

Yohei Hinoki (1919-1991)

Le faucon de Birmanie

Première partie. Yohei Hinoki, "maître faucon" pour ses équipiers durant la Deuxième Guerre mondiale, fut l'un des plus grands as de l'Armée impériale. L'histoire d'un samouraï des airs. *Par Bernard Baëza*

Le 29 janvier 1991 s'éteignait à Tokyo un modeste petit bonhomme du nom de Yohei Hinoki, âgé de 71 ans, d'apparence anodine. Il était connu des habitants du quartier de Koganei en tant que retraité dont la seule occupation consistait à en arpenter quotidiennement les rues sur sa bicyclette. Seule une infime minorité de ses voisins savait que le vieil homme, apprécié de tous pour sa gentillesse, pédalait en dépit d'une jambe artificielle... vieux souvenir de guerre. Et moins nombreux encore étaient ceux, à vrai dire quelques rares intimes, à savoir que Yohei Hinoki était un samouraï des airs, un des plus grands as de l'Armée impériale japonaise qu'en son temps ses subalternes appelaient *Hayabusa Sensei* (le maître faucon).

Né en 1919 dans la préfecture de Tokushima, Yohei Hinoki grandit au sein d'une famille de fonctionnaires et suivit une scolarité privilégiée qui lui permit d'intégrer, le moment venu, la 53^e promotion de l'École de l'air de l'Armée impériale dont il sortit en juin 1940 avec le grade de sous-lieutenant et pour spécialité la chasse. En novembre de la même année, il rejoignit le 64^e Hikô-Sentaï en Chine, un groupe dont les médias nippons vantaient les exploits guerriers.

Le cne Iori Sakai commandait le 2^e Chûtaï du 64^e Hikô-Sentaï quand il prit sous son aile le jeune lieutenant Hinoki auquel il devait offrir le casque de vol qu'il porte ici.

Le cne Iori Sakai et son Ki-27b à Canton (Chine) début 1941. La couleur du 2^e Chûtaï était le rouge. Les larges bandes sur le fuselage et les ailes indiquaient l'avion du chef d'escadrille.

Affecté au 2^e Chûtaï du capitaine Iori Sakai, le jeune Hinoki fut alors soumis pendant plusieurs semaines à un entraînement intensif et sut profiter des leçons prodiguées par son *chûtaichô* (chef d'escadrille)... un des meilleurs du moment. Iori Sakai était en effet un fin tacticien du combat aérien, ce qu'attestaient ses neuf victoires acquises dans le ciel chinois et en Mandchourie. Il en fallait donc beaucoup pour impressionner un tel homme dans le domaine du *senkai-sentô* (combat tournoyant), la seule tactique appliquée alors par les chasseurs nippons qui volaient sur un appareil supérieurement manœuvrant : le Nakajima Ki-27b. C'est pourtant ce que réussit à faire Hinoki, démontrant ainsi que l'élève peut parfois surpasser le maître. Comme preuve de satisfaction et de l'estime qu'il portait à son jeune subalterne en qui il voyait un chasseur-né, le cne Sakai tint à lui faire un cadeau porte-bonheur en guise de passation de flambeau. Car, le mois de juillet 1941 vit Sakai finir son temps de commandement opé-

rationnel et quitter Canton pour rejoindre l'école de chasse d'Akeno où il allait parfaire ses qualités de pédagogue et instaurer un nouveau style d'enseignement, la "méthode Sakai", qu'avait pleinement appréciée Yohei Hinoki. Son cadeau n'était autre que le casque de vol "sur mesure" que Iori Sakai s'était payé sur ses deniers après avoir constaté à l'issue de sa première campagne opérationnelle que le casque de vol réglementaire de l'Armée impériale ne lui convenait pas. Superstitieux, comme l'immense majorité des pilotes de chasse, Sakai

était convaincu que ce casque avait contribué à ses succès et à sa survie et qu'il officierait de la même manière avec Hinoki qu'il désignait, par la même occasion, comme son digne successeur. Particulièrement reconnaissant de l'estime que lui portait son chef et tout aussi superstitieux que lui, Hinoki devait porter ce casque jusqu'à la fin de la guerre et le conserver chez lui jusqu'à sa mort...

Le Japon déclenche la guerre du Pacifique

Le 8 décembre 1941, le Japon s'engagea dans la Deuxième Guerre mondiale en déclenchant ce que les historiens appellent la guerre du Pacifique par une série de frappes simultanées ou presque contre Pearl Harbor, les Philippines, Hong Kong et la Malaisie.

Seul groupe de chasse avec le 59^e Hikô-Sentaï à voler sur le nouveau chasseur dont l'Armée impériale venait de se doter, le Nakajima Ki-43-I ou "Hayabusa" (faucon pèlerin), le 64^e Hikô-Sentaï se retrouva à la pointe de l'attaque, en appui des forces engagées en Malaisie. Dès le premier jour des hostilités, Hinoki, ►



Y. IZAWA



Y. IZAWA

La présence du *Katana* (sabre de Samurai) que les pilotes n'emmenaient pas en vol montre que Yohei Hinoki pose pour les besoins d'un correspondant de guerre. La verrière indique que l'avion est un Ki-43-II ("Hayabusa" type 2) et nous permet de situer la scène à l'automne de 1943.



à présent lieutenant, rencontra l'ennemi sous la forme de "Blenheim" Mk IV du Squadron 34 de la RAF et annonça une victoire en collaboration – le bimoteur visé était le matricule V5827 qui réussit à gagner le terrain de Machang où il se posa train rentré.

Sa seconde victoire, Hinoki la revendiqua le 22 décembre à l'occasion d'une mission sur Kuala Lumpur qui le vit tenir la place d'ailier n° 1 du Lt-col. Tateo Kato, le charismatique *sentai-chô* (commandant du groupe). Ce jour-là, 18 "Hayabusa" se heurtèrent à 12 Brewster "Buffalo" du Sqn 453 de la RAAF (Royal Australian Air Force) pour ce qui constitua le premier grand combat tournoyant de la guerre du Pacifique et... le premier grand succès du 64^e Hikô-Sentaï dans ce nouveau conflit. 15 victoires dont quatre probables furent créditées au Lt-col. Kato et ses pilotes pour la perte d'un des leurs mais la réalité était légèrement différente... Les "Buffalo" du Sqn 453 de la RAAF qui décollèrent le 22 décembre 1941 à 10h00 prirent part à plusieurs engagements qui s'échelonnèrent sur 30 minutes. Or les archives nippones et les mémoires de Yohei Hinoki elles-mêmes indiquent que les "Hayabusa" livrèrent un combat de 10 minutes. Il ne fait donc aucun doute que les chasseurs australiens affrontèrent d'autres Japonais ce matin-là pour déplorer au total la perte de cinq avions et de deux pilotes. Cela n'empêcha pas le Lt-col. Tateo Kato d'inscrire dans son rapport : *"Aujourd'hui, nous avons affronté 15 chasseurs adverses et aucun n'est parvenu à s'échapper indemne. Nous avons une totale confiance dans notre supériorité sur l'ennemi..."*

Le talon d'Achilles du redoutable Ki-43-I

Le 31 janvier 1942, le Lt Hinoki pilotait l'un des six chasseurs chargés d'escorter 27 bombardiers dont l'objectif était Singapour. Ces derniers furent interceptés par sept Hawker "Hurricane" du Sqn 258 que vinrent épauler quelques appareils du Sqn 232. Pour des revendications limitées à deux bombardiers Ki-21 endommagés et deux chasseurs abattus, les Britanniques déplorèrent la perte de quatre "Hurricane" et d'un pilote, preuve qu'ils avaient été malmenés. Néanmoins, la réalité n'avait rien à voir avec le contenu des rapports nippons qui mentionnaient la perte d'un Ki-43 (pilote sauf) lors d'un combat contre 15 "Hurricane" et... la destruction certaine de huit

Hinoki assista impuissant à la fin de son ailier, lui-même aux prises avec un "Tomahawk"

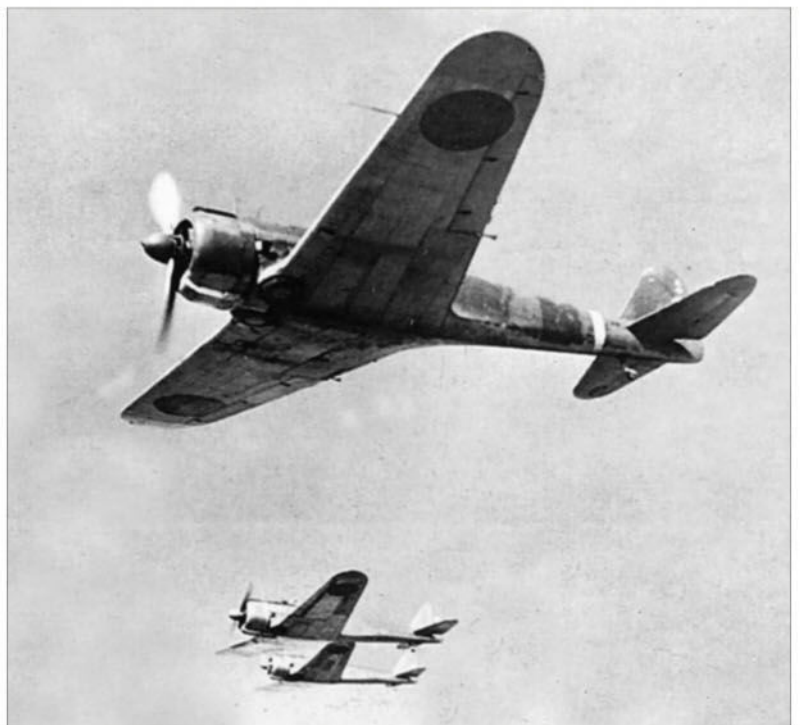
d'entre eux dont deux revendiqués par Hinoki.

Il n'en fallait pas plus pour inspirer la propagande nipponne. Il devait en résulter un film produit par les studios Toho, intitulé *Kato Sentôki-Taï*, vantant les exploits du groupe et par lequel le grand public allait découvrir le chant de marche de l'unité "*Ha Ha Hayabusa Sentô-taï*", un chant patriotique que les Japonais s'approprièrent au point d'en faire une rengaine populaire qu'adultes et enfants chantonneront toujours de nos jours.

Le Nakajima Ki-43-I, également désigné chasseur de l'armée type 1

(*Ichi-Shiki Rikugun Sentô-ki*), un monomoteur monoplane à train escamotable, était une réelle nouveauté pour les pilotes de l'Armée impériale et un réel progrès par rapport à son prédécesseur le Ki-27 du même constructeur. Bien que moins puissant que les moteurs occidentaux de son époque avec ses 950 ch, son Nakajima Ha-25 était un propulseur fiable, facile d'entretien et peu gourmand qui propulsait tout de même le Ki-43-I à 495 km/h et qui le faisait grimper mieux que tous ses adversaires. Pour cela, l'avion avait été allégé au maximum, ce qui lui procurait une exceptionnelle maniabilité. En fait, celle-ci résultait d'une faible charge alaire et d'ailerons de combat spéciaux qui lui permettaient de virer dans un mouchoir de poche et qui en faisaient un redoutable opposant même pour des avions plus puissants et mieux armés. Mais le Ki-43-I, que les Alliés allaient rapidement surnommer "Oscar", pré-

Un Shôtai (patrouille de trois avions) de Ki-43-I en vol dans les premiers jours du conflit comme l'atteste l'absence de disque rouge (*Hinomaru*) sur les fuselages. À cette époque, les 59^e et 64^e Hikô-Sentaï étaient les deux seuls groupes de chasse de l'Armée impériale à voler sur ce nouveau chasseur.



DR/ARCHIVES AUTEUR

Les Brewster "Buffalo" du Sqn 453 RAAF, reconnaissables à leur code "TD", que Yohei Hinoki rencontra le 22 décembre 1941. Ils sont alignés sur le terrain de Sembawang (Singapour), le 19 novembre, jour où l'unité fut déclarée opérationnelle.



RAAF OFFICIAL



DR/ARCHIVES AUTEUR

sentait déjà une faiblesse qui devait par la suite se transformer en véritable talon d'Achilles : son armement limité à deux mitrailleuses de capot et qui, à cette époque, alliait une arme de 7,7 mm dérivée de la Vickers britannique alimentée à 500 coups et une arme de 12,7 mm dérivée de la Browning américaine alimentée à 270 coups.

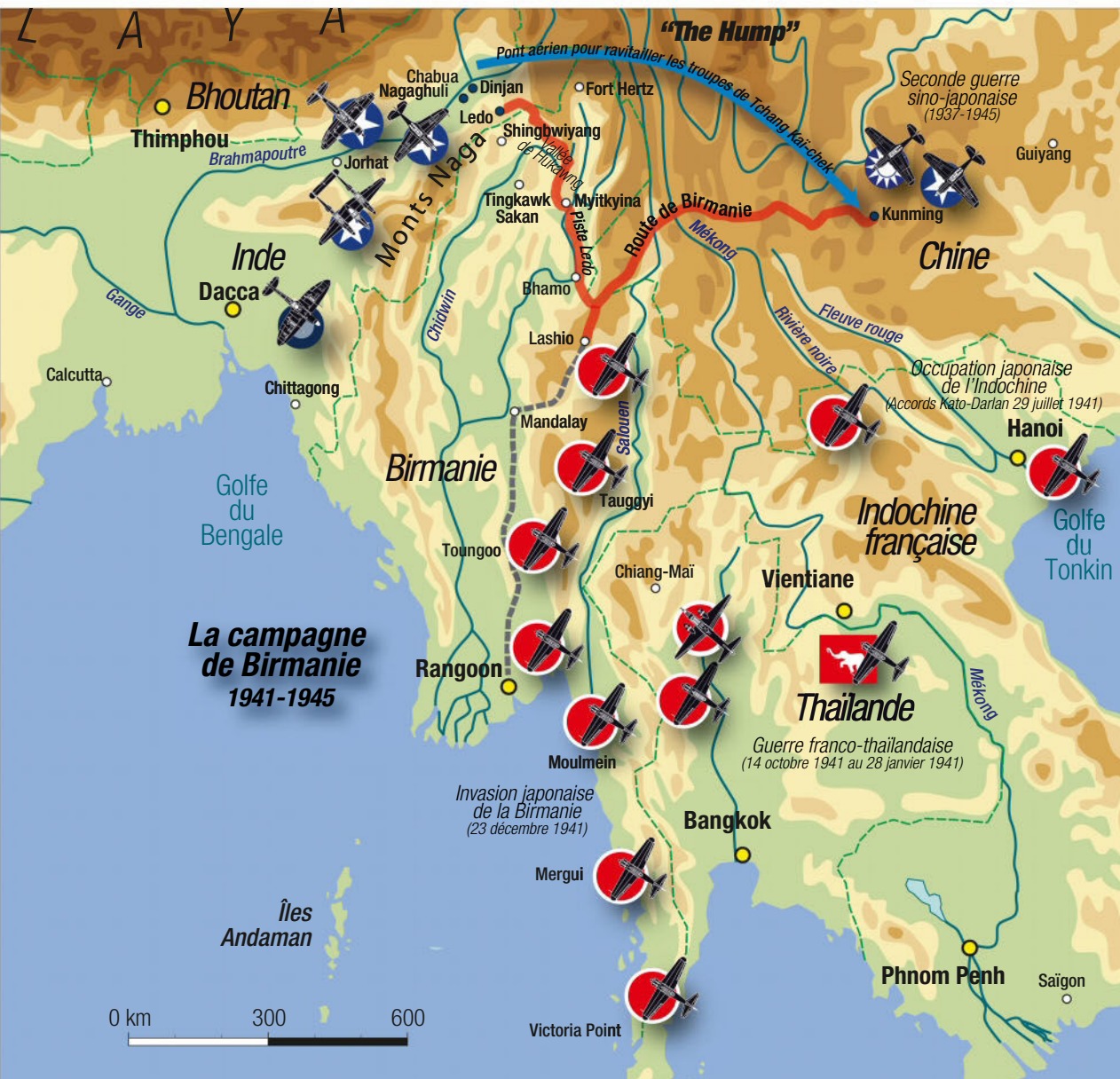
Dans l'euphorie résultant de leurs succès initiaux, les Japonais

avaient occulté un détail d'importance que le bref séjour en Birmanie effectué par le 64^e Hikô-Sentaï à la fin de l'année 1941 avait pourtant mis en lumière. Certaines tactiques de combat mises en œuvre par les chasseurs alliés dans le ciel birman rendaient inopérantes les qualités intrinsèques du "Hayabusa". Il s'agissait notamment du *hit and run* (tirer et fuir), tactique mise au point par les pilotes de l'American

Volunteer Group (AVG), les Flying Tigers du col. Claire L. Chennault que le 64^e Hikô-Sentaï retrouva sur son chemin en avril 1942.

Le 8 avril à 9 h 30, un Ki-46-II ("Dinah" pour les Alliés) de reconnaissance survola le terrain de Loïwing à haute altitude et signala la présence sur cette base de 15 appareils alliés. Neuf P-40B du Sqn 3 AVG et quatre "Hurricane" du Sqn 17 en assuraient la défense ▶

Le 8 avril 1942, les Ki-43-I du 3^e Chûtai qui attaquent Loïwing avaient des réservoirs supplémentaires de 200 l. En dépit de la piètre qualité du cliché, on note que le camouflage était toujours "deux tons" mais que la cocarde de fuselage avait été adoptée.



Le théâtre des opérations en Birmanie où fut engagé Yohei Hinoki.

FRANÇOIS HERBET

mais, ce jour-là, le terrain abritait aussi un "Blenheim" de passage et trois nouveaux P-40E tout juste arrivés de Kunming et qui n'étaient pas encore armés. L'appât était alléchant, de sorte que le lt-col. Kato annula une escorte de bombardiers sur Mamyo... Cependant, l'autre désagréable nouveauté pour les Japonais sur le front birman était l'existence d'un réseau d'alerte efficace qui protégeait l'ennemi de toute surprise et qui, cette fois encore, joua son rôle à la perfection. De fait, lorsque les 13 "Hayabusa" que conduisait Kato en personne arrivèrent sur Loïwing, tous les P-40 disponibles étaient en l'air comme le nota Yohei Hinoki :

"Environ 2 heures après avoir quitté Chiang-Maï, nous sommes arrivés à la verticale de Loïwing pour constater qu'il n'y avait aucun ennemi aux alentours ni au-dessus de nous. Au sol, seuls étaient visibles deux petits appareils et un plus gros. Kato balança ses ailes pour donner le signal de l'attaque et piqua. Le chef du 2^e Chûtai, le cne Maruo, initialement chargé d'assurer la couverture haute, piqua lui aussi pour aller mitrailler le terrain. De fait, notre formation s'est retrouvée au complet à basse altitude..."

Trois appareils en feu : quelque chose cloche

Le plan de Kato prévoyait le mitraillage du terrain par sa formation de 10 avions qui, à l'approche de l'objectif, avaient progressivement perdu de l'altitude jusqu'à 600 m. Par mesure de précaution, il avait chargé trois appareils aux ordres du cne Haruyasu Maruo de rester à 4500 m afin de parer toute

R. T. SMITH

Le lt-col. Tateo Kato, Sentaichô (commandant) charismatique du 64^e Hikô-Sentai. Il fut abattu et tué au large d'Akyab le 22 mai 1942 en interceptant un "Blenheim" Mk IV du Sqn 60. Ses états de service lui valurent d'être promu général de brigade aérienne à titre posthume.



64TH SENTAI ASSOCIATION

Le cne Katsumi Anma commandait le 3^e Chûtai lorsqu'il fut tué au combat le 8 avril 1942.

Des Curtiss P-40B "Tomahawk" du Sqn 3 AVG. La tactique du hit and run (tirer et fuir) permit aux Américains d'exploiter les points forts de leurs Curtiss et de limiter ceux des chasseurs nippons.

attaque par le haut. Ceux-ci quittèrent leur poste sans le signaler par radio de sorte que les Japonais, concentrés sur leurs passes de mitraillage, comprirent que quelque chose clochait en voyant un des leurs exploser puis un second s'enflammer avant de voir défiler en trombe les ombres des "Tomahawk" qui avaient tranquillement choisi leurs cibles depuis leur altitude de 6600 m. Profitant d'un confortable excédent de vitesse, ces derniers effectuèrent leur ressource et revinrent à la charge, envoyant au tapis deux autres Japonais avant de disparaître indemnes et au complet. Cette magistrale démonstration de hit and run endommagea deux

autres "Hayabusa" dont celui du lt-col. Kato qui éprouva les pires difficultés à regagner sa base.

Même si on était loin des 12 victoires attribuées aux pilotes américains, l'addition était lourde pour le 64^e Hikô-Sentai qui, en contrepartie, n'avait détruit qu'un P-40E au sol – un second P-40E et le "Blenheim" n'étaient qu'endommagés. Elle était d'autant plus lourde qu'un des deux vétérans abattus ce jour-là – les deux autres disparus étaient de nouvelles recrues – était le cne Katsumi Anma, un as titulaire de 12 victoires qui commandait le 3^e Chûtai, par ailleurs ami de longue

date du lt-col. Kato. Pour ce dernier, il était hors de question de rester sur un tel échec. Il redécolla pour Loïwing le 10 avril à 3 h 45 du matin



64TH SENTAI ASSOCIATION



R.T. Smith

Un Bristol "Blenheim" Mk IV identique à celui qu'Hinoki contraignit à atterrir sur le ventre le 8 décembre 1941.



IWM

de manière à arriver sur l'objectif avant l'aube. Malheureusement, gênés par l'obscurité, trois appareils s'accrochèrent alors qu'ils roulaient pour gagner la piste. La malchance persista après le décollage, obligeant trois autres "Hayabusa" à rebrousser chemin en raison de problèmes mécaniques. Les cinq derniers touchèrent au but à 6h 10 et prirent tout le monde par surprise. Pour la plus grande joie de Kato et de ses ailiers au nombre desquels figurait Yohei Hinoki, 23 appareils furent dénombrés aux abords du terrain et tous plus ou moins mitraillés, mais aucun d'eux ne s'enflamma. Les Japonais se retirèrent déçus mais avec la ferme intention de revenir "finir le travail". Les Américains, prévoyants, avaient

vidé les réservoirs de leurs avions dont 14 furent endommagés – un seul sérieusement.

Ce même 10 avril à 14h 30, le réseau de guet signala le passage de neuf chasseurs nippons au-dessus de Lashio, la dernière gare du réseau ferroviaire birman avant les montagnes qui marquaient la frontière chinoise et d'où partait la "route de Birmanie", une des dernières voies de ravitaillement par lesquelles l'aide alliée parvenait aux troupes chinoises (lire *Le Fana de l'Aviation* n° 559 et 560). L'alerte sonna à



64TH SENTAI ASSOCIATION

Loiwing à 14h 45 et six P-40B "Tomahawk" décollèrent pour se porter à 7500 m. Ce faisant, ils se retrouvèrent idéalement placés lorsque les "Hayabusa" se présen-

Le 8 avril 1942, la fougue du cne Haruyasu Maruo, commandement du 1^{er} Chûtai, le conduisit à commettre une erreur lourde de conséquences pour son homologue Katsumi Anma. Lui-même devait tomber en combat aérien le 10 novembre 1942, victime d'un Curtiss "Mohawk" de la RAF.

tèrent une nouvelle fois à basse altitude pour mitrailler le terrain. Yohei Hinoki, qui volait toujours comme ailier du *sentai*chô, vit avec horreur quatre P-40 piquer sur le 3^e Chûtai du Lt Takeshi Endo. Laissant Kato poursuivre son cap vers le terrain, Hinoki vira brutalement en direction des Curtiss, suivi du sergent Aikichi Misago. Une longue rafale en direction des Américains incita deux d'entre eux à partir en piqué et Hinoki se dit qu'il avait dû en toucher un. Il n'en était rien et les deux "Tomahawk" effectuèrent une violente ressource avant de revenir à l'attaque d'Hinoki et de Misago. L'un d'eux, Robert Brouk, mentionna dans son rapport de combat : *"J'ai tiré trois fois sur l'ailier de la paire qui avait cherché à nous intercepter lors de notre première attaque. Chaque fois, j'ai vu des impacts. À la quatrième rafale, il a viré à gauche puis est passé sur le dos. Son aile gauche s'est alors enflammée, réservoir percé. Il a piqué en flammes et je l'ai suivi du regard quelques secondes..."*

Choqué et en proie à un mouvement de panique

Du coin de l'œil, Hinoki assista impuissant à la fin de son ailier, le sgt Misago. Lui-même était aux prises avec le flight lieutenant Robert T. Smith du Sqn 3 AVG qu'il était parvenu à suivre à basse altitude et qui trouva refuge dans un nuage. Lorsqu'il en sortit, Hinoki aperçut un isolé légèrement plus bas que lui et, convaincu qu'il s'agissait de "son gibier", décida d'en finir. Il se trompait...

Au moment où lui-même pressait la détente de ses mitrailleuses, l'œil collé à son viseur tubulaire, son tableau de bord éclata et il lui sem-

Le Lt Yohei Hinoki vu au roulage à bord de son Ki-43-I n° 194. À noter l'unique réservoir supplémentaire de 200 l et le viseur tubulaire hérité du Ki-27.



64TH SENTAI ASSOCIATION



64TH SENTAI ASSOCIATION

Les pilotes du 2^e Chûtaï du 64^e Hikô-Sentaï, à l'automne 1942. Yohei Hinoki terminait alors sa convalescence et n'était pas présent au front. Les pilotes paraissent détendus, à l'image du Lt Saburo Nakamura que l'on voit rire, à gauche de la photo, porteur de lunettes de soleil.

bla que son avion recevait une pluie de grosses pierres. Deux violentes douleurs simultanées, l'une au bras gauche et l'autre à la fesse gauche, lui firent comprendre qu'il était blessé bien avant de voir le sang tacher sa combinaison de vol. Des éclats de verre lui avaient également lacéré le visage, mais le pire était son aile droite percée en plusieurs endroits d'où s'écoulaient des filets d'essence que la vitesse vaporisait en de longues traînées blanches. Adeptes convaincus du combat sur le plan vertical, Robert Smith avait profité du camouflage que lui procurait le nuage pour effectuer une brève ressource et regagner l'altitude grâce à laquelle il était parvenu à surprendre Hinoki.

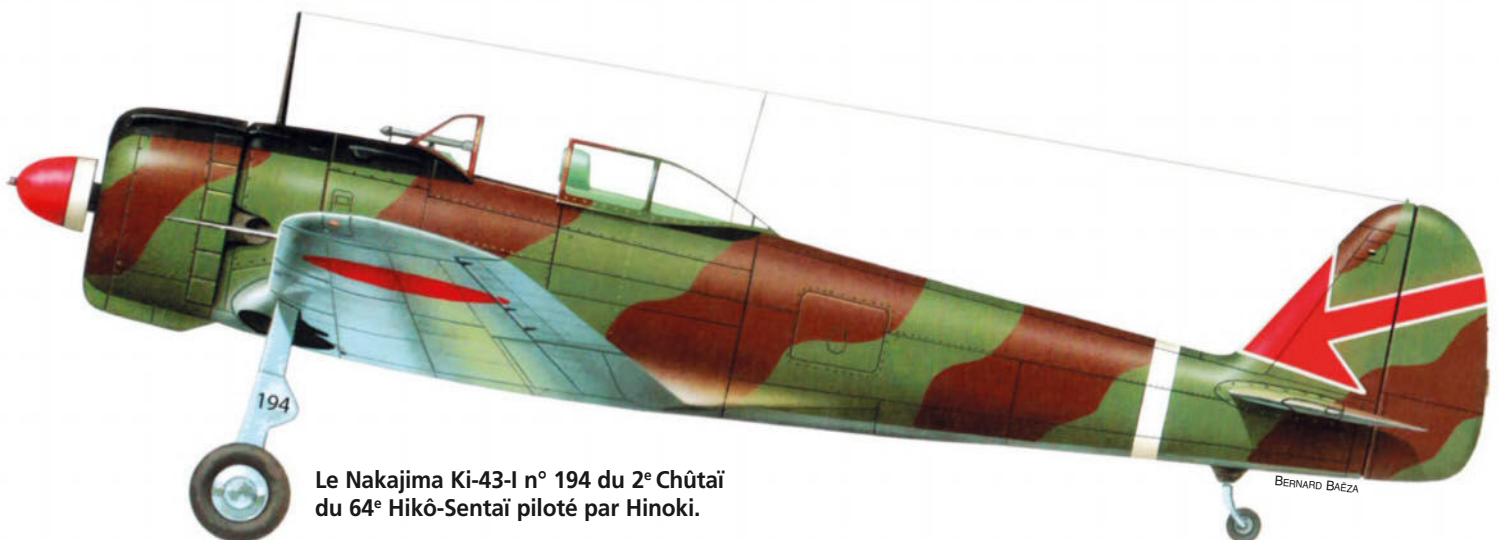
Choqué et en proie à un premier moment de panique, le jeune Japonais pensa tout d'abord à abrégé ses souffrances en piquant pour

s'écraser sur une des montagnes boisées qu'il voyait en dessous de lui. Il se ressaisit d'autant plus rapidement que le réservoir touché était par bonheur quasiment vide et que très vite l'essence cessa de couler. Par ailleurs, les P-40 avaient disparu et il put ainsi repérer une rivière que mentionnait sa carte et dont le cours menait en Thaïlande. L'envie de vivre l'animait à nouveau et il décida de la suivre pour regagner sa base. Il lui fallut encore deux longues heures de douleur et d'angoisse de la panne sèche pour atteindre le premier terrain de secours tenu par les troupes amies et s'y poser tant bien que mal. Son avion avait encaissé 21 projectiles et l'absence de blindage qui caractérisait le Nakajima Ki-43-I lui avait valu d'être atteint par deux d'entre eux, heureusement de petit calibre. Une troisième balle,

de 7,7 mm elle aussi, avait été arrêtée par une pièce métallique du harnais de son parachute. On remarqua alors que si elle n'avait pas été stoppée, cette balle lui aurait perforé le dos juste au-dessus du cœur... Celle de l'avant-bras put être extraite par les médecins de la base et il allait la garder toute sa vie en souvenir. Celle de la fesse en revanche était entrée en profondeur et s'était logée contre le nerf sciatique de sorte que les chirurgiens décidèrent de la laisser en place.

Le futur "maître Faucon" se retrouvait pour un temps avec les ailes coupées. Il allait être hospitalisé plus d'un mois avant d'entreprendre un programme de rééducation auquel allait faire suite la trêve de l'activité aérienne imposée par la mousson.

Robert T. Smith, l'homme qui avait failli mettre un terme à la car-



Le Nakajima Ki-43-I n° 194 du 2^e Chûtaï du 64^e Hikô-Sentaï piloté par Hinoki.

BERNARD BAEZA



Les pilotes du 3rd Pursuit Squadron de l'American Volunteer Group, le jour de la constitution du Squadron. Le Curtiss P-40B "Tomahawk" est celui de Robert T. Smith (debout, 6^e en partant de la gauche).

R. T. SMITH

rière d'Hinoki dès le 10 avril 1942, revendiqua ce jour-là un "Oscar" abattu avec certitude et un second probable. Il ne devait apprendre l'identité de son adversaire qu'en 1992, après le décès de celui-ci, et eut cette réflexion : "J'aurais vraiment aimé pouvoir rencontrer Hinoki, nous aurions certainement eu beaucoup de choses à nous dire..."

Pour Hinoki, le retour en service à Mingaladon fut de courte durée car le commandement le désigna pour suivre la formation de chef d'escadrille à l'école de chasse d'Akeno. Cette scolarité le maintint au Japon jusqu'au début avril 1943, époque à laquelle

il retrouva le 64^e Hikô-Sentaï à Mingaladon pour, deux mois plus tard, prendre le commandement du 3^e Chûtaï.



USAF

L'opposition reposait alors essentiellement sur le Hawker "Hurricane" et le Curtiss "Mohawk", deux chasseurs britanniques de la même génération que le "Hayabusa", que ce fût la version Ki-43-I ou Ki-43-II type 2 sur laquelle le groupe – à présent commandé par le cdt Yoshio

Hirose – volait depuis décembre 1942. Pour autant, ces temps, dits "d'équilibre des forces", ne permirent pas à notre homme d'augmenter son score personnel de ma-

Le flt Lt Robert T. Smith du Sqn 3 AVG qui blessa gravement Hinoki lors d'un combat aérien.

Hinoki affronta à partir d'octobre 1943 les A-36 "Apache", version d'attaque en piqué du P-51, comme cet appareil du 1st Air Commando basé en Inde.

nière significative. Il dut attendre le 22 mai et une mission d'escorte sur Chittagong pour enregistrer son cinquième succès, un "Hurricane". Ce jour-là, 16 "Hayabusa" conduits par le *sentai* en personne se heurtèrent à huit "Hurricane" du Sqn 136 dont l'objectif premier était les 20 bombardiers légers Ki-48-II ("Lily" pour les Alliés) du 8^e Hikô-Sentaï qu'Hinoki et ses camarades étaient chargés de protéger. Bien loin des neuf victoires créditées aux chasseurs nippons et au nombre desquelles figurait celle d'Hinoki, un seul "Hurricane" tomba en flammes (pilote sauf) et un second dut se poser train rentré...

L'entrée en scène du P-51 "Mustang"

La mousson de 1943 ayant envoyé le 64^e Hikô-Sentaï se reposer en Malaisie, sur la base de Sungei-Patani, le combat dans le ciel birman reprit véritablement au début du mois d'octobre, avec une nouveauté de taille... l'entrée en scène d'un chasseur allié de nouvelle génération, le North American P-51 "Mustang". Celui-ci gagna le front désigné CBI (Chine-Birmanie-Inde) en tant que monture du 311th Fighter Bomber Group (FBG) de l'USAAF, une unité mise sur pied l'année précédente qui terminait tout juste sa phase d'entraînement. Il convient de souligner qu'à ce stade de sa carrière opérationnelle, le "Mustang" était encore objet de polémique dans les hautes sphères de l'Air Force où l'on s'interrogeait sur les capacités de l'avion et le rôle à lui attribuer. De fait, les têtes pensantes de l'Air Force attendaient du 311th FBG qu'il essayât les plâtres, à la manière d'une unité expérimentale chargée de tester le P-51 au combat. À ce titre, le Group était doté de la version "chasseur" du "Mustang", le P-51A, et de sa version "bombardier en piqué" désignée A-36 "Apache".

Comme le matériel, le personnel du 311th FBG était nouveau et n'avait jamais été testé au combat et son commandant, au demeurant fort apprécié de ses hommes, incarnait le manque d'expérience qui devait handicaper le Group durant ses premières semaines d'engagement. Le col. Harry R. Melton, indicatif "Rip", était un natif du Kentucky sorti de West-Point en 1936, à l'âge de 25 ans. Son transfert dans l'aviation en avait fait un pilote de bombardier, spécialité dans laquelle il avait gravi les échelons jusqu'à assumer le commandement ▶



USAF

« (...) je sus dès ce jour-là que le P-51 allait nous donner du fil à retordre... »

du 84th Bomb Group au début de l'année 1942 avec le grade de lieutenant-colonel. Son transfert à la tête du 311th FBG le 26 novembre 1942 s'était accompagné d'une promotion au grade supérieur et c'est porteur des galons de colonel que "Rip" Melton avait conduit son Group en Inde via l'Australie en juillet 1943. La rencontre entre Harry Melton et Yohei Hinoki se produisit le 25 novembre, jour qui reste dans l'histoire comme celui où le "Mustang" et le "Hayabusa" s'affrontèrent pour la toute première fois...

La réponse sous la forme d'une longue rafale

Ce 25 novembre, le 311th FBG effectua deux missions de guerre. La première se solda pour les Américains par deux victoires et une perte, mais se déroula dans un secteur autre que celui du 64^e Hikô-Sentaï. La seconde ne concerna que les P-51A chargés d'escorter 12 B-25 du 490th Bomb Squadron sur Mingaladon. Il s'agissait d'une "première" à laquelle le col. Melton, que ses hommes appelaient *The old man* (le vieux) en raison de ses 32 ans, tint à participer...

En raison d'un plafond bas, les B-25 "Mitchell" larguèrent leur charge de 2000 m et frappèrent

Un P-51A du 311th FBG à l'entretien. À noter les réservoirs supplémentaires imposés par la durée des vols qui, le 25 novembre 1943, amenèrent Yohei Hinoki à confondre les "Mustang" qu'il rencontrait pour la première fois avec des chasseurs bimoteurs Kawasaki Ki-45 "Toryû".



USAF

directement le terrain sur lequel deux appareils furent incendiés en dépit de l'intervention de 12 Ki-43-II et de cinq chasseurs lourds "Toryû" du 21^e Hikô-Sentaï (le Kawasaki Ki-45 "Kai" que les Alliés nommaient "Nick"). Dès le début de la rencontre, le 2nd Lt Clifton L. Bray ouvrit le feu à bout portant sur un chasseur bimoteur qui s'abattit en flammes (équipage tué).

Hinoki, quant à lui, avait décollé avec trois ailiers et constaté au bout de quelques minutes que sa radio était en panne. Il s'apprêtait à se poser pour changer d'appareil lorsqu'il aperçut au-dessus de lui sept silhouettes de monomoteurs qu'il ne parvint pas à reconnaître. Dans le doute, il rentra son train et, toujours suivi de ses trois ailiers, grimpa à plein moteur en direction des sept "inconnus" qui s'éloignaient. De loin, les gros réservoirs supplémentaires dont étaient dotés les "Mustang", à raison d'un sous chaque aile, lui parurent être des bimoteurs et, persuadé qu'il s'agissait de "Toryû" du

21^e Hikô-Sentaï, il poursuivit son approche pour finalement voir les "bimoteurs" virer dans sa direction. Pas vraiment rassuré, Hinoki se mit à battre des ailes pensant ainsi se faire reconnaître comme "ami" mais la réponse du "bimoteur" de tête (vraisemblablement Melton) vint sous la forme d'une longue rafale qui atteignit une aile de son "Hayabusa", heureusement sans gravité. Les deux appareils se croisèrent ensuite à grande vitesse, mais le Japonais eut tout de même le temps de reconnaître une étoile blanche et sut alors que l'engin qu'il avait pris pour un "Toryû" était un nouveau type de chasseur américain...

Virant dans un mouchoir de poche comme seul le "Hayabusa" savait le faire, Hinoki se lança à la poursuite de son agresseur qui, à la surprise générale, n'opta pas pour la fuite en piqué, la manœuvre de dégagement classique des chasseurs alliés. Au lieu de cela, l'Américain crut pouvoir déstabiliser la visée de ses poursuivants en se lançant dans



Y. HINOKI

Yohei Hinoki devant son appareil au début de 1942... au temps des victoires. La grille circulaire à trois anneaux du radiateur d'huile, la grosse prise d'air du carburateur à la base du capot moteur et l'hélice bipale métallique caractérisaient le Ki-43-I.



AIREVIEW



Harry R. Melton Jr lors de sa scolarité à West-Point en 1936. Harry Melton et Yohei Hinoki se croisèrent le 25 novembre 1942, jour qui reste dans l'histoire comme celui où le "Mustang" et le "Hayabusa" s'affrontèrent pour la toute première fois...

une série de montées et de descentes du type "montagnes russes" dont le seul résultat fut de faire chuter sa vitesse linéaire et de permettre à Hinoki et son ailier, le Lt Goichi Sumino, de réduire la distance. Dès lors, la suite était inévitable pour le "Mustang" qui exposait successivement son extrados et son intrados... Une rafale d'Hinoki l'atteignit au niveau du radiateur ventral et les projectiles de 12,7 mm scellèrent son sort. Néanmoins, le P-51 était solide et continua à voler pour le moment. D'un virage serré, Melton sortit de la ligne de tir d'Hinoki qui devait dire par la suite : *"Le colonel Melton commit une erreur fatale en tentant de fuir comme il l'a fait, par une succession de montées et de descentes. S'il avait piqué puis viré aux ailerons sur la droite ou la gauche, je n'aurais pas pu le suivre et je suis sûr qu'il m'aurait échappé..."*

Entre-temps, le combat était devenu général et l'ailier de Melton faillit surprendre Hinoki qui ne dut son salut qu'à l'intervention de

l'adjudant-chef Tadashi Kinoshita. Ce dernier, de rage, poursuivit le "Mustang" en question sur une centaine de kilomètres et rentra tardivement en annonçant une victoire. Le Lt Sumino rentra lui aussi en faisant état d'une victoire sur un Américain avec lequel il s'enroula pendant de longues minutes jusqu'au ras des arbres. En fait, ce ne fut qu'après s'être posés et avoir échangé leurs impressions que les Japonais comprirent qu'ils venaient d'affronter le nouveau P-51 dont l'existence sur ce front ne relevait jusque-là que de la rumeur. En dépit des victoires revendiquées et du fait qu'eux-mêmes étaient rentrés au complet, Hinoki et ses camarades furent impressionnés par les performances de leur nouvel adversaire, ce qui fit dire à notre homme : *"Nous n'avions perdu personne mais je sus dès ce jour-là que le P-51 allait nous donner du fil à retordre..."* Ils auraient été davantage impressionnés s'ils avaient su qu'un seul "Mustang" était tombé, celui de Melton, et qu'il avait volé un long moment avant de s'abattre, victime d'un circuit de refroidissement percé.

Il saute en parachute puis disparaît dans la jungle

Sur ce point, le capitain Sidney M. Newcomb raconta par la suite : *"Le colonel Melton et moi nous rejoignîmes à l'issue de l'affrontement et nous quittâmes la zone de l'objectif (Rangoon) vers 13h10 le 25 novembre 1943. Nous volions alors à régime de combat, à plein moteur. Au bout de quelques minutes à ce régime et alors que nous laissions l'objectif flou derrière nous, la vitesse du colonel commença à décroître et je dus réduire les gaz pour ne pas le distancer. Peu après, le colonel me demanda par radio de ralentir encore et je lui répondis que cela m'était impossible sans risquer le décrochage. Je me permis alors de lui demander ce qui n'allait pas sur son avion mais il ne me renseigna pas et m'ordonna simplement de continuer vers la base et de ne pas "cercler" dans les parages. À ce moment précis, une épaisse fumée noire jaillit des pipes d'échappement de son moteur. Il a alors ouvert sa verrière et je l'ai vu sauter alors*

qu'il n'était plus qu'à quelque 300 m d'altitude. Son parachute s'est ouvert et je l'ai vu me faire un geste du bras. Son avion s'est écrasé dans la jungle à quelques centaines de mètres du lieu où lui-même et son parachute ont disparu au milieu des arbres. J'ai quand même effectué plusieurs cercles à la verticale de son point de chute mais n'ai rien pu voir tant la jungle était dense. Au bout de quelques minutes, j'ai repris mon cap de retour et suis rentré à Ramu..."



DR/VIA H. SAKAIDA

Sur la foi du rapport de Newcomb, la 10th Air Force lança plusieurs opérations de recherches... toutes restèrent vaines. Les Alliés ne pouvaient le savoir, mais Melton était tombé à 200 km au nord-ouest de Rangoon et à 20 km de la côte (baie du Bengale) où il avait été immédiatement capturé. Poursuivi par la malchance, Melton allait être le seul américain à embarquer à destination du Japon sur le cargo *Rakuyo-Maru*, au milieu de 1 319 prisonniers anglais et australiens. Et, dans la nuit du 12 septembre 1944, au sud de la mer de Chine, le convoi auquel était rattaché le *Rakuyo-Maru* allait être attaqué par une meute de sous-marins américains (SS-195 *Sealion*, SS-215 *Growler* et SS-383 *Pampanito*). En plus du *Rakuyo-Maru*, cette attaque devait être fatale à un second cargo chargé de 900 autres prisonniers alliés, le *Kachidoki-Maru*. Tué par des mains amies, le col. Harry R. Melton devait, après guerre, être décoré de la Distinguished Flying Cross à titre posthume...

Quant à Yohei Hinoki, il apprit la capture de Melton par téléphone et reçut peu après les félicitations du quartier général local des forces aériennes. En apprenant, après la guerre, le sort tragique de "sa victime", il devait regretter l'attitude qu'il eut ce jour-là et qu'il décrit ainsi dans ses mémoires : *"Mes chefs me donnèrent l'opportunité de rencontrer le colonel Melton d'aviateur à aviateur avant que celui-ci ne soit pris en charge par la police militaire pour interrogatoire. Par orgueil, j'ai refusé cette opportunité..."*

Deux jours plus tard, le 27 novembre, le Lt Hinoki se retrouva une

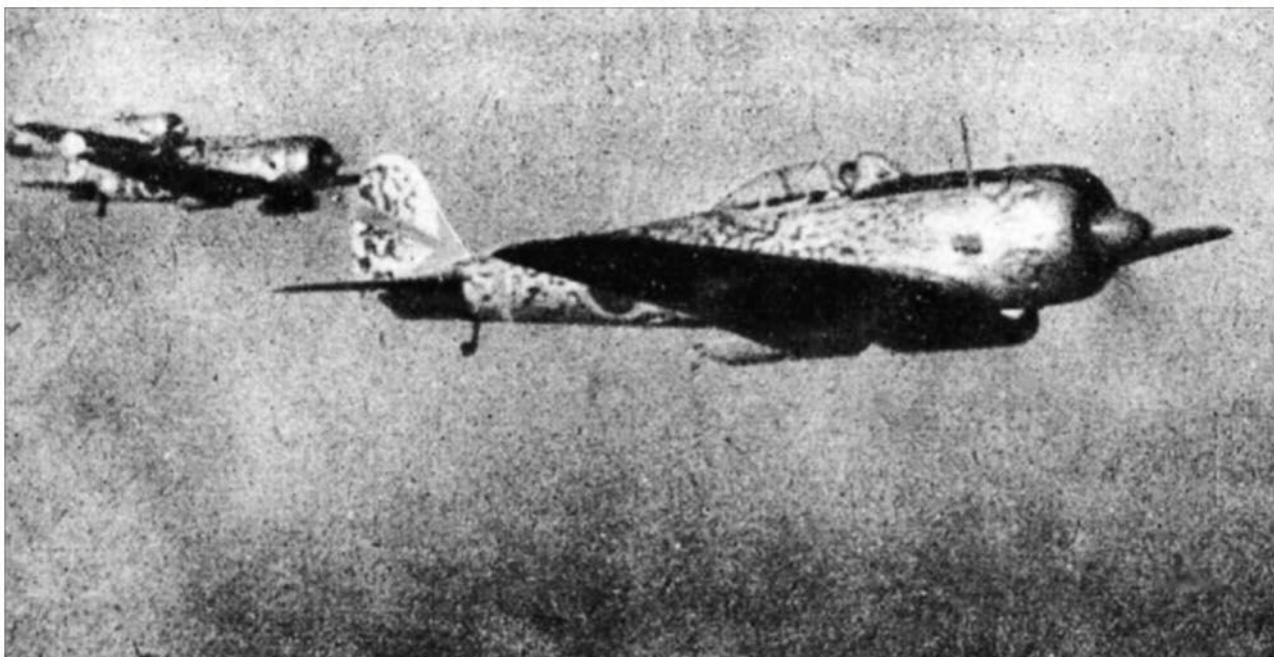
Le 2nd Lt Clifton L. Bray du 530th FS s'adjudgea un "Nick" dès le début du combat le 25 novembre 1943.



DR/VIA H. SAKAIDA

Le 21^e Hikô-Sentai reçut des Kawasaki Ki-45 "Kai Hei" ou "Toryû" types C de première génération fin 1943, ici au 1^{er} Chûtai à Gelumbang (Sumatra).





Un Shôtai du 3^e Chûtai disposé en échelon refusé.

64TH SENTAI ASSOCIATION

nouvelle fois au cœur d'un violent combat aérien... combat qui devait le marquer à jamais dans sa chair et qui allait permettre au 311th FBG de venger la perte de son chef.

À cette occasion, les bombardiers qui vinrent s'en prendre à la gare ferroviaire d'Insein et aux ateliers d'entretien des locomotives voisins reçurent l'aide des "Mustang" du 311th FBG et des P-38 "Lightning" du 459th FS. Ce fut une aubaine car ils se heurtèrent à neuf monomoteurs du 3^e Chûtai (huit Ki-43-II et un Ki-44-II) et aux

"Toryû" du 21^e Hikô-Sentai. Les huit "Hayabusa" montèrent au combat en deux patrouilles de quatre conduites par le cne Yasuhiko Kuroe et Hinoki lui-même. Voici ce que ce dernier nous en dit : "Il y avait une formation de cinq B-24 et, au-dessus d'eux, quatre P-51. OK, me dis-je... C'est parti ! Je grimpai aussitôt pour me positionner derrière les "Mustang" qui, de toute évidence, ne m'avaient pas vu. Je me rapprochai et en encadrai un dans mon collimateur. Les conditions d'engagement étaient idéales et je m'enhardissais à me rap-

procher au maximum de ma cible... 100 m... 90 m... 80 m... Je tirai enfin et fis mouche du premier coup. Le "Mustang" s'enflamma et partit en vrille vers le sol..."

Au milieu d'une mêlée de Ki-43-II et P-38

Notre futur "maître faucon" dégagea aussitôt, échappant à la riposte des autres P-51. Ce faisant, il se retrouva au milieu d'une autre mêlée qui opposait, cette fois, des Ki-43-II et des P-38 et, profitant de

Sur ce cliché pris le 18 novembre 1943, l'équipe des mécaniciens affectés à l'avion du Lt Yohei Hinoki, alors chef du 3^e Chûtai, pose devant ledit avion que l'on reconnaît à son insigne de queue jaune orange et à la bande blanche diagonale de fuselage dont on distingue la partie haute entre les deux hommes debout. C'est à son bord qu'Hinoki livra les combats des 25 et 27 novembre 1942.



64TH SENTAI ASSOCIATION



64TH SENTAI ASSOCIATION

l'effet de surprise, parvint à toucher un Américain dont l'un des moteurs s'enflamma. Le cpt John E. Fouth qui commandait la formation de P-38 décrivit ainsi ce combat : *"Je conduisais une patrouille de quatre appareils chargée de couvrir une formation de B-24 à l'altitude de 6000 m. L'objectif était Rangoon. Mon ailier direct était le 2nd Lt James G. Harris et la seconde paire était composée du cpt Ortmeyer et du 2nd Lt Harlan. J'ai repéré cinq "Zero" à 12 heures, à environ 900 m plus bas. J'ai alors donné l'ordre de piquer sur eux dans l'idée d'effectuer une passe de hit and run, mais eux aussi nous avaient repérés et se sont aussitôt égayés dans toutes les directions. Nous étions toujours en descente quand un coup d'œil au rétro m'a fait découvrir six autres "Zero" derrière nous. J'ai donné l'ordre de larguer les réservoirs supplémentaires et d'affronter nos poursuivants. Nous nous sommes alors lancés dans une ressource en chandelle de manière à nous retrouver dans la queue des "Zero" à l'issue d'un large looping et... ça a marché. C'est à ce moment-là que j'ai vu le cpt Ortmeyer et le 2nd Lt Harlan pour la dernière fois. Je me suis ensuite concentré sur les "Zero" qui piquaient devant nous et qui, curieusement, n'étaient plus que cinq..."*

Le cpt Armin J. Ortmeyer et le 2nd Lt Jay R. Harlan ne rentrèrent pas de cette mission et allaient être

portés *"Missing in action"* (disparu au combat)...

L'un d'eux fut très certainement victime d'Hinoki, qui disposait toujours de munitions. Cela le décida à s'en prendre aux gros quadrimoteurs à la poursuite desquels il se lança seul, ses ailiers ayant disparu... Tout le monde approchait de la côte quand notre homme fut rejoint par un isolé de l'autre patrouille, le caporal Teizo Yamamoto. Les deux *"Hayabusa"* attirèrent alors le feu concentré de tous les mitrailleurs et Yamamoto fut rapidement atteint et obligé de se parachuter.



64TH SENTAI ASSOCIATION

La suite des événements nous est racontée comme suit : *"Dès que les bombardiers eurent largué leur charge sur les quartiers sud de Rangoon, leur belle formation se rompit et chacun tenta de s'éloigner de son côté, parant au plus pressé... Logiquement, je me concentrais sur les attardés et effectuais sur eux un total de sept passes frontales. De cette manière, je réussis à durement en toucher deux que j'ai vu perdre de l'altitude, de toute évidence hors de contrôle, avant de découvrir une chose surprenante. Dans le lointain, la formation ennemie dans son ensemble effectuait un large virage en "U" pour revenir sur ses pas, face à moi. Je pensais qu'ils avaient dû capter les appels de détresse des attardés et qu'ils revenaient leur prêter main-forte. Je n'arrivais pas à le croire..."*

Des Ki-43-II du 64^e Hikô-Sentai survolent le secteur de Rangoon, au-dessus des méandres du fleuve Irrawaddy. La couleur du Chûtai n'est pas visible.

Le Lt Goichi Sumino qui seconda avantageusement Yohei Hinoki jusqu'au fatidique 27 novembre 1943. Il poursuivit le combat dans les rangs du 64^e Hikô-Sentai et disparut le 6 juin 1944 alors qu'il comptait 27 victoires.

Yohei Hinoki, alors chef du 3^e Chûtai, pose fièrement pour la postérité. L'humilité n'était pas la qualité qui le caractérisait à ce moment de sa vie... comme cela était le cas des pilotes de chasse en général.

Si, comme le mentionne son rapport, Hinoki a bien attaqué et touché deux B-24, il semble que l'un d'eux ait été, au mieux, une victoire partagée avec le sgt Hiroji Morio du 21^e Hikô-Sentai dont le rapport fait état de la destruction d'un *"Liberator"* à l'aide du canon Hô-203 de 37 mm de son *"Toryû"*. Car, si trois B-24 ne rentrèrent pas de cette mission, deux seulement furent victimes des Japonais. Le troisième, un appareil du 374th BS (308th BG), victime d'ennuis de moteurs, dut rebrousser chemin alors qu'il approchait de l'objectif et son équipage fut contraint de l'abandonner en vol – à l'exception du radio, mort de maladie et de malnutrition, l'équipage du 2nd Lt Newton J. Kellam survécut à la captivité. Quant aux victimes des chasseurs nippons, un appareil du 493th BS (7th BG), abandonné à son sort à l'issue de plusieurs attaques, finit par amerrir à plus de 350 km de Rangoon et loin de la côte – l'équipage du 2nd Lt Glenn F. Stephens au complet fut secouru par un hydravion. Les choses se passèrent moins bien pour celui du 1st Lt Richard M. Meredith du 373rd BS (308th BG). À en croire le sgt Joseph C. McClung, mécanicien de bord et seul survivant, huit des 11 hommes constituant l'équipage du *Maxwell House III* réussirent à sauter lorsque l'avion devint incontrôlable, toujours sous le feu de l'ennemi. De ces huit hommes, cinq furent mitraillés et tués au bout de

64TH SENTAI ASSOCIATION

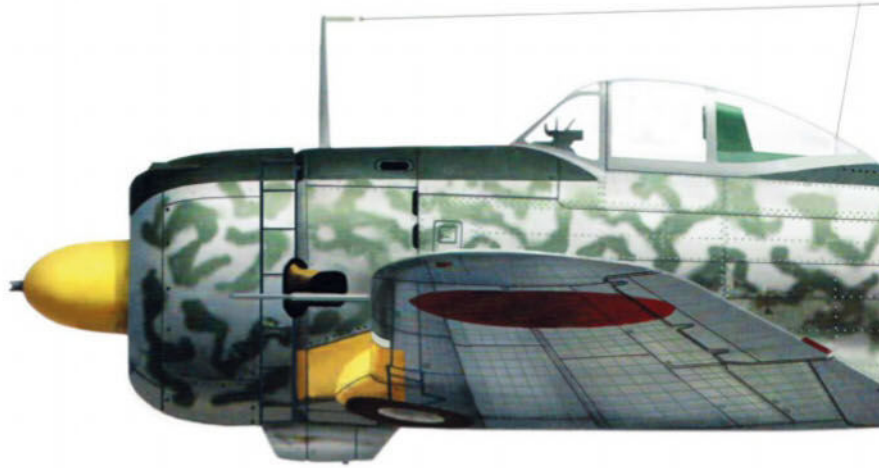


« Quand le “Mustang” a basculé pour revenir sur moi en piqué, je me suis dit que c’était fini »

leurs suspentes. Les trois derniers furent internés à Rangoon où deux périrent de maladie et de malnutrition. Le sgt McClung résista jusqu’au 1^{er} mai 1945, jour de sa libération. Son témoignage est accablant pour les aviateurs nippons mais n’est pas de nature à mettre en cause Yohei Hinoki. L’analyse des archives montre que le B-24 n° 42-73245 *Maxwell House III* est tombé à quelque 280 km au nord-ouest de Rangoon à un moment où notre homme était lui-même, et en un autre lieu, confronté à un très sérieux problème...

Il atterrit au bord de l’évanouissement

À l’issue de sa rencontre avec les quadrimoteurs, Hinoki fut partiellement abandonné par la chance qui lui avait souri jusque-là et raconta l’événement en ces termes : *“Évidemment, les P-51 de l’escorte avaient eux aussi entendu les appels de détresse des “Liberator” et l’un d’eux me cueillit par surprise, comme s’il avait surgi du néant. En fait je ne pus le voir car je me trouvais en palier et lui arrivai par-dessous, tirant tout en grimpant. Ses projectiles traversèrent le plancher de mon cockpit et en dévastèrent l’intérieur. Par miracle une seule balle de 12,7 mm m’atteignit mais elle déchiqueta ma cuisse droite. Sous l’effet de l’adrénaline, je ne ressentis tout d’abord qu’un très violent choc et occupé que j’étais à suivre des yeux le “Mustang” qui venait de surgir sur ma droite, grimpant à la verticale comme une fusée, je ne me rendis pas tout de suite compte que ma jambe ne répondait plus... Quand le “Mustang” bascula à l’issue de sa chandelle pour revenir sur moi en piqué, je me suis dit que c’était fini... il a tiré et a une nouvelle fois touché mon “Hayabusa” avant de disparaître en piqué, certain de m’avoir épinglé à son tableau de chasse. Je remarquai alors qu’un deuxième miracle s’était produit. La seconde attaque avait transformé mon appareil en passoire mais je ne présentais aucune nouvelle blessure et les réservoirs percés ne s’étaient*



pas enflammés. Quant au moteur, il était intact et tournait normalement. C’est alors qu’une douleur insupportable envahit toutes les parcelles de mon corps à me faire hurler. De plus, le cockpit était à présent rempli de mon sang qui gicla de l’affreuse plaie et la sensation de vertige qui me gagnait me fit croire que j’étais en train de mourir. Dans un réflexe de survie et de bon sens que je n’arrive toujours pas à expliquer tant je me sentais mal, j’ai saisi la longue écharpe en soie qui me servait de foulard de vol, je l’ai enroulé autour de ma cuisse et me suis, ainsi, confectionné un garrot. Fort heu-

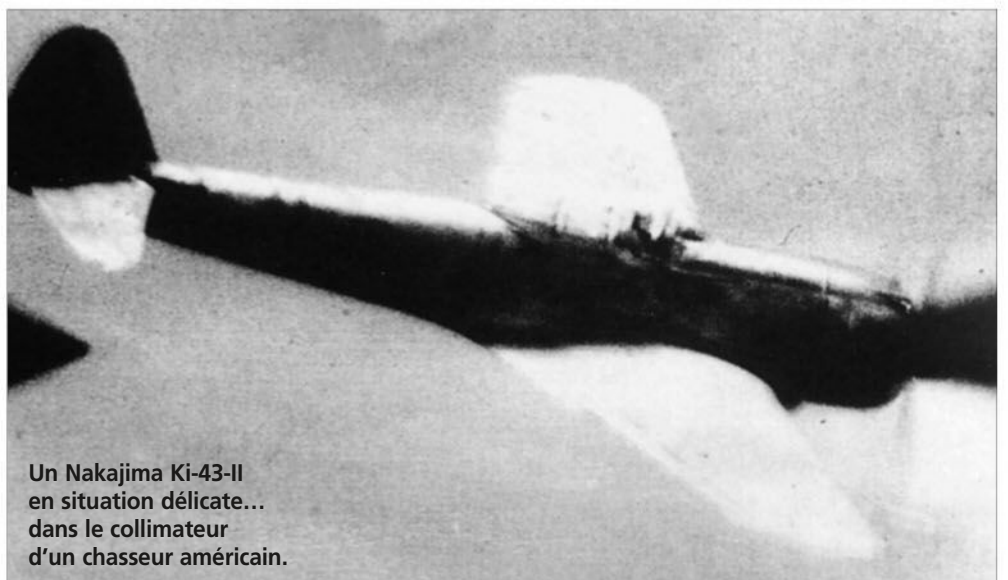
reusement, il y avait des terrains de secours dans le secteur et, à la limite de l’évanouissement, j’ai réussi à me poser en urgence...”

L’homme qui faillit mettre un terme définitif à la carrière de Yohei Hinoki était le 2nd Lt Robert F. Mulhollem, un pilote du 530th FS (311th FBG) qui survécut lui aussi au conflit avec cinq victoires à son tableau de chasse et le titre d’as. Deux victoires confirmées et une probable lui furent attribuées ce jour-là qui s’inscrivaient dans les huit victoires dont quatre probables portées au crédit du 311th FBG au retour de cette mission, et auxquelles s’ajoutaient 13 victoires dont quatre probables revendiquées par

Le 2nd Lt Robert F. Mulhollem du 530th FS (311th FBG) aux commandes de son avion personnel, celui avec lequel il crut abattre Yohei Hinoki le 27 novembre.

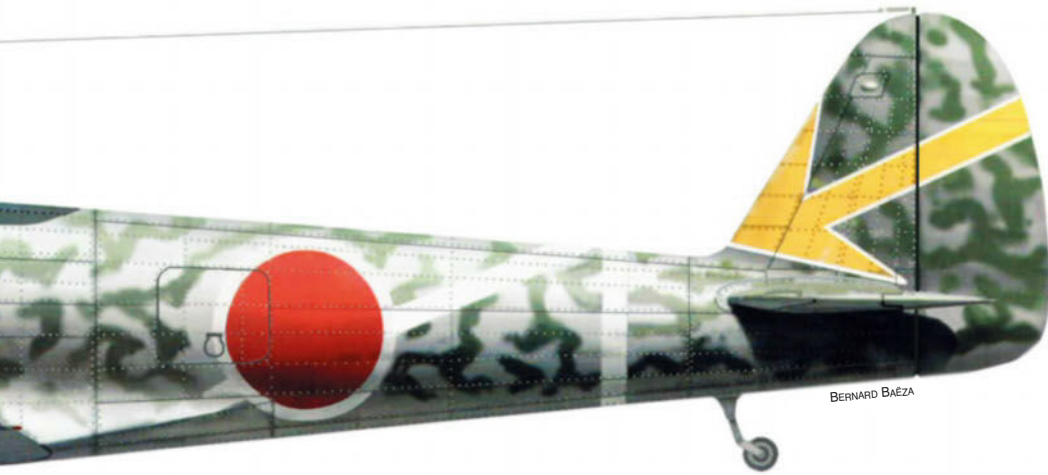


R.F. MULHOLLEM



Un Nakajima Ki-43-II en situation délicate... dans le collimateur d’un chasseur américain.

USAF



Le Ki-43-II du 3^e Chûtai aux commandes duquel Hinoki abattit le P-51 du col. Melton le 25 novembre 1943.

les mitrailleurs des bombardiers. La contrepartie était lourde pour les Américains à qui ce raid coûta trois B-24, deux P-38 et quatre P-51A. Elle était d'autant plus lourde que les pertes nippones se limitaient à un Ki-43-II (pilote sauf), un Ki-44-II (pilote tué) et deux Ki-45 (un équipage tué). Seule consolation pour les Américains, mais là était la priorité aux yeux du commandement, le bombardement dévasta la gare de triage d'Insein.

Un Ki-43-II du 64^e Hikô-Sentai s'apprête à décoller sur alerte. À noter le panneau antireflet sur le capot-moteur et la verrière coulissante différente de celle du type 1.

Une fois n'était pas coutume, les revendications japonaises furent à cette occasion le reflet de la réalité. Deux B-24, deux P-38 et quatre P-51 allèrent au crédit du 64^e Hikô-Sentai tandis qu'un troisième B-24 était porté à celui du 21^e Hikô-Sentai. La destruction des deux B-24, d'un P-38 et d'un P-51 fut attribuée à Yohei Hinoki qui fut également fêté en héros pour avoir ramené son avion en dépit de sa terrible blessure. Cependant, le héros était mal

en point et dut être amputé le jour même au niveau du fémur. Est-ce pour cette raison ou pour une autre qui restera à jamais un mystère ? Toujours est-il que le commandement allait revoir la répartition des victoires du 27 novembre 1943 et lui en attribuer officiellement cinq (deux B-24, un P-38 et... deux P-51).

Un héros aux ailes coupées

Il n'en demeurait pas moins que le 2nd Lt Mulhollem avait coupé les ailes d'un des plus valeureux faucons de Birmanie pour de longs mois et, ce faisant, avait vengé la perte de son chef 48 heures auparavant...

À la mi-février 1944, après plus de deux mois de soins à l'hôpital de Rangoon, Hinoki bénéficia d'un rapatriement sanitaire. Son calvaire médical était cependant loin d'être terminé et il allait devenir un habitué du centre de traumatologie de Tokyo où, au cours de l'été, les médecins finirent par lui attribuer une prothèse en bois articulée. Il n'en fallait pas plus pour stimuler notre homme, promu capitaine depuis le mois de mars, qui passa le trimestre à sa rééducation à faire demande sur demande pour retourner au combat ou, du moins, en service actif. ■

À suivre



Yohei Hinoki (1919-1991)

Le faucon de Birmanie

Deuxième partie.

Malgré sa jambe de bois, le "maître faucon" repartit à l'assaut des P-51 "Mustang" qui sillonnaient désormais le ciel japonais.

Par Bernard Baeza

A la fin de 1944, la situation du Japon étant critique, le pays avait besoin de toutes les bonnes volontés, y compris celles des blessés, surtout si, comme Hinoki, ils possédaient une précieuse expérience du combat. Dans la mesure où les médecins persistaient à le considérer comme inapte au front, la hiérarchie militaire finit par contourner leurs réticences à la fin du mois de novembre 1944 en l'affectant loin du front... à un poste d'instructeur à la prestigieuse école de chasse d'Akeno. En fait, il prit la direction du groupe d'instructeurs chargés de la 57^e promotion d'élèves-pilotes dont la base était Takamatsu, et dont la particularité était d'intégrer des élèves étrangers, en majorité birmans. Durant quatre mois, il mit en pratique les méthodes pédagogiques que lui avait inculquées le cne Iori Sakai en 1941, qu'il avait tant appréciées. Et, tout comme

était née en son temps au sein de cette école la légende de la "méthode Sakai", une nouvelle ne tarda pas à voir le jour, celle du "maître Faucon" (*Hayabusa Sensei*) par allusion au nom de l'avion sur lequel volaient les élèves (*Hayabusa* signifie "faucon pèlerin"), par allusion au surnom du 64^e Hikô Sentaï au sein duquel Hinoki avait acquis sa célébrité (le groupe était surnommé "l'Escadrille des faucons" ou "*Hayabusa Sentô-tai*") et parce que les élèves se voyaient comme les disciples d'un grand maître des arts martiaux...

En avril 1945, Hinoki avait totalement rassuré sa hiérarchie sur ses capacités à voler en dépit de sa jambe de bois et sur ses qualités de meneur d'hommes. Celui que toute l'école appelait alors officiellement le "maître faucon" fut, de fait, rappelé à Akeno même, au siège de l'école, pour y prendre la tête du 2^e Daitai d'un groupe opérationnel constitué au sein de la Division d'entraînement avancé

(Kyodo Hikôshidan). Les dommages occasionnés par les raids de B-29 "Superfortress" sur le Japon étaient tels que le commandement en était venu à tout tenter pour les contrer, y compris à engager les instructeurs des centres de formation et les élèves qui arrivaient en fin de cycle.

Le Ki-100 comparé à un "Mustang" capturé

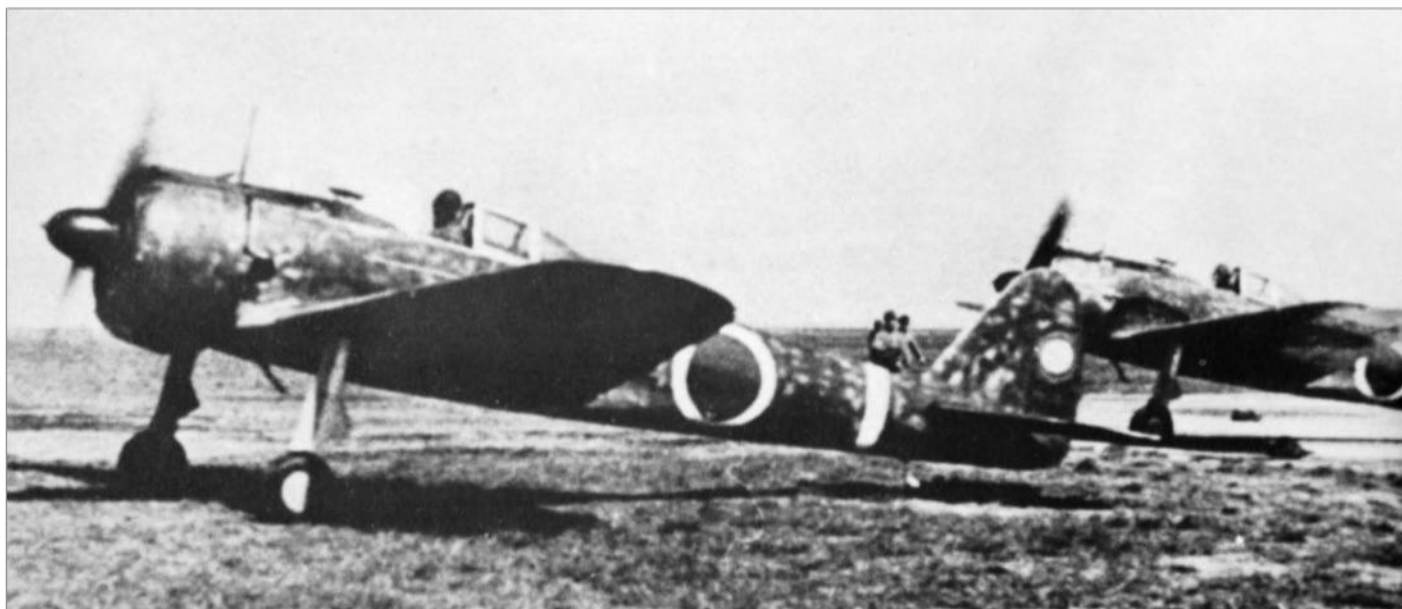
À Akeno, un Kyodo Hikôtai à deux Daitai (groupe de perfectionnement à deux escadrons) avait ainsi vu le jour et de par la nature de sa mission première – la lutte contre les B-29 – était en cours de dotation du dernier né de l'aéronautique militaire impériale : le Kawasaki Ki-100 ou "Go-Shikisen" (chasseur type 5). Cet appareil, considéré par ses utilisateurs comme une "réussite" et comme le pendant japonais du P-51 "Mustang", eut l'occasion d'être comparé quelques semaines plus tard avec son célèbre adversaire... Cette comparaison "amicale" fut rendue possible par la capture, en Chine, ►



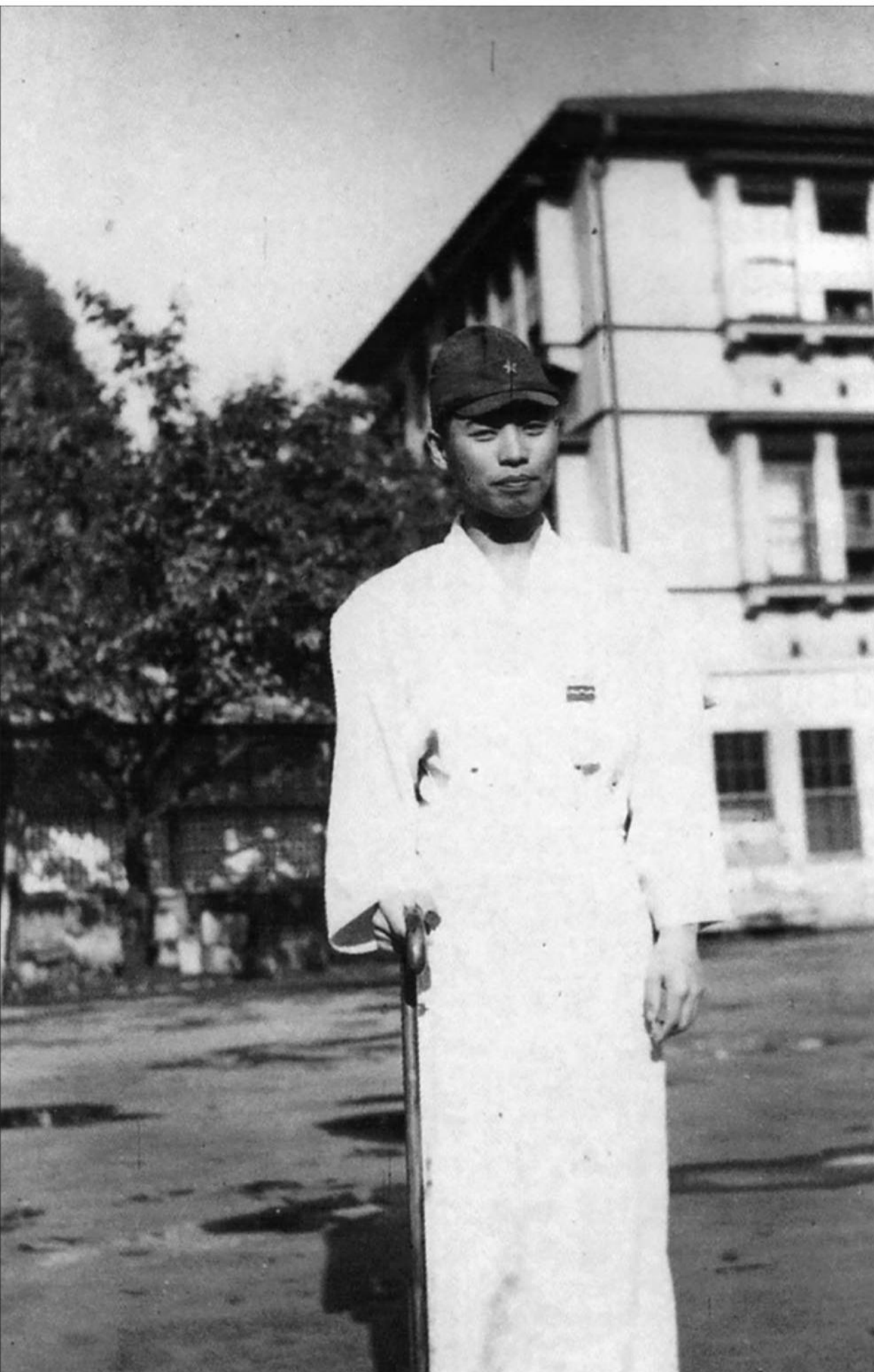
FRANÇOIS HERBET

L'insigne de la prestigieuse école de chasse d'Akeno où enseigna Yohei Hinoki.

Deux Ki-43-1b de l'école d'Akeno où étaient formés les pilotes de chasse japonais.



DR



Yohei Hinoki à la fin de l'été 1944, alors qu'il venait de recevoir une prothèse articulée grâce à laquelle il marchait à nouveau. À cette époque, il avait été promu capitaine et ses galons sont visibles sur son kimono blanc de convalescent.



USAF

le 16 janvier 1945, du 1st Lt Oliver E. Trawbridge du 26th FS (51st FG) et de son "Mustang" quasiment intact. Endommagé en combat à basse altitude, l'avion, le P-51C-11-NT matricule 44-10816, codé 278 et baptisé *Evalina*, dut être posé en urgence par son pilote qui, pour une raison ignorée mais qui fit parfaitement l'affaire des Japonais, décida d'atterrir normalement au lieu de se poser train rentré, ce qui aurait eu pour effet de causer des dommages irrémediables et de condamner l'avion à un statut d'épave.

Rapidement remis en état, *Evalina* fut ramené en vol au centre d'essais de Fussa (Yokota) à des fins de comparaison avec les meilleurs chasseurs nippons et avec un Focke-Wulf Fw 190A importé. Dès ce premier vol, le cdt Yasuhiko Kuroe, à qui il avait été confié, rapporta : "Avant même de l'avoir comparé à nos Ki-43, Ki-61 et Ki-84, je savais que j'avais un véritable chasseur entre les mains. J'ai été vraiment époustoufflé par ses performances. Sa manœu-

Un B-29 escorté de P-51. Ils furent de plus en plus nombreux dans le ciel du Japon à partir d'avril 1945.

vrabilité dans le plan horizontal était merveilleuse, presque aussi bonne que celle du Ki-84 "Hayate". Sa radio était excellente, très nettement supérieure à tout ce que nous avions. Il en allait de même pour l'armement et tout l'équipement intérieur. Il était même doté d'un radiogoniomètre..." Par la suite, ce même Kuroe devait pré-

ciser : "Son accélération était légèrement inférieure à celle du Fw 190A que nous avions au centre, mais sa vitesse et sa stabilité en piqué étaient excellentes. Nous avons également fait des essais de consommation qui ont démontré qu'il pourrait atteindre le Japon à partir d'Iwo Jima. L'avenir l'a très vite confirmé... J'ai eu l'occa-

Le P-51C *Evalina* aux couleurs japonaises, vu sur le terrain de Fussa.



Y. IZAWA



Y. IZAWA

Le prototype du Kawasaki Ki-100 en janvier 1945 devant l'usine de Gifu, équipé du moteur en étoile Mitsubishi Ha-112-II.



DR/ARCHIVES B. BAEZA

Yohei Hinoki en tenue de vol fourrée indispensable pour affronter les températures hivernales du Japon.

Yasuhiko Kuroe (à gauche), autre "figure" du Rikugun Kōkū-Būtai (corps aérien de l'Armée impériale), lui aussi issu des rangs du 64^e Hikō Sentai, (régiment aérien) à Mingaladon, le 2 novembre 1943, rentre de mission avec le sourire après avoir abattu un De Havilland "Mosquito" de reconnaissance du Sqn 684 de la RAF.



64TH SENTAI ASSOCIATION

sion de me déplacer sur plusieurs bases du pays aux commandes du P-51. J'avais une telle confiance dans cet avion qu'aucun chasseur nippon ne me faisait peur. La chance a fait que personne ne m'a confondu avec un Américain. Je n'ai donc jamais eu à affronter réellement de chasseur nippon... À mes yeux, le P-51 ne présentait aucun défaut majeur. Il était agréable à piloter, rapide, maniable et il grimpait bien...".

Fort logiquement, l'avion fut présenté à l'école de chasse d'Akeno où Yohei Hinoki l'essaya avant de porter le jugement suivant, d'autant plus intéressant qu'il émanait d'un pilote

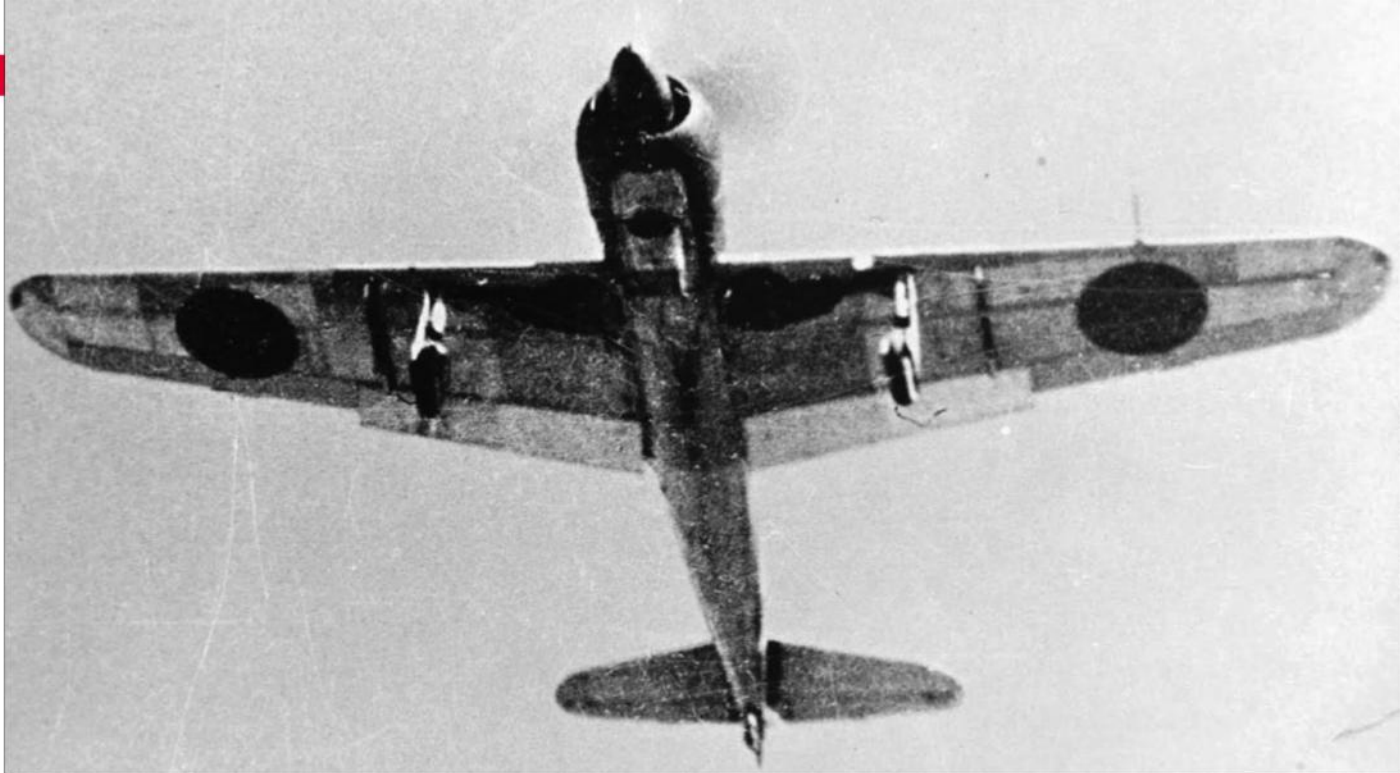
« Une envie de vengeance en pensant à l'Américain qui m'avait pris une jambe »

qui avait affronté le "Mustang" en combat aérien : "L'ordre me fut donné par le général Imagawa de me familiariser avec l'avion pour le présenter aux élèves de l'école d'Akeno... Mon premier sentiment fut la crainte de ne pas pouvoir maîtriser un appareil si avancé. Je n'en avais jamais piloté et, de plus, j'étais handicapé par une jambe artificielle... Mon premier contact avec le P-51 se fit sur le terrain d'Omasa. Je fus impressionné par son fin fuselage brillant et le dessin de sa gueule de dragon rouge. Plusieurs petits disques rouges étaient peints sur le côté de l'habitacle, certainement les symboles de victoires de son pilote. Avec son gros radiateur bien profilé sous son fuselage, il avait réellement l'air racé et dangereux. Mon appréhension se changea en admiration quand je pénétrai dans l'habitacle. La qualité de son équipement me sauta littéralement aux yeux... Après que le cdt Kuroe m'eut expliqué combien son pilotage était simple, je m'élançai pour mon premier vol. L'habitacle était

vaste et fonctionnel; je n'eus jamais le moindre problème pour actionner le palonnier avec ma jambe artificielle... Entre autres particularités dont je me souviens, le pare-brise blindé du P-51 offrait, paradoxalement, une meilleure transparence que le fin plexiglas de nos chasseurs. Le volumineux blindage enveloppant du siège était tout ce qu'il y avait de plus rassurant. Le radiateur disposait de volets automatiques et le système d'alimentation en oxygène était une réelle nouveauté pour moi... C'était absolument flagrant! Le P-51 était nettement mieux équipé que le meilleur des chasseurs japonais..."

Le Japon devenu ligne de front

Comme l'avaient démontré les essais effectués au centre de Fussa, la prise d'Iwo Jima permit aux P-51 de commencer à sillonner le ciel du Japon dans le cadre d'escortes de B-29 dès le 7 avril 1945. Mais l'école d'Akeno avait un statut de réserve ►



NAOYASU SAÏTO

opérationnelle et non d'unité de première ligne, raison pour laquelle elle ne commença à effectuer des sorties qu'au début de l'été 1945, lorsqu'il devint évident que la ligne de front était à présent le Japon lui-même. C'est dans ce contexte que le "maître Faucon" rencontra une nouvelle fois le P-51 "Mustang" pour lequel il professait le plus grand respect. Toutefois, la rencontre qui se produisit le 16 juillet constitua un combat à armes "quasiment égales" dans la mesure où Yohei Hinoki montait ce jour-là un Ki-100 "Go-Shikisen", le dernier né des chasseurs japonais.

Le 16 juillet 1945, l'ordre opérationnel n° 146 du 7th Fighter Command confia aux 21st et 506th Fighter Groups d'Iwo Jima la tâche de mitrailler les terrains du secteur de Nagoya dans le cadre d'un *sweep* géant [rechercher et détruire des avions ennemis ou des cibles au sol. NDLR] mettant en scène une centaine de P-51D.

L'ennemi aperçu volant en file indienne

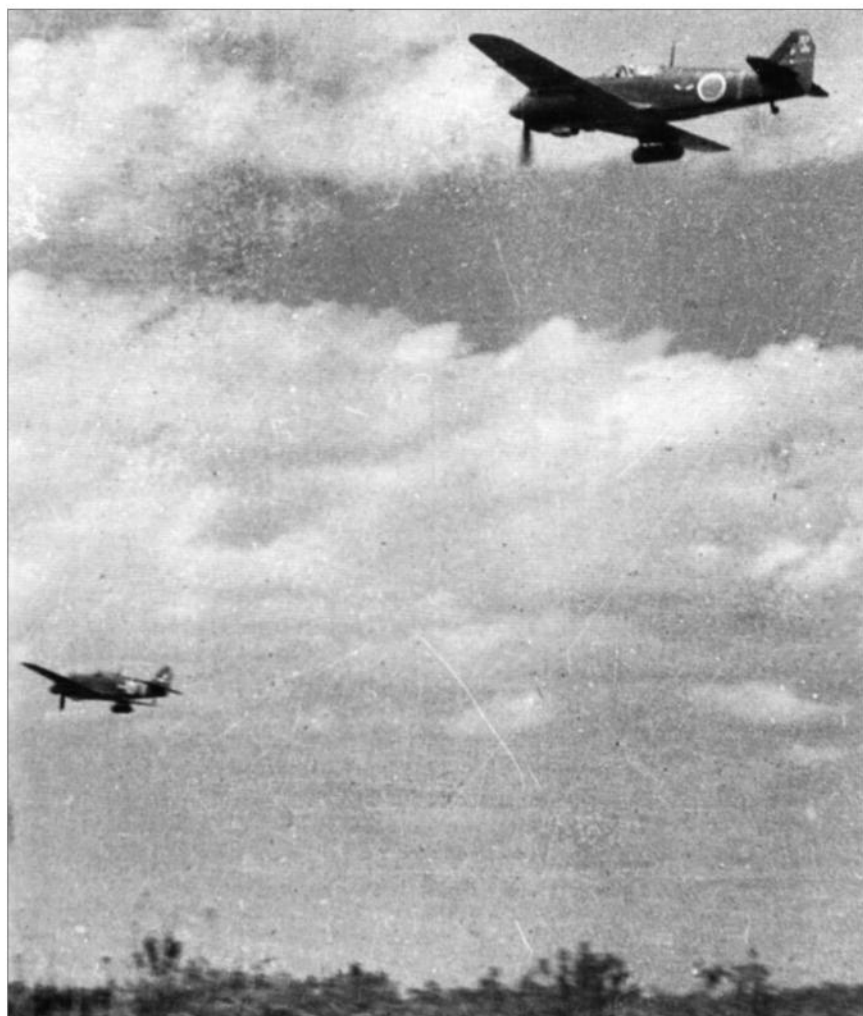
Premiers à partir, 48 appareils du 506th FG décollèrent à 10h15, aux ordres du maj. Malcolm C. Watters et mirent le cap sur le Japon, guidés par une demi-douzaine de B-29. Le franchissement des côtes nippones peu avant 13h30 vint confirmer les données fournies par les radars et l'ordre de décollage immédiat fut donné aux unités du secteur de défense de Nagoya. Dans la mesure où ses propres terrains implantés sur la préfecture de Mie (partie sud de la baie de Nagoya) étaient directement menacés, l'école de chasse aurait été, de toute manière, engagée combien

Ce Ki-100-I au décollage montre la différence de diamètre qui existait entre le fuselage (0,84 m) et le moteur (1,22 m). Néanmoins, la perte de finesse par rapport à la cellule initiale du Ki-61-II était compensée par la fiabilité du moteur en étoile Mitsubishi.

même elle aurait conservé son statut d'unité d'instruction de réserve. Or, ce n'était plus le cas... Le Kyodo Hikōtai initialement constitué des instructeurs et des élèves en fin de cycle venait d'être désigné pour former le noyau d'un nouveau groupe de chasse, le 111^e Hikō Sentaï dont l'acte de création officiel allait être signé six jours plus tard. Ce groupe qui devait

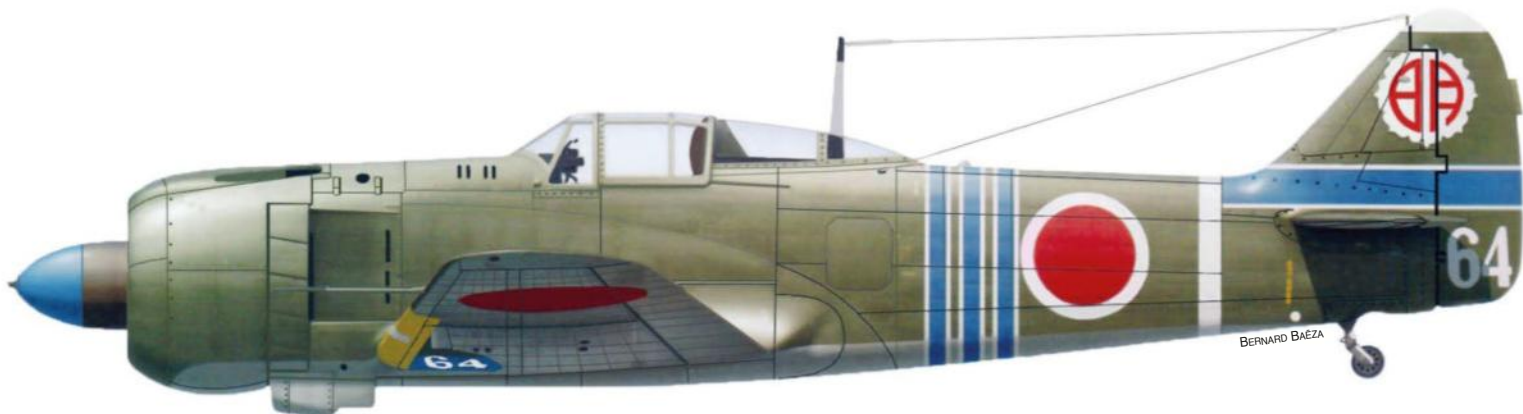
compter jusqu'à cinq Chūtai (un sur Ki-84 et quatre sur Ki-100) n'en était qu'au stade de la constitution mais il était d'ores et déjà considéré comme une unité combattante, et c'est à ce titre qu'il décolla pour "rechercher et détruire" l'ennemi.

Quand ce dernier aborda la baie de Nagoya, le 1^{er} Daitai du cdt Toyoki Eto, fort de 12 avions (trois Shōtai de



DR/ARCHIVES B. BAEZA

Une patrouille de deux Ki-100-Ia du 244^e Hikō-Sentaï (probablement du 2^e Chūtai) dans le ciel de Chofu. Le 25 juillet 1945, ce groupe livra un des derniers combats aériens majeurs de la guerre du Pacifique.



Le Ki-100 "Otsu" (type 1B) du cdt Yohei Hinoki, chef du 2^e Daitai du 111^e Hikô-Sentaï, à Akeno, en juillet 1945.

quatre) la survolait à 6300 m d'altitude et était couvert, 500 m plus haut et sur sa droite, par les 12 machines du 2^e Daitai d'Hinoki. Soudain, et sans rien signaler à la radio, le cne Katsuji Sugiyama qui menait le 3^e et dernier Shôtai de la formation d'Hinoki vira brutalement sur la droite avec ses ailiers, en direction de l'océan. La manœuvre n'avait pas

échappé pas à l'œil exercé du "maître Faucon" qui vira à son tour, emmenant avec lui l'ensemble du 2^e Daitai et laissant s'éloigner le 1^{er} qui avait maintenu son cap. C'est alors qu'il aperçut l'ennemi évoluant en file indienne à une altitude inférieure et eut pour réflexion : *"Comme ils paraissent petits... On dirait un long ruban qui flotte au vent..."*.



Le cpt John Wesley Long Benbow commandait le "B Flight" de la formation conduite par son ami William B. Lawrence le 16 juillet 1945. Pilote confirmé, il remplissait les fonctions de responsable des opérations aériennes du 457th FS. On le voit ici poser devant un "Mustang" codé 508, mais c'est à bord du matricule 44-63983 codé 538 qu'il disparut le 16 juillet.

Toujours à la tête de son Shôtai, et loin devant le reste du 2^e Daitai, le cne Sugiyama fonça sur les "Mustang" en léger piqué. Derrière, Hinoki avait dû ouvrir les gaz en grand pour maintenir le contact visuel et avait ainsi constaté avec dégoût que son bloc-moteur vibrait à cause d'un problème d'hélice et que plus il accélérerait plus les vibrations augmentaient. Ce problème, pour ennuyeux qu'il était, ne l'empêcha pas de voir les Américains, sur leurs gardes, éviter l'attaque du Shôtai de Sugiyama et le prendre en chasse. Il en compta alors 11, répartis en deux formations de quatre et une de trois.

"Je me suis rapproché à moins de 50 m et j'ai tiré"

Chose à peine croyable, les Américains se concentrèrent sur la poursuite des quatre avions de Sugiyama sans se préoccuper de ceux qui suivaient. Ne les avaient-ils pas vus ? Ou croyaient-ils avoir affaire à des Ki-43 "Hayabusa" qui ne pouvaient rivaliser en piqué avec le P-51D "Mustang" ? Toujours est-il qu'Hinoki, en position de leader, et ce en dépit des vibrations qui secouaient son appareil, parvint à suivre l'adversaire puis à se rapprocher d'un appareil qui semblait en position de serre-file comme il le raconte dans ses mémoires : *"J'éprouvais une envie de vengeance en pensant à l'Américain qui m'avait pris une jambe mais je ne voulais pas le rater... Je me suis rapproché à moins de 50 m, pour ainsi dire à lui voir le blanc des yeux, et j'ai actionné canons et mitrailleuses. Même avec un avion qui aurait vibré trois fois plus, je ne pouvais pas le manquer. J'ai vu les impacts sur son* ►

Des P-51D du 46th FS (21st FG) alignés sur un terrain d'Iwo Jima avec le mont Suribachi dans le lointain. Le "Mustang" au premier plan Tiny "Gay Baba", était le matricule 44-63955.



USAF

Des Ki-100-lb (premier plan) sur le terrain de Kiyosu aux côtés de Ki-45kai "Toryû" appartenant au 5^e Hikô-Sentaï. Le Ki-100-lb n° 39 était la monture personnelle du cne Yasuhide Baba, Hikôtaichô (chef de groupe aérien) et responsable des opérations aériennes.

fuselage puis il est parti en ville vers le sol. Dix secondes plus tard, il y avait 10 P-51 à mes trousses...

Tout porte à croire que la victime d'Hinoki était le cpt John W. Benbow du 457th FS qui avait décollé d'Iwo Jima en tant que leader de la 2^e patrouille (B Flight) du dispositif du cpt William B. Lawrence qui en comptait trois. L'analyse des archives du 457th FS laisse pourtant apparaître quelques contradictions avec le récit d'Hinoki, ce qui a conduit William B. Lawrence à conclure que son subalterne et ami avait probablement été victime d'ennuis mécaniques et non pas d'une quelconque attaque d'Hinoki. En effet, si on s'en tient à la lettre au récit du "maître Faucon", la première question qui vient immédiatement à l'esprit est :

que faisait le cpt Benbow en position de serre-file alors qu'il était flight leader? La seconde est : comment un pilote chevronné comme lui, ancien instructeur de surcroît, a-t-il pu se laisser ainsi cueillir comme un bleu?

Le Ki-100 invulnérable en virage serré

Il ressort des rapports américains que quelques instants à peine avant sa disparition, John Benbow et son ailier (ils avaient perdu la seconde paire de leur patrouille lors de l'attaque du cne Sugiyama) assuraient la couverture du cpt Lawrence qui, à la tête de la sienne, était en train d'abattre un des ailiers de Sugiyama à l'issue d'une poursuite en descente jusqu'à 4500 m qui les avait amenés à

quelque 10 milles nautiques [18,5 km] à l'ouest de Nagoya. À cet instant, les patrouilles conduites par Lawrence et Benbow effectuaient de larges "S" opposés, l'une poursuivant le Japonais et l'autre assurant sa protection. En fait, leurs croisements réguliers leur assuraient une protection réciproque qui, à en croire Lawrence, s'effectua sans incident en l'absence d'intervention ennemie. Quelques secondes avant l'explosion du Japonais "poivré" par Lawrence, la voix de Benbow avait retenti à la radio pour le dissuader de suivre sa victime en ces termes : "That's enough, Bill... You've got him..." (ça suffit, Bill... Tu l'as eu...). De toute évidence, l'explosion du chasseur nippon provoqua un nuage de débris que Benbow ne put éviter contrairement à son ailier,

NAOYASU SAITO





USAF

le 2nd Lt Joseph D. Winn, qui dégagea "en catastrophe", manœuvre qui le fit perdre de vue son leader. Il en fut de même pour Lawrence qui, ne voyant plus son camarade au moment du regroupement, ne s'inquiéta pas pour autant dans la mesure où il n'y avait aucun Japonais dans les parages à cet instant. Lawrence devait apprendre lors du retour à la base qu'une autre formation du 506th FG avait vu un "Mustang" isolé, visiblement en difficulté, perdre régulièrement de l'altitude...

Il y a tout lieu de croire qu'il s'agissait de l'avion n° 44-63983 codé "538" que John Benbow montait ce jour-là, et que ce dernier était soit déjà blessé soit privé de radio car il n'adressa aucun message de détresse à ses camarades. De même, la formation du

cpt Lawrence n'affronta aucun autre appareil ennemi, et ce n'est donc pas elle qui se lança à la poursuite d'Hinoki comme le relatent ses mémoires. Il y a donc, là encore, tout lieu de croire qu'Hinoki aurait "achevé" Benbow déjà sérieusement blessé, ce qui pourrait expliquer qu'il ait pu autant s'approcher de sa victime sans la faire réagir. De même, cet appareil isolé, assez éloigné des autres qui arpentaient le secteur, aurait ainsi pu être confondu avec un serre-file ou un retardataire... N'oublions pas que ses mémoires furent écrites longtemps après la guerre, alors que le temps et l'oubli avaient fait leur œuvre...

Selon ces mêmes mémoires, notre "maître Faucon", livré à lui-même face à plusieurs P-51D, ne dut son salut qu'à sa science de l'acrobatie aérienne et

À Iwo Jima, John Benbow (à gauche) et William Lawrence (à droite), devant la monture de Lawrence, le P-51D matricule 44-72854, baptisé *Kwitcherbitchin* et codé 540. Sont aussi présents George Wagner (2^e en partant de la gauche), mécanicien attiré de *Kwitcherbitchin*, et Allen Kinvig (2^e en partant de la droite), son second pilote attiré.

Ce Kawasaki Ki-100-lb n° 80 de l'école de chasse d'Akeno était la monture du Lt Mamoru Tatsuda, un des cadres du 2^e Daitai que commandait Hinoki. Cet appareil prit part au combat du 16 juillet 1945, monté par Tatsuda.

à la maniabilité du Ki-100 qu'aucun Américain ne parvint à suivre en virage serré. Sitôt que ces derniers, écoeurés, relâchèrent leur pression, il tenta une fuite en piqué qui ne lui serait jamais venue à l'idée aux commandes d'un "Hayabusa" – ce modèle, comme son cousin de la Marine, le Mitsubishi A6M "Reisen", se comportait très mal en piqué. Fort du résultat des essais comparatifs effectués avec *Evalina*, il savait pouvoir compter sur les capacités de son "Go-Shikisen" à virer à très grande vitesse et sur son moteur Mitsubishi Ha-112 qui, en dépit de violentes vibrations, tint vaillamment le coup et l'amena comme une fusée au niveau de la mer. Là, à son grand soulagement, il constata que personne ne l'avait suivi... Si cet épisode s'est réellement déroulé ainsi, le rapport du cpt Lawrence est formel, les P-51 dont parle Hinoki n'appartenaient pas à sa formation.

Une autre certitude est que la perte de John Benbow ne fut pas la conséquence d'un simple problème mécanique comme devait persister à le croire William B. Lawrence au motif que le "Mustang" codé 538 avait déploré plusieurs pannes au cours des semaines précédentes. Si tel avait été le cas, Benbow aurait eu tout le loisir de se parachuter alors que ses restes furent retrouvés en 1946 dans l'épave écrasée sur une colline voisine de Nagoya.

Le 16 juillet 1945, les Japonais rentrèrent en annonçant une victoire confirmée, celle d'Hinoki, et cinq probables, ce qui une fois de plus cor- ▶



Y. Hinoki

respondait peu ou prou à la réalité. Quatre "Mustang" regagnèrent Iwo Jima endommagés et seul fut porté disparu le cpt John W. Benbow. Comparativement, l'école d'Akeno souffrit davantage en perdant cinq Ki-100 et trois pilotes, mais on était malgré tout bien loin des 27 victoires dont deux probables qui furent attribuées au 7th Fighter Command ce jour-là (bien qu'il affrontât d'autres unités, l'école d'Akeno, avec ses 24 Ki-100, constitua son principal adversaire).

Une lettre lui parvient 36 ans plus tard...

Six jours après cette rencontre qui avait remonté le moral de ses élèves, le Kyodo Hikōtai de l'école d'Akeno devint le 111^e Hikō Sentaï mais le conflit touchait à sa fin et le nouveau groupe ne devait jamais avoir à combattre de manière significative. De fait, le plus célèbre invalide de l'armée de l'Air impériale termina sa carrière sur le terrain de Komaki (Hyogo) avec un score officielle-

H. SAKAIDA



ment reconnu par sa hiérarchie de 12 victoires. Il vivait paisiblement à Tokyo en octobre 1980 lorsque son passé vint lui sauter au visage par le biais d'une lettre émanant du major general de l'US Air Force en retraite Charles G. Chandler. Ce dernier, retiré dans la petite ville de Santa Cruz, en Californie, était un ami intime du col. Melton et, ayant appris l'identité de celui qui l'avait abattu quelque 36 ans plus tôt dans le ciel birman [lire la première partie] prit l'initiative de lui adresser une lettre disant : "... Le colonel Melton n'a pas survécu au conflit. Après avoir été capturé et interné à Rangoon comme "criminel de guerre", il a été transféré dans une prison de Singapour. Là, il a embarqué avec d'autres prisonniers de guerre alliés sur un cargo à destination du Japon. Un sous-marin américain les a torpillés en mer de Chine mais le cargo a coulé lentement et tous les occupants valides ont pu trouver refuge à bord des chaloupes et autres canots de sauvetage. À l'exception d'un officier britannique, les prisonniers ont été séparés de l'équipage du cargo. Par la suite, des destroyers nippons sont venus mitrailler et couler leurs

« J'ai nettement vu mes projectiles faire trois gros trous sur le fuselage de son avion »

embarcations. L'officier britannique est le seul à avoir survécu au naufrage et c'est par lui que l'on connaît le sort du colonel Melton. Cet Anglais a écrit à la femme de Melton pour tout lui raconter et pour lui adresser une lettre d'amour de son défunt mari, une lettre écrite dans la prison de Singapour et qu'il lui avait remise au cas où... L'homme avait caché la lettre dans la semelle d'une de ses chaussures où elle est restée pendant plus d'un an. Croyez-moi ou non, hormis les zones de plis où le papier était abîmé, cette lettre était toujours lisible... »

Cette nouvelle toucha profondément Yohei Hinoki et le perturba de longues semaines au point qu'il

éprouva le besoin d'en parler à ses proches et de leur confier un jour : "Je suis profondément attristé par la mort de cet homme que j'ai croisé un jour dans le ciel de Birmanie et en suis sincèrement désolé. J'éprouve surtout un véritable sentiment de honte au regard du comportement des marins japonais..."

En juin 1986, Yohei Hinoki écrivit à M^{me} Nathalie Melton une lettre qu'il prit soin de faire traduire en anglais et qui racontait le combat qui valut à son mari sa captivité et, au-delà, son décès. Elle précisait : "J'ai nettement vu mes projectiles faire trois gros trous sur le fuselage de son avion, mais il est aussitôt parvenu à sortir de ma ligne de mire avec une grande habileté. Je sais qu'aucune de mes balles ne l'a atteint... J'ai appris les circonstances de la mort de votre époux lors de son transfert vers le Japon. J'en suis profondément attristé. Vous devez être forte et continuer à vivre pour honorer sa mémoire..."

On a coutume de dire que le monde est petit, et c'est effectivement ce qui rendit possible ces échanges épistolaires. À la fin des années 1970, le fils de Yohei Hinoki ouvrit dans la ville d'Irvine, en Californie, un restaurant japonais à l'enseigne

Taïko que le fils du maj. gen. Charles Chandler, policier de son état et officiant dans la même ville, se mit à fréquenter assidûment sans se douter que son père et celui du restaurateur avaient fréquenté le ciel de Birmanie au même moment, quelque 35 ans auparavant, mais sous des uniformes différents... Mis en contact par l'historien américain Henry Sakaida, les deux hommes évoquèrent avec émotion le passé d'aviateur de leurs pères et bénirent le hasard par lequel Chandler avait succédé à Melton à la tête du 311th FBG, évitant ainsi de croiser la route d'Hinoki. Quant à Robert F. Mulhollem, à qui notre homme devait la perte de sa jambe droite, le même Henry Sakaida découvrit qu'il avait poursuivi une carrière de pilote de ligne après guerre avant de se retirer en Californie en 1981 et de s'installer à moins de 30 km du restaurant Taïko.

Un best-seller puis une retraite paisible

De son côté, Hinoki se lança avec succès dans les affaires. Parallèlement, il publia ses mémoires en 1976 sous le titre *Tsubasa no Kessen (Bataille décisive dans le ciel)*... un best-seller qui ne fit qu'accroître sa célébrité chez ses pairs. Il en résulta tout naturellement de longues et importantes fonctions à la tête de la Dai 64 Hikō Sentaï Kai (association des anciens du 64^e Hikō Sentaï) de laquelle son nom finit par devenir indissociable. Notre homme n'en devint pas moins un exemple d'humilité et les dernières années qu'il vécut dans la grande banlieue de Tokyo, à Koganei, furent celles d'un paisible retraité dont le plaisir quotidien consistait en une longue promenade à bicyclette.

Malheureusement, des problèmes de santé vinrent troubler cette quiétude et finirent par emporter le "maître Faucon" le 29 janvier 1991, à l'âge de 71 ans.

Au milieu des cendres de son époux, M^{me} Hinoki retrouva la balle tirée par Robert T. Smith 49 ans plus tôt et que les chirurgiens avaient renoncé à extraire. Cette dernière et divers effets personnels, dont la jambe de bois articulée, ont été offerts par la famille au mémorial de la base aérienne d'Iruma, située à Sayama (préfecture de Saïtama) et héritière des traditions des écoles d'Irumagawa et d'Akeno, au-dessus de laquelle plane désormais, au milieu des jets de la Force aérienne d'autodéfense japonaise, l'esprit d'un des plus célèbres faucons de Birmanie. ■

Yohei Hinoki, chez lui, à Tokyo, lors de la première visite que lui rendit l'historien américain Henry Sakaida en 1980. Il explique le combat qui l'opposa au col. Harry R. Melton Jr le 25 novembre 1943.