. Dunlop. Ce furent les deux derniers avions à rejoindre l'Australie. Le dernier départ dans cette direction fut, à 23h 30, celui d'un Douglas C-47 de l'USAAC hâtivement remis en état. Conduit par le Maj. Horrigan, pilote de B-17, le bimoteur emportait 18 passagers dont deux civils et deux aviateurs de la RAAF. En trop mauvais état, il ne dépassa pas Bali où, après un atterrissage en catastrophe sur une plage, ses occupants furent capturés.

Sur terre, les troupes japonaises, avançant beaucoup plus vite que prévu, se trouvaient aux portes de Bandoeng. Création européenne, paradis de fraîcheur au-dessus de la fournaise des plaines, la ville constituait un des principaux réduits de la défense ; il existait même un projet de guérilla pour prolonger la résistance dans les montagnes qui l'entouraient. Malheureusement pour les colons néerlandais, les indigènes accueillirent les Japonais plutôt comme des libérateurs !

Au soir de ce samedi 7 mars 1942, comme cela s'était passé à Singapour, la reddition de Bandoeng fut plus que la capitulation d'une armée, mais la démission d'un empire. La capitulation sans condition fut signée le 10 au matin à Bandoeng.

« VIVE LA REINE... »

La rumeur de la reddition circulait depuis la veille au soir quand, le dimanche 8 à 1h 45, les deux derniers «Vildebeest» s'étaient envolés vers Sumatra. Le Flt-Lt Hutcheson, commandant le Sqd 36, avait reçu l'ordre de les détruire, mais il avait décidé d'utiliser les deux derniers en état de vol pour permettre à deux équipages (huit hommes) de fuir Java. À Sumatra, certaines positions étaient encore tenues par les Alliés que des navires tentaient d'évacuer vers Ceylan. Hutcheson avait demandé

aux deux équipages désignés par ses soins, de poser les avions dans l'eau pour les détruire avant de chercher à profiter du départ d'un des derniers bateaux.

Des deux Vickers qui franchirent la côte peu après, au sud-ouest d'Oosthaven, pour s'éloigner au-dessus de l'océan Indien à l'altitude de 3 000 m, le premier à amerrir, vers 6 h 30, à court de carburant, fut celui du Flg-Off. Reg Lamb qui, dans l'obscurité, estima mal les distances et toucha l'eau à 10 km de la côte. Là, l'équipage constata que le dinghy était percé. Des quatre hommes, seul le Flt-Sgt Melville rejoignit la terre ferme après 18 heures dans l'eau, pour être accueillis par des soldats japonais. L'avion du Flt-Lt Allanson toucha l'eau peu avant 7 heures, à 500 m de la côte. Tout se passa sans incident jusqu'à l'arrivée, une heure plus tard, d'une patrouille japonaise qui captura les quatre aviateurs.

Au même moment, à Java, les deux derniers «Hurricane» opérationnels effectuaient leur dernier vol entre les mains des Pilot officers Lockwood et Bainbridge – une reconnaissance. Sitôt celle-ci accomplie, les deux chasseurs furent incendiés par leurs mécaniciens. Un dernier «Hurricane», endommagé, se trouvait sur le petit aérodrome de Pameungpeuk. Son pilote, le Flt-Lt Parker, voulut le ramener à Tasikmalaja mais sa tentative se termina par un accident. La RAF et la ML-KNIL ne disposaient plus du moindre avion.

L'ordre général de cesser le feu fut officiellement donné aux forces alliées à 9 heures. Les Britanniques des squadrons 36 et 242 déposèrent les armes à 14 h 30. Ils firent partie des 5 100 aviateurs du Commonwealth capturés au cours de cette campagne ; 7 000 avaient été évacués.

Le soir, la station radio commerciale de Bandoeng émit son dernier message à l'intention du reste du monde : «*Nous cessons nos émissions. Au revoir jusqu'à des jours meilleurs. Vive la Reine!*» Puis ce fut le silence.

En fait, un petit groupe de pilotes de chasse réussit à échapper à la captivité en s'enfuyant par les airs de Pameungpeuk, 24 heures après la reddition. À la tête de ce groupe se trouvait le Plt-Off «Rudy» Mendizabal, un Canadien du Sqn 242 qui avait été descendu le 3. Il était parvenu à convaincre deux Australiens, les Flight Sergeants Monroe, Jones et Martin, un Néo-zélandais, et un Néerlandais, le S/Lt Pelder, de s'évader en sa compagnie.

La veille, le S/Lt Pelder, avait obtenu du commandant de l'escadrille de reconnaissance Vk.A-4, le Lt Cox, de

pouvoir remettre en état de vol un des Lockheed 212 sabotés sur son terrain. Mendizabal et ses camarades avaient passé la nuit à réparer le Lockheed L-201 en cannibalisant les épaves avoisinantes.

Le lundi 9 mars à 9 heures, le petit bimoteur décolla, piloté par Pelder, pour un vol de 1 800 km vers Medan, une base du nord de Sumatra qui se trouvait toujours aux mains des Néerlandais. Les cinq hommes s'y posèrent après sept heures de vol. Ils passèrent la journée du 10 à réviser et ravitailler leur avion avant de repartir, le 11 au matin, pour le petit aérodrome de Lho'nga tout au nord de Sumatra. Un ultime remplissage des réservoirs y fut effectué sous la menace des bombardiers nippons. Huit heures plus tard, les cinq hommes s'étant relayés aux commandes, le Lockheed effectua un atterrissage parfait sur la piste de Colombo-Ratmalana, à Ceylan. Mendizabal et ses quatre compagnons furent les derniers combattants alliés à quitter Java.

Pour les Japonais, la campagne d'Insulinde se terminait sur une victoire aussi facile que l'avaient été celles de Wake, Guam, Hongkong et Singapour. Mais sans qu'ils comprissent que cette facilité allait se retourner contre eux. Les différents états-majors nippons ne tirèrent aucun enseignement de ces combats contre des forces très inférieures ; ils en conclurent simplement que leur tactique et leur équipement conviendraient parfaitement à toutes les opérations ultérieures. Ils récupérèrent, intacts ou presque, plusieurs avions dont un «Hurricane» aux commandes duquel le Lt A. Kikuchi, du 64^e Sentaï, se tua peu après. Un DC-3 et le DC-5 PK-ADA reprirent du service dans l'Armée impériale, de même que les six Ryan STM-2 RO-10, 26, 28, 44, 48 et 56, et un «Tiger Moth». D'autres avions dont un P-40E, un B-17D et un «Buffalo» (sur un lot de sept) furent ramenés au Japon.

Les Alliés avaient connu une défaite humiliante. Ils s'étaient battus sans trop d'espoir, mais leur résistance menée jusqu'au bout n'était pas qu'une simple bravade. Une capitulation prématurée, comme cela avait été le cas en France, aurait complètement démoralisé le front du Pacifique. Au lieu de cela, les Américains, les Britanniques, les Néerlandais et les Australiens avaient gardé confiance les uns dans les autres. En dépit des récriminations et des querelles, il subsista un profond sentiment d'unité entre les Alliés du Pacifique qui tournaient désormais leurs regards vers l'Australie, point de départ d'une future contre-offensive.

Ceci, certains Japonais le savaient, qui commencèrent à clamer que l'Australie représentait un grand danger parce qu'elle remplissait toutes les conditions pour servir de tremplin à une contre-offensive alliée. Les plans élaborés par les Japonais n'avaient jamais pris une telle possibilité en compte. Le cours des événements allait en être modifié.

B.B.

Cet article conclut une série de quatre, commencée avec notre numéro 373.

Un Ryan STM-2 du MLD. À java, en décembre 1941, les STM-2 du MLD étaient codés S, ceux de la ML-KNIL RO. Celui-ci était l'un des 36 qui furent rapatriés en Australie par bateau. (Collection Harm J. Hazewinkel)

