

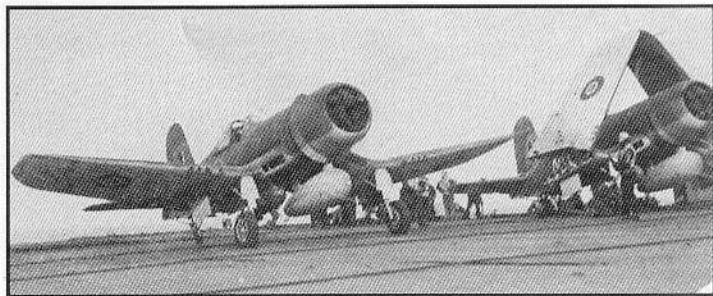


Le 9 juillet 1945, la **Task Force 37** de la Flotte britannique du Pacifique, comprenant le HMS **Formidable** — le vaisseau amiral de Sir Philip Vian — faisait route à quelque 500 km au nord-est de Tokyo. Alors que les avions provenant des portes-avions de ladite "task force" avaient l'ordre d'interdire l'approche de vaisseaux ennemis et l'usage de pistes de décollage tout le long de la côte nord de Honshu, les avions de chasse du **Formidable** devaient effectuer trois raids de balayage offensif (encodés **Ramrod**) contre les pistes de Shiogama et de Matsushima. Le lieutenant R.H. (Hammy) Gray devait diriger huit Corsair du 1841^e Escadron dans la deuxième de ces missions.

Né à Trail, en Colombie-Britannique, le 2 novembre 1917, Robert Hampton Gray était le fils d'un immigrant écossais et vétéran de la Guerre des Boers, et d'une mère canadienne. Il avait une soeur aînée, Phyllis, et un frère cadet, John. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, John s'enrôla dans l'Aviation royale du Canada et devint signaleur/mitrailleur. Il fut tué le 27 février 1942 lorsque son avion Hampden, le L4178 du 144^e Escadron, à court de carburant, s'écrasa à Hexthorpe, au Lincolnshire, alors qu'il retournait à sa base de North Luffenham après une mission de mouillage de mines.

Gray quitta l'Université de la Colombie-Britannique en juillet 1940 pour s'enrôler dans la Réserve volontaire de la Marine royale du Canada, et fit voile vers le Royaume-Uni en septembre. En décembre, il fut transféré à l'Aéronavale britannique. A partir de là jusqu'en février 1942 il suivit les cours d'entraînement d'usage: école de recrue (HMS **St. Vincent**), école de pilotage élémentaire (24 EFTS, Luton), école de pilotage militaire (31 SFTS, Kingston), avant de se qualifier comme pilote et comme officier, et de poursuivre son entraînement opérationnel comme pilote de chasse (HMS **Heron**, Yeovilton). Il fut alors affecté au 757^e Escadron (HMS **Kestrel**, Worthy Down) pour s'entraîner sur des Skuas comme opérateur de radio, et suivre un cours de lancement d'avions par catapulte.

En mai 1942 Gray fut muté au dépôt du personnel de l'Aéronavale à bord du HMS **Africaner**, à Simonstown, en Afrique du Sud. A partir de juillet 1942 il servit au sein de divers escadrons en Afrique: le 789^e, à Wingfield, affecté au soutien de la flotte; le 795^e, à Tanga et McKinnon Road (Fulmars et Martlets); le 803^e, à Tanga (Fulmars), y compris un



Un Corsair II du 1841^e Escadron se préparant à décoller du HMS **Formidable** lors de l'Opération **GOODWOOD** (l'attaque contre le cuirassé allemand **Tirpitz**).

ROBERT HAMPTON GRAY VC, DSC, RCNVR

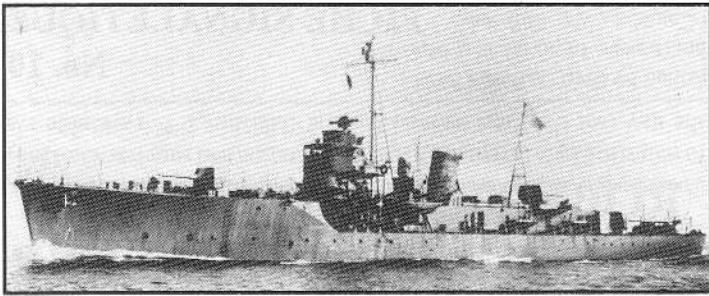


Robert Hampton Gray, HMS **Heron**, Yeovilton, décembre 1941

Photographie par John Stewart

mois à bord du HMS **Illustrious**, et sa promotion à lieutenant; le 877^e, à Tanga et Port Reitz, à titre de pilote-chef sur des chasseurs Hurricanes. Il retourna au Royaume-Uni en février 1944, et de là en permission au Canada.

De retour au Royaume-Uni il se rendit au HMS **Daedalus**, à Lee-on-Solent, et, en juin, fut affecté au 748^e Escadron, à Yeovilton, pour un cours de conversion sur le Corsair. Le 6 août, il fut nommé pilote-chef de l'Escadron 1841 à bord du HMS **Formidable**. Pendant le mois d'août, le **Formidable** et ses escadrons d'avions participèrent à deux attaques contre le cuirassé allemand **Tirpitz**, et Gray fut mentionné à l'ordre du jour pour sa part à l'action. En septembre, le **Formidable** fut assigné à la Flotte britannique du Pacifique (FBP). Cependant, à cause de problèmes mécaniques et autres, survenus en route, son arrivée à Sidney, en Australie, fut retardée jusqu'au mois de mars 1945. Quelques jours plus tard il quittait en direction de Leyte, à plus de 1600 km de distance, et rejoignit la flotte le 14 avril.



Kaiboken (escorte) Type B Etorofu, vaisseau jumeau de l'Amakusa coulé par Gray. MH6507 Imperial War Museum

Celle-ci effectua des attaques aériennes contre les pistes de décollage japonaises jusqu'au moment où la flotte accosta à Sakishim. Le Formidable fut attaqué et endommagé lors d'un vol Kamikazé (suicide) par un Mitsubishi A6M3 Zeke ou Zero, mais fut de nouveau prêt à l'action en moins de six heures. Lors d'une seconde attaque du même genre, le 9 mai, le Formidable, malgré les dommages infligés, lançait ses avions dans moins d'une heure. Le 18 mai, à la suite d'un feu accidentel dans ses hangars, lequel avait causé beaucoup de dégâts, le vaisseau du retourner à Sidney pour radoub et pour refaire ses effectifs en avions. Rebaptisé Task Force 37, la FBP rejoignit la 3^e Flotte de la U.S. Navy qui entreprenait un assaut final contre le Japon. Sa mission fut "d'attaquer les forces navales et aériennes, les navires, les chantiers navals et des objectifs côtiers". Les escadrons du groupe aérien du Formidable participèrent à ces opérations jusqu'à la fin des hostilités.

Le 28 juillet, alors qu'il dirigeait une attaque en rase-mottes contre la base navale de Maisuru, au nord de Kyoto, Gray fit couler un destroyer sous l'effet de ses bombes. Cette attaque fit impression sur l'amiral Vian, et Gray fut immédiatement décoré de la Croix du Service distingué.

Le 9 août, à 8h, une première envolée de douze Corsairs conduite par le lieutenant-commander Bigg-Wither, commandant le 1841^e Escadron, avait déjà décollé, et une seconde, composée de huit Corsairs, chargé chacun de deux bombes de 500 livres (227,5 kg), était rangée sur le pont. Les pilotes étaient en place et le commandant de vol venait à peine de donner l'ordre de démarrer les moteurs. Le silence-radio était de rigueur.

Le porte-avions se préparait à virer vent-devant afin de permettre aux avions de décoller lorsqu'un message fut reçu à l'effet d'annuler les raids et d'attaquer plutôt des vaisseaux qui se trouvaient dans la baie de Onagawa Wan. A cause du silence-radio il fallait en informer le chef de vol oralement. Le commandant des opérations envoya donc le premier-maître A. E. Sweet transmettre le nouvel ordre à Gray. Sweet dut se faufiler entre les avions rapprochés les uns des autres et dont les hélices tournaient, avant de grimper sur l'aile de l'avion de Gray. Il transmit l'ordre à ce dernier qui en accusa réception.

Gray conduisit ses deux sections vers l'ouest, jusqu'à la côte de Honshu, à 10 000 pieds d'altitude (environ 3000 m) et à quelques km au nord de Kinkasan. De cette hauteur les pilotes pouvaient apercevoir la piste de Matsushima ainsi que la ville et le port de Onagawa. Vraisemblablement Gray interrompit le silence-radio à ce stade pour informer ses pilotes qu'il allait attaquer les vaisseaux.

L'approche tactique la meilleure consistait à suivre la vallée de la rivière qui s'orientait vers le sud-est jusqu'au port, et de là à la baie. Ce fut du moins le choix de Gray. Il conduisit ses sections vers le nord-ouest, lesquelles, tout en perdant de l'altitude et en gagnant de la vitesse suivirent à rase-mottes le cours de la vallée, alignées sur les vaisseaux-cibles et la bouche du havre. Les avions atteignirent probablement le littoral à une vitesse excédant 300 noeuds, de sorte qu'ils rejoignirent le premier vaisseau dans cinq secondes et dépassèrent la bouche du havre dans dix secondes.

Le bombardement à ricochet, dans une attaque de ce genre, offre de bonnes chances de frapper la cible. Mais pour ce faire l'avion doit être piloté horizontalement à très basse altitude et directement en ligne avec la cible, ce qui le rend très vulnérable. D'après les dires des autres pilotes — il ne faut pas oublier que dans le déroulement très rapide des événements chacun se concentrait sur son objectif propre et cherchait à s'en éloigner le plus tôt possible une fois l'action terminée — Gray avait choisi un vaisseau ancré au centre du havre. Il fut entouré par un bouquet d'obus de sorte que son avion fut atteint dès le début de sa plongée. Une bombe se détacha et l'avion prit feu. En dépit de la D.C.A. et du feu à bord Gray poussa à fond son attaque et largua sa deuxième bombe, laquelle frappa sa cible. Gray était probablement blessé puisque, au lieu de "casser" son attaque et d'éluder violemment après le largage, on vit son avion virer lentement sur la droite, rouler sur le dos et plonger dans la baie. Sa cible, identifiée plus tard comme étant le vaisseau d'escorte Amakusa, coula quelques minutes plus tard. Le reste de l'envolée fit deux autres attaques avant de retourner au porte-avions.

La troisième envolée, conduite par Bigg-Wither, comprenait deux Canadiens: les lieutenants C.E. Butterworth, qui dirigea la seconde section, et G.A. Anderson. L'avion de ce dernier fut endommagé par la D.C.A., ce qui lui fit perdre de l'essence, de sorte que le moteur s'arrêta lorsque Anderson se préparait à approcher le porte-avions. L'avion frappa la poupe avant de sombrer en mer. Anderson perdit la vie — le dernier Canadien à être tué en action au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

Robert Hampton Gray fut décoré de la Croix de Victoria après sa mort.

POST SCRIPTUM

Le 9 août à 10h58, environ une heure après la mort de Gray, la bombe atomique de Hiroshima fut suivie d'une autre, celle-ci larguée sur la ville de Nagasaki. Quelques jour après, la guerre avec le Japon était terminée.

BIBLIOGRAPHIE:

Philip Markham, "The Search for Hammy Gray's Corsair", Journal of the Canadian Aviation Historical Society, Vol. 19, No. 3, automne 1981.

Stuart E. Soward, A Formidable Hero, Toronto, CANAV Books, 1987.



Photographie aérienne de l'Onagawa Wan, le 9 août 1945

PA139953 Archives nationales