



Kohimarama IX

Ayant accepté de moderniser la RNZAF (Royal New Zealand Air Force) dans le cadre du « Prêt et Bail », les Américains lui livrent ses premiers F4U-1 le 29 mars 1944 sur l'île d'Espiritu Santo, aux Nouvelles-Hébrides, où les avions sont remontés et les pilotes transformés sur leur nouvelle monture.

À son apogée dans le Pacifique, quelques 424 Corsair vont équiper 13 escadrons de la RNZAF, dont le 14e Escadron et le 15e Escadron, remplaçant les Douglas SBD Dauntless ainsi que les Curtiss P-40.



Sur tous les appareils perçus, 154 sont détruits, toutes causes confondues, et 56 pilotes sont tués, portés disparus ou faits prisonniers.

Pour accompagner l'histoire de ces hommes et afin de leur rendre hommage, j'ai décidé de monter le F4U-1D NZ5485 « Kohimarama IX » appartenant au N° 23 Squadron surnommé « The Ghosts » (les fantomes).



Pour ce faire, je vais utiliser et adapter la boîte Vought F4U-1D Corsair w/"Moto-Tug"61085 de chez Tamiya à mon projet, le tracteur US Motor Tug n'étant pas utile.



J'ai par ailleurs investi dans une planche Montex afin d'avoir la bonne livrée.





La RNZAF pendant la Seconde Guerre mondiale

Théâtre européen

Au début de la Seconde Guerre mondiale, la Force aérienne royale néo-zélandaise (RNZAF) a pour équipement principal 30 bombardiers Vickers Wellington, que le gouvernement néo-zélandais a offert au Royaume-Uni en août 1939, ainsi que les équipages pour les piloter.



De nombreux autres Néo-Zélandais vont servir dans la RAF car le pays n'exige pas de rejoindre exclusivement les escadrons de la RNZAF, le nombre de pilotes et le rythme d'apprentissage étant plus rapide que pour les autres dominions.

En effet, la force aérienne royale néo-zélandaise tire profit de la distance entre le pays et le théâtre de guerre pour former le personnel navigant dans le cadre du « Empire Air Training Scheme », aux côtés des autres grandes anciennes colonies britanniques, du Canada, de l'Australie et de l'Afrique du Sud.

Escadrons néo-zélandais de la RAF

Une fois entraînés, la majorité des équipages de la RNZAF sert dans des unités ordinaires de la RAF ou du Fleet Air Arm.

Une centaine de pilotes de la RNZAF a déjà rejoint l'Europe au début de la bataille d'Angleterre, et plusieurs vont y jouer un rôle notable.

Beaucoup deviendront des as de l'aviation à l'instar du Flying officer Edgar Kain qui, dès le mois de mars 1940, compte à son actif cinq victoires aériennes devenant à cette date le premier as de l'aviation de la RAF.



Affecté au 73 Squadron RAF, d'abord aux commandes d'un Gloster Gladiator puis d'un Hawker Hurricane, Edgar Kain est également le premier pilote de la Royal Air Force à être décoré de la Distinguished Flying Cross.



Comptant officiellement quatorze victoires aériennes à son palmarès, il réussit à se hisser au grade de flying officer, avant de se tuer au cours d'une manœuvre mal négociée.



Parmi les as, on trouve également Alan Christopher Deere, dont l'ouvrage « Nine Lives » est l'un des premiers récits de combat d'après-guerre.



Certains sont de grands leaders tel que l'as de la Première Guerre mondiale, l'Air Chief Marshal Keith Park, qui commandait le 11e Group, était responsable de la défense de Londres lors de la bataille d'Angleterre, de la défense aérienne de Malte et de la RAF en Asie du Sud-Est aux derniers stades de la guerre.



Plusieurs unités de la RAF sont devenues majoritairement dirigées par des pilotes de la RNZAF (notamment les 243e Escadron de la RAF à Singapour, le 258e Escadron de la RAF au Royaume-Uni et plusieurs unités de Wildcat et de Hellcat de la FAA, ce qui a amené certains à affirmer que ces types d'avions étaient utilisés exclusivement par la RNZAF).

La Royal Air Force a délibérément mis de côté certains escadrons pour les pilotes originaires de certains pays. Le premier d'entre eux, le 75e escadron, comprenait les Wellington et les pilotes prêtés par la Nouvelle-Zélande en août 1939, qui ont ensuite piloté des Short Stirling, Avro Lancaster et Avro Lincoln.

Les autres escadrons néo-zélandais au sein de la RAF comprenaient :

- Le 485e, (Supermarine Spitfire tout au long de la guerre),
- Le 486e (Hawker Hurricane, Hawker Typhoon et Hawker Tempest),



Les pilotes de chasse de nuit d'un Hurricane du 486e escadron à la base militaire de Wittering en 1942.

- Le 487e (Lockheed Ventura et De Havilland DH.98 Mosquito),



De Havilland DH.98 Mosquito néo-zélandais au-dessus d'Amiens lors de l'opération Jericho. L'opération Jéricho est le nom donné à un raid aérien effectué pendant la Seconde Guerre mondiale, le 18 février 1944 par la Royal Air Force (la RAF) qui bombarda la prison d'Amiens afin de libérer des agents secrets alliés et des résistants français. Cette opération fit 105 morts.

- Le 488e (Brewster F2A Buffalo, Hurricane, Bristol Beaufighter et De Havilland DH.98 Mosquito),
- Le 489e (Bristol Blenheim, Bristol Beaufort, Handley Page Hampden, Beaufighter et Mosquito)
- Le 490e (Consolidated PBY Catalina et Short S.25 Sunderland).

Le théâtre du Pacifique

La présence de raiders allemands a conduit à la formation d'unités de combat aérien basées en Nouvelle-Zélande utilisant initialement des types réarmés comme le Vickers Vildebeest et en convertissant rapidement des avions de ligne tels que le De Havilland DH.86 pour transporter des bombes.



La RNZAF a obtenu des Lockheed Hudson au début de 1941 pour assurer ce type de mission tandis que le 5e escadron équipé des Vickers Vildebeest aux Fidji débuta ses opérations contre les Japonais malgré son équipement obsolète.



En décembre 1941, le Japon a attaqué et rapidement conquis une grande partie de zone au nord de la Nouvelle-Zélande qui a dû forcément se tourner vers sa propre défense et aider la « mère patrie ».

Des avions d'entraînements tels que le North American T-6 Texan, le Hawker Hind et même le De Havilland DH.82 Tiger Moth ont été camouflés et armés.



La marine impériale japonaise a démontré la vulnérabilité de la Nouvelle-Zélande lorsque des hydravions japonais lancés par des sous-marins ont survolé Wellington et Auckland en 1942.

Un hydravion Yokosuka E14Y Glen du I-25 a survolé Wellington le 8 mars et Auckland le 13 mars.

Le sous-marin n'a pas été localisé lorsqu'il naviguait en surface du détroit de Cook une nuit de pleine lune.



En mai, un hydravion de l'I-21 a encore survolé Auckland le 24 mai. Perdu dans un épais brouillard, le pilote a été aidé par le personnel de l'aéroport qui a entendu un avion apparemment en difficulté et a allumé les feux de piste, permettant ainsi au pilote de retrouver ses repères.

L'hydravion était transporté démonté en douze parties dans un hangar cylindrique étanche de 1,4 m de haut, 2,4 m de large et 8,5 m de long logé devant ou derrière le kiosque d'un sous-marin des classes Junsen, Type A et Type B.





Sa mise en œuvre prenait environ 10 minutes et nécessitait une grue. Son lancement était assuré par une catapulte fixe de 20 m de long placée sur le pont du sous-marin.



Face à l'indisponibilité du nombre d'avions aptes au combat et la Grande-Bretagne ne pouvant leur porter assistance, la Nouvelle-Zélande a bénéficié de l'accord de prêt-bail entre les États-Unis et le Royaume-Uni.

Progressivement, l'Amérique a fourni au pays des avions destinés au théâtre du Pacifique. Les premiers appareils comprenaient des modèles obsolètes comme le Brewster F2A Buffalo, qui n'étaient pas à la hauteur des pilotes japonais qualifiés et bien équipés, bien qu'il ait été utilisé avec succès par Geoffrey Fisk, le meilleur as de la Nouvelle-Zélande et du Commonwealth dans le Pacifique.



À partir du milieu de 1943, à Guadalcanal, plusieurs unités équipées de Kittyhawks ont combattu avec distinction.

D'autres escadrons ont piloté le Douglas SBD Dauntless, désuet mais efficace, puis le grand et moderne bombardier-torpilleur Grumman TBF Avenger.

Le RNZAF a également assumé une grande partie de la tâche de reconnaissance maritime, avec des hydravions Catalina (puis Sunderland).



Le rôle de la RNZAF a changé lorsque l'avance alliée a débuté à partir du Pacifique Sud et elle fût chargée de sécuriser la ligne de progression en neutralisant les bastions japonais contournés.

Des avions modernes plus puissants ont remplacé les types plus anciens.

Les Hudsons ont notamment cédé la place aux Ventura et les Kittyhawks aux Corsair.



À son apogée dans le Pacifique, la RNZAF disposait de 13 escadrons de chasseurs



Corsair !

En 1945, la RNZAF comptait plus de 41 000 membres du personnel, dont un peu plus de 10 000 membres d'équipage qui ont servi dans la RAF en Europe et en Afrique.

LE MONTAGE

J'ai commencé classiquement par le cockpit avec un vert intérieur et au niveau montage, il n'y a aucune difficulté.

Les palonniers restent fragiles et devront être recollés.

Je n'ai investi dans aucun add-on pour cette maquette sinon la planche Montex vue plus haut.

J'ai donc utilisé le TDB en décalcomanie ; ça vaut ce que ça vaut et j'ai tout de même préféré retirer délicatement tout ce qui n'était pas cadran !

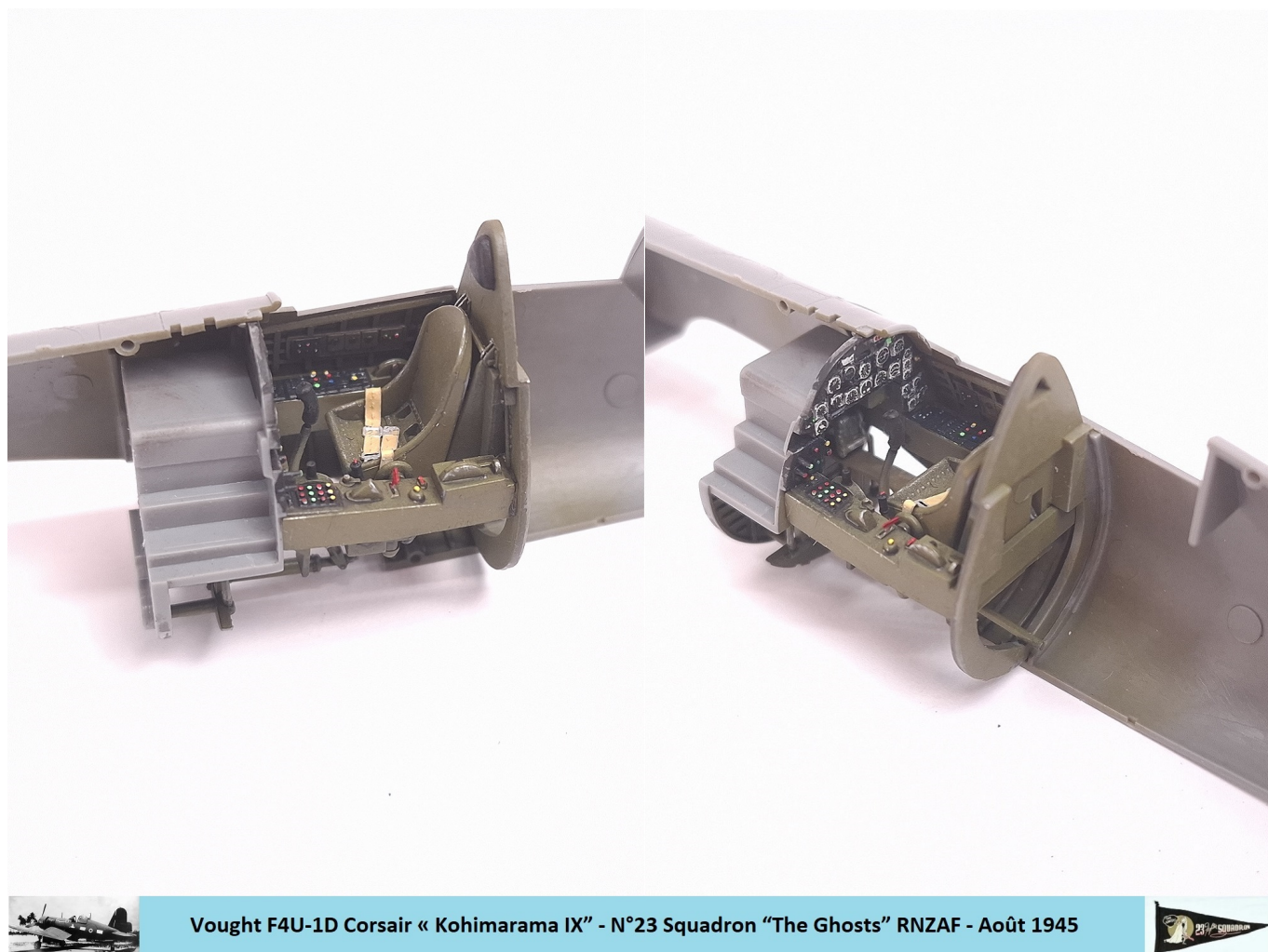






Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945





Depuis ma boîte à rabiote, j'ai cependant ajouté les ceintures (le harnais viendra plus tard) et quelques pièces en photo-découpe.

Une fois l'ensemble du cockpit dans le fuselage, le résultat me convient.

Les ajustements sont parfaits et une légère usure améliore le résultat final.

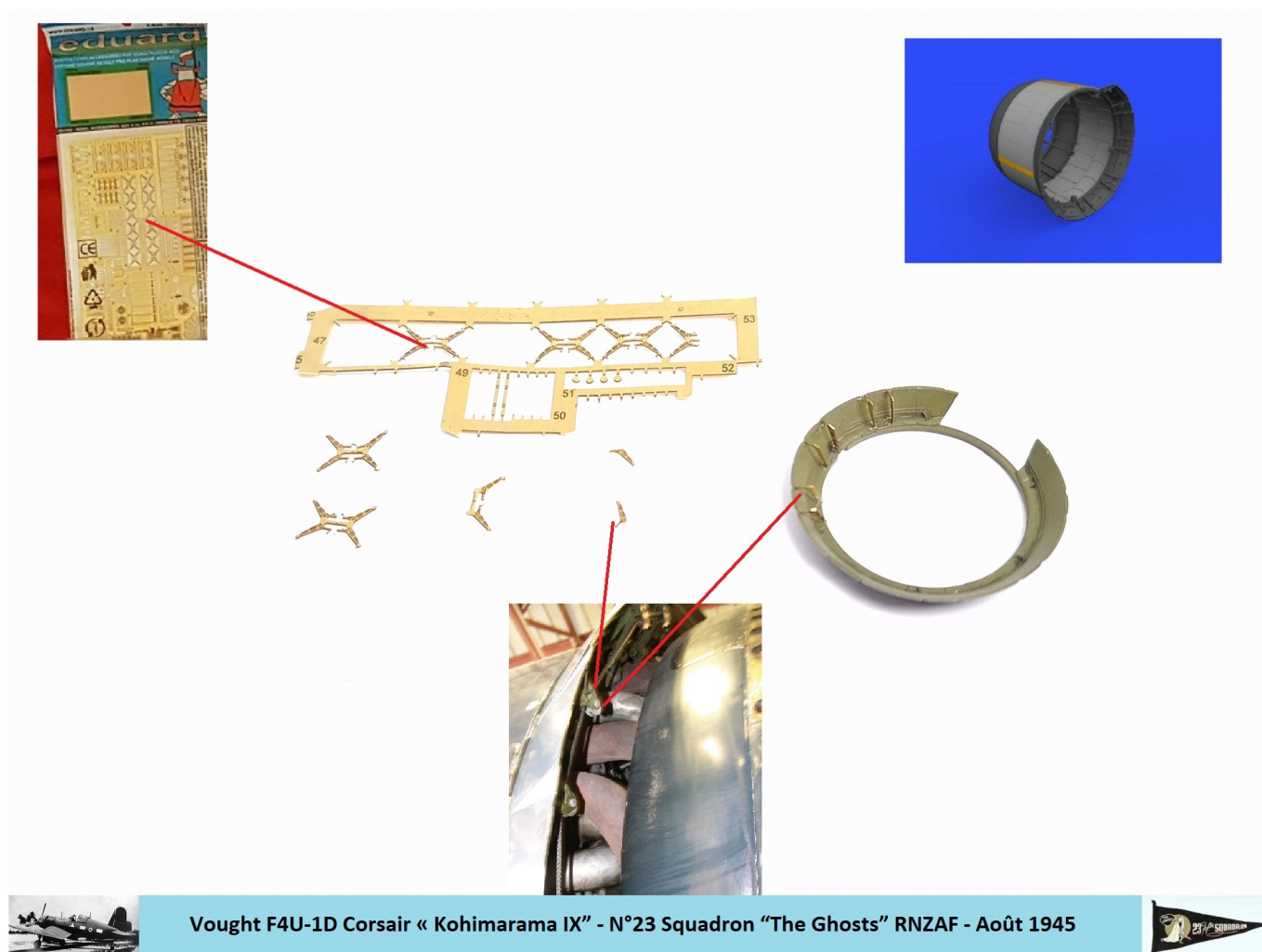
Ayant décidé de présenter les volets du moteur ouverts, j'ai pensé qu'il serait bien de simuler tant que faire ce peut leur mécanisme qu'on aperçoit assez bien sur un



Corsair réel.

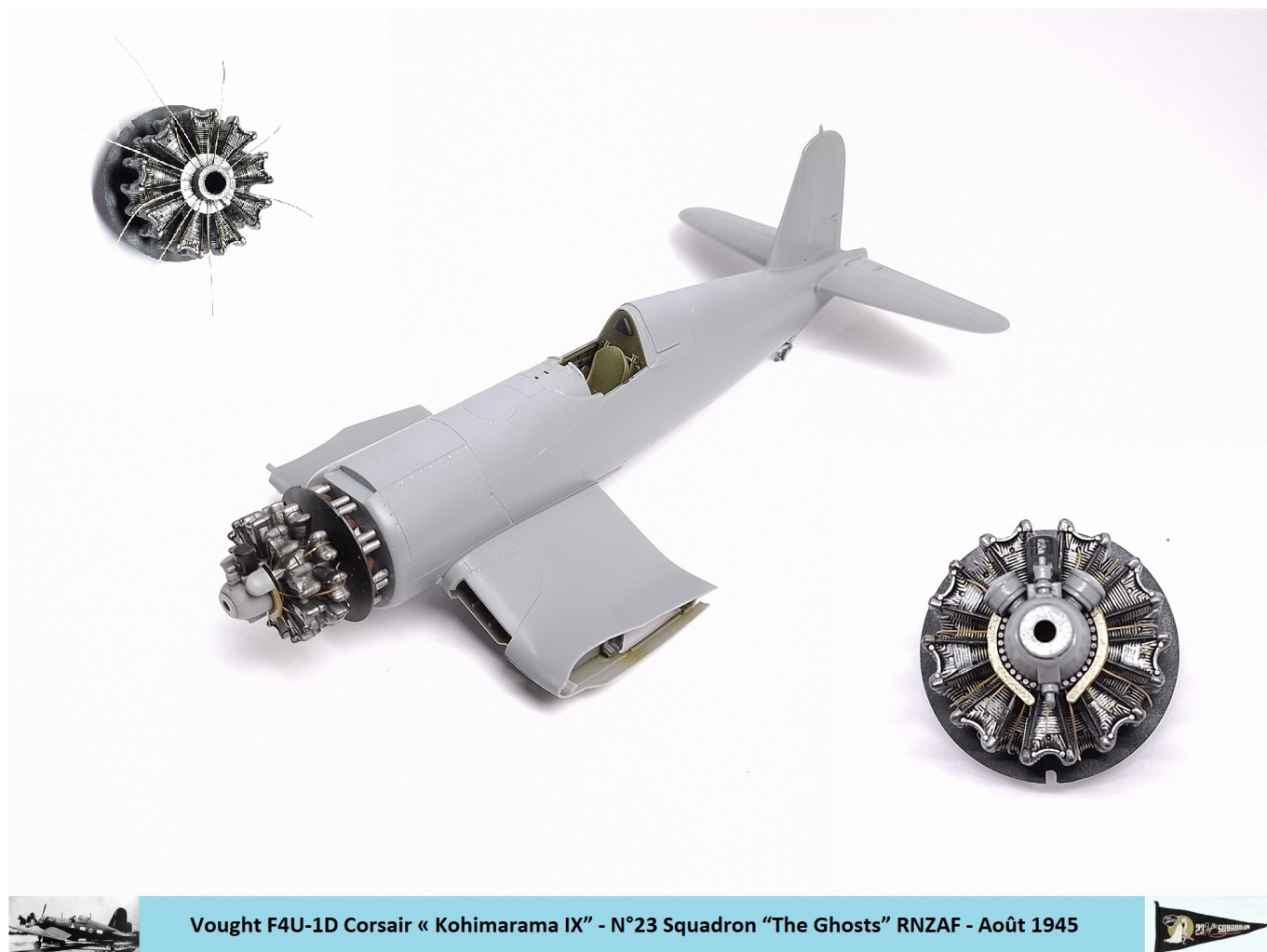
M'inspirant d'une pièce en résine dans laquelle je ne souhaitais pas investir et de photographies, j'ai découpé des petites pièces en PED à partir des restes d'une planche achetée pour le montage de mon Swordfish avant de les coller à la cyano aux endroits prescrits.

Une fois cela terminé, je vais les peindre en noir et ajouterai un fil pour représenter le câble qui les actionne.



Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945





Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945

L'étape suivante consiste à fermer le fuselage avant de le fixer sur la partie centrale des ailes de l'appareil.

Les gouvernes de profondeur sont également collées.

Le travail sur le moteur permet de le mettre en valeur et un montage à blanc montre son positionnement final.

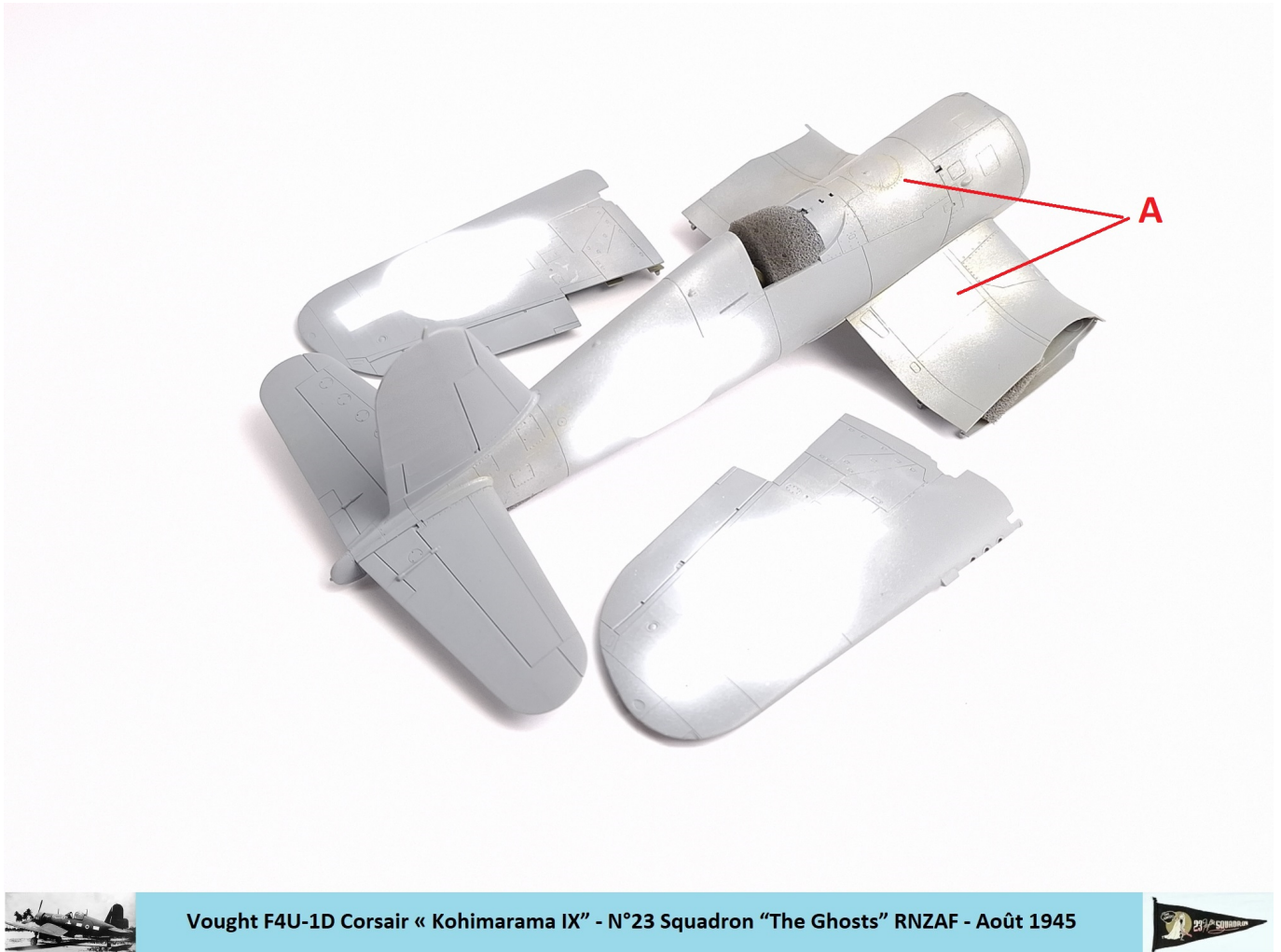
J'ai décidé de mettre les ailes en positions repliées m'inspirant de photos réelles comme celle présentée au début de l'article.

La planche Montex fournit les masques pour les cocardes et j'ai passé, en plus de l'apprêt gris, une teinte blanche aux emplacements des insignes de nationalité



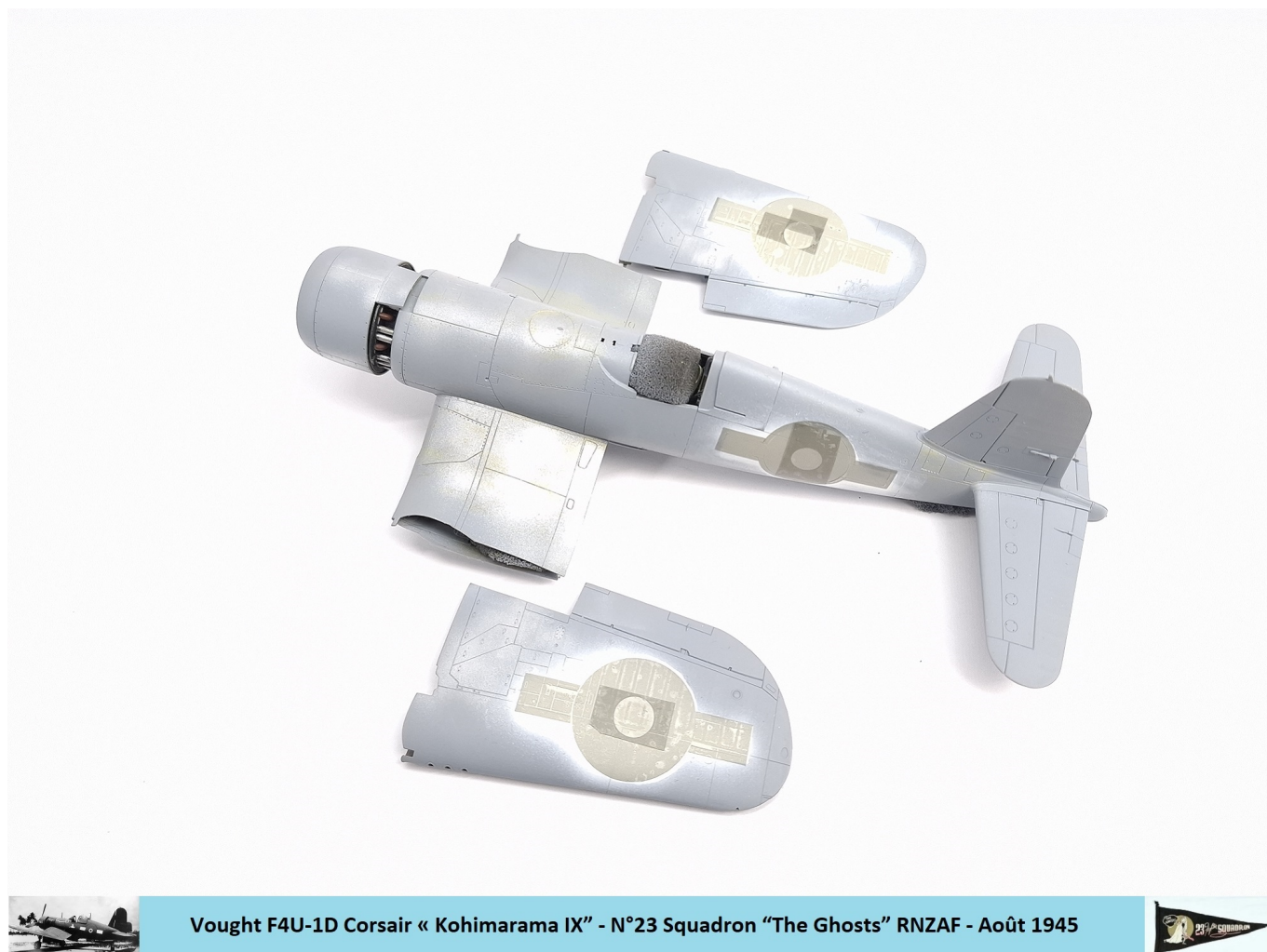
puisque ces derniers seront peints.

En (A), un peu d'aluminium est prévu en vue des futures traces d'usures.



Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945





Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945



Je me suis longtemps demandé dans quel ordre opérer tout cela.

Après réflexion, j'ai masqué la totalité des cocardes avant de peindre l'appareil.

Ces masques sont très faciles à appliquer et ne collent pas trop, mais il faut quand même être prudent car contrairement au papier, leur nature est sujette aux déformations.

Expédié des États-Unis le 4 octobre 1944 à bord de l'USS Smokey Hill, le F4U-1D NZ5485 est assemblé à Espiritu Santo et à l'unité BOC 60 le 30 octobre 1944. L'appareil va notamment servir au sein du 23ème Squadron surnommé « The Ghosts » (les fantômes) puis sera convoyé vers la Nouvelle-Zélande en octobre 1945.

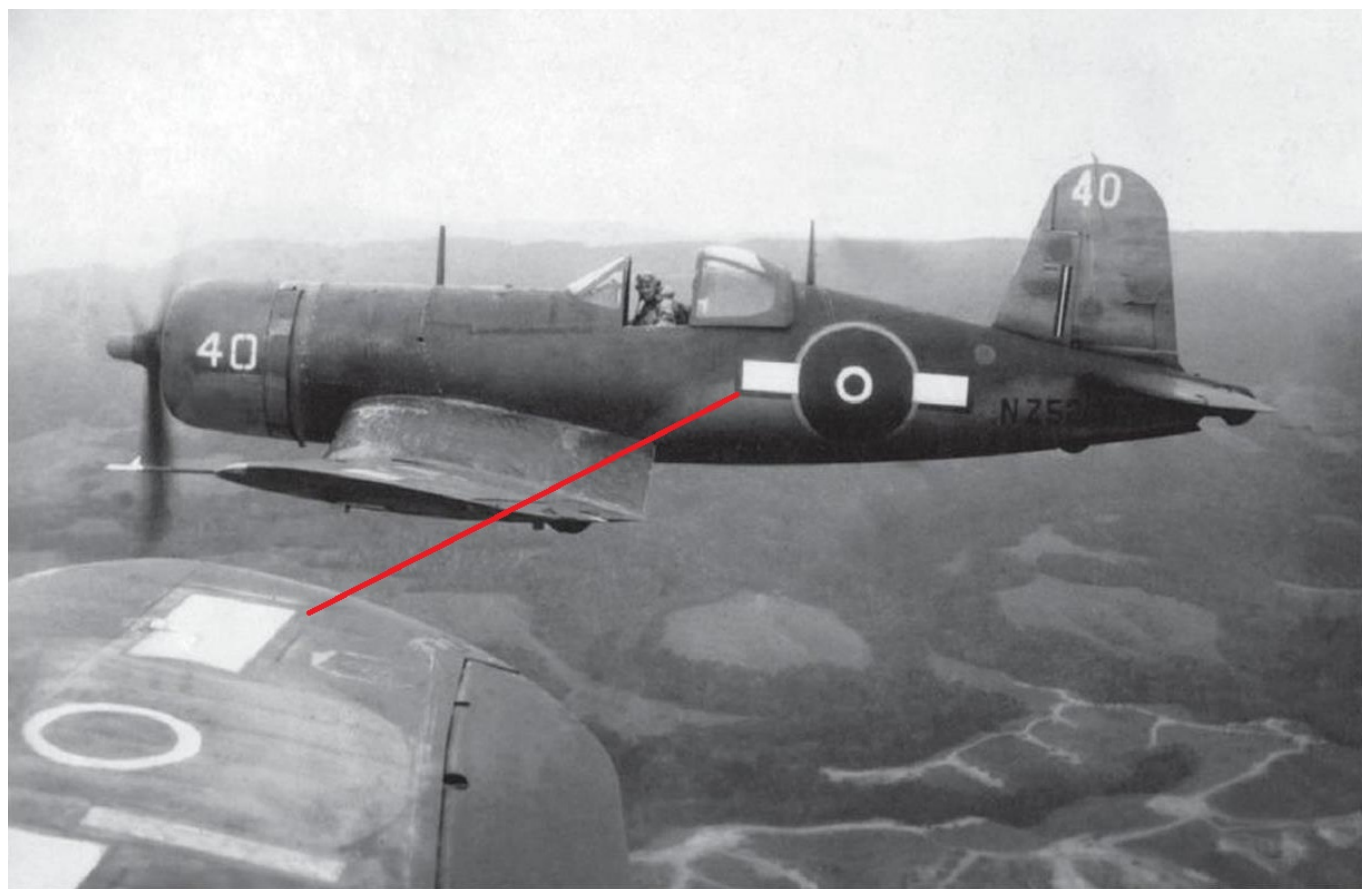


Nommé « Kohimarama IX » (d'après une banlieue d'Auckland, sous le nom se trouve un tiki maori vert), il arbore la livrée « bleu-mer » brillante de l'US Navy (schéma de peinture RNZAF 7) dans son ensemble, supérieur et inférieur.

J'ai dans un premier temps utilisé la teinte XF-17 « Sea Blue » de chez Tamiya.



Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945



Lorsque les services de la RNZAF ont reçu les Corsair, ils portaient quatre étoiles américaines (une sur l'aile supérieures, une sur l'aile inférieure et deux pour le fuselage). Ces modèles présentaient des bordures blanches et des barres de couleur bleu insigne américain.

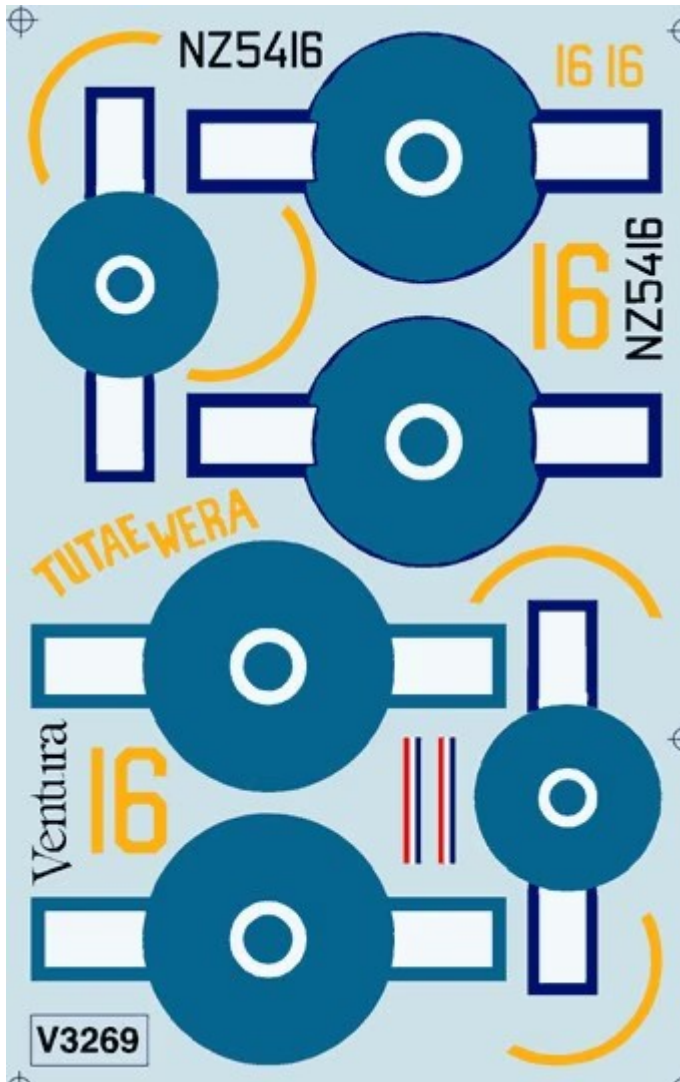
Les étoiles américaines ont été repeintes avec la cocarde de la RNZAF en bleu Pacifique, mais la peinture de la bordure de l'insigne américain est restée telle quelle.

En revanche, les deux cocardes supplémentaires (tribord supérieure/bâbord inférieure) peintes évidemment en bleu Pacifique de la RNZAF, ont aussi les bordures des barres blanches le plus souvent dans cette teinte.

Une planche de décalcomanies Ventura à l'échelle 1/32 reprend d'ailleurs cette particularité.



La difficulté principale a été de définir au mieux la teinte des cocardes appelée bleu océan, également bleu Pacifique, en Nouvelle-Zélande.





Les photos proposent des choses bien différentes selon la pellicule utilisée, l'éclairage, la méthode de colorisation, etc.

Il semble aussi que selon la peinture disponible, la couleur varie et est parfois similaire au bleu américain donc comme celle des barres. Or le cliché de « Kohimarama IX », bien qu'en noir et blanc, montre une nette différence entre la teinte de la cocarde et celle des barres.

J'ai donc réalisé mon propre mélange jusqu'à obtenir le résultat qui me convenait.

Sachant qu'il y aurait très certainement des retouches à prévoir, j'ai bien gardé le surplus de peinture dans une petite fiole.

Des éraillures ont été réalisées, mais à ce stade, je les trouve trop grossières et il faut surtout souligner le fait que la teinte initiale me paraissant trop noire, j'ai repeint le modèle avec le H-54 « Navy Blue » de chez Mr Hobby, plus bleu.





En fait, j'ai joué avec les deux teintes pour créer quelques effets et sachant que le dessus du capot moteur devant le cockpit était plus mat.

Les éraillures ont été reprises et on peut voir en détails le travail effectué sur le moteur, les échappements et le système de contrôle des volets.

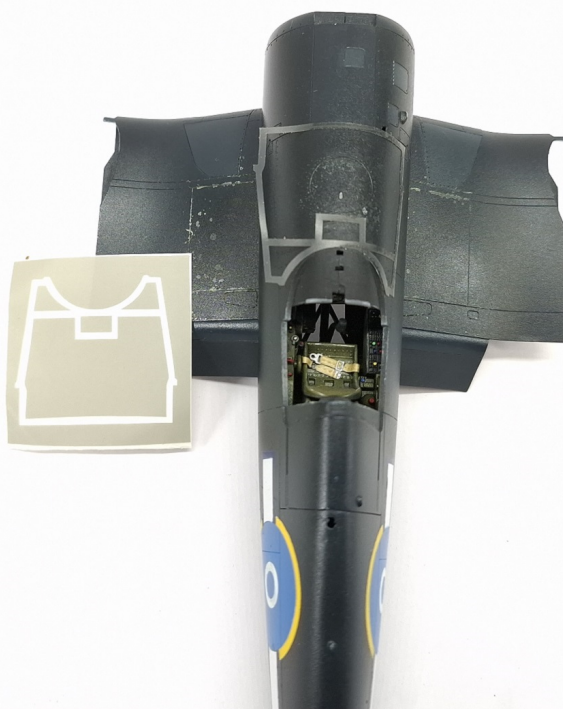
Le nombre 485 de part et d'autre du moteur a été peint en utilisant les masque Montex.

Le ruban adhésif blanc était censé « aider » à prévenir les fuites de carburant du réservoir à l'avant du poste de pilotage, contribuant à empêcher le carburant de refluer par-dessus le pare-brise et/ou dans le cockpit.



J'avais une décalcomanie dans ma boîte à rabiote, mais elle s'est avérée trop petite et de toute façon, le masque était fourni afin de symboliser la chose à la peinture.

Mais s'agissant dans la réalité d'un ruban rapporté, j'ai simplement apposé le masque qui tient sans problème sur la maquette.



Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945





Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945

Le masque est ensuite peint en blanc.

L'avion a reçu son appellation sur le côté gauche avec dessous le tiki maori vert.

J'ai repris les traces d'usure plus particulièrement sur le passage du pilote et des mécaniciens.

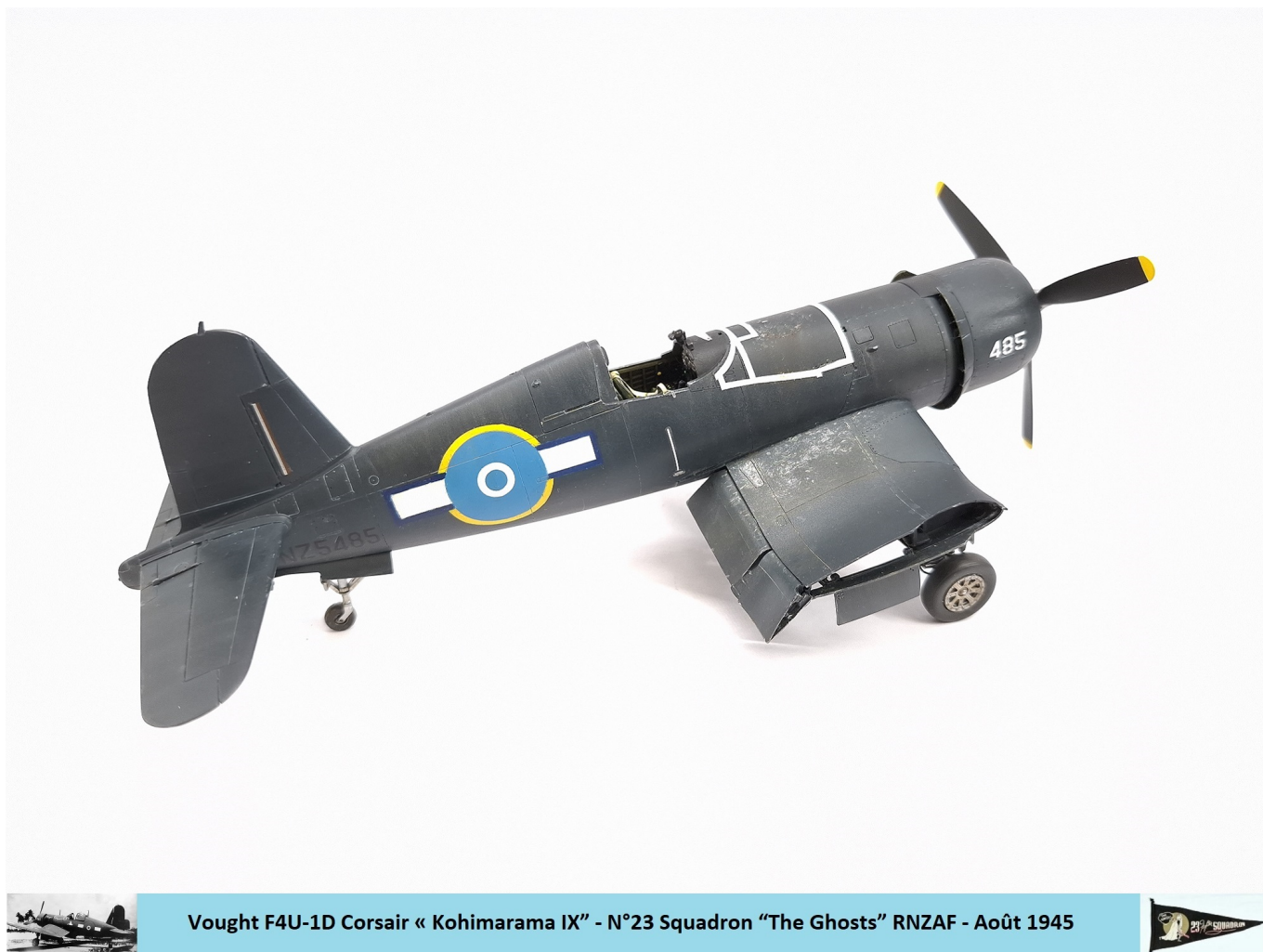
L'appareil repose sur ses roues et bien sûr, au niveau de la roulette de queue, la barre d'accrochage destinée à la version aéronavale a été retirée.



Je privilégie les salissures à l'usure sur cet appareil en utilisant de la peinture à l'huile.

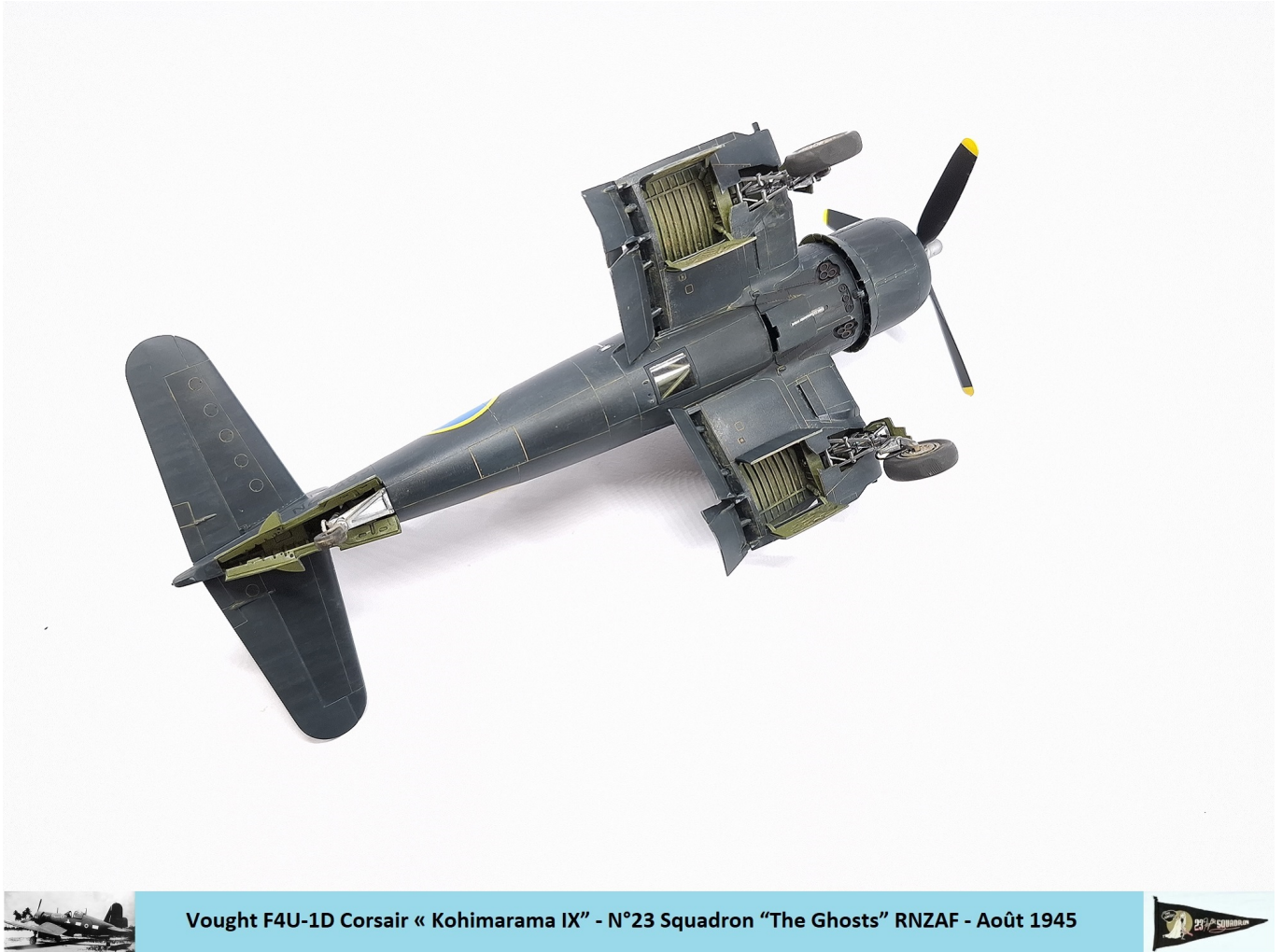
J'ai joué sur les différentes parties avec un vernis mat passé par endroit et notamment sur le capot moteur.

Le harnais est collé et sort du cockpit à droite.



Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945





Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945

De la même manière, j'ai sali davantage l'intrados ayant initialement passé un jus gris.

Les trappes sont collées.

Les câbles de frein, très visibles sur le véritable appareil, n'ont pas été oubliés.

Les ailes seront donc pliées et j'ai là-aussi sali davantage l'intrados que l'extrados.











Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945



Et voici le modèle terminé avec les mâts d'antenne, les fils et le tube de Pitot dans l'aile gauche. Une vignette est prévue et en cours d'élaboration.



Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945



Vue du côté gauche, j'ai détaillé un peu le système de repliage des ailes



Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945



Idem pour le côté droit.



VIGNETTE

J'ai commencé à "préparer" le terrain et je pense que la bordure sera peinte en noire. Bien évidemment, les figurines et les accessoires sont encore à traiter ; il y a du boulot !

La scène présente le pilote qui s'apprête à descendre tandis qu'un mécano, appuyé contre le fuselage, patiente avant d'aller mettre en place les barres de fixation des ailes repliées qu'on peut voir posées contre le petit escabeau.

Du coup, j'ai envie de me lancer dans la confection d'un palmier qui protégerait un peu du soleil l'appareil et qui compléterait avec bonheur l'ensemble



L'image montre le style que je souhaite et il sera bien sûr plus grand que sur la photo.





Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945





Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945





Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945





Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945





Vought F4U-1D Corsair « Kohimarama IX » - N°23 Squadron "The Ghosts" RNZAF - Août 1945







Le CORSAIR chez les KIWIS

La guerre entre la Nouvelle-Zélande, l'Australie et le Japon débute peu après minuit le 8 décembre 1941, lorsque les forces japonaises attaquent les forces britanniques et du Commonwealth en Malaisie/Singapour. Environ une heure avant l'attaque



japonaise sur Pearl Harbor, le 7 décembre 1941, de l'autre côté de la ligne de changement de date.

Le 488e escadron (le premier escadron de chasse de la RNZAF) formé à Rongotai (près de Wellington) le 1er septembre 1941 est à Singapour en octobre 1941 et il entre en action immédiatement.

La bataille est acharnée et parmi les Néo-Zélandais qui se distinguèrent, on peut citer de nouveau Geoff Fiskén, qui allait devenir le meilleur as du Commonwealth dans le Pacifique.



No. 14 Squadron pilot Flying Officer GB Fiskén standing in front of Curtiss P-40 Kittyhawk NZ3072 'Wairarapa Wildcat'. Guadalcanal.

Après la chute de la Malaisie/Singapour, les Néo-Zélandais qui n'ont pas été faits prisonniers de guerre rentrent en Nouvelle-Zélande en mars 1942. La RNZAF mobilise ses pilotes expérimentés pour former de nouvelles escadrilles chargées de former d'autres recrues en vue des combats au Japon.

Fin octobre 1942, le 15e escadron de la RNZAF, entraîné sur P-40E, se rend aux Tonga. Peu après, cet escadron rejoint Guadalcanal pour combattre.

Il est important de noter qu'en 1942, après des pourparlers entre les gouvernements néo-zélandais et américain, la RNZAF a été rattachée au commandement du Pacifique de la marine américaine.

Les unités de la RNZAF sont basées sur les mêmes pistes d'atterrissage que leurs



homologues de l'US Navy/Marine. Six Squadrons de la Royal New Zealand Air Force (RNZAF), équipés en Curtiss Kittyhawk, se battent en effet aux côtés des Américains, dont les tout premiers depuis le début des combats à Guadalcanal.



Parmi les plus rudes combattants des îles Salomon figure une bande d'énergumènes, bagarreurs et hauts en couleur, qui forment ce que l'on appelle le « Kittyhawk Wing ».



En 1943, la RNZAF, équipée de nouveaux avions P-40K, P-40M et P-40N, engage le combat contre les Japonais, Rabaul étant un objectif clé.

Ayant accumulé 99 victoires, les « Kiwis » cherchent à tout prix leur centième victime ; on dit qu'ils en sont presque venus aux mains avec l'équipage d'un *PT-Boat* qui la leur a soufflée avant qu'ils n'aient eu le temps d'intervenir.

Équipés de Curtiss P-40 obsolètes, les escadrons de la Royal New Zealand Air Force (RNZAF) dans le Pacifique Sud réalisent des performances impressionnantes par rapport aux unités américaines aux côtés desquelles ils opéraient, en particulier dans le rôle air-air.



Le gouvernement américain décide donc de donner à la Nouvelle-Zélande un accès



anticipé au Corsair et en 1944, les premiers F4U-1A arrivent à la fois sur les théâtres d'opérations avancés et en Nouvelle-Zélande pour former les pilotes.

Les premières livraisons de Corsair en prêt-bail commencent en mars 1944 avec l'arrivée de 30 F4U-1 aux ateliers de dépôt de base de la RNZAF (unité 60) sur l'île d'Espiritu Santo dans les Nouvelles-Hébrides.

À partir d'avril, ces ateliers sont devenus responsables de l'assemblage de tous les corsaires pour les unités RNZAF exploitant l'avion dans le Pacifique Sud-Ouest ; et un vol d'essai et d'expédition a été mis en place pour tester l'avion après l'assemblage.



Toutefois, dès mars 1944, se pose la question de l'avenir de la RNZAF dans le Pacifique Sud. Les Américains, ayant choisi de « by-passer » les nids de résistance japonais - en particulier Rabaul - ne voient pas l'utilité de continuer à équiper et à conserver les unités néo-zélandaises dans ce secteur, où toute opposition aérienne a cessé.

En mai, les deux parties parviennent à un accord : les unités de la RNZAF sont maintenues dans les Salomon septentrionales et elles remplaceront à la fin de l'année celles de l'USMC, appelées sous d'autres cieux.

Leur objectif consiste à nettoyer l'île de Bougainville, dont une bonne partie reste encore aux mains des Japonais et à maintenir sous pression les garnisons ennemies des autres îles de la région jusqu'à ce qu'elles tombent comme un fruit mûr.

Autant oublier tout de suite la possibilité d'accrocher la 100ème victoire I



Les Squadrons de Corsair opèrent à Bougainville par période de deux ou trois mois, regagnant ensuite Espiritu Santo ou Guadalcanal, dont ils ont la défense en charge.

Formé à Ardmore, près d'Auckland, en janvier 1944, sous les ordres du Squadron Leader S. R. Duncan, le N° 20 Squadron RNZAF gagne Espiritu Santo en avril pour commencer à voler sur Corsair. Il passe ensuite quelques semaines à Guadalcanal et se pose à Pive (Bougainville) le 14 mai.



La tâche qui l'attend est particulièrement difficile. L'île est couverte par une jungle dense qui permet à l'ennemi de se camoufler à la vue des avions alliés. Dans les combats terrestres, qui se déroulent fréquemment au corps à corps, les lignes de contact sont très mouvantes et le risque est grand de bombarder ses propres troupes.

Pour venir en aide aux Corsair, le N° 5 Squadron RAAF envoie un Wirraway ou un Boomerang marquer les objectifs au moyen de fumigènes.



Dans le cas d'une trop forte réaction de la DCA japonaise et afin d'épargner les lents avions australiens, les Néo-Zélandais font le travail eux-mêmes, dépêchant un Corsair baptisé « Smokey Joe » qui, après avoir largué ses fumigènes, orbite sur zone pour coordonner l'attaque.



Ils imitent bientôt les Australiens en utilisant des charges de profondeur qui se révèlent redoutables dans l'épaisse jungle.

Le N° 20 est relevé par le N° 15 du Squadron Leader J. A. A. Gibson entre novembre et décembre 1944.



Le 21 décembre 1944, le N° 16 Squadron du Squadron Leader P. S. Green gagne le terrain d'Ocean Strip sur les îles Green, d'où il entreprend des missions sur Rabaul et contre les navires japonais qui ont l'audace ou l'inconscience de naviguer dans les parages en plein jour.

Le N° 21 et 24 arrivent à Bougainville en janvier 1945 ; ils sont relevés par les N° 18 et 20 le mois suivant.



En avril, la menace de raids aériens sur Espiritu Santo et Guadalcanal ayant été définitivement écartée, les deux unités maintenues en permanence peuvent être libérées afin d'augmenter le nombre de Squadrons stationnés à Bougainville, mais aussi à Jacquinot Bay (Nouvelle-Bretagne) à partir du mois de mai.



Formation de F4U-1 au-dessus de Bougainville. On distingue les NZ5260, 5261 et 5248

La section d'alerte à Guadalcanal subsiste en novembre 1944.



À cette période, pourtant, toute menace d'une attaque aérienne japonaise a été écartée depuis longtemps.



Le 12 janvier 1945 a failli être le jour de gloire de la RNZAF : lors d'une mission sur Rabaul, des pilotes du N° 20 aperçoivent un « Val » (ou un « Zeke » selon les sources) en train de décoller, mais avant qu'un Corsair ne puisse se mettre en position de tir, le Japonais disparaît dans un nuage...

Ainsi s'évanouit la seule chance d'atteindre le chiffre magique de 100 victoires.



C'est en revanche le désastre qui va frapper la RNZAF trois jours plus tard.

Douze Corsair du N° 14 venus des îles Green et vingt du N° 16 partis de Pive se retrouvent pour une attaque concertée sur Toboi, au sud-ouest de Rabaul.

Au moment où il met le cap sur la maison, le Flight Lieutenant F. G. Keefe du N° 14 est touché par la DCA et saute au milieu de Simpson Harbor.

Excellent nageur, il cherche à gagner le large.





Pendant ce temps, ses camarades, qui ont appelé un PBY Catalina pour venir le récupérer, se relaient au-dessus de lui.

Au bout de six heures, le vent et la marée ramènent Keefe vers le port. Le PBY arrive enfin, mais est empêché d'amerrir par la DCA ; il largue deux canots pneumatiques, mais Keefe ne semble pas les apercevoir et continue à dériver vers la terre ferme.

Avec la nuit qui tombe, les Corsair sont contraints de rentrer à la base. Sur leur route, ils rencontrent un violent orage. Cinq appareils amerrissent, un disparaît corps et biens et un septième s'écrase sur la piste d'Ocean Strip.



Bilan : huit avions détruits, sept pilotes portés disparus !

Quant à Keefe, il atteint le rivage, cherche à voler une embarcation, mais incapable de ramer correctement en raison d'une blessure au bras, il est fait prisonnier ; il mourra en captivité par manque de soins.

EPILOGUE :

À son apogée dans le Pacifique, la RNZAF compte 13 escadrons de chasseurs du N° 14 au 26 inclus.



Au total, il y a eu 336 F4U-1 et 41 F4U-1D utilisés par la RNZAF pendant la Seconde Guerre mondiale. Soixante FG-1D sont arrivés à la fin de la guerre.

Au moment où les Corsair sont arrivés, il restait très peu d'avions japonais dans les secteurs attribués à la Nouvelle-Zélande du Pacifique Sud, et malgré les escadrons de la RNZAF étendant leurs opérations à des îles plus au nord, ils étaient principalement utilisés pour un soutien rapproché des américains, australiens et soldats néo-zélandais combattant les Japonais.

Fin 1945, tous les escadrons Corsair sauf un (n° 14) sont dissous.

Le 14e Escadron a reçu de nouveaux FG-1D et, en mars 1946, a été transféré à Iwakuni, au Japon, dans le cadre de la British Commonwealth Occupation Force, le Corsair ayant été retiré du service en 1947.