

# Gregory

# “Pappy” Boy

# LÉGENDE

**Fin janvier 1988, l'Amérique enterrait au cimetière militaire d'Arlington, près de la tombe du soldat inconnu, un des héros les plus célèbres de la deuxième Guerre Mondiale, décédé d'un cancer des poumons. Dans la série télévisée diffusée à de nombreuses reprises par la télévision sous le titre *Les Têtes Brûlées* (1), il est immortalisé sous les traits de l'acteur Robert Conrad. Mais ce feuilleton justement fameux n'a que de bien lointains rapports avec la réalité.**

## 1- La Chine et les Tigres Volants

**C**ontroversé durant la guerre, Gregory Boyington l'est resté en temps de paix. Sa popularité, cependant, demeura telle qu'un Japonais avide de gloire prétendit, 40 ans plus tard, être celui qui l'avait descendu le 3 janvier 1944 !

Aujourd'hui, sept ans après sa disparition, certains historiens mettent en doute sa première place au palmarès des pilotes de chasse de l'US Marine Corps, et la polémique est loin d'être close. Quoi qu'il en soit, les Américains et le monde de l'aviation en général, n'oublieront pas de si tôt celui qui donna au Marine Fighting Squadron 214 (Escadron de chasse des Marines) son nom célèbre de *Black Sheep Squadron* (Escadron des moutons noirs).

“Greg” Boyington naquit le 4 décembre 1912 à Coeur d'Alène dans l'Idaho. En 1934, diplômé de mécanique aéronautique par l'université de Washington, il s'engagea comme officier de réserve dans l'Artillerie, et fut affecté au 630<sup>e</sup> Régiment d'artillerie côtière de Fort-Worden (Washington).

Déçu par la vie de caserne, il demanda et obtint, le 13 juin 1935, son transfert dans la réserve du corps des Marines. Rendu à la vie civile le 16 juillet, il fut embauché comme dessinateur par la société Boeing, avec le titre d'ingénieur.

Ayant demandé à suivre les cours de pilotage, il obtint satisfaction le 18 février 1936, et fut affecté à la base aéronavale de Pensacola (Floride). Promu sergent-pilote de réserve le 11 mars 1937, il fut muté sur la base de Quantico (Virginie) où, le 1<sup>er</sup> juillet, il fut nommé sous-lieutenant d'active. Détaché sur la base-école de Philadelphie en juillet 1938 pour y parfaire son entraînement, il rejoignit le deuxième Marine Fighting Squadron embarqué (VMF-2) qui s'installa sur la base aéronavale de North-Island (Californie). C'est à cet endroit, que Boyington commença à se forger une réputation de pilote doué mais également grand buveur.

Parce qu'il était considéré comme le meilleur élément de son unité en combat tournoyant, on lui organisa une rencontre avec le champion de la Navy, le Maître-Principal Louis “Cokey” Hoffman de la VF-2, âgé de 40 ans, considéré comme l'un des pilotes les plus expérimentés. Les deux hommes se lancèrent dans un “dogfight”

endiablé, à bord de biplans Grumman F3F-2, et, à la surprise générale, le jeune Marine sortit vainqueur. Hoffman n'était parvenu, à aucun moment, à l'encadrer dans son viseur ! Les deux hommes n'en restèrent pas moins excellents amis, jusqu'à ce que, le 26 janvier 1942, ironie du sort, “Cokey” Hoffman fût abattu au-dessus de la Birmanie, sous les yeux d'un Boyington horrifié et impuissant.

Le 4 novembre 1940, promu lieutenant, Boyington revint à Pensacola comme instructeur, situation qui ne l'enchantait pas et qui joua un rôle déterminant dans son choix futur.

### LA BIRMANIE : DES DEBUTS CONTROVERSES.

Lassé par ses fonctions pédagogiques autant qu'attiré par l'argent et l'aventure, il démissionna du Marine Corps le 26 août 1941 pour rejoindre la CAMCO, Central Aircraft Manufacturing Company. Cette société était la couverture du groupe de mercenaires que recrutait la Chine de Tchiang-kai-tchek pour combattre les Japonais en Chine, sous la direction de Claire Lee Chennault ; ce groupe, l'American Volunteer Group (AVG, groupe des volontaires américains), allait devenir célèbre sous le nom de *Flying Tigers* (Tigres Volants). L'expérience de Boyington lui valut d'emblée le rang de Flight Leader (chef d'escadrille) et, parce qu'il était plus âgé et plus expérimenté que les autres pilotes, le surnom de “Pappy”.

Toutefois, le passage de Boyington chez les volontaires de Chennault fut, et reste, très contesté. Les Américains touchaient une prime du gouvernement chinois lorsqu'une victoire leur était officiellement créditée. Or, Boyington ne fut payé que pour 3,5 victoires, tandis que dans ses notes personnelles, il s'attribue la destruction de six avions japonais. Ces notes, malheureusement, font très rarement allusion à des dates précises, et la différence entre ces deux chiffres n'a toujours pas été expliquée.

Au grand dam des historiens, les *Tigres Volants* se considéraient, avant tout, comme des civils pour qui la tenue d'archives n'était pas un souci. De ce fait, les documents connus sont trop souvent incomplets,

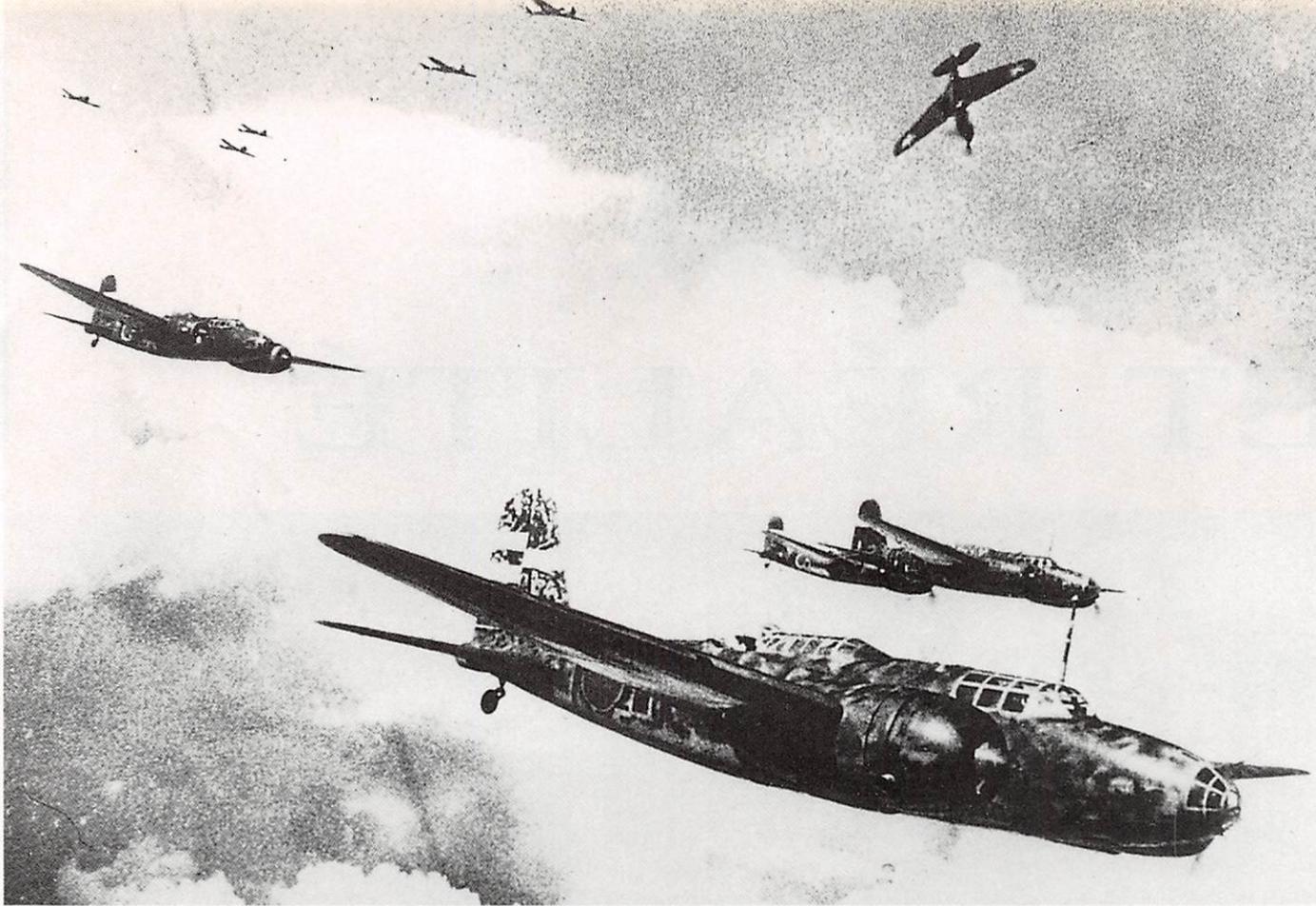
.....  
(1) Actuellement par M6

# Boyington

## ET RÉALITÉ



Gregory Boyington à bord de son Chance-Vought F4U-1 "Corsair" en septembre 1943. Déjà célèbre, au début de la deuxième partie de sa carrière de pilote de chasse dans le Pacifique, il pose pour la propagande. (Doc. National Archive)



Un Curtiss P-40, en haut à droite, plonge sur des bombardiers Mitsubishi Ki.21 "Sally". En haut à gauche, les chasseurs d'escorte semblent avoir été surpris. (NASM / Smithsonian Institution)

→ comme le sont les carnets de vol des survivants et le journal de marche de l'unité selon lequel "Pappy" aurait été crédité de... 4,5 victoires.

Les archives du musée aéronautique de San-Diego précisent que Boyington a été payé pour deux victoires obtenues en combat aérien le 6 février 1942, et pour la destruction, le 24 mars 1942, de deux avions japonais dont un en collaboration, sur le terrain de Chieng-Maï ; 1 victoire et demie lui fut comptée. Ainsi, à ce jour, les archives de l'US Air Force n'attribuent-elles à Boyington que deux victoires en combat aérien au-dessus de la Birmanie. Si "Pappy" Boyington a incontestablement affronté les Japonais dans le ciel birman, a-t-il volontairement exagéré le nombre de ses succès comme certains l'ont affirmé par la suite ? Nul n'est en mesure de le préciser.

Son premier engagement au-dessus de Rangoon, le 26 janvier 1942, fut l'occasion de vérifier que la maniabilité légendaire des chasseurs nippons n'était pas un vain mot. Pour avoir tenté d'engager des Nakajima Ki.27 "Nate" en combat tournoyant, il faillit se faire descendre : son avion fut transformé en

écumoire par les mitrailleuses de 7,7 mm des petits monoplans de 710 ch à train fixe. La leçon porta ses fruits et, comme ses camarades, il devint adepte du combat vertical, le seul qui permettait aux lourds Curtiss P-40 "Tomahawk" de tenir tête aux avions japonais plus légers. Cette tactique, depuis longtemps préconisée par le Colonel Chennault et utilisée par d'autres sous le nom de "Hit and Run" (tirer et s'enfuir), Boyington la mit en pratique dès sa seconde sortie que ses notes situent le jeudi 29 janvier.

Les archives nippones sont formelles : c'est le 28 janvier que le Lieutenant Kanekichi Yamamoto du 77<sup>e</sup> Sentai jeta délibérément son "Nate" endommagé sur la piste de Mingaladon, cherchant à entraîner dans la mort le Squadron-Leader San-

dell qui venait d'y poser son P-40, également endommagé. Boyington assista à la scène depuis le sol et fut fortement impressionné par le geste du pilote japonais qui aurait pu sauter en parachute.

## Attaque-suicide

Le lendemain après-midi, le réseau de guet ayant signalé l'approche d'appareils ennemis, les *Tigres Volants* prirent l'air aux côtés de six "Hurricane". L'adversaire était à nouveau le 77<sup>e</sup> Sentai dont le Major Hirose conduisait 20 Ki.27 en mission de chasse libre. S'il fut bref - les Alliés ayant évité le piège du combat tournoyant - l'affrontement n'en fut pas moins violent. Pour quelques dommages mineurs et un pilote légèrement blessé, la RAF revendiqua deux victoires, laissant les Américains s'adjuger la part du lion en revendiquant la destruction de 12 avions ennemis.

Le 77<sup>e</sup> Sentai ne perdit en fait que quatre avions (Adj. Yoshida, Sgt-Maj. Kanda, Sgt. Nagashima et Sgt. Kojima) du 2<sup>e</sup> Chutai.

Comme Yamamoto, la veille, le Sergent Nagashima, blessé au dos, préféra jeter son Ki.27 sur la piste de Mingaladon plutôt que d'essayer de regagner sa base. L'examen de l'épave et du corps démontra qu'ils avaient été touchés par des rafales de calibre 0,303 (7,7 mm). Les P-40 ne tirant que du calibre 0.30 (7,65 mm) et 0.50 (12,7 mm), il n'y eut aucune contestation ; la victoire fut créditée au Pilot-Officer W.J. Storey, un Australien du Squadron 135.

## L'ORGANISATION DE L'AVIATION DE L'ARMÉE JAPONAISE

**Les unités de l'aviation de l'Armée impériale que les Américains et les Britanniques affrontèrent en Birmanie, étaient assez classiquement organisées.**

**Le KOKUHOMBU était le commandement suprême de cette force aérienne.**

**L'HIKOSHIDAN était la formation la plus importante, l'équivalent d'une Air Force américaine. Il était composé de plusieurs Hikodan.**

**Chaque HIKODAN regroupait trois à six Sentai.**

**Un SENTAI comprenait plusieurs Chutai, soit de 27 à 45 avions, en général 36.**

**Un CHUTAI était formé avec 6 à 12 avions, soit deux à quatre Chotai.**

**Le CHOTAI était la patrouille de base, trois avions, comme chez les Français ou les Britanniques à la fin des années 30. C'est à la fin de la guerre que les Japonais adoptèrent la patrouille double de quatre avions mise au point par les Allemands à la fin des années 30 et copiée par les Alliés un peu plus tard.**

En dépit des six revendications de victoires par les Japonais, seul "Matt" Kuykendall du *Panda Bears Squadron* (1), fut sérieusement touché et dut poser son P-40 sur le ventre

Quel fut le rôle de Boyington dans cet engagement ? Les avis sont partagés. Selon ses notes, il abattit deux "Nate" sans difficulté. Le journal de marche indique que les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> escadrons de l'AVG ont lancé six P-40 chacun, et ne mentionne même pas sa présence ! Officiellement, les 12 victoires furent revendiquées ainsi :

**1 Squadron AVG (2):**

Robert "Sandy" Sandell (3 "Nate" ), Charles "Charlie" Bond (2), Robert "Bob" Little (1), Robert "Bob" Prescott (1), John "Johnny" Dean (1), X... (peut-être Boyington, 0).

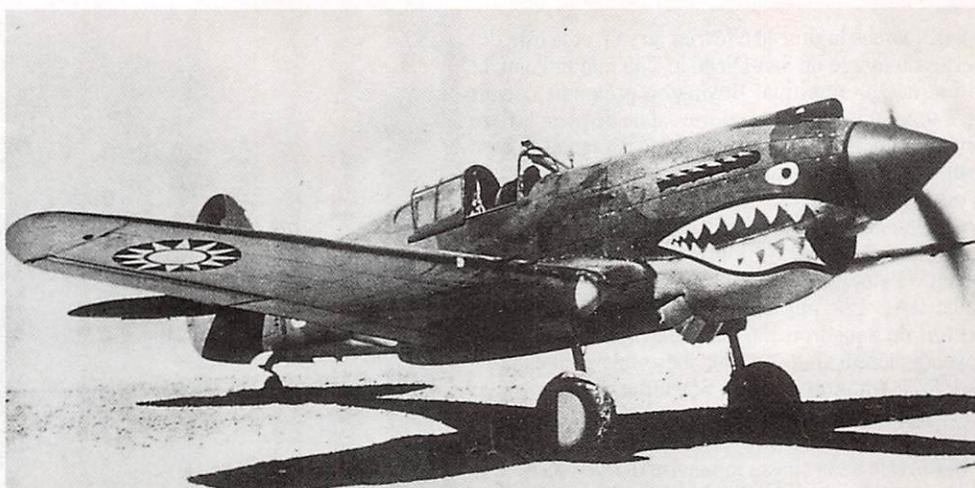
**2 Squadron AVG :**

John "Jack" Newkirk (1 "Nate"), David "Tex" Hill (1), Frank "Withey" Lawlor (1), John Petach (1), Noel Bacon (0), Matthew "Matt" Kuykendall (0).

Des pilotes ayant pris part à cette action, le seul à mentionner dans ses carnets le nom de l'ex-Marine fut Bond qui nota que ce jour-là, Boyington revendiqua la destruction de son premier "Nate" et considéra "Cokey" Hoffman comme vengé.

Selon les archives, "Pappy" retourna au combat le vendredi 6 février, début de l'offensive de la 5<sup>e</sup> Armée Aérienne japonaise contre Mingaladon et ses terrains-satellites.

L'ennemi se manifesta dès 4 h, sous la forme de six bimoteurs Mitsubishi Ki.21 "Sally" du 14<sup>e</sup> Sentaï qui larguèrent leurs bombes en toute quiétude. Le 62<sup>e</sup> Sentaï



Un Curtiss P-40B, monture des pilotes de l'AVG en Birmanie.  
(Collection Bernard Millot)

renouela l'attaque une heure plus tard en engageant, lui aussi, six "Sally" qui ne furent nullement inquiétés.

Les choses se passèrent différemment à 7 h, quand survinrent 15 Mitsubishi Ki.30 "Ann" du 31<sup>e</sup> Sentaï. Leurs bombes endommagèrent les installations autour du terrain mais n'empêchèrent pas deux "Hurricane" du Squadron 17 de décoller. A l'issue d'une brève course-poursuite, les Britanniques revendiquèrent deux victoires mais l'un d'eux faucha son train dans un cratère de bombe en se posant. En fait, les Japonais ne perdirent qu'un seul appareil.

La quatrième alerte de la journée eut lieu à 10 h et vit s'envoler six P-40 du 1<sup>er</sup> Squadron, sous la direction de "Bob" Neale. Derrière eux, le Pilot-Officer Storey décolla à la tête des six "Hurricane" en état de vol dont dis-

posaient encore la RAF sur la base. Quelques minutes plus tard, ils se heurtèrent à 25 "Nate" des 50<sup>e</sup> et 77<sup>e</sup> Sentaï. Evitant toujours le combat tournoyant, ils parvinrent à les mettre en fuite et affirmèrent avoir détruit neuf d'entre eux. Curieusement, "Mac" McGarry prétendit avoir abattu un dixième adversaire qu'il décrivit comme un bombardier, alors qu'aucun appareil de ce type ne se trouvait en l'air à ce moment-là.

**Pilotes de l'AVG engagés le 6 février 1942 et revendications :**

Robert "Bob" Neale (1 "Nate"), Gregory "Pappy" Boyington (2), Charles "Charlie" Bond (0), Robert "Bob" Little (2), Robert "Bob" Prescott (1) William "Mac" McGarry (1 "Ann").

Finalement, trois victoires furent officiellement créditées au Squadron 135 de la RAF, une à "Bob" Neale qui devint ainsi le second as de l'escadron *Adam and Eve* derrière Sandell, et deux à Boyington.

**FORCES EN PRESENCE DANS LE SECTEUR SUD DE LA BIRMANIE, LE 3 FEVRIER 1942**

**221<sup>e</sup> Air Group de la Royal Air Force, commandé par l'Air Vice-Marshal Donald Stevenson.**

Unité (AVG)	Base	Matériel	Cdt d'unité	Squad.
(AVG)	Mingaladon	12 P-40	Sq-Ldr R.Sandell	1 Squadron .
(AVG)	Mingaladon	8 P-40	Sq-Ldr J.Newkirk	2 Squadron .
(IAF)	Mingaladon	6 Lysander	W-Cmdr J.Mazumdar	Squadron 17
(RAF)	Mingaladon	7 Hurricane	Sq-Ldr C.A.C.Stone	Squadron 67
(RAF)	Mingaladon	4 Buffalo	Sq-Ldr R.Milward	Squadron 113
(RAF)	Mingaladon	10 Blenheim	W-Cmdr R.Stidolph	Squadron 135
(RAF)	Mingaladon	4 Hurricane	Sq-Ldr F.Carey	

**5<sup>e</sup> Hikoshidan de l'Armée Impériale, commandé par le Général Eiryo OBATA.**

**4<sup>e</sup> Hikodan**

Unité	Base	Matériel	Cdt d'unité
8 <sup>e</sup> Sentaï	Bangkok	10 Ki.48	Maj.M.Honda
		10 Ki.30	
14 <sup>e</sup> Sentaï	Don-Muang	12 Ki.21	Col.M.Hironaya
62 <sup>e</sup> Sentaï	Don-Muang	8 Ki.21	Col.H.Onishi
50 <sup>e</sup> Sentaï	Nakhorn-Sawan	20 Ki.27	Maj.Y.Makino
31 <sup>e</sup> Sentaï	Phitsanulok	22 Ki.30	Lt-Col.J.Hayashi

**10<sup>e</sup> Hikodan**

Unité	Base	Matériel	Cdt d'unité
77 <sup>e</sup> Sentaï	Lampang	23Ki.27	Maj.H.Yoshioka
47 <sup>e</sup> Dok.Chutai	Lampang	4Ki.44	Maj.T.Sakagawa
70 <sup>e</sup> Dok.Chutai	Lampang	4Ki.15	Cap.T.Ohira

**Victoire en solitaire**

Toutefois les résultats réels de ce combat sont tout à fait différents. Seul le Lt Toshio Kitamura du 77<sup>e</sup> Sentaï fut abattu, bien que plusieurs Ki.27 de cette unité aient été endommagés, dont celui du Major Yoshio Hirose qui capota à l'atterrissage. Les Japonais croient que cette perte était compensée au 70<sup>e</sup> Sentaï par deux victoires sûres et deux probables sur les anglo-américains, les pilotes du 50<sup>e</sup> Sentaï étant crédités de sept victoires dont quatre probables. En fait, les Alliés ne perdirent pas un seul avion !

Bizarrement, cet engagement du 6 février n'est pas mentionné dans les notes de Boyington.

Celles-ci ne rapportent pour cette période, que la destruction d'un autre "Nate", le lendemain de la mort accidentelle du Squadron-Leader Sandell.

Sur cette disparition aussi les avis divergent. Le jour-

.....  
(2) Chennault avait organisé l'American Volunteer Group suivant le schéma classique des Fighter Groups de l'US Army Air Force que l'on appelait encore à cette époque Pursuit Groups. Ils s'agissait donc d'une unité à 3 escadrons d'un effectif théorique de 18 chasseurs chacun. Leurs indicatifs étaient *Adam and Eve* pour le Squadron 1, *Panda Bears* pour le Squadron 2 et *Hell's Angels* pour le squadron 3.

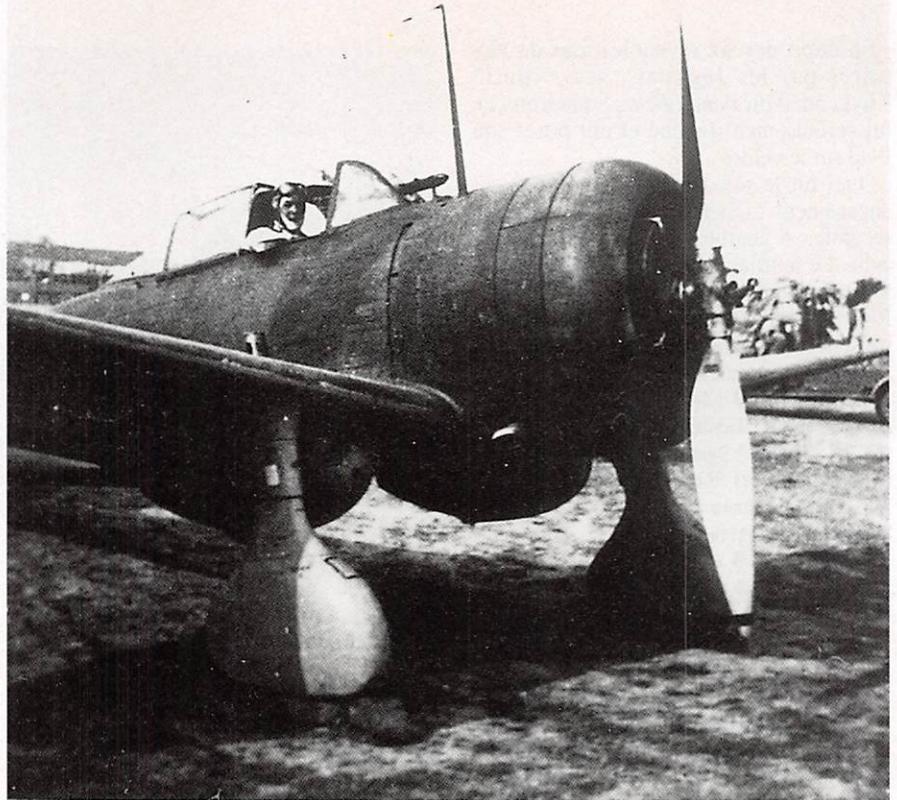
nal de marche la situe le 6 février au soir, et la liste des pertes du musée de San-Diego le 7 au matin. Pendant la journée en question, Boyington prétendit n'avoir eu à tirer qu'une seule et courte rafale de plein arrière pour abattre un chasseur nippon qui regagnait sa base seul, et derrière lequel il était parvenu à se glisser. Il n'est nulle part précisé si lui même volait seul ou en compagnie d'un ou plusieurs équipiers. Il s'avère que le samedi 7 février au matin, quand le 77<sup>e</sup> Sentaï revint à l'attaque avec 22 "Nate", il fut contré par la seule RAF. Elle put lancer 10 "Hurricane" grâce au renfort du Squadron 136 qui venait d'arriver. Ceux-ci revendiquèrent cinq victoires. Les seuls P-40 engagés ce jour-là, furent ceux du 2<sup>e</sup> Squadron qui escortèrent des "Blenheim" au dessus de Pa-an, sur la rivière Salween.

Les pertes de la chasse japonaise dans ce secteur, le 7 février, furent deux "Nate" du 77<sup>e</sup> Sentaï, victimes de la RAF. Le Lt Kasaji Beppu fut abattu et tué, et le Lt Nakao se blessa légèrement quand son avion endommagé s'écrasa à l'atterrissage.

A contrario, le 8 février fut une journée calme que les Britanniques mirent à profit en envoyant leurs "Blenheim" attaquer Moulmeim. La protection des bombardiers fut à nouveau confiée au 2<sup>e</sup> Squadron tandis que les *Adam and Eve* du 1<sup>er</sup> Squadron étaient chargés de patrouiller au-dessus des terrains et de la ville de Rangoon. Alors que le 1<sup>er</sup> Squadron protégeait les aérodromes, plusieurs avions d'observation ennemis furent signalés au-dessus du secteur Rangoon-Mingaladon. Bien que le journal de marche de l'AVG ne fasse allusion à aucun évènement particulier en mentionnant simplement "No enemy action" et "Combat patrols", certains P-40 en patrouille furent très probablement envoyés à la poursuite de ces intrus.

"Pappy" a donc très bien pu rencontrer un bombardier Mitsubishi Ki.15 "Babs" ou Ki.30 "Ann". Ces derniers monomoteurs, également dotés d'un train d'atterrissage fixe, étaient souvent confondus avec les Ki.27 "Nate". En outre, de par la nature de leur mission de reconnaissance, ils volaient le plus souvent seuls. Mais si ces éléments peuvent expliquer les souvenirs de Boyington, il n'en demeure pas moins qu'aucun appareil nippon ne fut perdu le 8 au-dessus de la capitale birmane.

Le reste du mois, Boyington qui, de son propre



Le Lt Y. Kuwabara dans son Ki 27 "Nate". En mars 1942, il était déjà l'un des as du 77<sup>e</sup> Sentaï.  
(Coll. Kuwabara, via Izawa)

aveu, n'arrivait pas à s'intéresser à cette guerre informelle, se fit remarquer plus par son ivresse, ses coups de gueule et son rejet total des responsabilités que par ses exploits aériens.

Le samedi 14, en particulier, il arriva au terrain, à l'aube, complètement ivre et dut être remplacé à la tête de la patrouille qu'il devait mener. Il s'ensuivit une violente altercation, en public, avec "Bob" Neale, nouveau patron du 1<sup>er</sup> Squadron, qui lui retira son commandement. Ceci ne contra-

ria nullement Boyington qui se consacra de plus belle à l'alcool et aux femmes.

## Les multiples versions des combats du 25 février 1942

Dans ses carnets, Boyington raconte qu'il obtint ses trois dernières victoires en Birmanie au cours d'un même engagement, le jour de la disparition d'Edward Liebolt, le mercredi 25 février. Là encore, la version des faits varie selon les sources.

- Selon le journal de marche américain, deux patrouilles de trois P-40, commandées par Neale et Little, décollèrent en début de matinée pour intercepter 44 "Nate" des 50<sup>e</sup> et 77<sup>e</sup> Sentaï, accompagnés de trois Nakajima Ki.44 "Shoki" ("Tojo" pour les Américains) du 47<sup>e</sup> Dokuritsu Chutai (Escadrille indépendante). Relégué au rang d'ailier depuis son altercation avec son chef, "Pappy" se contenta de suivre "Bob" Little qui, perdu dans les nuages, ne parvint pas à établir le contact avec l'ennemi. Le troisième homme de sa patrouille était "Charlie" Bond dont les notes confirment que le trio rentra bredouille.

Quatre victoires furent attribuées à l'autre patrouille à l'issue d'un bref engagement ; deux furent créditées à Neale et deux à "Bob" Prescott, l'identité du troisième membre de la patrouille n'étant pas précisée.

- Selon les carnets de "Bob" Neale, il ressort que le 1<sup>er</sup> Squadron décolla, à la mi-journée, aux côtés de "Hurricane" de la RAF. Ces documents ne mentionnent que la patrouille de Neale dont les ailiers étaient "Bob" Prescott et "Mac" McGarry.

Au moment de tomber sur l'adversaire

## VOUS AVEZ DIT VICTOIRE ?

**L'analyse minutieuse des opérations auxquelles participa Gregory Boyington et le récit de leurs suites, illustre bien la distortion qui existe souvent entre les récits de combat par les pilotes ou les mitrailleurs et la réalité. D'autres auteurs, et en particulier l'historien britannique Christopher Shores, l'ont démontré en traitant d'autres théâtres d'opérations. Il est très rare que les revendications aient correspondu aux résultats réels, en dépit des contrôles - pas toujours possible - effectués à l'époque par les services de Renseignement ; la différence est restée telle qu'elle fut parfois source d'erreurs d'appréciation dans les états-majors.**

**Pourtant, personne n'était, à l'époque des faits, dupe des revendications proclamées par les intéressés dans certaines circonstances. Mais il fallait des héros pour galvaniser le moral des troupes et des civils. Ainsi est-il certain que bien des "tableaux de chasse" doivent leur importance autant, sinon plus, à l'efficacité de services de propagande, qu'à l'habileté des personnages concernés, même si ceux-ci étaient vraiment supérieurs à la moyenne de leurs camarades. Des récits enjolivent la réalité, certains sont des affabulations pures et simples, et non des moindres !**

**Quelques pilotes ont été surpris à inventer des combats victorieux, quelques uns ont discrètement avoué, longtemps après, leurs fausses victoires. Cependant, la grande majorité des pilotes, mitrailleurs ou artilleurs qui se sont trompés étaient de bonne foi. Il faut considérer les palmarès de victoires avec une certaine prudence, les replacer dans leur contexte et ne leur accorder qu'une valeur indicative. M.B.**

## “Pappy” Boyington LÉGENDE ET RÉALITÉ

avec une confortable marge d'altitude, les Américains aperçurent un “Hurricane” isolé, en mauvaise posture, et piquèrent précipitamment au milieu des “Nate” qui l'assaillaient. L'apparition des “Tomahawk” jeta la confusion dans les rangs nippons, ce qui permit au “Hurricane” de se dégager. De retour au terrain, Neale annonça la destruction de deux “Nate”, et ses équipiers revendiquèrent une victoire chacun.

■ Selon les archives de la RAF, l'alerte fut donnée à 12 h et six “Hurricane” du Squadron 17 décollèrent en même temps que six P-40 de l'AVG.

Quelques minutes plus tard, le Sergent J.F. “Tex” Barrick qui fermait la marche en “Hurricane”, occupant la position de “tail-end Charlie”, aperçut les chasseurs ennemis. Les yeux rivés sur les Japonais, il vira sèchement tout en annonçant par radio “*Snapper ! Snapper !*”. En Asie depuis peu, il avait, dans le feu de l'action, simplement oublié que ce mot, en vigueur dans la procédure européenne pour signaler un danger imminent, était inconnu de ses camarades. Ceux-ci poursuivirent leur route sans remarquer son départ ni la présence de l'ennemi derrière les nuages.

Barrick affronta donc seul une quinzaine de “Nate” et ne dut son salut qu'à l'intervention des *Tigres Volants*. Son “Hurricane” endommagé le ramena à grand peine à Mingaladon où il fut officiellement crédité d'une victoire.

Le reste du dispositif britannique, conduit par le Squadron-Leader Stone, patrouilla vainement jusqu'à son rappel.

■ Selon les Japonais, l'adversaire était puissant d'au moins 20 chasseurs ! Les Japonais regagnèrent leurs bases au complet, revendiquant un total de 23 victoires dont sept probables : deux pour le 47<sup>e</sup> Dokuritsu Chutai, cinq dont deux probables pour le 50<sup>e</sup> Sentai et le reste pour les pilotes du Major Yoshioka !

Ce même 25 février, peu avant 14 h, le Squadron-Leader Stone décolla de nouveau



à la tête de six “Hurricane” du Squadron 17 pour mitrailler des navires japonais dans le golfe de Martaban. La RAF étant décidée à rendre coup pour coup, quatre “Blenheim” du Squadron 45 s'envolèrent au même moment pour bombarder Moulmein. A peine ces deux formations étaient-elles rentrées, à 16 h, que l'alerte sonnait. Les Japonais en approche étaient les chasseurs rencontrés le matin même. Cette fois, ils escortaient 12 bimoteurs Kawasaki Ki.48 “Lily” du 8<sup>e</sup> Sentai. Ces derniers, conduits par le Lt Choji Onodera, furent peu inquiétés et la rencontre se solda par une explication entre chasseurs.

■ Selon les notes et rapports de certains participants tels “Bob” Neale, “Dick” Rossi et “Charlie” Bond, 10 P-40 décollèrent à la rencontre des Japonais avec un nombre indéterminé de “Hurricane”. Au retour, les Alliés réclamèrent 25 victoires dont six pour le comp-

**Le Ki 44 “Shoki” n° 8 du Cne Kuroe, futur as du 64<sup>e</sup> Sentai.**

(Collection Izawa)

te de la RAF. En contrepartie, un “Hurricane” ne rentra pas et “Ed” Liebolt, contraint de se poser sur le ventre dans une rizière, fut porté disparu (il ne fut jamais retrouvé).

Des 10 pilotes de l'AVG, deux ne sont pas identifiés bien que leur soit attribuée la destruction de deux “Nate”. Les victoires furent homologuées ainsi :

Robert “Bob” Neale (2 “Nate”), Richard “Dick” Rossi (1), William “Mac” McGarry (4), George Burgard (3), Charles “Charlie” Bond (3), Robert “Snuffy” Smith (3), John “Blackie” Blackburn (1), X... (1), X... (1).

■ Selon le journal de marche américain, tous les avions disponibles prirent l'air sous les ordres de “Bob” Neale, soit 12 P-40 des 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Squadrons qui furent suivis par 12 “Hurricane”. A l'issue d'un engagement confus, caractérisé par une multitude de combats singuliers, les *Tigres Volants* revendiquèrent la destruction certaine de 22 avions ennemis et celle probable d'un 23<sup>e</sup>. Le succès fut considéré comme total dans la mesure où seul le “Tomahawk” de James Cross, du 2<sup>e</sup> Squadron, fut endommagé. Cross se posa, train rentré, sur un des satellites de Mingaladon où son avion fut très vite pris en charge par les mécaniciens du groupe. Une fois de plus, l'identité de l'un des participants reste un mystère.

Quant aux victoires, elles furent réparties de la manière suivante :

Robert “Bob” Neale (2 “Nate”), Richard “Dick” Rossi (1), William “Mac” McGarry (3), George Burgard (1 “Lily” + 2 “Nate”), Charles “Charlie” Bond (3 “Nate”), Robert “Snuffy” Smith (3), John “Blackie” Blackburn (1), Robert “Bob” Prescott (2), Camille “Joe” Rosbert (2 dont 1 probable), Robert “Bob” Little (3), James “Jimmy” Cross (0), X... (0).

■ Les archives de la RAF offrent une troisième version de ce deuxième combat du 25 février 1942 : 10 “Hurricane” des Squadrons 17 et 135 participèrent à cette mission sous



**Le Maréchal  
Tchiang-Kaï-Shek.  
(NASM)**



les ordres des Squadron-Leaders Stone et Carey. Certains d'entre eux qui n'avaient pas eu le temps d'être ravitaillés en essence et munitions, ne purent prendre une part significative au combat. Les autres revendiquèrent la destruction certaine de deux "Lily" et celle probable d'un "Nate" sans la moindre perte en retour. Il n'en fut pas de même au sol où, outre un "Lysander" de l'Indian Air Force, cinq "Blenheim" du Squadron 45, récemment arrivés du Moyen-Orient, furent détruits par les bombes du 8<sup>e</sup> Sentai.

Entre autres contradictions, on remarque que le journal de marche américain passe sous silence la disparition d'Edward Liebolt, pourtant enregistrée le 25 février 1942 sur la liste des victoires et pertes de l'AVG conservée à San-Diego.

Comme Boyington se réfère à cet événement particulier pour situer ses trois dernières victoires, on pourrait penser que son combat eut lieu à une date différente. Or, les archives le démentent formellement.

En admettant que le rédacteur du journal de marche se soit trompé, hypothèse qui semble la plus probable ne serait-ce qu'au vu du cas Liebolt, "Pappy" a très bien pu être l'un des pilotes américains dont les archives ne précisent pas l'identité. Il a pu tout aussi bien décoller après tout le monde, comme cela arrivait parfois pour des raisons mécaniques. Le fait que tous les pilotes qui ont volé avec lui le matin ont participé au combat de l'après-midi, plaide en faveur de cette hypothèse. En outre, même s'il n'était guère apprécié au sol, Boyington restait l'un des meilleurs pilotes du groupe et il est peu probable que "Bob" Neale l'ait interdit de vol en de telles circonstances.

Autre fait étrange : aucun aviateur allié ne rapporta la présence de chasseurs japonais à train escamotable. Or, trois Nakajima Ki.44 "Shoki" de ce genre, pilotés par le Major Sakagawa et les Lt Mitsumoto et Kuroe furent attaqués sur le chemin du retour. Au cours d'une précédente rencontre avec quatre P-40, le Lt Mitsumoto avait même été blessé dans le dos.

Il est possible que ces trois chasseurs aient été les trois avions regagnant leur base que Boyington dit avoir surpris par derrière et mitraillé l'un après l'autre. Les carnets du Lt Yasuhiko Kuroe précisent que les trois "Shoki" (nom japonais du Nakajima Ki.44, signifiant "Démon") volaient en ligne de file,

et corrobore ainsi les dires de "Pappy".

Dans ce cas, on peut expliquer que les trois victoires qu'il revendiqua ce jour-là n'ont pas été homologuées simplement à cause de l'absence de témoin oculaire. Ceci et le fait que Boyington n'a pas livré combat en même temps que les autres, mais alors que l'ennemi se retirait, paraît de nature à conforter l'hypothèse du décollage à retardement et du vol solitaire...

Quoiqu'il en fût, chez les Japonais, seuls le Lt Masao Mihara et le Sgt Mototaro Wada du 50<sup>e</sup> Sentai ne regagnèrent pas leur terrain.

Une fois n'est pas coutume, le nombre des succès revendiqués par les Japonais s'avéra étonnement proche de la réalité. En plus des deux appareils que le 8<sup>e</sup> Sentai prétendit avoir écrasés sous ses bombes, le 50<sup>e</sup> Sentai fut crédité de la destruction d'un P-40 en vol et de deux autres victoires probables. Les autres unités de chasse rentrèrent bredouilles.

### **Le scandale de la tournée de Chiang-Kai-Chek**

Début mars 1942, Madame Chiang-Kai-shek, marraine des *Tigres Volants*, organisa un gala en l'honneur des pilotes américains, avec une bonne partie des dignitaires chinois. "Greg" Boyington et un compagnon de beuverie du nom de "Percy" Bartlet, firent irruption, ivres, pendant le discours de Madame Chiang qu'ils perturbèrent par des cris et des applaudissements avant d'être chassés, non sans avoir renversé quel-

ques chaises.

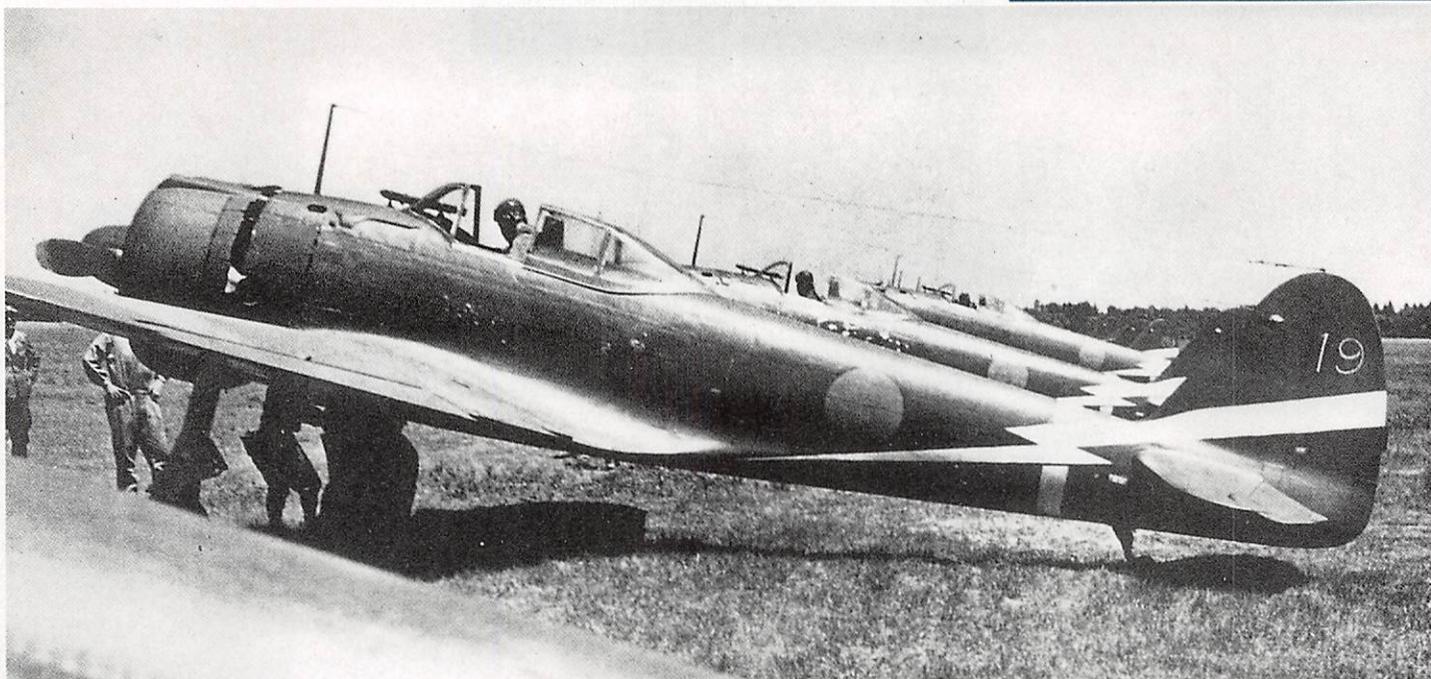
Peu après, et malgré cet incident, Boyington qui restait l'un des pilotes les plus sûrs de l'AVG, fut choisi pour faire partie de la garde d'honneur de six P-40 chargée d'escorter le Douglas DC-2 de Chiang-Kai-shek en tournée d'inspection.

Lors de la dernière étape qui devait mener le chef du gouvernement chinois et sa suite à Chan-yi, le leader de l'escorte, Withey Lawlor, eut des ennuis mécaniques et "Pappy" prit la tête de la formation. Il accompagna l'avion de transport et sa précieuse cargaison à bon port, mais se perdit sur le chemin du retour. Finalement, les cinq P-40 se posèrent en catastrophe le long de la frontière séparant l'Indochine française de la province du Yunnan. Les cinq pilotes étaient indemnes, mais quatre avions étaient détruits.

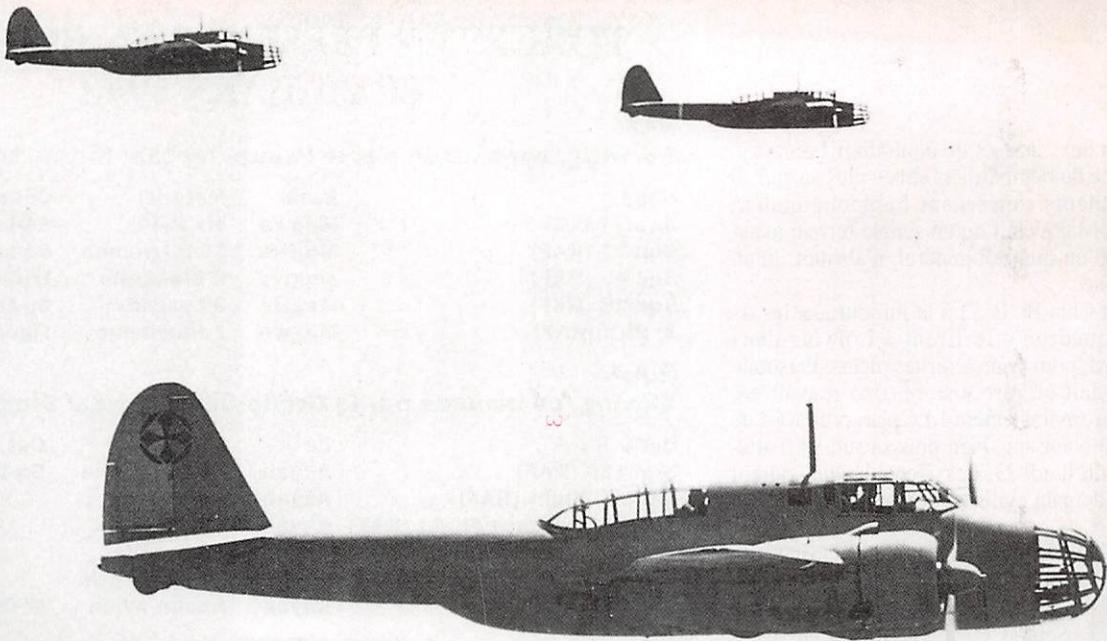
Dès lors, le fossé ne cessa de se creuser entre Boyington et ses supérieurs d'autant plus que son comportement ne s'améliorait pas.

Un litige était né à propos du nombre de victoires que Boyington revendiquait et que, visiblement, ni Chennault ni les Chinois ne lui reconnaissaient. Bien plus qu'une question de prestige, il s'agissait d'une question d'argent, car chaque avion japonais abattu rapportait aux membres de l'AVG une prime (très forte) de 500 dollars,

**Un Nakajima Ki.43 du 50<sup>e</sup> Sentai, en Birmanie, en 1942.  
(Coll. Bernard Millot)**



Ci-contre :  
trois  
bombardiers  
moyens  
Kawasaki  
Ki.48 "Lily".  
(Coll.  
Bernard  
Millot)



en plus du salaire mensuel ! L'ancien Marine eut l'impression d'être lésé par Chennault, à qui il allait en vouloir toute sa vie. Il devait encore affirmer, dans les années 80, que Chennault s'était servi des *Tigres Volants* pour s'enrichir. Selon lui, le patron de l'AVG, profitant du prestige de son unité, aurait épousé la fille d'une riche famille chinoise grâce à quoi une véritable fortune aurait pu être sortie de Chine vers les États-Unis.

Pour "Greg" Boyington, il ne restait plus qu'à attendre la fin du contrat en prenant le moins de risques et, surtout, le plus de bon temps possible. La dernière mission importante à laquelle il prit part fut un raid contre le terrain thaïlandais de Chiang-Maï, à l'aube du mardi 24 mars 1942.

## L'offensive japonaise

Entre temps, la situation était devenue critique pour les Alliés. En Birmanie, Rangoon était tombée le 8 mars et la RAF s'était repliée vers le nord, tout comme les *Tigres Volants*. Chennault en avait profité pour remanier son dispositif. Les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Squadrons de l'AVG, à bout de souffle, avaient été envoyés au repos à Lashio et Wu-Chia-Ba, sur la frontière chinoise. La relève avait été assurée par le 3<sup>e</sup> Squadron d'Arvid "Oley" Olson, jusqu'alors tenu en réserve parce que composé des pilotes les moins expérimentés.

A la mi-mars 1942, l'aviation alliée se déploya sur deux bases principales : Akyab, sur la côte ouest, et Magwe, sur la rivière Irrawaddy. Les reconnaissances aériennes signalèrent de fortes concentrations



Claire Lee Channault,  
devenu général.  
(NASM)

d'avions sur toutes les bases japonaises, signes annonciateurs d'une nouvelle offensive de la 5<sup>e</sup> Armée Aérienne du Général Obata. Celui-ci avait réuni quelques 260 appareils. Il avait reçu le renfort de trois nouveaux groupes de chasse ; les groupes de bombardement avaient été remplacés et la reconnaissance renforcée par l'arrivée de nouvelles unités.

A cela, la RAF qui avait divisé ses forces en deux Wings (escadres), celui de Magwe, baptisé *Burwing*, et celui d'Akyab, baptisé *Akwing*, ne pouvait opposer plus de 58 avions.

Malgré plusieurs attaques préventives des "Blenheim" contre les terrains adverses, l'enfer japonais s'abattit sur Magwe le Samedi 21 mars à 13 h 30. Il s'agissait du premier des quatre raids qui, en 36 heures, allaient contraindre les Alliés à évacuer la base.

Pour la première fois, l'ennemi vint de l'est, de Thaïlande, au lieu du sud où il était stationné traditionnellement. Le réseau de guet et la surveillance-radar alliés furent pris en défaut, ce qui se traduisit par la destruction au sol de six "Hurricane" et deux P-40. Ces derniers furent remplacés le soir même par deux nouveaux "Tomahawk" qu'Olson et "Duke" Hedman étaient allés chercher à Lashio.

Le lendemain, ce fut au tour du Squadron 45 de se faire surprendre au sol. Ses neuf "Blenheim" furent atteints par des bombes ou des éclats, de même que trois autres P-40. Il n'était plus question de tenir Magwe.

Dans la soirée du 22, si l'on en croit les archives de la RAF, ou à l'aube du 23 si l'on s'en tient au journal de l'AVG, quatre P-40 purent s'envoler pour Lashio grâce au travail acharné des mécaniciens. Les Britanniques, dont les appareils de reconnaissance étaient partis la veille, firent de même en repliant neuf "Hurricane" sur Akyab que le Sergent "Tex" Barrick n'atteignit jamais, victime de son moteur (3).

Quant au Squadron 45, six bombardiers étaient récupérables mais leur remise en état allait durer quelques jours.

Pour le Général Obata dont la propagande nipponne vanta les mérites, ce "Blitz" (guerre éclair) de deux jours fut incontestablement une réussite. Il n'en demeure pas moins que le chiffre de 120 appareils alliés détruits au sol qu'il avançait était fantaisiste. En outre, pour rapide qu'il fut, son succès était logique et donc moins glorieux, dans la mesure où la supériorité numérique japonaise était écrasante.

Exceptionnellement, les différentes sources s'accordent sur la préparation et le déroulement du raid contre Chiang-Maï. L'idée d'attaquer les terrains japonais de Thaïlande avait germé dans l'esprit de Chennault dès le 21, quand il avait appris que les Japonais, à l'issue de leur premier bombardement, s'étaient retirés en direction de Chiang-Maï. L'utilisation massive des bases thaïlandaises par l'ennemi présentait un danger pour toute la partie centrale de la Birmanie et, au-delà, pour la région de Mandalay et de Lashio. De plus, il était urgent de secourir les défenseurs de Magwe.

Comparés à ceux des Japonais, les moyens de l'AVG étaient dramatiquement restreints : 10 P-40 seulement pour cette mission. Afin de la mener à bien, Chennault fit appel à ses meilleurs pilotes, en l'occurrence six du 1<sup>er</sup> Squadron (Neale, Boyington, Bond, McGarry, Rector et Bartling) qui se reposaient en Chine, et quatre du 2<sup>e</sup> (Newkirk, Lawlor, Geselbracht et Keeton). Les *Adam and Eve* se virent confier la destruction de la base de Chiang-Maï. D'après les services de renseignement, ce terrain était censé abriter le quartier-général des forces aériennes nipponnes du sud-est asiatique. Les *Panda Bears*

(3) Le Sergent Barrick devait être secouru par des paysans birmans et remis aux autorités britanniques pour finalement rejoindre Akyab par la route.

# FORCES EN PRESENCE EN BIRMANIE LE 20 MARS 1942

## RAF

### Burwing, commandé par le Group-Captain Seton Broughall

Unité	Base	Matériel	Cdt d'unité
Sqd 3 (AVG)	Magwe	six P-40	Sq-Ldr A. Olson.
Sqd 17 (RAF)	Magwe	16 Hurricane	Sq-Ldr C.A.C. Stone.
Sqd 45 (RAF)	Magwe	9 Blenheim	W-Cmdr G. Wallis.
Sqd 28 (RAF)	Magwe	3 Lysander	Sq-Ldr P.N. Jennings.
3 <sup>e</sup> PRU (RAF)	Magwe	1 Hurricane	Tiger Moth

## R.A.F.

### Akwing, commandé par le Group-Captain Neal Singer

Unité	Base	Matériel	Cdt d'unité
Sqd 136 (RAF)	Akyab	10 Hurricane	Sq-Ldr J. Elsdon.
Recon. Flight (RAF)	Akyab	6 Hudson.	
Coastal Defence Flight (RAF)	Akyab	2 Blenheim.	
Communication Flight (BAAF)	Akyab	2 Lysander 1 Tiger Moth.	

Sqd 113 (RAF)	Akyab	Aucun avion	W-Cmdr J.F. Grey
---------------	-------	-------------	------------------

### 5<sup>e</sup> Hikoshidan (Armée Impériale), commandé par le Gén. Eiryō Obata

Unité	Base	Matériel	Cdt d'unité
E-M. 12 <sup>e</sup> Hikodan	Pegu	3 Ki.27	
1 <sup>er</sup> Sentai	Pegu	15 Ki.27	Maj. K. Takeda
11 <sup>e</sup> Sentai	Pegu	14 Ki.27	Maj. S. Okabe
47 <sup>e</sup> Dok. Chutai	Pegu	6 Ki.44	Maj. T. Sakagawa
50 <sup>e</sup> Sentai	Mingaladon	17 Ki.27	Maj. T. Ishikawa
77 <sup>e</sup> Sentai	Maubin	35 Ki.27	Lt-Col H. Yoshioka
64 <sup>e</sup> Sentai	Chiang-Maï	15 Ki.43 2 Ki.27	Lt-Col T. Kato

### Bombardement-Reconnaissance

Unité	Base	Matériel	Cdt d'unité
8 <sup>e</sup> Sentai	Moulmein	32 Ki.48	Lt-Col M. Honda
	Mingaladon	12 Ki.30	
12 <sup>e</sup> Sentai	Lampong	31 Ki.21	Col.K. Kitajima
31 <sup>e</sup> Sentai	Moulmein	25 Ki.30	Lt-Col J. Hayashi
98 <sup>e</sup> Sentai	Nakhorn-Sawan	35 Ki.21	Lt-Col J. Osaka
51 <sup>e</sup> Dok. Chutai	Lampong	5 Ki.46 5 Ki.15	
70 <sup>e</sup> Dok. Chutai	Mingaladon	9 Ki.15 Ki.51	Maj. T. Ohira

furent, quant à eux, chargés de neutraliser Lampong, importante base de bombardiers située plus au sud. Si les renseignements concernant Lampong étaient exacts, Chiang-Maï n'était qu'un simple terrain avancé et, au lieu d'un quartier-général, n'abritait qu'un groupe de chasse.

Partis de Wu-Chia-Ba le 22 à la mi-journée, les six P-40 du 1<sup>er</sup> Squadron atterrirent à Loïwing deux heures plus tard, pour compléter les pleins. Personne ne les y attendait et, pire encore, rien n'avait été prévu pour leur ravitaillement ! Le plan prévoyait de passer la nuit à Namsang, bien plus au sud, et d'attaquer à l'aube du lundi 23. Les *Tigres Volants* durent attendre le lendemain matin pour pouvoir poursuivre leur route.

L'attaque fut donc reportée à l'aube du mardi 24. Ce contre-temps valut aux défenseurs d'Akyab un bombardement dévastateur et un "straffing" en règle de la part des 12<sup>e</sup> et 64<sup>e</sup> Sentais, lesquels auraient été évités si les *Tigres Volants* avaient attaqué à la date et à l'heure prévues. La jonction entre les deux escadrons de l'AVG s'effectua à Namsang, le 23 au soir. Le lendemain, les *Panda Bears* s'envolèrent les premiers à 5 h 45 et, sans attendre le 1<sup>er</sup> squadron, mirent le cap au sud-est, sur la Thaïlande. Conduits par "Jack" Newkirk, les quatre P-40 mitraillèrent au passage la gare de Chiang-Maï et poursuivirent leur chemin. Malheureusement, Newkirk confondit Lampong et Lamphorn. Au lieu de s'en prendre à la base du 12<sup>e</sup> Sentai, il piqua sur la base désaffectée de Lamphorn où se trouvaient quelques unités d'infanterie.

## Une mission pour rien

Après plusieurs mitraillages en groupe de deux avions, la petite formation remit cap au nord pour prêter main forte au 1<sup>er</sup> Squadron. En chemin, à 7 h 30, la patrouille quadruple de Newkirk repéra une colonne de véhicules ennemis et plongea vers elle. La DCA, de faible intensité, était précise : le P-40 de Newkirk poursuivit son piqué, explosant sur la route, quelques centaines de mètres en avant de la colonne japonaise. Au même moment, les *Adam and Eve* survolaient Chiang-Maï et constataient que l'ennemi, estimé à 40 bombardiers, était toujours au sol. Il s'agissait, en fait, des 17 chasseurs du 64<sup>e</sup> Sentai au milieu desquels se trouvaient quelques avions de transport.

"Charlie" Bond, pour avoir déjà survolé les lieux, reçut l'ordre de "Bob" Neale de prendre le commandement du dispositif. Après avoir placé deux P-40 (Rector et McGarry) en protection haute, il piqua, à la tête des quatre autres, au milieu d'une intense DCA de petit calibre. A l'issue de la première passe, la formation américaine éclata dans toutes les directions pour revenir, au plus vite, sur les Japonais dont certains tentaient de décoller. De ce fait, Bond effectua quatre passages, Neale et Boyington trois et les autres deux seulement.

La patrouille de protection haute, après s'être assurée que le ciel était vide d'ennemis, plongea la dernière dans la mêlée. Ceci lui valut d'attirer l'ensemble des tirs adverses pour le plus grand malheur de William McGarry dont le moteur fut atteint.

"Mac", comme l'appelaient ses camarades, parvint à reprendre un peu d'altitude et à s'éloigner de

.....  
(4) Capturé par la Police thaïlandaise, William McGarry devait être remis aux Japonais et, après un long interrogatoire, interné pour la durée de la guerre.

Chiang-Maï avant de mettre son P-40 sur le dos et de se parachuter au dessus de la jungle (4) à 7 h 41. Les deux escadrons de l'AVG, à court de munitions, ne s'attardèrent pas dans le ciel thaïlandais et rentrèrent séparément.

Le recoupement des rapports permit à Chennault d'estimer à 15 le nombre des avions ennemis détruits avec certitude. Bien que Boyington n'eût strictement rien revendiqué ce jour-là, le succès fut équitablement partagé entre les six pilotes du 1<sup>er</sup> Squadron qui se virent officiellement crédités de 2,5 victoires chacun. Pour une raison inconnue, "Pappy" ne reçut du gouvernement chinois que 750 dollars, prime correspondant à 1,5 victoire.

## Et Boyington s'en alla

En ce début de guerre, sombre pour les Alliés, un succès, même relatif, était bon à exploiter pour le moral des troupes. Cette attaque fut largement racontée par la presse et en particulier le *New-York Times* qui titra sur quatre colonnes que les aviateurs américains de Birmanie avaient détruit 40 avions

nippons en quelques minutes. La vérité était légèrement différente, dans la mesure où le 64<sup>e</sup> Sentai du Lieutenant-Colonel Tateo Kato ne perdit que trois chasseurs Nakajima Ki.43 "Hayabusa" ("Oscar") ; 10 autres, endommagés, furent remis en état de vol en quelques heures. Ce raid n'eut aucune influence sur le déroulement de la campagne de Birmanie et coûta aux *Tigres Volants* deux de leurs meilleurs pilotes (Newkirk était officiellement crédité de 10,50 victoires et McGarry de 10,25).

Début avril 1942, mois au cours duquel Chennault réalisa le rêve de sa vie en accédant au grade de général, Boyington abandonna les *Tigres Volants* et regagna l'Amérique en payant le voyage de sa poche. Son contrat avec la CAMCO n'étant pas encore parvenu à terme, il fut considéré comme "déserteur" par ses camarades qui, peut-être jaloux de sa célébrité d'après-guerre, lui en tinrent rigueur jusqu'à sa mort, voir même après. Néanmoins, il totalisait à cette époque 300 heures de vol de guerre et allait faire bon usage des leçons apprises dans le ciel d'Asie.

A suivre

Gregory

# “Pappy” BO

## LÉGENDE



Deuxième partie du récit de la carrière d'un pilote de chasse adoré par les uns détestés par les autres, et suite de la démonstration des distortions qui peuvent exister entre les prétentions des pilotes et la réalité



La photo la plus connue de la VMF-214, l'escadron des Black Sheep a été prise, le 11 septembre 1943, au cours d'un exercice. D. Lieutenant Roland N. Rinabarger, le Capitaine Robert T. Ewing et le Lieutenant M. Bourgeois. (Doc. National Archives) En médaillon

# Boyington

## ET RÉALITÉ



à droite : le Major Gregory Boyington, le  
dans le texte, l'insigne brodé de la VMF-214.

### 2- Les îles Salomon et le *Black Sheep* squadron

**D**e retour aux Etats-Unis en juillet 1942, décidé à réintégrer son corps d'origine, il eut la surprise de ne pas être accueilli à bras ouverts. Les démissions de plusieurs pilotes, l'année précédente, en faveur de Chennault et du gouvernement chinois avaient été considérées d'un très mauvais œil par la direction du Marine Corps qui refusait, à présent, toute réintégration. Boyington, loin de se décourager, alla jusqu'au secrétaire d'Etat à la Marine qui, après étude de son cas et, surtout, à cause des demandes du front, fit pression sur la hiérarchie militaire afin que sa demande fût satisfaite.

Boyington retrouva donc l'uniforme des Marines mais le commandement, rancunier, ne lui attribua que le grade de Major (Commandant) du cadre de réserve, refusant obstinément de le réintégrer dans le personnel d'active.

C'est donc comme réserviste qu'il arriva dans le Pacifique sud, en janvier 1943, après la terrible campagne de Guadalcanal, pour se voir attribuer le poste d'officier-adjoint de la VMF-122. D'avril à juin 1943, il effectua quelques vols de routine, mais resta cantonné à ce poste administratif, l'un de ses plus mauvais souvenirs.

La chance lui sourit enfin, début septembre 1943, lorsqu'à l'issue d'un bref séjour en Nouvelle-Zélande, il reçut le commandement de la VMF-214 alors en pleine restructuration. Cette unité, non pas composée de "délinquants" en instance de cour martiale comme le veut la légende, mais tout simplement de pilotes normaux ayant terminé leur période de repos, et de jeunes éléments arrivant des écoles de pilotage, fut, le 7 septembre 1943, déclarée opérationnelle sur Chance-Vought F4U-1 "Corsair", nouveau chasseur standard du Marine Corps (5).

La VMF-214, forte de 28 pilotes et d'autant de "Corsair", s'installa dans les îles Russel le 13 septembre, pour être aussitôt lancée contre Bougainville, objectif de la nouvelle offensive américaine dans les Salo-

mon. Comme toutes les autres escadrilles, elle disposait, en plus de ses mécaniciens et de ses armuriers, d'un personnel administratif auquel les historiens doivent une tenue parfaite des archives.

La première mission de Boyington à la tête de son nouveau squadron eut lieu le 15 septembre et se déroula sans incident. 24 "Corsair" escortèrent trois avions de la VMF-213 chargés de photographier l'île Choiseul et rentrèrent sans avoir vu l'ombre d'un appareil ennemi, lequel était pourtant bien présent et, même affaibli, représentait toujours un sérieux danger.



Depuis le 30 juin 1943, date à laquelle les troupes américaines avaient pris pied sur les îles de Rendova et Vangunu entraînant une riposte japonaise de grande envergure, la Marine Impériale avait subi des pertes identiques à celles de la douloureuse saignée de Guadalcanal. En deux mois et demi, plus de 250 avions avaient été détruits, parmi lesquels quelques

110 "Zeke" abattus en combat aérien.

Contre un ennemi nettement supérieur en nombre et mieux équipé, les escadrilles nippones engagées pour protéger le secteur de Buin et lancées dans des attaques désespérées contre les navires alliés quand elles n'étaient pas écrasées par les bombes de la 13<sup>e</sup> Air Force, avaient fondu comme neige au soleil. Les premières victimes avaient été les unités déjà affaiblies par de longs mois de bataille au dessus des Salomon, en l'occurrence le 251<sup>e</sup> Kokutai et le groupe de chasse du 582<sup>e</sup> Kokutai (6) dissous pour compléter les rangs du 204<sup>e</sup>.

(1) L'US Navy n'avait pas voulu de cet avion compliqué, lourd et sujet à de trop nombreuses pannes, et l'avait fait affecter aux Marines. Les résultats de ces derniers avec un avion finalement mis au point lui firent changer d'avis. NDIR.

(6) Le 582<sup>e</sup> Kokutai (ex-2<sup>e</sup> Kokutai) était une unité mixte composée de deux groupes d'appareils embarqués. Le groupe de chasse (Kanjo Sentokitai) comprenait, à l'origine, 16 Mitsubishi A6M3 "Zeke" tandis que le groupe de bombardement en piqué (Kanjo Bakugekiki-tai) était équipé de 16 Aichi D3A-1 "Val".



Accroupi, Boyington règle une mission d'entraînement, en septembre 1943. Derrière lui, les Lieutenants Case et Rinabarger. A l'extrême droite du cliché, le Capitaine Ewing.

Document National Archives

Le commandement japonais avait aussitôt envoyé sur ce front les groupes aériens de la 2<sup>e</sup> Division de porte-avions (*Hiyo, Junyo et Ryuho*) soit 48 "Zeke", 36 "Val" et 18 "Kate" dont l'action devait être appuyée par les bombardiers moyens basés à Rabaul. Le 21 juillet, une partie du 201<sup>e</sup> Kokutai avait également fait mouvement vers Buin où d'autres renforts en chasseurs étaient arrivés à la mi-août.

Le 15 septembre, la 26<sup>e</sup> Flottille Aérienne du Contre-Amiral Kosaka dont l'état-major se trouvait là disposait encore d'une centaine d'avions en état de vol, répartis sur les terrains de Kahili, Ballalé et Kara. Le 204<sup>e</sup> Kokutai alignait 38 "Zeke" A6M2 et A6M3,

et le 201<sup>e</sup> Kokutai, 21 (L'autre moitié de l'unité était tenue en réserve à Rabaul). Ces chasseurs constituaient la principale force de la 26<sup>e</sup> Flottille.

Le 582<sup>e</sup> Kokutai ne possédait plus qu'une quinzaine de "Val" et "Kate", survivants des groupes aériens de la 2<sup>e</sup> Division de porte-avions, quant au 938<sup>e</sup> Kokutai, son effectif ne dépassait pas 12 hydravions

"Pete" et "Jake". A cela s'ajoutaient quelques appareils de transport rattachés à l'état-major de la Flottille.

En face, les Américains alignaient plus de 700 avions capables de harceler les positions ennemies presque sans cesse. Leur action était coordonnée par un commandement interarmes provisoire baptisé COMAIRSOLS (Command Air Solomons) au sein duquel la VMF-214 allait rapidement acquérir une réputation de sérieux et d'efficacité.

Tout commença le 16 septembre, lors de la première mission offensive de l'unité. 24 "Corsair" décollèrent à 13 h pour se joindre à 12 Grumman F6F "Hellcat" des VF-33 et 38 et à 12 Curtiss P-40 néo-zélandais. L'état-major du Marine Air Wing N° 1 avait décidé de frapper un grand coup et avait lancé la moitié de ses bombardiers SBD-4 et TBF-1 contre Ballalé.

La formation arriva sur l'objectif à 14 h 50, au moment où un groupe de "Zeke" sortait des nuages, à haute altitude. Les Japonais furent immédiatement accrochés par les "Corsair" et les "Hellcat" chargés de la couverture haute, qui estimèrent leur nombre entre 30 et 40.

Il s'agissait en fait de 21 appareils du 201<sup>e</sup> Kokutai, sous les ordres de l'Enseigne de 1<sup>e</sup> Classe Tomokichi Arai, et de 26 du 204<sup>e</sup> Kokutai, répartis en quatre Chutais respectivement commandés par les Enseignes de 1<sup>e</sup> Classe Ueno et Oshima et les Maîtres-Principaux Agiri et Okubo. Ces derniers, trop occupés avec les chasseurs américains, ne parvinrent à aucun moment à s'approcher des bombardiers dont les seules pertes,

## PERSONNEL DE LA VMF-214 ET VICTOIRES REVENDIQUÉES ENTRE LE 15 SEPTEMBRE ET LE 25 OCTOBRE 1943

**Maj Gregory Boyington :**  
14 sûres + 3 probables (+ 6 en Chine).  
**Maj Stanley R. Bailey :** 1 probable  
**Cap Robert T. Ewing :**  
disparu le 16 septembre  
**Cap George M. Ashmun :** 0  
**Lieut Robert A. Alexander :**  
1 vict. (disparu le 30 septembre 1943)  
**Lt John F. Begert :** 2 sûres  
**Lt John F. Bolt :** 3 sûres  
**Lt Henry M. Bourgeois :** 0  
**Lt Robert M. Bragdon :** 0  
**Lt William N. Case :** 7 sûres + 1 prob.  
**Lt Warren T. Emrich :** 2 sûres  
**Lt Don H. Fisher :** 3 sûres  
**Lt Denmark Groover Jr :**  
Blessé le 22 septembre 1943  
**Lt Edwin A. Harper :** 1 probable  
**Lt Walter R. Harris :**  
disparu le 27 septembre 1943

**Lt William D. Heier :** 2 vict. + 1 prob.  
**Lt James J. Hill :** 1 sûre  
**Lt Christopher L. Magee :**  
7 vict. + 2 probables  
**Lt Bruce J. Matheson :** 1 + 2 prob.  
**Lt Henry A. McCartney :** 1 + 3 prob.  
**Lt Donald J. Moore :** 1 sûres  
**Lt Robert W. McClurg :** 3 + 1 probable  
**Lt Paul A. Mullen :** 3 vict.  
**Lt Edwin L. Olander :** 3 + 3 probables  
**S/Lt Virgil G. Ray :** 1 probable  
(disparu le 13 octobre 1943)  
**Lt Rolland N. Rinabarger :**  
blessé le 26 septembre 1943  
**Lt Sanders S. Sims :** 1 probable  
**Lt Burney L. Tucker :** 3 sûres  
**Lt Frank E. Walton Jr :** officier de renseignements  
**Lt James M. Reames :** médecin  
(détaché de l'US Navy)

les deux TBF-1 des Lt E.A. Croker de la VMTB-233 et Enseigne de 1<sup>e</sup> Classe Rowland D. Hahn de la VC-40, furent provoquées par la DCA.

Pour Boyington et les membres de l'escorte, le combat dura plus d'une demi-heure ; les "Zeke", accrocheurs, poursuivirent les Américains sur le chemin du retour.

A l'heure des résultats, deux victoires allèrent à la VF-33 ; quatre sûres et une probable furent créditées à la VF-38 qui avait perdu quatre "Hellcat" dont celui de son chef, le Capitaine de Corvette Anderson.

Les honneurs de la presse revinrent cependant à la VMF-214 qui fut créditée de 11 victoires confirmées et huit probables, et, surtout, à son chef qui revendiquait la destruction de cinq "Zeke / Zero" dont trois avaient été vus percutant la mer. En contrepartie, un "Corsair" n'était pas rentré ; le Capitaine Ewing allait être porté disparu.

Du côté nippon, bien qu'inférieures au chiffre annoncé par l'ennemi, les pertes étaient sérieuses : six avions manquaient à l'appel. Cinq des pilotes disparus, dont deux chefs d'escadrille (Enseigne de 1<sup>e</sup> Classe Tetsuji Ueno, Enseigne de 1<sup>e</sup> Classe Sueichi Oshima, Maître Kiyotaka Nagashima, Second-Maître Kikuo Yokii et Second-Maître Chuji Yamamoto) appartenaient au 204<sup>e</sup> Kokutai ; le sixième était le Maître Shuji Saito du 201<sup>e</sup>.

**Pilotes de la VMF-214 engagés le 16 septembre 1943, et revendications :**

**Boyington :** 4 "Hamp" + 1 "Zeke", **Fisher :** 2 "Zeke", **Alexander :** 1 "Zeke", **McClurg :** 1 "Zeke", **Begert :** 2 "Zeke", **McCartney :** 2 "Zeke" probables, **Bailey, Case, Matheson, Olander, Magee, Ray :** 1 "Zeke" probable chacun. **Bolt, Harris, Tucker, Rinabarger, Mullen, Bragdon, Emrich, Groover, Hill, Ashmun, Harper :** 0. **Ewing :** disparu.

Sur le terrain de Torokina, peu après sa remise en service par les Américains, sur la côte occidentale de Bougainville, ravitaillement d'un Chance Vought F4U-1 "Corsair".

Document National Archives.

## ORDRE DE BATAILLE DU "COMAIRSOLS" LE 9 OCTOBRE 1943

**Commandant :** Général Nathan F. Twining puis, à partir du 20 novembre 1943, Général Ralph J. Mitchell)

### US Army Air Force

**31 Lockheed P-38 "Lightning"** bimoteurs du 339<sup>e</sup> Fighter-Squadron (347<sup>e</sup> Fighter Group).

**69 Bell P-39 "Airacobra"** monomoteurs des 12<sup>e</sup>, 67<sup>e</sup>, 68<sup>e</sup> et 70<sup>e</sup> FS (18<sup>e</sup> et 347<sup>e</sup> F.G.)

**39 Curtiss P-40 "Warhawk"** monomoteurs du 44<sup>e</sup> FS (18<sup>e</sup> FG)

**57 Consolidated B-24 "Liberator"** quadrimoteurs des 31<sup>e</sup>, 370<sup>e</sup>, 371<sup>e</sup>, 372<sup>e</sup> et 424<sup>e</sup> Bomber Squadrons (5<sup>e</sup> et 307<sup>e</sup> BG)

**47 B-25 "Mitchell"** bimoteurs des 69<sup>e</sup>, 70<sup>e</sup>, 75<sup>e</sup> et 390<sup>e</sup> BS (42<sup>e</sup> BG)

**9 Lockheed F-5A** du 17<sup>e</sup> Photographic Reconnaissance Squadron (4<sup>e</sup> PG)

**7 B-25 "Mitchell"** du 18<sup>e</sup> Photographic Reconnaissance Squadron (4<sup>e</sup> PG)

**35 C-47 "Dakota"** bimoteurs des 13<sup>e</sup>, 63<sup>e</sup> et 64<sup>e</sup> Troop Carrier Squadrons (403<sup>e</sup> TCG)

6 avions de liaison rattachés à l'état-major de la 13<sup>e</sup> Air-Force.

### US Marine Corps:

**81 Vought F4U-1 "Corsair"** des VMF-213, 214, 221 et 222.

**89 Douglas SBD-4 "Dauntless"** des VMSB-132, 144, 235 et 236.

**57 Grumman TBF-1 "Avenger"** des VMTB-143, 232 et 233.

**5 Lockheed PV-1 "Ventura"** bimoteurs de la VMF(N)-531.

5 avions de liaison rattachés à l'état-major du Marine Air Wing N° 1.

### US Navy:

**48 Grumman F6F-3 "Hellcat"** des VF-33, 38 et 40.

**20 Douglas SBD-5 "Dauntless"** des VC-38 et 40.

**18 Grumman TBF-1 "Avenger"** des VC-38 et 40.

**29 Consolidated PB4Y-2 "Privateer"** quadrimoteurs des VB-102 et 104.

**14 PV-1 "Ventura"** de la VB-140.

**7 Consolidated PB4Y-2 "Privateer"** quadrimoteurs de la VD-1.

**27 hydravions PBV-5 "Catalina"** des VP-14, 23 et 54.

**14 Douglas SBD-35 "Dauntless"** de la VS-54.

**8 Curtiss OS2U "Kingfisher"** de la VS-64.

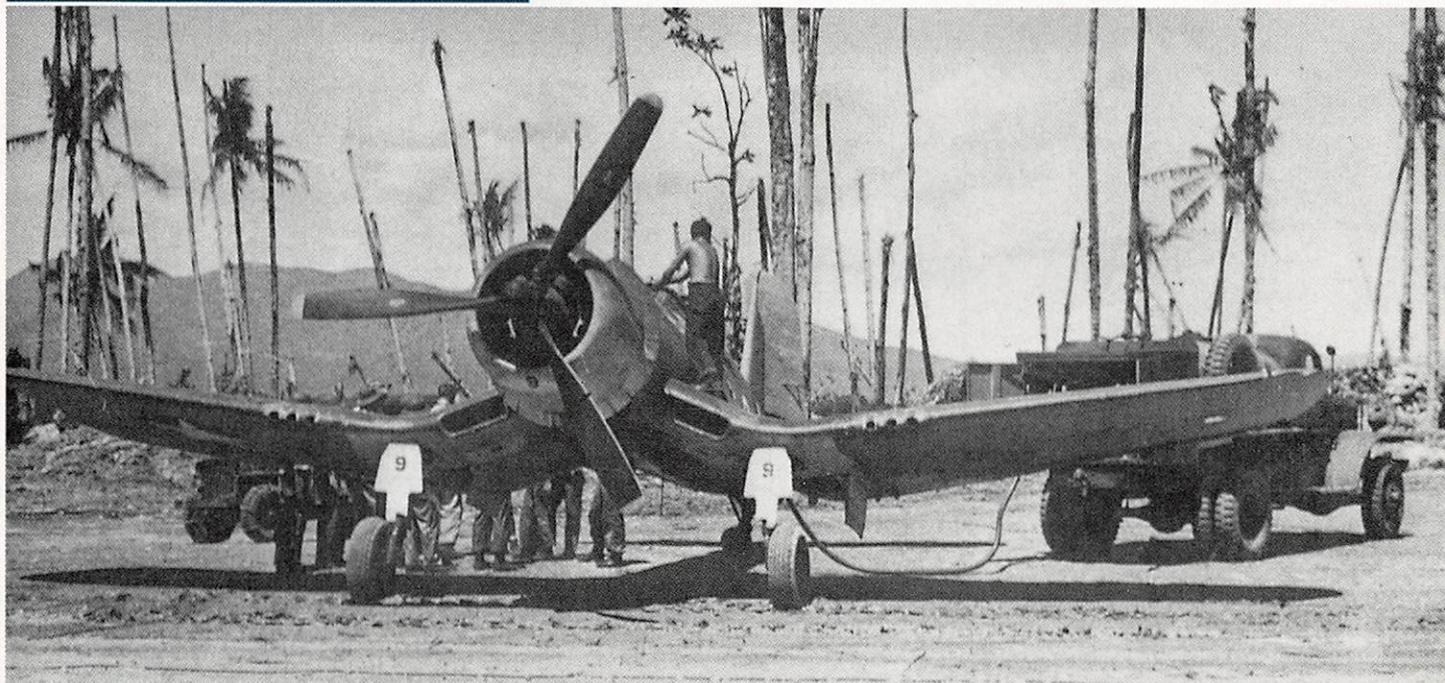
3 avions de liaison rattachés au commandement.

### Royal New-Zealand Air Force:

**45 Curtiss P-40 "Kittyhawk"** des 15<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> Fighter-Squadrons.

**12 PV-1 "Ventura"** du 1<sup>er</sup> Bomber-Reconnaissance Squadron.

3 avions de liaison rattachés à l'état-major de l'escadre (Wing).





**Douglas SBD-4 "Dauntless" qui dotaient les escadrons de bombardiers en piqué du 1<sup>er</sup> MAW.**  
Document National Archives

Les correspondants de guerre toujours à l'affût d'un article à sensation jetèrent alors leur dévolu sur Boyington qui, grâce aux six victoires qu'il prétendait avoir remportées au-dessus de la Birmanie, venait d'entrer dès sa seconde mission sur les Salomon, dans le cercle très restreint de ceux que les aviateurs américains appelaient "double aces".

Comme tous les escadrons américains, la VMF-214 s'était trouvé un surnom : *The Boyington's bastards*. Son chef, qui avait conservé son sobriquet de "Pappy", comprit très vite l'intérêt qu'il pouvait y avoir à devenir la coqueluche des journalistes et décida de changer le surnom de son unité qu'il jugeait peu médiatique étant donné le caractère puritain de l'Amérique de l'époque. En accord avec ses pilotes, il opta pour le surnom de *Black Sheep* tout simplement en souvenir d'une chansonnette qu'il fredonnait étant gamin et dont le refrain disait : "*Baa baa Black Sheep, have you any wool? Yes sir, yes sir, three bags full*" (Bêê, bêê, mouton noir, as-tu de la laine ? Oui, m'sieur trois pleins sacs).

C'est ainsi que la VMF-214 devint le *Black Sheep Squadron*, l'escadron des "moutons noirs", voire des "brebis galeuses", ce qui, en fin de compte, collait parfaitement avec le tempérament marginal et peu conformiste du Major Boyington.

Celui-ci avait pourtant changé depuis son temps chez les *Tigres Volants*, aidé en cela par les conditions de vie spartiates qui régnaient dans les îles Salomon. Pour son plus grand bien, l'alcool était rationné à deux bouteilles de bière par jour. Dans les îles Russel et plus tard à Vella-Lavella, la VMF-214, contraire-

ment à ce qui à été montré à l'écran, n'eut jamais de bar et ne reçut jamais la visite de femmes !

En fait, comme toutes les troupes engagées dans le Pacifique sud-ouest, elle souffrait de la chaleur, de l'humidité, des insectes et des maladies tropicales autant que des Japonais.

Dans de telles conditions, il n'est pas étonnant que "Greg" Boyington se soit consacré corps et âme à son unité et au perfectionnement de ses jeunes pilotes. Bon tacticien et bon pédagogue, celui que certains des *Tigres Volants* avaient fini par haïr, devint l'idole de ses subordonnés. Lui qui, dans le passé, n'avait jamais marqué le moindre intérêt pour les responsabilités, fit preuve, très vite, d'un professionnalisme fort apprécié par son entourage, ce que les journalistes se chargèrent de promouvoir.

Malgré le rythme quotidien des missions de guerre, "Pappy" dut attendre jusqu'au 27 septembre pour revendiquer sa 12<sup>e</sup> victoire. Pour cette mission, 12 "Corsair" prirent l'air à 11 h 05, sous son commandement, et se portèrent à la rencontre de 27 B-24 des 5<sup>e</sup> et 307<sup>e</sup> Bomb Groups dont l'objectif était le terrain de Kahili.

Ce raid, décidé hâtivement par le commandement et mal conçu dans son ensemble, débuta mal pour la VMF-214 dont deux "Corsair" durent faire demi-tour sur ennuis mécaniques. Les 10 autres ne parvinrent pas à établir le contact avec la VMF-213, également chargée de protéger les quadrimoteurs.

Ceux-ci survolaient presque leur objectif lorsque Boyington les aperçut enfin, beau-

coup plus bas et seuls. Il détacha une section de quatre avions pour les accompagner au plus près. La VMF-213 était déjà aux prises avec les "Zéro" dont un petit groupe, bénéficiant d'une altitude supérieure, coiffa les six avions que Boyington avait conservés près de lui.

Les "Corsair" parvinrent à se débarasser de leurs agresseurs en piquant à plein moteur

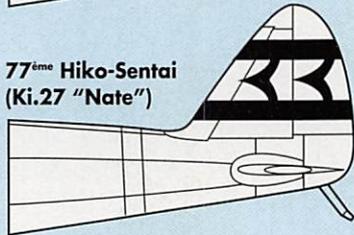
**Symboles d'unités de chasse de l'armée japonaise en Chine.**



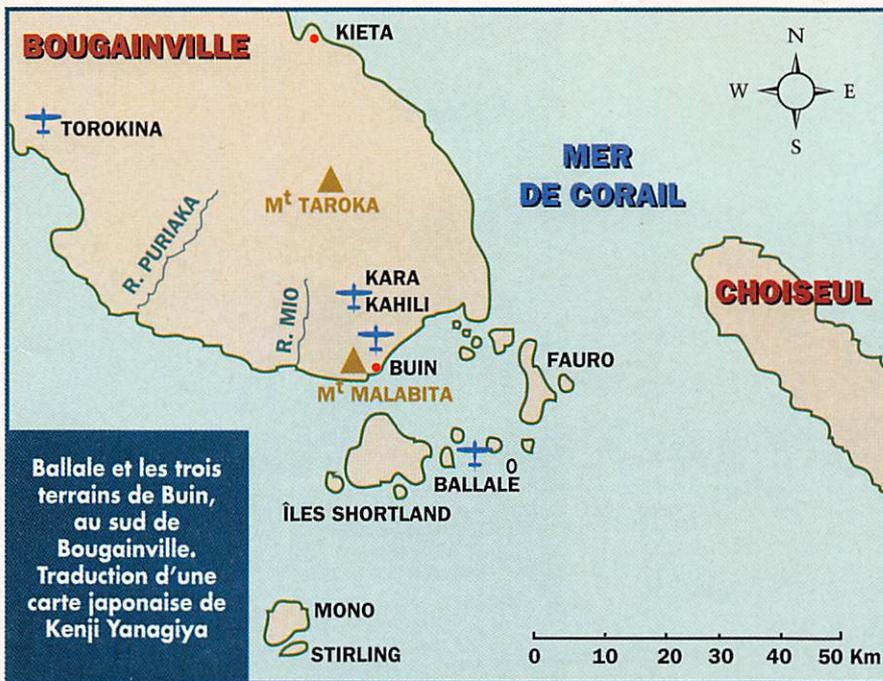
**50<sup>e</sup> Hiko-Sentai ▲ et 64<sup>e</sup> Hiko-Sentai ▼ (Ki.27 "Nate")**



**77<sup>ème</sup> Hiko-Sentai (Ki.27 "Nate")**



## "Pappy" Boyington LÉGENDE ET RÉALITÉ



Ballale et les trois terrains de Buin, au sud de Bougainville. Traduction d'une carte japonaise de Kenji Yanagiya

vers le terrain de Kahili mais se firent surprendre, une seconde fois, par une vingtaine de "Zeke", lors de leur ressource. Sans échappatoire, ils durent accepter le combat.

Le nombre et l'agilité des chasseurs nippons firent la différence. Les Marines eurent le plus grand mal à se tirer d'affaire. Le Lieutenant Harris fut descendu en flammes et deux des "Corsair", sérieusement endommagés, durent se poser à mi-chemin sur un terrain de secours.

Sous l'action des "Zéro" que les Américains estimèrent à une soixantaine, le bombardement fut un échec et plusieurs B-24, endommagés, ne rentrèrent qu'à grand-peine.

Les 20 chasseurs du 204<sup>e</sup> Kokutai commandés par le Lieutenant de Vaisseau Fukuda et les 26 du 201<sup>e</sup> Kokutai conduits par l'Enseigne de Vaisseau Arai ne subirent aucune perte, ce qui n'empêcha pas la VMF-214 d'annoncer quatre victoires dont une à mettre au crédit de Boyington, et la VMF-213 d'en revendiquer trois.

**Pilotes de la VMF-214 engagés le 27 septembre 1943 et revendications :**  
**Boyington, Fisher, Moore : 1 "Zeke",**  
**Case : 1 "Zeke" ("Corsair" sérieu-**

**sement endommagé), Sims : 0 ("Corsair" sérieusement endommagé), Bourgeois, Heier : ennuis mécaniques, Harris : Disparu ; Begert, Hill, Ashmun, Magee : 0**

Ses 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> victoires, Boyington les obtint le 4 octobre 1943, au-dessus de Kahili, lors d'une autre mission manquée.

Huit "Corsair" prirent l'air, sous ses ordres, à 11 h 15, pour escorter des bombardiers en piqué "Dauntless" dont l'objectif était les batteries anti-aériennes de Malabita-Hill, au nord de Buin. Cette fois encore, deux "Corsair" victimes d'ennuis mécaniques durent retourner se poser ; lorsque le reste de la VMF-214 arriva en vue de l'objectif, ce fut pour apprendre par radio que les bombardiers avaient déjà attaqué, et se trouvaient sur le chemin du retour.

"Pappy" qui avait aperçu des nuages de poussière sur les terrains adverses, preuve que des "Zeke" étaient en train de décoller,

décida d'attendre à haute altitude le moment propice pour les surprendre. Sa patience fut récompensée à 13 h 30, quand une trentaine de chasseurs nippons se dirigeant vers son groupe sortirent des nuages, mais beaucoup plus bas. Transformant son altitude en vitesse, Boyington, suivi de ses hommes, piqua à plein moteur en direction de l'ennemi pour constater que celui-ci avait également adopté la formation de combat dite "Finger four", en vigueur dans l'aviation occidentale.

Au cours d'une large passe en virage, le chef de la VMF-214 fut le seul à pouvoir encadrer, consécutivement, trois "Zéro" dans son collimateur et annoncer leur destruction avant que les "Corsair" ne rompent le combat. Entre temps, des B-24 avaient fait leur apparition, escortés par des P-38 du 339<sup>e</sup> Fighter-Squadron. Ces derniers allaient également se frotter aux "Zeke" et revendiquer quatre victoires.

L'ennemi rencontré était le 204<sup>e</sup> Kokutai dont 28 chasseurs avaient été engagés sous les ordres du Lieutenant de vaisseau Fukuda. Cette unité ne perdit, en réalité, que deux avions et un pilote : le Maître Kikubu Miyanishi.

**Pilotes de la VMF-214 engagés le 4 octobre 1943 et revendications :**

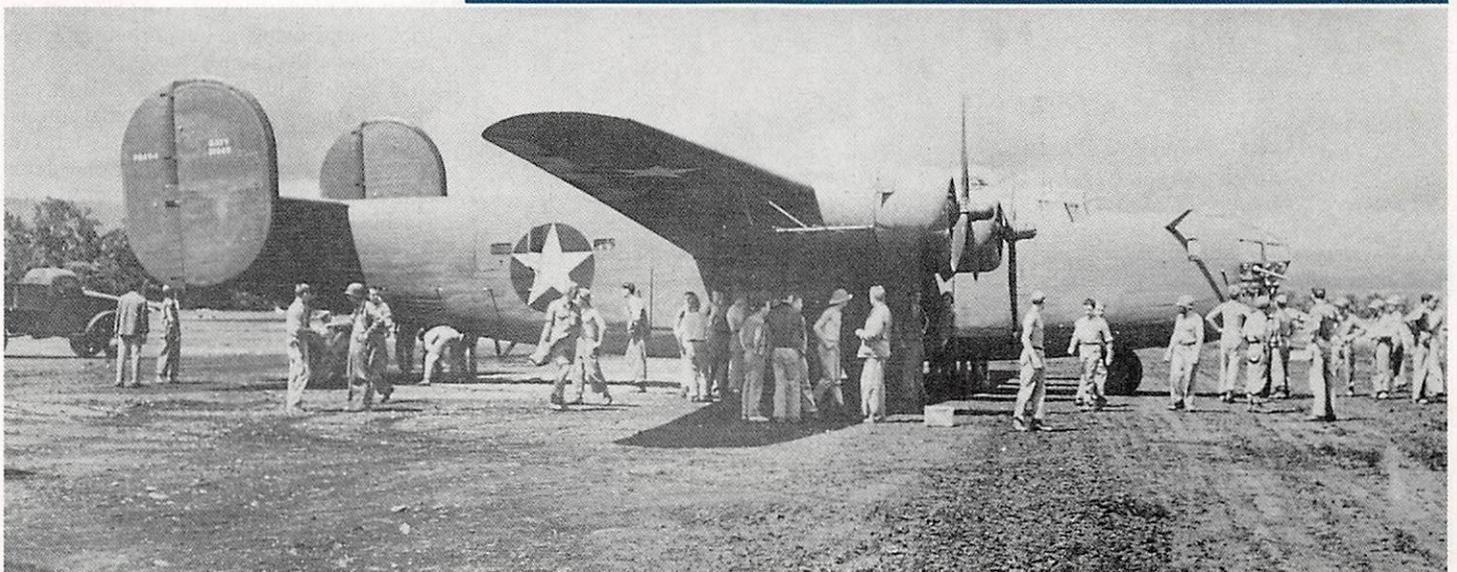
**Boyington : 3 "Zeke". Fisher, Emrich : Ennui mécanique. Case, Begert, Hill, Ashmun, Magee : 0.**

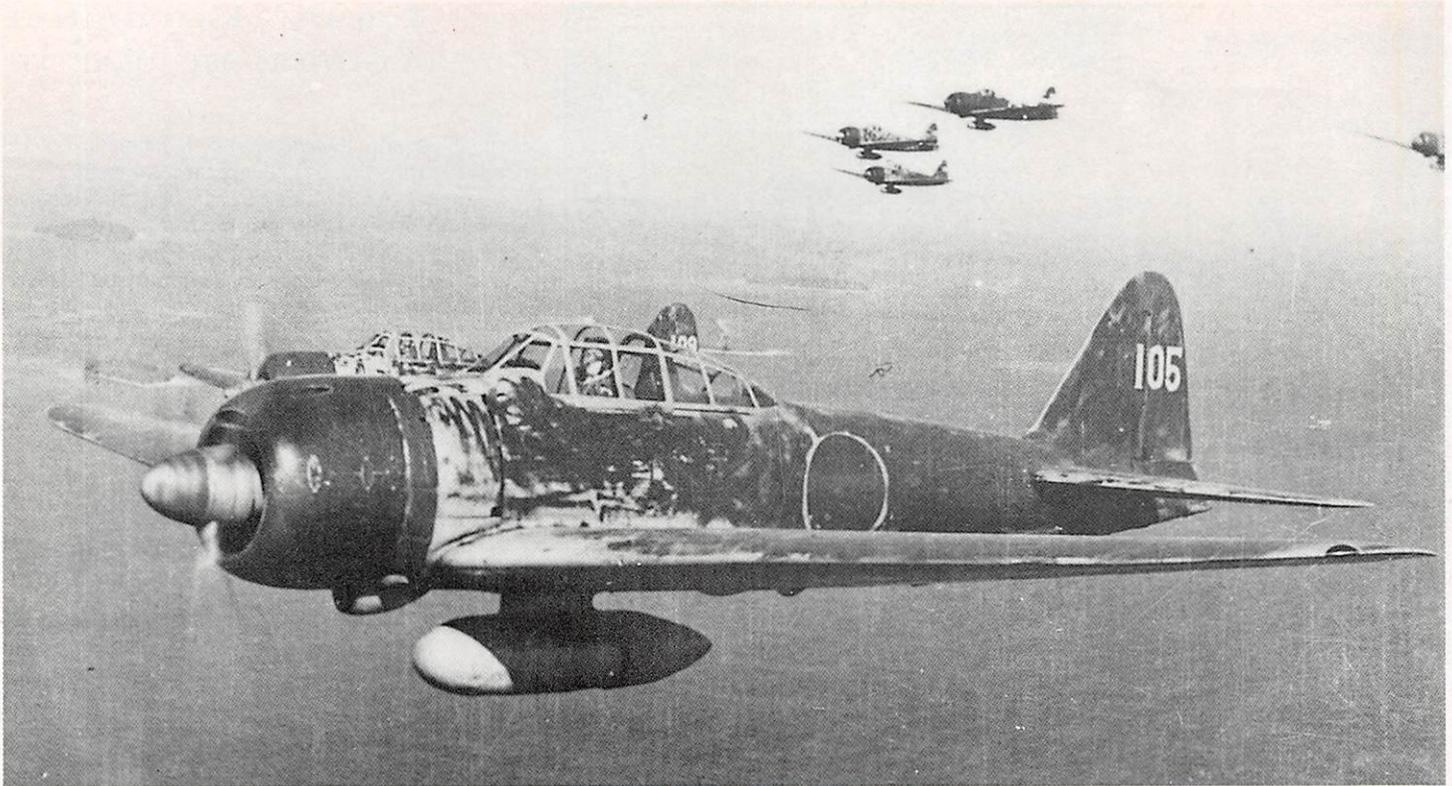
Quand Gregory Boyington décolla, le 15 octobre, à la tête d'une section de quatre avions, il n'imaginait certainement pas ce qui allait lui arriver.

Une demi-heure plus tôt, huit autres "Corsair" avaient pris l'air sous le commandement du Lieutenant Bourgeois, pour se joindre à huit avions de la VMF-221 et à 12 P-38 "Lightning" du 339<sup>e</sup> Fighter-Squadron chargés d'assurer la protection de 21 bombardiers "Liberator". Leur objectif était les stocks de ravitaillement nippons du secteur de Kahili. Boyington devait entrer en scène à la fin de l'attaque et couvrir le retour des quadrimoteurs.

Divers contretemps firent que sa section, au grand étonnement de ses membres, non seulement ne rencontra personne mais, en outre, arriva la première au-

L'un des premiers bombardiers quadrimoteurs Consolidated B-24 "Liberator", basés sur l'île de Guadalcanal en décembre 1942, avant la mise sur pied officielle de la 13<sup>e</sup> Air Force de l'USAAF. (Document National Archives)





Des Mitsubishi A6M3 type "Zero" ("Zeke" chez les Américains) au-dessus des îles Salomon au printemps de 1943. Le code UI-105 de l'empennage vertical désigne un avion du 251<sup>e</sup> Kokutai qui fut dissous en juillet 1943 pour compléter les effectifs du 204<sup>e</sup> Kokutai. (DR, collection Lex McAulay).

dessus de Kahili pour voir décoller une quinzaine de "Zeke". Le soin d'intercepter les chasseurs ennemis revint donc aux quatre "Corsair" de "Pappy" qui firent merveille puisqu'aucun "Zeke" ne parvint à l'altitude des bombardiers et de leurs 28 chasseurs d'escorte.

Au retour, les pilotes de la VMF-214 annoncèrent six victoires sûres dont une, la 16<sup>e</sup>, ainsi que trois probables, furent portées au crédit de l'ancien Tigre Volant.

En fait, les Japonais qui avaient engagé 22 avions (16 du 201<sup>e</sup> Kokutai et six du 204<sup>e</sup>) sous les ordres de l'Enseigne de Vaisseau Arai, n'en perdirent que trois.

Le 204<sup>e</sup> Kokutai, dont le gros de l'unité avait été replié sur Rabaul le 8 octobre avec l'état-major de la 26<sup>e</sup> Flottille Aérienne, déplorait la perte de deux appareils (Premier-Maître Shigenobu Adachi et Maître Keisaku Tanaka) ; le troisième disparu était Tomokichi Arai lui-même.

**Pilotes de la VMF-214 engagés le 15 octobre 1943 et revendications :**

**Bourgeois, Olander, Heier, Matheson, Sims, Bolt, McClurg, Harper : 0. Boyington : 1 "Zeke" + 3 probables. Tucker = 1 "Zeke". Case, Emrich = 2 "Zeke" chacun.**

Deux jours plus tard, le 17 octobre 1943, "Pappy" reprit la direction de Kahili à la tête de 24 "Corsair" en mission de chasse libre. huit avions appartenaient à la VMF-221. L'un d'eux ainsi que deux autres de la VMF-214 durent faire demi-

Un bombardier Mitsubishi Ki.21 "Sally" portant sur l'empennage vertical les triangles croisés du 14<sup>e</sup> Hiko-Sentai.

(DR, Collection Izawa).



tour pour raisons mécaniques.

Lorsque la formation américaine arriva en vue de son objectif, les chasseurs japonais décollaient dans de grands nuages de poussière. Peu après, ces derniers, estimés à environ 40, se scindèrent en deux groupes pour monter à la rencontre des "Corsair" qui bénéficiaient de l'altitude et du soleil (7).

L'accrochage fut extrêmement violent et trois des *Black Sheeps* ne parvinrent à quitter la mêlée que par miracle, pour atterrir sur le premier terrain de secours venu. Le Lt Harper se posa sur le ventre, et détruisit son appareil.

En contrepartie, deux victoires sûres et une probable furent annoncées par la VMF-221, tandis que la 214 avait à nouveau les honneurs de la presse avec 12 victoires confirmées et une probable dont un triplé pour Boyington qui portait son score personnel à 19 victoires.

En réalité, le 201<sup>e</sup> Kokutai dont 32 "Zéro" avaient pris part au combat sous la direction de l'Enseigne de 1<sup>e</sup> Classe Yoshio Aizawa, n'avait perdu que deux appareils et un pilote, le Premier-Maître Giichi Hukubun.

**Pilotes de la VMF-214 engagés le 17 octobre 1943 et revendications :**  
**Boyington = 3 "Zeke". Moore ("Corsair" endommagé). Case, Harper ("Corsair" détruit à l'atterrissage), Hill, Ashmun, Mullen : 0. McClurg : 1 "Hamp" probable. Olander, Bolt : 1 "Zeke" chacun. Matheson : 1 "Hamp" ("Corsair" endommagé). Begert, Bourgeois : Ennuis mécaniques. Magee, Tucker : 2 "Zeke" chacun. Heier : 2 "Zeke" + 1 "Zeke" probable.**

Le chef des *Black Sheeps*, comme la pres-

se avait maintenant coutume d'appeler les membres de la VMF-214, revendiqua la dernière victoire de son premier tour d'opérations le lendemain, 18 octobre.

Il décolla à 15 h 30, emmenant 12 "Corsair" de son unité et huit de la VMF-221. C'était sa seconde mission de la journée et l'objectif était une fois de plus Kahili. Les choses se passèrent exactement comme la veille si ce n'est que le nombre des "Zeke" rencontrés fut estimé à 20.

Au retour, la VMF-214 fut créditée de neuf victoires sûres et deux probables. La VMF-221 de son côté, fit état de 11 victoires dont quatre probables pour la perte d'un "Corsair" et de son pilote : le Lieutenant Milton E. Schneider.

Dans le camp japonais, sur les 22 "Zéro" du 201<sup>e</sup> Kokutai commandés par l'Enseigne de 1<sup>e</sup> Classe Yoshio Oba (l'Enseigne Aizawa avait été abattu le matin-même au-dessus du Cap Marcus), trois n'étaient pas rentrés et leurs pilotes (M.P Yoshio Mogi, P.M Takemitsu Futsuaga et Kiyofuto Yanagi) furent portés disparus.

**Pilotes de la VMF-214 engagés le 18 octobre 1943 et revendiquations : Boyington : 1 "Zeke". Case : 1 "Zeke" (légèrement blessé à la tête). Ashmun, Begert, Matheson, Tucker : 0. Hill, Olander, Mullen : 1 "Zeke" chacun. Magee : 3 "Zeke". Harper, Sims : 1 "Zeke" probable chacun.**

La VMF-214 fit mouvement vers les Nouvelles-Hébrides le 25 octobre 1943, afin d'y prendre un repos bien mérité. Comme il se devait, ce départ fut largement couvert par les correspondants de guerre.

"Pappy" Boyington totalisait 20 victoires confirmées ainsi que trois probables ; trois

de ses jeunes pilotes avaient acquis le titre d'as (Christopher L. Magee avec sept victoires confirmées et deux probables, William N. Case avec sept victoires confirmées et une probable et Edwin L. Olander avec trois victoires confirmées et 3 probables). Mais s'il était à présent considéré comme un héros, le Major Boyington avait gardé son caractère entier et un franc-parler qui n'était pas du goût de tous les officiers supérieurs.

Au fil des semaines, la publicité faite autour de lui et de son unité avait suscité l'animosité de bon nombre de responsables de l'état-major du Marine Air Group N° 11 et plus particulièrement d'un colonel dont l'identité exacte reste un mystère mais que Boyington présenta, dans son livre autobiographique *Baa Baa Black Sheep* publié en 1958, sous le nom de Lard.

Cependant, l'offensive américaine contre Bougainville et en particulier le secteur de Buin, ne faiblissait pas. Entre le 15 et le 31 octobre, les quadrimoteurs B-24 effectuèrent 292 sorties, les B-25 "Mitchell" 151 et les "Ventura" 38. Du côté des Marines et de la Navy, les "Dauntless" en firent 491 et les "Avenger" 251. Pour couvrir tout ceci, il fallut 1 115 sorties de chasse, tous corps confondus.

C'était trop pour les maigres forces nippones qui ne pouvaient espérer aucune aide.

La grande base arrière de Rabaul subissait un sort identique de la part de la 5<sup>e</sup> Air Force contre laquelle toutes ses unités étaient mobilisées. De fait, la dernière intervention des chasseurs nippons au-dessus du secteur de Buin eut lieu le 22 octobre.

Jusqu'à la mi-journée, 22 B-24, 48 SBD-4 et 24 TBF-1 se relayèrent au-dessus des terrains adverses où huit "Zéro" furent incendiés au sol. Des 15 appareils du 201<sup>e</sup> Kokutai qui réussirent à prendre l'air pour se heurter à 68 chasseurs américains, trois tombèrent en flammes et trois autres, endommagés, durent se poser sur le ventre. Leurs installations rendues inutilisables, les neuf derniers "Zeke" se replièrent le soir même sur Buka où le personnel terrestre les rejoignit le lendemain, par air et par mer.

Dans de telles circonstances, le 201<sup>e</sup> Kokutai ne pouvait rien faire d'autre que disparaître bravement. Le commandement décida donc de le rapatrier sur Rabaul, fin octobre.

Il y fut reconstitué sous la direction opérationnelle de l'Enseigne de Vaisseau Oba, grâce à l'apport de jeunes recrues arrivant du Japon.

Totalement maîtres du ciel, les Alliés passèrent à l'offensive terrestre ; le 27 octobre, les Marines prirent pied dans les îles Treasury. Le lendemain, les troupes néo-zélandaises s'emparèrent de l'île de Mono et des îles Stirling. La route de Bougainville était ouverte et les fantassins américains y débarquèrent le 1<sup>er</sup> novembre 1943 à 7 h 30 du matin.

*A suivre*

**Les pilotes du 204<sup>e</sup> Kokutai, à Buin, en septembre 1943. Certains ont été identifiés. Leur position sur la photo, à partir de la gauche, est donnée entre parenthèse, le premier chiffre désignant la rangée : L.V Okajima (2-5), C.C Chikamasa (2-7), E.1 Fukuda (2-9), 1<sup>er</sup> M. Hagiri (2-10) et Ishihara (2-12) ; 1<sup>er</sup> M. Sekiya (3-1) ; 1<sup>er</sup> M. Banno (4-5), Atake (4-9) et Nakamichi (4-10) ; 2<sup>nd</sup> M. Shirakawa (5-11).**

(DR. Collection Akimasa Igarashi).



# Gregory

# “Pappy” BO

# LÉGENDE ET RÉA

## 3 - Rabaul : le second tour d'opérations et la captivité.

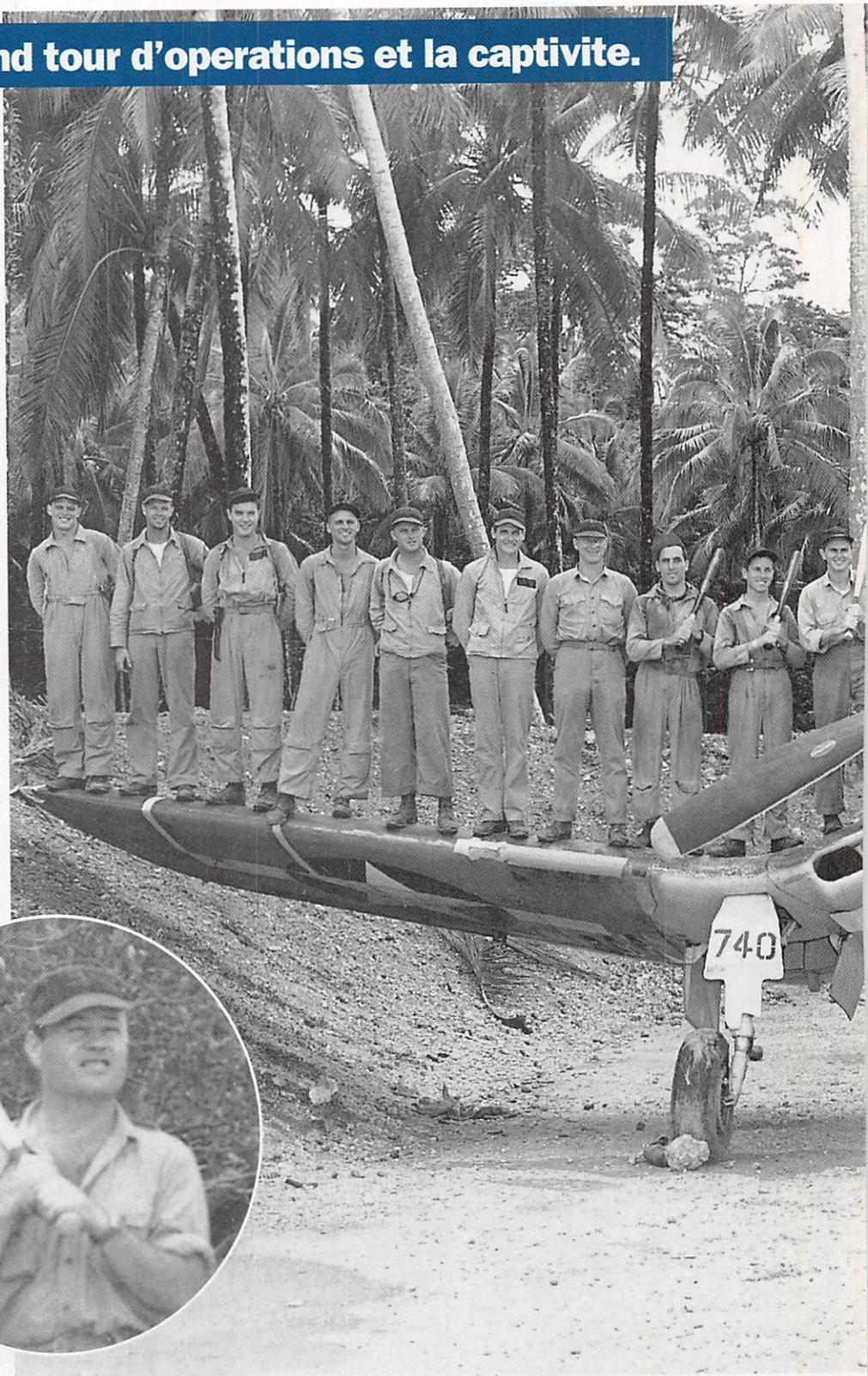
**P**endant ce temps, Boyington et ses hommes goûtaient aux plaisirs de l'arrière. Après un court passage à Espiritu-Santo, ils avaient été conduits à Sidney où ils s'étaient replongés dans la civilisation, dépensant leur solde dans les cinémas, les restaurants et les dancings, aux côtés de jeunes et jolies femmes qu'ils subjuguèrent (7) par le récit de leurs exploits.

Les meilleures choses ayant une fin, le personnel de la VMF-214 regagna, le 13 novembre 1943, Espiritu-Santo où l'escadron devait être reconstitué. C'est alors que l'on apprit que le Colonel “Lard” avait décidé de confier le commandement du *Black Sheep Squadron* à quelqu'un d'autre que Boyington envers lequel il nourrissait la plus grande antipathie. “Pappy”, aussi combatif au sol que dans les airs, réagit promptement, résolument décidé à contrer les projets du prétendu “Lard”. Usant de complicités chez les journalistes (déjà détenteurs d'un grand pouvoir), il n'eut pas beaucoup à lutter pour que l'état-major du Marine Air Wing N° 1 lui laisse son commandement. L'Amérique, lancée dans une contre-offensive, coûteuse en vies humaines, avait besoin de héros présentés comme des “stars” à l'opinion publique. Au grand dam du Col. “Lard”, Boyington était devenu l'une de ces “stars” dont les moindres faits et gestes étaient rapportés, et dont le rôle principal était de “casser” du Japonais et de susciter des vocations chez les adolescents.

Dans ce domaine, les *Black Sheeps* avaient mis le maximum d'atouts de leur côté. L'un d'eux avait été le parrainage de l'escadrille par l'une des plus célèbres équipes de base-ball des Etats-Unis : les Saint-Louis Cardinals

•••••

(7) Selon certains témoignages, l'Australie était, pour les permissionnaires, un paradis féminin, le pays manquant de mâles, la plupart des Australiens ayant été mobilisés ! NdlR.



# Boyington

## LITÉ

Troisième partie  
du récit de la  
carrière d'un  
personnage  
contesté, mais  
dont le charisme  
et le bagou étaient  
incontestables



Les pilotes de la VMF-214 posent pour les journalistes en décembre 1943. Ils arborent tous la casquette de base-ball rouge des Saint-Louis Cardinals.

Boyington est debout contre le fuselage, sur l'aile gauche du "Corsair". Son portrait est agrandi en médaillon contre cette photo.  
Photo National Archives.



➤ (les oiseaux cardinaux de Saint-Louis)

Les pilotes américains considéraient depuis longtemps la casquette de base-ball à longue visière comme le moyen idéal pour se protéger du soleil en vol. L'officier de renseignements de la VMF-214 avait eu l'idée d'écrire à la direction du club des Saint-Louis Cardinals en disant que pour, chaque casquette aux couleurs du club envoyée à l'escadrille, celle-ci abattrait un avion japonais. Ça avait fait la joie des journalistes ! Pendant plusieurs semaines, l'Amérique et la ville de Saint-Louis en particulier, avaient vécu au rythme des résultats de l'unité, contribuant à sa popularité et à celle de son chef, aussi fort dans le domaine de la mise en scène que dans celui du pilotage.

## Nouvel objectif : Rabaul !

“Lard” dut s'incliner et, toujours sous les ordres de “Pappy”, la VMF-214 effectua, du 15 au 27 novembre, sa période d'entraînement pré-opérationnel destiné à incorporer les nouveaux arrivants. Ses “Corsair” étaient, à présent, des F4U-1A, version sur laquelle la verrière avait été modifiée afin d'améliorer la visibilité.

Le Nouvel objectif était Rabaul, principal bastion de l'ennemi dans le sud du Pacifique.

**Octobre 1943, les Black Sheeps au retour d'une mission. De gauche à droite :**

**Ed Olander, Chris Magee, Don Fisher, Paul Mullen, John Bolt, Bob McLurg. Ces six pilotes ont pris part aux deux tours d'opérations de la VMF-214 sous le commandement de Boyington.**

National Archives, via S.C. Jersey.

Depuis le début du conflit, toutes les opérations nippones vers le sud étaient parties de là ou y avaient transité. En août 1942, l'état-major de la 11<sup>e</sup> Flotte aérienne s'y était installé pour diriger la campagne de Guadalcanal et y était resté depuis.

En 1943, la guerre d'usure tournant à l'avantage des Américains, l'Armée impériale était venue épauler la Marine en y basant la 4<sup>e</sup> Armée Aérienne (Hikoshidan). Le 1<sup>er</sup> Novembre 1943, avec la venue des groupes aériens de la 1<sup>re</sup> Division de porte-avions (*Sholalu, Zuikaku et Zuiho*), le nombre des appareils disponibles avait été porté à 586, chiffre record pour ce secteur, répartis entre les terrains de Lakunai, Vunakanau, Rapopo, Tobera et Keravat.

Après avoir neutralisé les principales bases ennemies de Nouvelle-Guinée, la 5<sup>e</sup> Air Force du Général Kenney s'était lancée à l'attaque de Rabaul pendant que le COMAIRSOLS couvrait les opérations contre Bougainville. Fin novembre, ce dernier avait reçu l'ordre de prendre à son compte la neutralisation de Rabaul afin de permettre à la 5<sup>e</sup> Air Force d'appuyer les troupes engagées dans le secteur du Cap Gloucester pour la reconquête de la Nouvelle-Bretagne.

Entre le 12 octobre et le 11 novembre, période durant laquelle la 5<sup>e</sup> Air Force lança tout ses moyens contre Rabaul, l'aviation nipponne, Marine et Armée confondues, perdit quelques 300 appareils au nombre desquels figuraient 126 “Zeke” dont 91 furent détruits en combat aérien.

En conséquence, l'Armée Impériale décida de replier le gros du 4<sup>e</sup> Hikoshidan sur la Nouvelle-Guinée où se déroulaient également de violents combats, et de laisser à la seule Marine le soin de défendre Rabaul. A partir de la mi-novembre, les derniers détachements (Buntais) de Kawasaki Ki-61 “Tony” du 68<sup>e</sup> Sentaï et de Nakajima Ki-43 “Oscar” du 13<sup>e</sup> Sentaï, au moins ce qu'il en restait, commencèrent à se replier sur Boram pour les premiers, et Wakde pour les seconds. Quant aux bombardiers, les Kawasaki Ki-48 “Lily” du 208<sup>e</sup> Sentaï avaient pris le chemin de Dagua, laissant au 14<sup>e</sup> Sentaï et à ses Mitsubishi Ki-21 “Sally” l'honneur d'être les derniers avions de l'Armée à quitter, officiellement, la Nouvelle-Bretagne.

En réalité, l'Armée japonaise avait maintenu sur place une dizaine d'avions appartenant à des escadrilles indépendantes pour des missions de transport et de reconnaissance lointaine. Ils étaient directement rattachés au Commandement de l'armée de Terre et n'allaient jouer aucun rôle dans les combats à venir.

Les appareils de l'Armée inclus, les cinq terrains de Rabaul et celui de Kavieng, utilisé comme satellite, abritaient encore à la mi-décembre 1943, quelques 320 avions. Ils étaient mis en oeuvre par des hommes jeunes et parfois inexpérimentés mais qui possédaient un moral d'acier, fermement décidés à vendre chèrement leur peau.

**4<sup>e</sup> Hikoshidan (Armée Impériale) :**  
quatre Ki-46 “Dinah” bimoteurs du 74<sup>e</sup> Dokuritsu Chutai.

Six Ki-57 “Topsy” du 20<sup>e</sup> Dokuritsu Chutai.

Dans les rangs du 253<sup>e</sup> Kokutai se trouvaient Tetsuzo Iwamoto, Kasuo Sugino, Takeo Tanimizu et Mitsuyasu Yamakawa qui allaient finir la guerre avec respectivement 80, 32, 18 et 6 victoires ; ainsi que Masajiro Kawato qui allait faire parler de lui pour d'autres raisons. Le 204<sup>e</sup> Kokutai comptait, quant à lui, des pilotes comme Sadamu Komachi, Susumu Ishihara, Kenichi Takahashi et Kenji Yanagiya qui devaient survivre au conflit avec des scores respectifs de 18, 16, 14 et 5 victoires. La nouvelle équipe de Boyington se frotta à

## EFFECTIFS AERIENS JAPONAIS COUVRANT LE SECTEUR RABAUL-KAVIENG A LA MI-DECEMBRE 1943

**11<sup>e</sup> KôkûButai (Marine Impériale) :**

140 Mitsubishi A6M2 et A6M3 “Zeke” des 201<sup>e</sup>, 204<sup>e</sup> et 253<sup>e</sup> Kokutais.

37 bombardiers monomoteurs D3A1 “Val” et D4Y1 “Judy” des 501<sup>e</sup> et 552<sup>e</sup> Kokutais.

13 bombardiers B5N2 “Kate” (1<sup>e</sup> Division de porte-avions)

60 G4M1 “Betty” des 702<sup>e</sup> et 751<sup>e</sup> Kokutais.

42 F1M2 “Pete” et E13A1 “Jake” des 938<sup>e</sup> et 958<sup>e</sup> Kokutais.

Six J1N1 “Irving” du 251<sup>e</sup> Kokutai.

Cinq L4M1 “Topsy” rattachés à l'état-major.

eux pour la première fois le 17 décembre 1943, date officielle du début de l'offensive du COMAIRSOLS contre Rabaul.

Ce jour-là, “Pappy” eut l'honneur d'ouvrir le bal en emmenant 80 chasseurs dont la mission consistait à nettoyer le ciel de Rabaul.

Huit “Corsair” de la VMF-214 quittèrent Vella-Lavella à 5 h 15 pour gagner le terrain avancé de Torokina où le Lt Ffoulkes fit un cheval de bois, endommageant sérieusement son appareil. Sitôt les pleins complétés, les huit *Black Sheeps* (Ffoulkes ayant emprunté un appareil à une autre unité) décollèrent pour le regroupement avec les autres squadrons.

## Trop tard pour les “Corsair”

Tant bien que mal, la liaison s'effectua avec la VMF-222 (huit “Corsair”), la VMF-223 (huit “Corsair”), la VMF-216 (huit “Corsair”), la VF-40 (huit “Hellcat”) et la VF-33 (16 “Hellcat”). Malheureusement, 24 P-40 néo-zélandais, dont l'autonomie était inférieure à celle des avions embarqués, n'avaient pu attendre le regroupement et fonçaient vers l'objectif, à basse altitude. De ce fait et contrairement au plan prévu, les “Kittyhawk” de la RNZAF, sous les ordres du Wing-Commander T. Freeman, DSO, DFC and Bar, arrivèrent les premiers au-dessus de la rade de Simpson-Harbor, à 10 h 30, pour y être “coiffés” par les 204<sup>e</sup> et 253<sup>e</sup> Kokutais.

## PERSONNEL DE LA VMF-214 POUR LA PERIODE DU 17 DECEMBRE 1943 AU 7 JANVIER 1944

**Maj Gregory Boyington: 22 vict.  
+ 4 probable (+6 en Chine) (prisonnier  
le 3 janvier 1944)**

**Maj Pierre Carnagey : 0  
(disparu le 23/12/1943)**

**Maj Henry S. Miller : 1 vict.**

**Cap George M. Ashmun : 1 vict  
(disparu le 03/01/1944)**

**Cap Fred V. Avey : 1 vict.**

**Cap Gelon H. Doswell : 0.**

**Cap John C. Dustin : 0  
(disparu le 28/12/1943)**

**Cap Marion J. March : 0.**

**S/Lt Harry R. Bartl : 0  
(disparu le 28 décembre 1943)**

**Lt John F. Bolt Jr : 6 vict.**

**Lt Glenn L. Bowers : 0**

**Lt Robert M. Bragdon : 0**

**Lt John S. Brown : 0**

**Lt James E. Brubaker : 0  
(disparu le 23 décembre 1943)**

**Lt Rufus M. Chatham : 0**

**Lt Ned J. Corman : 1 vict.**

**Lt William L. Crocker Jr : 1 vict. probable**

**Lt Warren T. Emrich : 2 vict.**

**Lt Bruce Ffoulkes : 0  
(disparu le 23 décembre 1943)**

**Lt Don H. Fisher : 6 vict. + 1 probable**

**Lt Denmark J. Groover Jr :**

**1 vict. + 2 probables**

**Lt Edwin A. Harper :**

**1 vict. + 2 probables**

**Lt William D. Heier : 4 vict.**

**+ 3 probables**

**Lt James J. Hill : 1 vict.**

**Lt William H. Hobbs Jr : 0.**

**Lt Herbert Holden Jr : 0.**

**Lt Alfred L. Johnson : 1 vict.**

**Lt Harry C. Johnson : 0**

**Lt Perry T. Lane : 0.**

**Lt Fred S. Losch : 1 vict.**

**Lt Christopher L. Magee : 9 vict.  
+ 2 probables.**

**Lt Alan D. Marker : 0**

**(accidenté le 12 décembre 1943)**

**Lt Bruce J. Matheson: 3 vict.**

**+ 2 probables**

**Lt Robert W. McClurg : 7 vict.**

**+ 2 probables**

**Lt Donald J. Moore : 3 vict.**

**(disparu le 28 décembre 1943)**

**Lt Paul A. Mullen: 5 vict. + 1 probable**

**Lt Edwin L. Olander : 5 vict.**

**+ 4 probables**

**Lt Rolland N. Rinabarger : 0**

**(évacué sanitaire le 28 décembre 1943)**

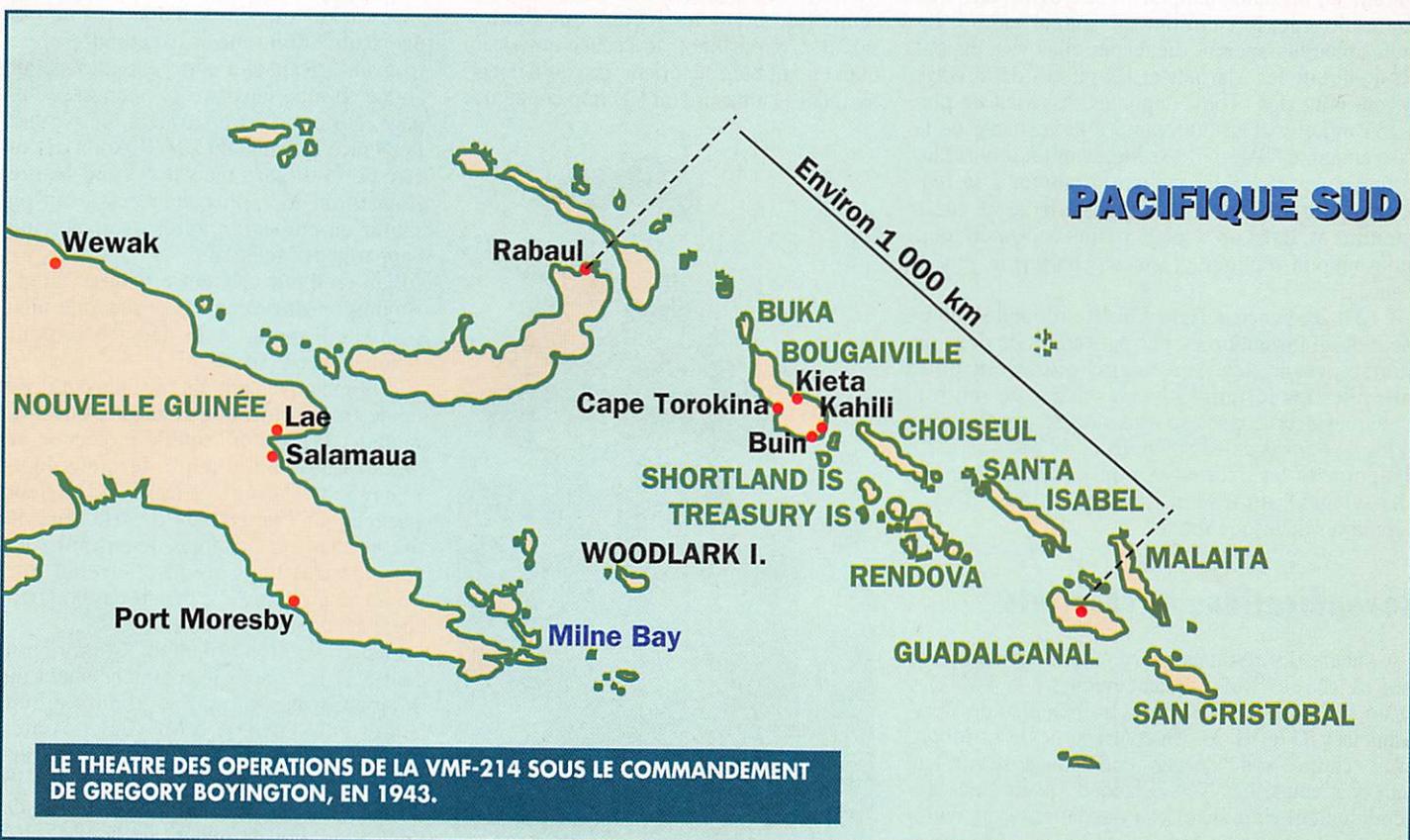
**Lt Sanders S. Sims : 1 vict. probable**

**Lt Burney L. Tucker : 4 vict.**

**Lt Frank E. Walton Jr: officier de  
renseignements**

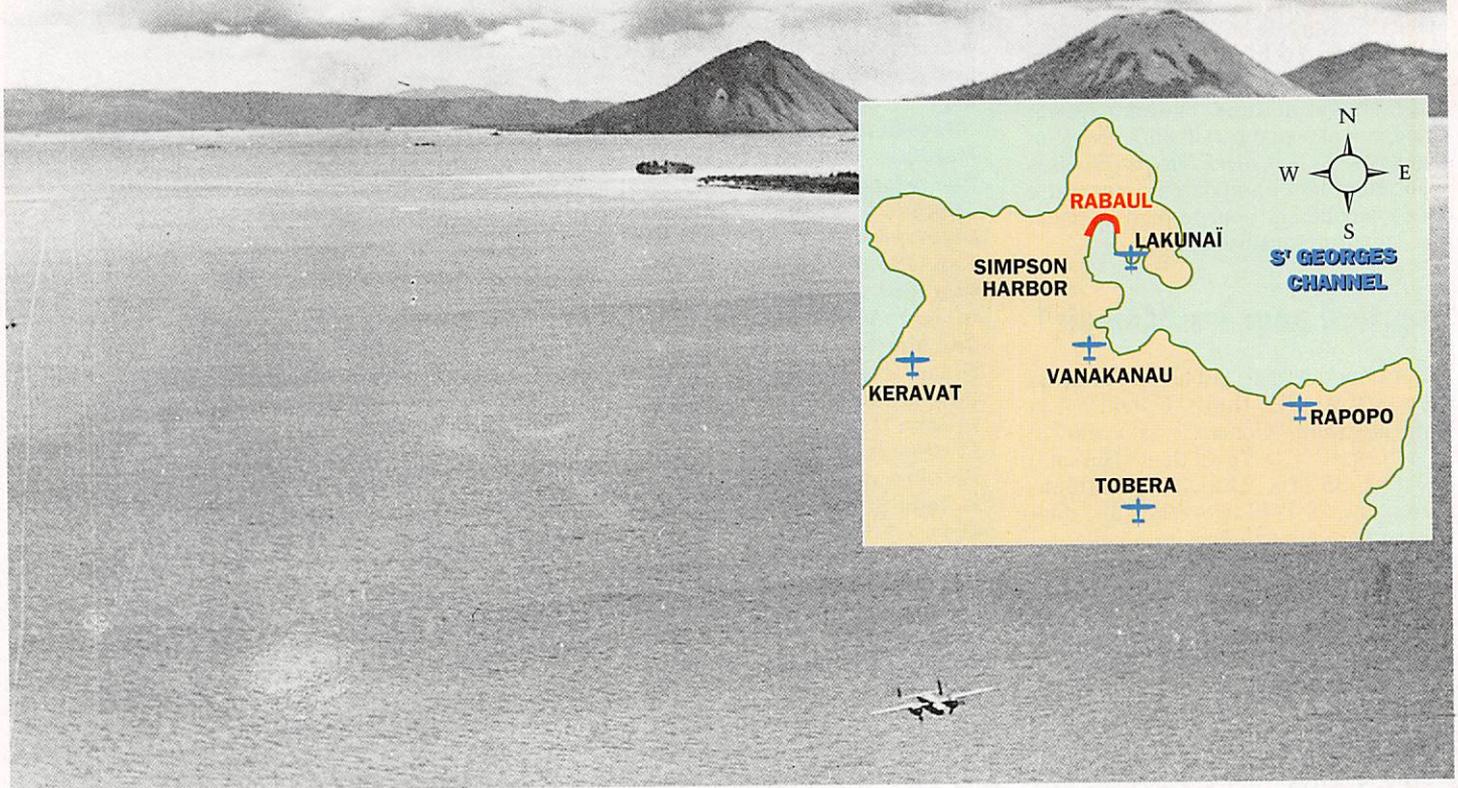
**Lt James M. Reames : médecin**

**(détaché de l'US Navy)**



Les volcans de Rabaul, vus du nord, par où arrivaient le plus souvent les bombardiers de la 5<sup>e</sup> Air Force. Sur cette photo apparaissent deux North American B-25 qui s'éloignent à très basse hauteur.

L'aérodrome de Lakunai se trouve au pied et à gauche du petit volcan, au centre de la photo, sur une petite bande de terre plane. En médaillon, la carte des bases japonaises à Rabaul. Document USAF, via Lex McAulay).



Quand Boyington et le gros de la formation parvinrent sur les lieux, un quart d'heure plus tard et à haute altitude, le ciel était quasiment vide et les seuls appareils aperçus, beaucoup plus bas, étaient des P-40 que les Marines et les pilotes de la Navy prirent pour des "Tony" japonais. Au bout de plusieurs minutes d'attente vaine à la verticale de la base ennemie, "Pappy", excédé, se mit à insulter les Japonais par radio, les incitant à monter à sa rencontre pour se battre. La réponse ne se fit guère attendre et, dans un anglais parfait, un opérateur-radio nippon répliqua "Descends toi-même, espèce d'enc....".

A 12 h 20, l'ancien Tigre Volant ordonna l'éclatement de sa formation et, par patrouilles de deux ou quatre avions, les Américains piquèrent pour mitrailler les terrains adverses avant de rentrer. Quelques accrochages sporadiques se produisirent alors, y compris entre appareils alliés puisque le Lt Bragdon se fit tirer, sans conséquence, par six "Kittyhawk" qu'il identifia comme des "Tony" dépourvus de disque rouge !

## Revendications et résultats

A l'heure des résultats, deux "Zeke" et un hydravion de chasse "Rufe" étaient crédités à la VMF-214 et un troisième "Zeke" porté au bénéfice de l'E.V Schneider de la VF-33. En contrepartie, le Lt Moore avait "crashé" son "Corsair" endommagé sur un terrain de secours. Les Néo-Zélandais, quant à eux, revendiquaient cinq victoires pour la perte du Wing-Commander Freeman et du Flight-Lt J.O. McFarlane.

En dépit des neuf succès, Boyington fut le premier à reconnaître que cette mission était un fiasco. Bon tacticien, il en tira immédiatement les leçons qui s'imposaient. L'importance de l'échec américain était en fait bien supérieur à ce qu'il imaginait, dans la mesure où l'action conjuguée

de ses 80 chasseurs puissamment armés n'avait entraîné la destruction que de trois avions nippons.

Un "Jake" du 938<sup>e</sup> Kokutai (et non pas un "Rufe" dont aucun exemplaire ne se trouvait à Rabaul à cette époque) s'était abîmé en mer, sans gravité pour son équipage, et deux "Zeke" avaient été perdus. Le Naïtre Koyama du 204<sup>e</sup> Kokutai devait être porté disparu mais le Second-Maître Kawato du 253<sup>e</sup>, plus chanceux, avait pu sauter en parachute après avoir percuté l'appareil de McFarlane.

Bien qu'il eût volé entre temps, "Greg" Boyington dut attendre sa seconde mission sur Rabaul, le 23 décembre, pour renouer avec le succès.

Le commandement américain avait décidé de frapper fort et d'engager 24 quadrimoteurs "Liberator" sous la protection de 48 chasseurs au nombre desquels figuraient huit "Corsair" de la VMF-214. Pour parachever l'oeuvre de destruction, 48 autres chasseurs, chargés de mitrailler les terrains, devaient prendre le relais une heure environ après le départ des bombardiers et de leur escorte.

Le premier groupe de huit "Corsair" prit l'air à 11 h 30, sous le commandement du Major Carnagey, pour se joindre à huit autres F4U-1A de la VMF-222 et assurer l'escorte rapprochée des B-24. La couverture moyenne du dispositif incombait à 16 "Hellcat" de la VF-33 et huit de la VF-40, tandis que huit "Corsair" de la VMF-216



Nasajiro Kawato à Rabaul, en décembre 1943.  
Kawato, via Y. Izawa

étaient placés en protection haute.

"Pappy" décolla à 12 h 30, pour prendre la direction de la seconde formation qu'il étagea également sur trois niveaux. Lui même, à la tête de 20 "Corsair" (10 de la VMF-214 et 10 de la VMF-223), demeura à basse altitude, laissant le soin à 28 P-38 du 44<sup>e</sup> Fighter-Squadron (rééquipé depuis peu) d'assurer la couverture moyenne et haute de son groupe.

Comme d'habitude, rien ne se déroula suivant le plan prévu. Les bombardiers arrivèrent au-dessus de Rabaul avec du retard, pour constater qu'une partie des "Hellcat" s'était perdue en chemin. Ceux qui restaient ne purent rien contre la vingtaine de "Zeke" qui dégingola sur les "Liberator", soleil dans le dos. Les "Corsair" de l'escorte rapprochée durent encaisser le choc du gros de la chasse adverse, estimé à 40 "Zeke" et quelques "Tony". Sous la violence de l'attaque nipponne, les quadrimoteurs se scindèrent en deux groupes mais parvinrent à effectuer leur bombardement, non sans subir de sérieux dommages.

### Boyington arrive trop tôt

Boyington, qui aurait dû arriver sur les lieux 75 minutes après la première formation, survola les côtes de Nouvelle-Bretagne un quart d'heure seulement après celle-ci. Au-dessus de la grande base japonaise, le ciel était noirci par la DCA et plus de 100

avions tourbillonnaient depuis le niveau de la mer jusqu'à 21 000 pieds (7 000 m).

Par patrouilles de deux, les Américains se lancèrent aussitôt à la poursuite des "Zeke" toujours très individualistes malgré leurs nouvelles tactiques calquées sur



**Ci-dessus :**  
un Lockheed PV-1 néo-zélandais survole la rade de Simpson-Harbor, à Rabaul, au début de 1944, comme le montrent les marques de nationalité.

**Ci-dessous :**  
des bombes à fragmentation tombent sur les bombardiers "Betty" du 751<sup>e</sup> Kokutai du terrain de Vunakanau, en novembre 1943.

USAF via McAulay.



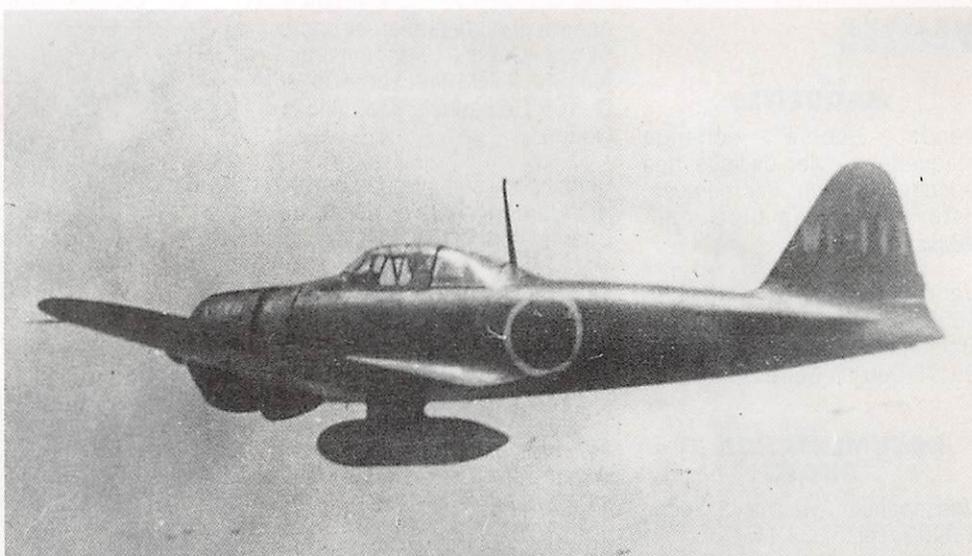


"Tony". Boyington disposa alors ses forces en un gigantesque cercle de Lufberry au centre duquel se retrouvèrent les Japonais.

Ceux-ci, dont les forces consistaient en 33 "Zeke" du 204<sup>e</sup> Kokutai conduits par l'Enseigne de 1<sup>e</sup> Classe ITO, 18 "Zeke" du 201<sup>e</sup> Kokutai commandés par le M.P Taniguchi et 16 du 253<sup>e</sup> Kokutai dirigés par le L.V Nakagawa, ne se laissèrent nullement impressionner. Malgré leur position désavantageuse, ils foncèrent sur les Américains, les privant ainsi de l'initiative.

L'affrontement vira alors à l'habituel "dogfight" d'où les deux camps sortirent à égalité. Les Lt Davey, Kamps et Putnam de la VMF-216 allèrent au tapis, de même que le Lt Strohm de la VMF-223 qui lui, devait être repêché indemne.

Du côté nippon, le Maître Yasujiro Ono et le P.M Matsukishi Matsui du 253<sup>e</sup> Kokutai ne rentrèrent pas, de même que le Second-Maître Kuichi MORI du 204<sup>e</sup>. Le 201<sup>e</sup> Kokutai, quant à lui, s'en tira sans trop de mal dans la mesure où un seul de ses avions fut sérieusement endommagé.



Un Mitsubishi A6M2 "Zero" portant les marques WI-II du 201<sup>e</sup> Kokutai sur l'empennage vertical.

Collection Masami Otomo.

## La 25<sup>e</sup> victoire

Cela n'empêcha pas les Américains de revendiquer 16 victoires confirmées et trois probables, sans compter les adversaires signalés comme simplement endommagés. Sur ce total, six victoires dont une probable allèrent à la VMF-214 ; l'une d'elles était la 25<sup>e</sup> de Boyington. Quant aux autres unités, une victoire fut attribuée au Major Marion E. CARL (vétérans de Midway et de Guadalcanal), patron de la VMF-223 ; neuf autres ainsi que deux probables furent portées au crédit de la

VMF-216. Curieusement, l'une d'elle concernait un "Tony" de l'Armée Impériale que les pilotes alliés persistaient à signaler dans le ciel alors que les seuls exemplaires encore présents à Rabaul étaient les épaves abandonnées par le 68<sup>e</sup> Sentaï lors de son départ. La 16<sup>e</sup> victoire américaine du jour revint à la Navy et fut attribuée, en collaboration, aux Enseignes de 1<sup>e</sup> Classe "Bill" Armstrong et "Johnny" Propis de la VF-33.

**Pilotes de la VMF-214 engagés le 27 décembre 1943 et revendications : Boyington, Harper, Mullen, Avey : 1**

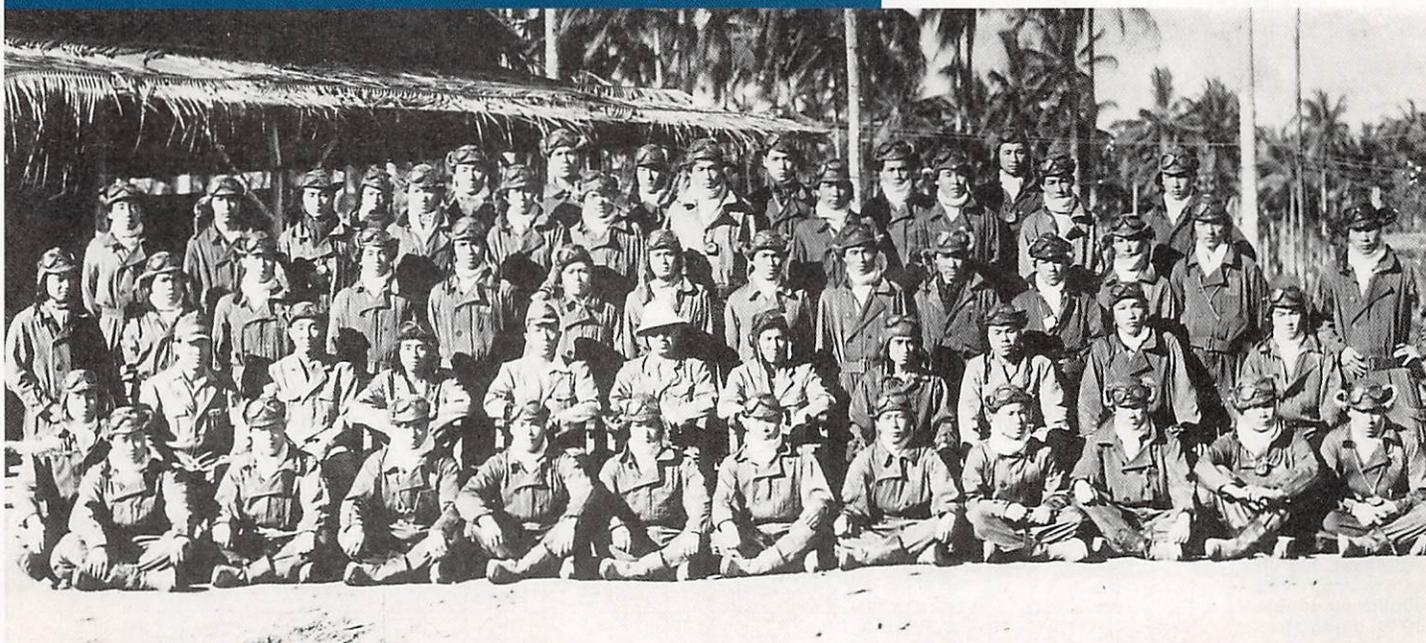
**"Zeke" chacun. Tucker, Corman, Crocker, Miller, Doswell, Bowers : 0. Fisher : 2 "Zeke" + 1 "Zeke" probable.**

Encouragé par les résultats annoncés, l'état-major du COMAIRSOLS confia le soin au Marine Air Wing N° 1 de renouveler l'opération dès le lendemain. Le but était d'affaiblir la chasse adverse en prévision d'un bombardement d'envergure prévu pour le 30 décembre.

"Pappy" prit donc l'air le 28 à 6 h, à la tête de 12 *Black Sheeps*, pour se joindre à neuf "Corsair" de la VMF-223 et à six autres de la VMF-321. Une demi-heure plus tard, la petite formation rencontra la VMF-216, partie du terrain de Torokina et forte de 19 F4U-1A. Son chef, le Major Rivers Morrell, un ancien de Guadalcanal, prit le commandement du dispositif et amena ses 46 "Corsair" au-dessus de Rabaul en effectuant un long et large détour par l'ouest.

A suivre

Les pilotes du 253<sup>e</sup> Kokutai à Tobera, fin 1943. Plusieurs pilotes peuvent être identifiés. cette photo nous a été transmise par Kenji Takahashi, parent du Maître Kenichi Takahashi, le septième à partir de la gauche, au quatrième rang.



# Gregory

# “Pappy” Boyington

## LÉGENDE ET RÉALITÉ

### 3 (suite et fin) - Rabaul : le second tour d'opérations et la captivité.

**C**e faisant, Morrell pensait surprendre l'adversaire en débouchant d'une direction inhabituelle. La surprise fut, en fait, pour les Américains étagés entre 19 000 et 20 000 pieds (6 000 et 6 500 m). Deux groupes de chasseurs nippons dont le total fut estimé à 60 “Zeke” et quelques “Tony”, les attendaient : l'un croisait à la même altitude mais le second se trouvait beaucoup plus haut, embusqué dans le soleil.

Directement couvert par la VMF-223 du Capitaine Fred E. Gutt, un autre vétéran de Guadalcanal, et par la VMF-321 du Major David Drucker, Morrell fonça sur l'ennemi, engageant un gigantesque combat tournoyant.

Ce fut le *Black Sheep Squadron*, laissé en arrière-garde, qui encaissa le choc quand entrèrent dans la danse les “Zeke” cachés dans la lumière du soleil. Ces 17 chasseurs, commandés par le L.V Nakagawa, appartenaient au 253<sup>e</sup> Kokutai. Ils allaient faire preuve d'une discipline de vol inhabituelle.

En quelques secondes, ce fut le “chacun pour soi” et un “Corsair” ne tarda pas à descendre en flammes. Quand, après un quart d'heure d'efforts, les Américains parvinrent à s'extraire du piège, deux autres *Black Sheeps* avaient disparu. Ce devait être les seules pertes alliées. En retour, les Marines annonçaient 26 victoires sûres et huit probables.

Dans le camp japonais, le 201<sup>e</sup> Kokutai dont 22 “Zeke” avaient été engagés sous les ordres du M.P Tanigushi, ne perdit que le Second-Maître Ryūfu Fujihara. Des 23 pilotes du 204<sup>e</sup> Kokutai emmenés par l'E.V Katayama et les M-P Yamanaka et Kineko Uematsu, et le Quartier-Maître Sakaeru Takuni furent portés disparus. Quant au 253<sup>e</sup> Kokutai, il ne perdit qu'un appareil dont le pilote fut repêché indemne.

Sur les quatre victoires confirmées et les deux probables qui furent créditées à la VMF-214, “Greg” Boyington ne revendiqua que la destruction probable d'un chasseur dont l'extrémité des plans était carrée et qu'il identifia comme étant un “Tojo”. Il s'agissait plus vraisemblablement d'un “Zeke” modèle A6M3 connu chez les Alliés sous le surnom de “Hamp” - Le Mitsubishi A6M3 était en effet le seul chasseur nippon du moment à avoir le bout des plans carrés - De plus, les “Tojo” que les Japonais nommaient “Shoki” (démon), étaient des appareils de l'Armée Impériale qui, en décembre 1943, ne possédait plus un seul chasseur en état de vol en Nouvelle-Bretagne !

#### Pilotes de la VMF-214 engagés le 28 décembre 1943 et revendications :

**Boyington : 1 “Tojo” probable.**

**McClurg : 1 “Hamp” + 1 “Zeke” probable. Magee : 1 “Tony”.**

**Moore : disparu. Sims, Heier, March,**

**Brown : 0. Dustin : disparu. Matheson,**

**Olander : 1 “Zeke” chacun.**

**Bartl : disparu.**

Pour “Pappy” qui ne prit pas part au raid du 30, l'année se terminait avec le score de 25 victoires confirmées dont six acquises en Birmanie et quatre probables.

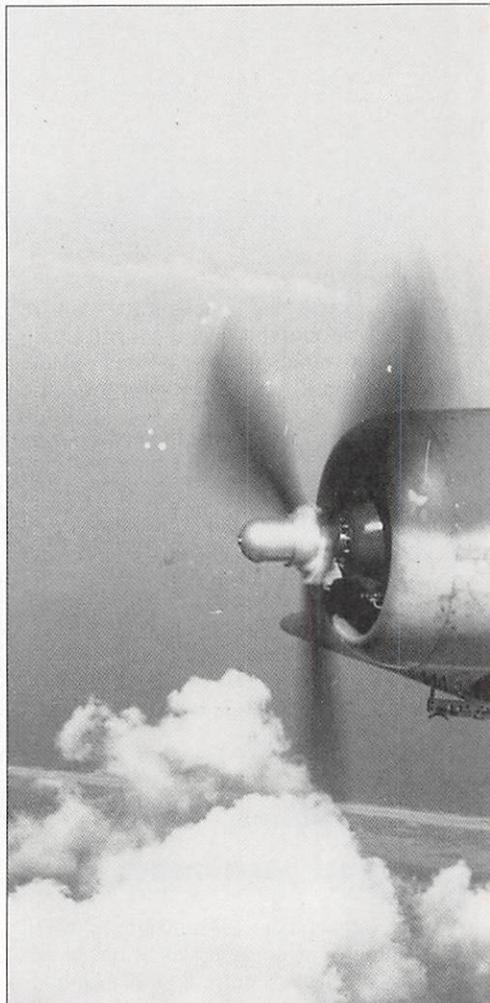
A titre indicatif, les forces alliées engagées contre Rabaul revendiquèrent, pour la période du 17 au 31 décembre 1943, la destruction de 147 appareils ennemis (non compris les victoires probables), principalement des chasseurs. Durant cette période, la Marine impériale ne perdit en réalité que 48 “Zeke” dont 12 tombèrent sous les coups des pilotes de la 5<sup>e</sup> Air Force, dans le secteur est de la Nouvelle-Bretagne (Cap Gloucester et Arawe).

Les 36 chasseurs alliés abattus au dessus de Rabaul dans le même temps, démontrent, s'il le fallait, le mordant des aviateurs japonais et les qualités de leurs avions eu égard à la supériorité numérique et technologique dont jouissaient les Alliés.

L'année 1944 débuta sous le signe de la malchance pour “Greg” Boyington. Il ne put participer au raid lancé contre Rabaul le jour de l'an, retenu au sol par des formalités administratives que la hiérarchie l'obligea à régler en urgence.

Le lendemain, il prit la tête d'une formation de 56 chasseurs pour être victime d'une fuite d'huile en arrivant au-dessus de l'objectif. Son pare-brise couvert de lubrifiant visqueux et son moteur perdant de la puissance, il dut faire demi-tour à allure réduite pour gagner le terrain de Torokina où il passa la nuit.

Le 3 janvier à 6 h 40, son “Corsair” toujours hors d'usage, il décolla aux commandes de celui du Major Marion Carl de la VMF-223. Un nouveau “Sweep” (attaque au sol) était prévu sur Rabaul, pour lequel les VMF-214, 211 et 321 engageaient huit “Corsair” chacune et la VMF 223 seulement quatre. La Navy par-



ticipait également à cette mission avec 20 “Hellcat” des VF-33 et VF-40.

Lorsque la formation conduite par Boyington parvint en vue de Rabaul, la malchance avait déjà frappé les *Black Sheeps*. Quatre appareils avaient fait demi-tour si bien que les quatre autres s'étaient joints aux “Corsair” de la VMF-223 pour constituer un “Flight” de huit avions.

A 8 h, étagés entre 20 et 24 000 pieds (6 à 8 000 m), les Américains se trouvaient à la verticale du terrain de Rapopo quand 12 chasseurs adverses furent aperçus, un peu plus bas, en train de grimper. La section de “Pappy” qui se trouvait la plus proche, plongea sur les “Zeke”, laissant les quatre appareils de la VMF-223 en couverture. Les *Black Sheeps* se séparèrent pour effectuer une attaque en ciseau. Boyington, couvert par Ashmun, toucha un “Zeke” qui s'enflamma sous les yeux des pilotes de la

# Boyington

## LITÉ

Ce chef tant apprécié de ses hommes pour sa façon de fit, à son retour de captivité, une bien étrange confiance qui explique le fond de sa personnalité



Un F4U-1 à l'époque de la mise en service en 1943 dans le corps des Marines.  
Collection Bernard Millot.

VMF-223. La mêlée devint ensuite générale et personne ne revit les deux "Corsair".

D'autres "Zeke" se trouvaient, en effet, en embuscade à une altitude supérieure et les Américains, n'ayant plus l'avantage, rompirent rapidement le combat.

Au retour, il fallut se rendre à l'évidence : Boyington et Ashmun étaient manquants. C'était un lourd tribut pour la VMF-214 qui n'allait être créditée que de deux victoires. Les autres escadrons n'avaient subi aucune perte et revendiquaient, en tout, neuf victoires dont cinq probables.

Contrairement aux jours précédents, les Japonais n'avaient engagé que deux Kokutais dans cette affaire qui se solda pour eux par la perte du Maître Hideshi Tanimoto et du Second-Maître Yoshige Kitade du 204<sup>e</sup> Kokutai. Celui-ci avait été, pour l'occasion, renforcé d'éléments du 201<sup>e</sup> ; en tout, 33 "Zeke" avaient pris part à

l'action sous les ordres du Lt de Vaisseau Tomojiro Yamagushi. Le 253<sup>e</sup> Kokutai avait, quant à lui, reçu des renforts du Japon. Sur les 37 "Zeke" que le L.V Kenji Nakagawa avait mené au combat, un seul fut endommagé et son pilote blessé.

En revanche, les hommes de Yamaguchi prétendirent avoir détruit un "Hellcat" et trois "Corsair" dont deux ne furent comptés que comme victoires probables. Ceux de Nakagawa firent mieux en revendiquant la destruction de neuf "Corsair" dont, là encore, deux ne furent considérés que probablement abattus. Depuis le mois de juin 1943, et ce dans le but de mettre un terme à l'individualisme de ses pilotes, le haut commandement nippon avait interdit la tenue de tableaux de chasse individuels et ordonné que toutes les victoires revendiquées, fussent portées au crédit global des unités. Les directives insistaient sur le fait que le com-

bat aérien devait, avant tout, être un travail d'équipe, d'où l'absence volontaire de précisions quant à l'identité des vainqueurs dans tous les rapports officiels.

#### Pilotes de la VMF-214 engagés le 3 janvier 1944 et revendications :

**Boyington : 1 "Zeke" (+ 2 autres à son retour de captivité). Ashmun : Disparu (+ 1 "Zeke" crédité en 1945). Hill : Circuits électriques défectueux. (demi-tour).**

**Johnson : 0. Olander : Alimentation en oxygène défectueuse. (demi-tour). Lane : Circuit hydraulique défectueux. (demi-tour).**

**Matheson : 1 "Zeke". Chatham : Circuits électriques défectueux. (demi-tour).**

Les recherches entreprises le jour même et le lendemain pour tenter de retrouver les disparus restèrent vaines ; l'événement fut relayé par les correspondants de guerre : Le Major "Pappy" Boyington était "Missing in action" (porté disparu au combat) !



Des F4U-1A "Corsair" (noter la nouvelle verrière) de la VMF-214.

Document National Archives.

## LISTE DES F4U-1 "CORSAIR" PERDUS PAR LA VMF-214

### Premier tour d'opérations:

N° 17527, perdu le 16 septembre 1943  
avec le Cap. R.T. Ewing

N° 17901, accidenté au sol à Munda  
le 21 septembre 1943

N° 17916, posé sur l'eau par  
le Lt. W.D. Heier, le 21 septembre 1943

N° 55828, accidenté à l'atterrissage  
le 23 septembre 1943

par le Lt. R. Alexander

N° 55876, accidenté à l'atterrissage  
le 26 septembre 1943 par  
le Lt. R. Rinabarger

N° 56016, perdu le 27 septembre 1943  
avec le Lt. W.R. Harris

N° 55943, perdu le 30 septembre 1943  
avec le Lt. R.A. Alexander

N° 17679, perdu le 13 octobre 1943  
avec le Lt. V.G. Ray

N° 17844, posé sur l'eau par  
le Lt. W.T. Emrich, le 16 octobre 1943

N° 55889, posé sur le ventre par  
le Lt. E.A. Harper, le 17 octobre 1943

### Second tour d'opérations

N° 17777, posé sur le ventre par  
le Lt. D.J. Moore, le 17 décembre 1943

N° 17395, perdu le 23 décembre 1943  
avec le Maj. P. Carnagey

N° 17451, perdu le 23 décembre 1943  
avec le Lt. J.E. Brubaker

N° 17443, perdu le 23 décembre 1943  
avec le Lt. B. Ffoulkes

N° 17908, perdu le 28 décembre 1943  
avec le Cap. J.C. Dustin

N° 56420, perdu le 28 décembre 1943  
avec le S/Lt. H.R. Bartl

N° 49681, perdu le 28 décembre 1943  
avec le Lt. D.J. Moore

N° 17915, perdu le 3 janvier 1944 avec  
le Maj. G. Boyington (emprunt)

N° 02723, perdu le 3 janvier 1944 avec  
le Cap. G.M. Ashmun



Chez les Marines où, à l'exception des officiers supérieurs, il jouissait d'une grande popularité, tout comme dans l'ensemble de l'Amérique, la nouvelle fit l'effet d'une bombe. Ce n'était pas tous les jours que disparaissait un as titulaire de 26 victoires et aussi médiatique que lui.

La hiérarchie du Marine Corps, à commencer par l'état-major du Marine Air Group N° 11 et le fameux Colonel "Lard", entrevit alors l'occasion de se venger de l'encombrant Major qui avait, jusqu'à présent, monopolisé l'attention des journalistes. Malgré une campagne de presse en sa faveur, Boyington ne fut proposé pour aucune décoration. Ce fut finalement l'US Army, en l'occurrence l'état-major du Général McArthur, qui demanda à ce que l'aviateur disparu soit décoré pour sa conduite devant l'ennemi. Curieusement, la requête se perdit dans les méandres de l'administration.

L'affaire fut relancée, quelques semaines plus tard, par le célèbre reporter Ed Sullivan qui, au cours de plusieurs émissions à la radio, s'offusqua du fait que le gouvernement américain ne rendit pas hommage à certains héros tombés pour la défense du pays. "Pappy" était du nombre et le résultat ne se fit pas attendre. Sur instructions de la Maison Blanche, Gregory Boyington fut, à titre posthume, promu au grade de lieutenant-colonel de réserve et proposé pour la Congressional Medal of Honor, la plus haute distinction américaine, ainsi que pour la Navy Cross. La cérémonie de remise eut lieu en mars 1944, en présence du président Roosevelt.

La VMF-214, quant à elle, fut retirée du front quatre jours après la disparition de son chef, pour être rapatriée sur les Etats-Unis. Le Squadron devait être reformé fin 1944 et reprendre du service en janvier 1945, à bord du porte-avions USS *Franklin*.

Avec un score total de 127 victoires homologuées, le *Black Sheep Squadron* termina la guerre à la 7<sup>e</sup> place du palmarès des escadrilles de chasse de l'US Marine Corps. 96 d'entre elles avaient été revendiquées durant la période de commandement de "Pappy" Boyington.

## ALCOOLISME ET POLEMQUES.

Le 29 août 1945, alors que les médias ne parlaient que des bombes atomiques qui venaient d'anéantir Hiroshima et Nagasaki, une nouvelle fit rapidement le tour de l'Amérique : le Major Boyington était vivant.

Il venait de passer 20 mois dans le camp d'Omori, dans la région de Tokyo, et c'est maigre et affaibli qu'il fut accueilli dans son pays comme une véritable vedette.

L'on sut alors ce qui s'était passé le 3 janvier 1944. Après s'être retrouvé à basse altitude avec le Capitaine Ashmun, Boyington avait tiré sur un ennemi qui s'était glissé

Les Grumman F6F-3  
“Hellcat” de l’US  
Navy, au-dessus des  
îles Salomon, en  
1943.

Le “Hellcat” était le  
rival du “Corsair”.  
L’US Navy le lui  
préféra, jusqu’à ce  
que la guérison des  
maladies de  
jeunesse du  
“Corsair” et les  
résultats obtenus  
avec lui par les  
Marines, la  
fassent revenir sur ce  
choix.

National Archives



derrière son ailier. Les deux “Corsair” avaient ensuite succombé sous le nombre. “Pappy” avait été touché alors qu’il tirait lui-même sur un autre “Zeke”. Son appareil en feu, il l’avait évacué en parachute, à très basse altitude, au-dessus du détroit de Saint-George ; son parachute s’était ouvert juste avant qu’il ne touchât l’eau, brûlé et contusionné.

Après avoir échappé à plusieurs minutes de mitraillage de la part de ses vainqueurs, il avait passé huit heures dans son dinghy avant d’être repêché par un sous-marin nippon. A propos d’Ashmun, il déclara avoir vu, juste après leur séparation, un appareil tomber en flammes et qui ne semblait pas être un “Corsair”. Une victoire fut donc attribuée titre posthume à George M. Ashmun.

Quant à Boyington, il fut crédité, de la même manière, de deux victoires supplémentaires pour devenir le premier des pilotes de chasse de l’US Marine Corps devant “Joe” Foss, héros de Guadalcanal et titulaire de 26 victoires.

Le 6 septembre, “Pappy” reçut officiellement ses galons de lieutenant-colonel. Quant aux décorations qui lui avaient été décernées à titre posthume, elles lui furent remises par le président Truman, le 5 octobre 1945, le “Nimitz Day”.

Dans le cadre des festivités de l’après-guerre, le nouveau lieutenant-colonel fut convié à faire le tour du pays pour y être présenté dans les principales villes, bases et écoles militaires. Sa captivité n’avait pas atténué son dédain pour une hiérarchie avec laquelle ses relations ne s’étaient pas améliorées. C’est donc toujours contre le gré de sa direction qu’il reçut l’American Defense Service Medal, l’Asiatic-Pacific Campaign Medal, l’American Campaign Medal et la World War II Victory Medal.

Le 1<sup>er</sup> août 1947, pour la plus grande joie de bon nombre d’officiers supérieurs jaloux de sa notoriété, le corps des Marines qui avait toujours refusé son intégration dans le personnel d’active, rendit “Greg” Boyington à la vie civile. En vertu d’une loi autorisant les détenteurs de la

plus haute distinction nationale à se retirer dans le grade supérieur, il fut nommé colonel mais n’eut pas droit à la retraite qu’il méritait pourtant fort logiquement.

Il se retira dans la petite ville de Burbank (Californie) avec la maigre pension que lui rapportait sa prestigieuse décoration. Populaire comme il l’était, il aurait pu, comme son rival et ami “Joe” Foss, faire de la politique et devenir gouverneur. Le destin et surtout l’alcool en décidèrent autrement. Quelque chose avait changé en lui, comme si un ressort avait cassé. Lors d’une visite à Frank Walton, un ancien compagnon d’armes résidant à San-Francisco, il avoua à l’épouse de ce dernier que c’est en tant que prisonnier, au Japon, qu’il avait passé les meilleurs jours de son existence, parce que, chaque jour, quelqu’un lui disait ce qu’il avait à faire ; tout était réglé à l’avance ; il n’avait jamais eu aucune décision à prendre.

L’énergique leader du “Black Sheep Squadron” avait terriblement changé.

Psychiquement affaibli, il allait, petit à petit, redevenir alcoolique. Ses mariages successifs ne furent qu’une suite d’échecs à l’instar de sa vie professionnelle : une dizaine d’années de vache maigre et de petits boulots dans différentes villes, y compris représentant en alcools et spiritueux.

En 1958, il publia sous le titre *Baa Baa Black Sheep*, un livre autobiographique romancé. Ce fut un best-seller qui vint à point pour le soulager financièrement. Il donna ensuite libre cours à un talent jusque là soigneusement caché : la peinture. A un rythme, il est vrai, assez lent, il peignit plusieurs dizaines de tableaux sous le pseudonyme de “Gregg”.

Le succès dans ce domaine fut moins net que pour le livre, et ce furent ses ex-compagnons d’armes, avec qui il était resté très lié, qui achetèrent tous les invendus lorsqu’il tomba malade en 1966, lui permettant ainsi de régler quelques dettes.

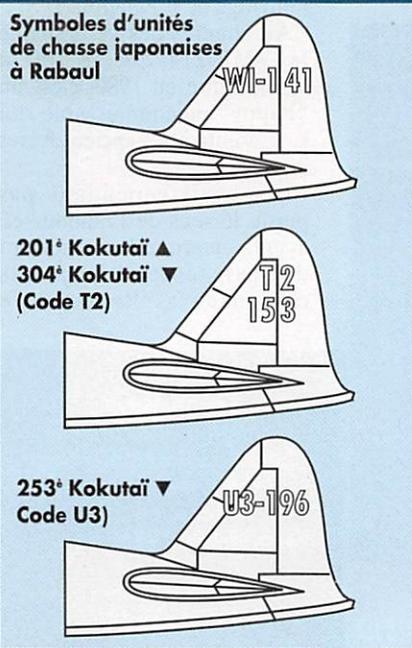
L’ennemi, cette fois, était le cancer qu’il parvint à vaincre au bout de plusieurs mois d’efforts et de souffrance. L’alerte avait cependant été sérieuse et, en 1967, il s’installa dans la petite ville de Clovis, en pleine campagne californienne, à proximité d’un centre spécialisé dans la lutte contre la terrible maladie.

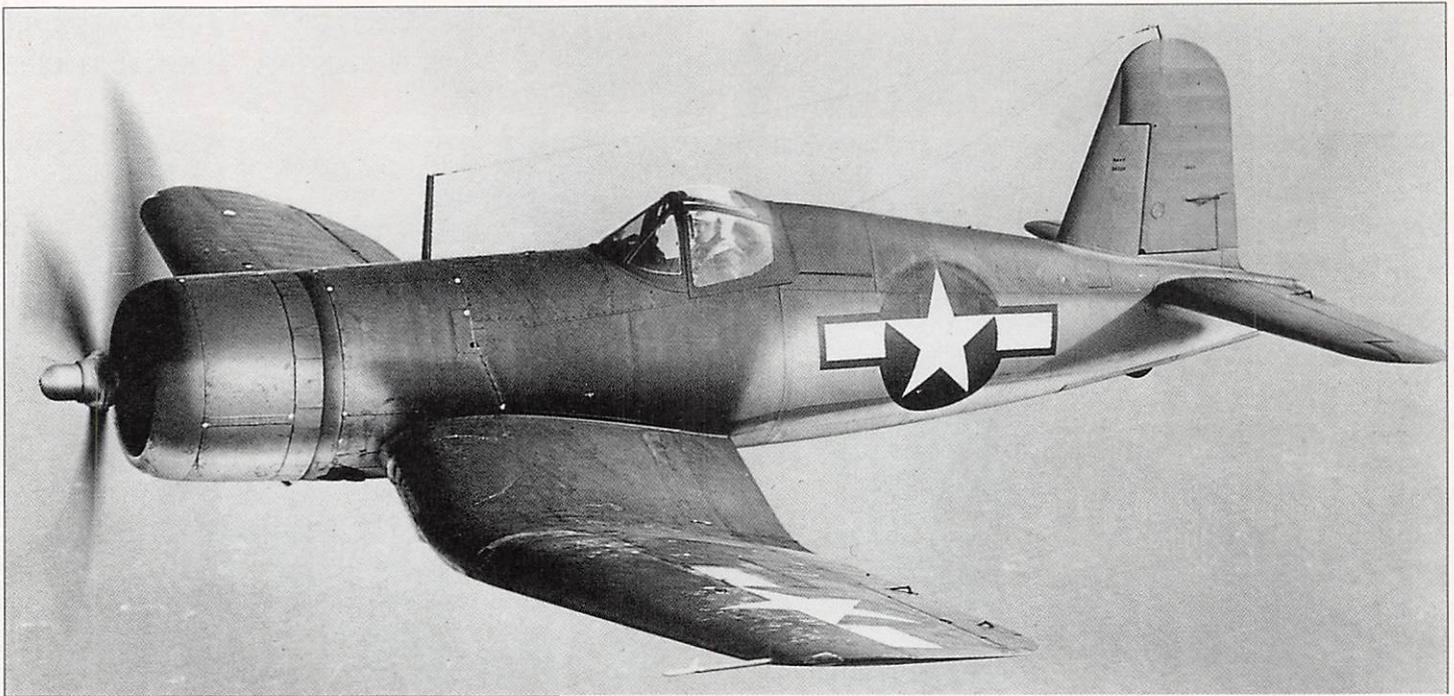
Durant l’été 1970, alors que, redevenu sobre, il vivait très simplement, consacrant le plus clair de son temps à la peinture, il eut la surprise d’apprendre qu’une série télévisée adaptée de son livre était en cours de tournage sous la direction du producteur Stephen J. Cannel. En l’espace de quelques mois, toute l’Amérique entendit à nouveau parler de lui et il en profita pour faire rééditer *Baa Baa Black Sheep*.

Fin 1970, il acheta un petit avion de tourisme avec lequel il se mit à faire le tour des principaux meetings aériens du pays, où ses conférences rencontrèrent régulièrement un franc succès.

En 1976, il devint conseiller technique pour le tournage de la série télévisée. Ce poste lui valut des reproches de la part de ses anciens camarades de combat qui ne se reconnaissaient nullement dans l’image des *Black Sheeps* donné par le feuilleton. Il y eut des menaces d’action en justice : certains avaient pris comme une offense le fait d’être présentés au public comme des brutes alcooliques, semi-délinquants allergiques à la discipline et coureurs de jupons ne pensant qu’à prendre du bon temps sous les tropiques.

Boyington qui savait mieux que quiconque com-





Un Chance Vought F4U-1A, à verrière modifiée, dans les couleurs et les marquages de la fin de 1943. Collection Bernard Millot.

bien les griefs de ses camarades étaient fondés, dut leur expliquer que la vérité avait été travestie pour les besoins du cinéma, comme elle l'était pour d'autres productions. Lui que son alcoolisme avait souvent conduit dans les locaux de la police, était bien placé pour savoir que les feuilletons policiers ne reflétaient pas non plus la réalité !

Devant le succès remporté par la série télévisée, tous finirent par admettre que le grand public n'avait que faire de la réalité historique et "Pappy" obtint le soutien des anciens. Après tout, l'image de marque de la VMF-214 n'en souffrait nullement et le feuilleton suscita bien des vocations chez les adolescents.

Début 1977, un autre ancien pilote de chasse, japonais celui-là, vola la vedette à "Greg" Boyington. Il s'agissait de Masajiro Kawato, devenu "Mike" Kawato depuis son installation aux Etats-Unis. Retraité de l'aviation nipponne dans laquelle il avait poursuivi sa carrière après-guerre, il passait son temps dans les meetings aériens, à vendre un livre autobiographique intitulé *Flight into conquest*.

C'est avec le plus grand sérieux qu'il annonça, sur une chaîne de télévision, qu'il avait descendu le Major Boyington le 3 janvier 1944. La presse à sen-

sation s'empara de l'affaire et une rencontre entre les deux hommes fut organisée le 23 février 1977 lors d'un congrès du Los Angeles International Airport Kiwanis Club.

"Pappy" qui n'avait aucune raison de mettre en doute la parole de Kawato lui accorda d'emblée son amitié jusqu'au jour où l'historien Henry Sakaida démontra que les affirmations de l'ancien chasseur nippon n'étaient que mensonges. Les recherches entreprises par ce spécialiste de la guerre du Pacifique firent même apparaître que le score de 18 victoires avancé par Kawato ("Pappy" étant supposé être sa 13<sup>e</sup> victime) était également fantaisiste. Cela n'empêcha pas l'ancien pilote du 253<sup>e</sup> Kokutai de rééditer son livre et de le commercialiser sous le nouveau titre de *Bye Bye Black Sheep* par allusion à l'ouvrage de Boyington.

Au congrès des vétérans de la VMF-214 qui se tint à Washington en 1980, c'est un "Pappy" méconnaissable qui se présenta à ses anciens frères d'armes.

Il n'avait cependant pas perdu le sens de l'humour et, ayant remarqué l'étonnement de l'assistance, il lança à la cantonade : "Vous ne me

reconnaissez pas mesdames! je suis Robert Conrad... avec des rides!"

En fait, il était l'illustration vivante de l'homme détruit. L'alcool, à propos duquel il aimait plaisanter en disant qu'il avait dû boire de quoi faire flotter un cuirassé, le stress des combats aériens, les tracasseries de l'administration, la succession de mariages et de divorces, les 20 mois passés dans les prisons japonaises, les ennuis avec la justice, les échecs professionnels et la maladie avaient eu raison de lui.

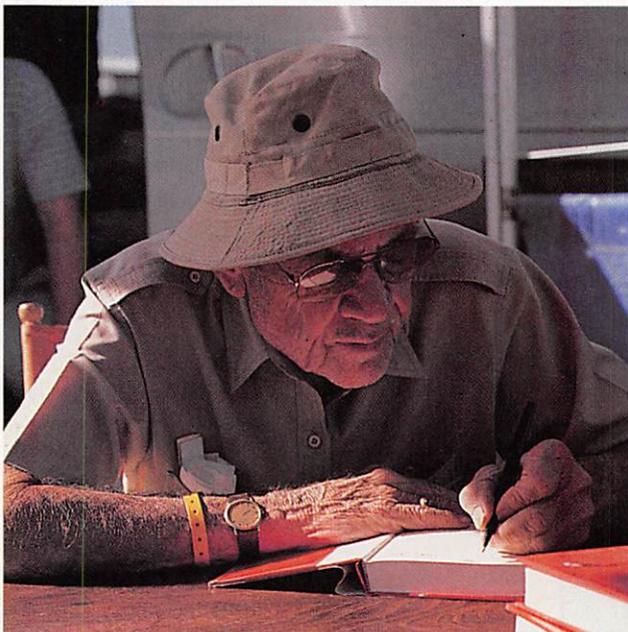
Cet homme affaibli allait continuer tant bien que mal, à cause de sa santé, fréquenter les grandes manifestations aéronautiques jusqu'à l'été 1987. Toujours très populaire, il était systématiquement invité par les organisateurs de meetings, ce qui lui faisait dire, avec une pointe d'amertume, qu'on le considérait comme un "dancing bear", un ours de foire destiné à distraire le public.

Le "bringueur" bon vivant et rouleur de mécaniques qui n'avait pas su s'adapter à la mentalité des *Tigres Volants*, avant de devenir le chef d'escadrille le plus populaire du sud-ouest pacifique, adoré de tous grâce à son charisme et son énergie, s'éteignit le 11 janvier 1988, auprès de sa dernière épouse, Josephine Wilson-Moseman, vaincu par le cancer.

Depuis, au vu des conclusions rendues par l'US Air Force Historical Research Agency (deux victoires aériennes seulement au-dessus de la Birmanie), des historiens ont remis en cause son titre de meilleur chasseur de l'US Marine Corps au profit de "Joe" Foss.

Cette polémique n'est toujours pas close. L'existence de Gregory Boyington se résume en une phrase qu'avait eu à son propos et à l'occasion d'une interview, le célèbre écrivain F. Scott Fitzgerald : "Montrez moi un héros et je vous écrirai une tragédie !".

B.B.



Gregory "Pappy" Boyington dédicace son livre *Baa Baa Black Ship* au cours de la fête aérienne de Reno, en septembre 1986.

Photo Michel Lodého.