

Qui a abattu « Pappy » Boyington ?



La fin du mystère

Première partie, par Bernard Baëza (profils d'Éric Schwartz)

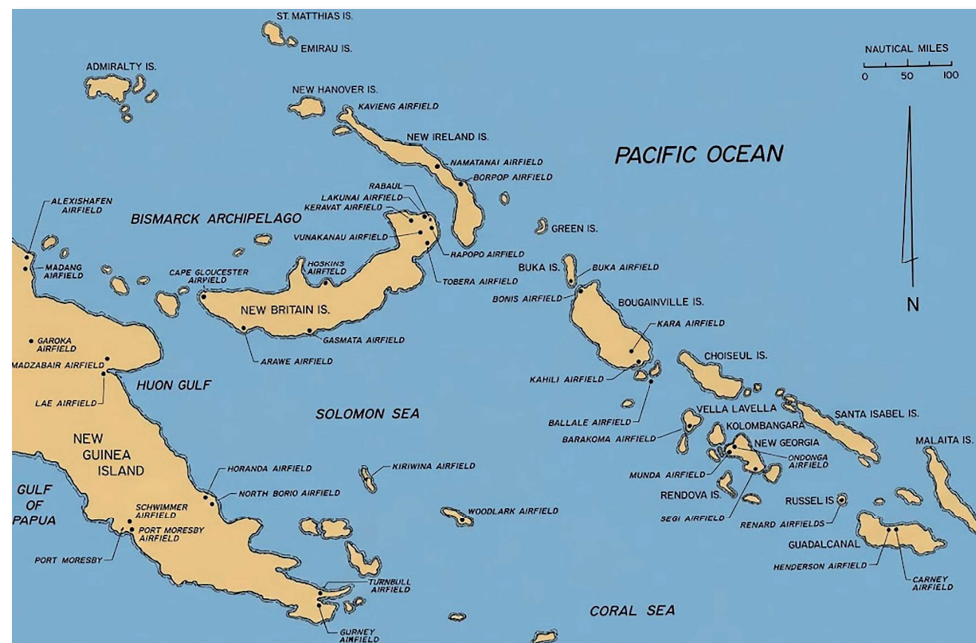
« Pappy » Boyington au départ d'une mission alors qu'il commandait le VMF-122 en mai 1943. La verrière ouverte du F4U-1 permet de voir la plaque de blindage dorsal qui lui sauvera la vie le 3 janvier 1944. (NARA colorisée)

Fin 1943, la guerre fait rage dans le Pacifique sud-ouest – un secteur qui englobe la Nouvelle-Guinée, la Nouvelle-Bretagne et l'archipel des Salomon – et parce qu'elle est coûteuse en moyens et en hommes, il importe aux dirigeants américains de veiller au moral des combattants et plus encore à celui de la nation chargée de les soutenir. Pour le moral des troupes, l'accent a été mis sur le soutien logistique et sur une politique de récompenses particulièrement généreuse qui consiste à ne pas lésiner sur les médailles et autres décorations. À ce titre, pour les aviateurs, pilotes de chasse ou mitrailleurs sur bombardiers, l'attribution des victoires aériennes est des plus « souples », le plus souvent basée sur la seule parole des intéressés [1]. Pour celui de la nation, il importe de lui trouver des héros à admirer et, mieux encore, à suivre presque au jour le jour grâce au travail des correspondants de guerre. Et qui mieux que les pilotes de chasse dont les exploits sont quantifiables pour incarner ces héros ?

LA COURSE AU TITRE D'« AS DES AS »...

Il existe bien évidemment des *Snipers* (tireurs d'élite), des tankistes ou des commandants de sous-marins dont les résultats – eux aussi quantifiables – ont été médiatisés et que la propagande de leur pays a transformés en héros

nationaux. Mais, depuis la Première Guerre mondiale, le rôle de « chevaliers des temps modernes » a été unanimement attribué aux pilotes de chasse et plus particulièrement à ceux titulaires de cinq victoires aériennes ou plus, surnommés les as, une place que ces derniers ont conservée depuis dans le cœur du grand public. Pour les Américains, l'as des as qui fait référence



est le Cne Edward V. Rickenbacker, alias « Eddie », avec un score de 26 victoires homologuées lors du précédent conflit.

Tout naturellement, au fil des mois de guerre et du nombre de victoires revendiquées par certains pilotes, les correspondants de guerre, relayés en cela par les journaux du pays, ont relancé la course au titre d'as des as que le Cne Joseph J. Foss du Corps des Marines est parvenu à égaler le 15 janvier 1943... sans le dépasser. Dans les rangs du *Marine Corps*, toujours, Kenneth A. Walsh totalise 20 victoires depuis août 1943 mais il est, depuis, rentré au pays. Demeurent en compétition directe Marion E. Carl, un vétéran de Midway et de Guadalcanal, et Gregory Boyington qui comptent respectivement 18,5 et 19 victoires au soir du 27 décembre [2]. En l'absence des marins-pilotes de

la Navy dont les plus gros scores ne seront acquis que l'année suivante, les concurrents les plus sérieux de l'*Army Air Force* sont alors Thomas J. Lynch avec 16 victoires depuis le 16 septembre 1943, Richard I. Bong avec 21 victoires depuis le 5 novembre et Neel E. Kirby avec 17 victoires en date du 23 décembre.

Le 17 décembre 1943, le VMF-214 du Cdt (Major) Gregory Boyington – Le *Black Sheep Squadron* [3] – a débuté son second tour d'opérations par un *Fighter Sweep* sur Rabaul. Après une première campagne de bombardement – du 12 octobre au

Le théâtre des opérations « îles Salomon – Nouvelle Guinée », que les Alliés nomment *South-West Pacific* et les Japonais *Nantō Homen*.

[2] À cette date, Boyington compte également trois victoires probables et six qu'il prétend avoir acquises en Chine dans les rangs des « Tigres Volants » mais sur la véracité desquelles plane toujours un doute.

[3] L'escadron des « Moutons noirs » ou « Brebis galeuses ».



La Congressional Medal of Honor (Médaille d'Honneur du Congrès), la plus haute distinction militaire américaine, est décernée au compte-gouttes contrairement aux autres (Navy Cross, Purple Heart, Air Medal, Distinguished Flying Cross, etc.) et seuls quelques as de la chasse en seront décorés. Il s'agit là de sa version *US Marine Corps* que Greg Boyington recevra à son retour de captivité, comme on peut le voir ici. (Archives auteur)

[1] À ce stade du conflit, la ciné-mitrailleuse commence à peine à être utilisée sur les chasseurs de seconde génération. Leurs prédécesseurs – Grumman F4F-4, Curtiss P-40 et Bell P-39/P-400 – en étaient totalement démunis.

EUGENIUSZ HORBACZEWSKI LE PRODIGE DE LA CHASSE POLONAISE

Seconde et dernière partie, par Philippe Saintes avec la participation de Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)



Le Mustang Mk.III FB382 codé « PK-G », l'appareil du Sq Ldr Eugeniusz Horbaczewski, photographié à Ford le 24 juin 1944 avec des mécaniciens du No 315 Sqn. (toutes les photos : coll. Wojtek Matusiak, sauf autre mention)

« CHEF COQ »

Le Flight polonais est dissous le 13 mai 1943. La raison est simple : *Je ne peux pas laisser d'aussi bons éléments dans une seule et même formation* explique l'Air Vice-Marshal (AVM) Harry Broadhurst, le commandant de la Western Desert Air Force, au Sqn Ldr Stanislaw Skalski. *On a besoin de vous en Grande-Bretagne pour diriger nos escadrilles*. Skalski, qui ne partage pas cet enthousiasme, rappelle à toute fin utile que la plupart de ses hommes ont un grade de sous-officier. *Quelques coups de téléphones et vingt-quatre heures suffiront pour en faire des officiers*, répond gaielement Sir Harry [21].

Douze des quinze aviateurs de la PFT repartent en Grande-Bretagne après la campagne d'Afrique du Nord. Après avoir passé une permission d'une semaine en Égypte, Dziubek, Skalski et le F/O Wladyslaw Drecki se portent volontaire pour rester au sein de la Desert Air Force en Méditerranée. Ils

acceptent tous les trois une affectation au No 601 Squadron. On peut parler de passage éclair sans événement majeur, puisque le Flight Lieutenant Horbaczewski est envoyé dès le 6 juillet 1943 au No 43 Squadron « Fighting Cocks » [22] à Comiso, une base tombée aux mains des Alliés en Sicile lors de l'opération « Husky ». Il aurait préféré retourner au sein du No 303 Squadron si l'on se base sur une lettre de son ami Zygmunt Bienkowski : *En ce qui concerne ton désir de revenir, je crains que je ne puisse pas faire grand-chose. (...) J'ai parlé à qui je pouvais, mais d'après ce que j'ai compris, le mieux que tu puisses faire est de rester là-bas. (...) Si tu peux, couds-toi ce troisième galon, intègre-toi bien parmi les Anglais et siffle notre mélodie. (...) Garde le sourire, ton sang-froid et descends-en encore cinq, car Zumbach est toujours devant toi !*

Dziubek se révèle être un commandant généreux et soucieux de former les jeunes pilotes du No 43 Squadron. Le F/Sgt Jack Torrance, un pilote du Fighting



Blason du No 601 Sqn « County of London ». (DR)



Forty-Three, témoigne : *En tant que commandant de section, Horbaczewski nous a appris à voler comme une équipe de combat et, surtout, à avoir confiance en nous et à être fiers de notre pilotage. Je me souviens qu'il disait : « Ne craignez pas le ciel, gardez votre position dans la formation », et pour prouver son point de vue, il nous a fait faire une boucle. Il a ensuite fait de même avec tout l'escadron lorsqu'il en est devenu le CO (...). À*

plusieurs occasions, il a appelé des pilotes débutants pour qu'ils achèvent des appareils ennemis qu'il avait endommagés.

Le capitaine est en effet prêt à laisser le crédit de victoires aériennes à ses hommes pour renforcer leur confiance. C'est le cas le mardi 27 juillet 1943 lorsqu'il abat aux commandes du Spitfire Mk.Vc Trop MA345 « FT-G », en collaboration avec

Comiso, le 21 juillet 1943 : des mécaniciens en armes vont préparer le Spitfire Mk.Vc Trop « FT-Y » (ES352) du No 43 Sqn pour une prochaine sortie. (Crown Copyright)



Ces aviateurs du No 43 Sqn examinent un Bf 109 G-6/R6 de la 6/JG 53 abandonné sur le terrain de Comiso, en Sicile. L'appareil est le W.Nr. 15270 « 14 jaune ». (Crown Copyright)

L'ÉNIGME DE LA DISPARITION DE GLENN MILLER

Par Christophe Cony



Un Noorduyn UC-64A du 320th ATS/27th ATG fin 1944. C'est dans un Norseman de ce *squadron* qu'a disparu le célèbre musicien Glenn Miller. Comme tous les avions du 320th ATS, il a le capot et le sommet de la dérive décorés d'un damier et de bandes en jaune et noir. (toutes les photos : USAF, sauf autre mention)



UN MUSICIEN BRILLANT

Alton Glen Miller est né le 1^{er} mars 1904 à Clarinda, une petite ville agricole du sud-ouest de l'Iowa, deuxième des quatre enfants de Mattie Lou (née Cavender) et de Lewis Elmer Miller. Son père change souvent de métier : charpentier, fermier, concierge, contremaître sur les ponts ferroviaires, etc., ce qui oblige la famille à déménager régulièrement. En 1909, elle s'installe à Tryon, dans le Nebraska, puis en 1916 à Grant City, dans le Missouri. Attiré par la musique, le garçon joue du cornet et de la mandoline dans la fanfare de la ville et finit par gagner assez d'argent pour s'acheter un trombone. En 1918, les Miller rejoignent le Colorado. Glenn – qui a décidé d'écrire son prénom usuel avec deux n – étudie au lycée de Fort Morgan ; il joue au football américain dans l'équipe du lycée, mais forme aussi un groupe de musique de bal avec quelques camarades et lorsqu'il obtient son diplôme de fin d'études secondaires en 1921, il a déjà décidé de devenir musicien professionnel. Il obtient un premier contrat avec l'orchestre de dixieland des « Senter's Sentapeeds » mais s'inscrit quand même en 1923 à l'Université

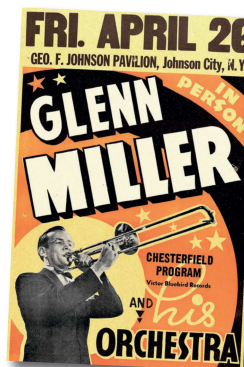
Glenn Miller début 1942. (DR)

du Colorado à Boulder. Il passe cependant le plus clair de son temps à jouer dans tous les clubs qu'il peut trouver...

De la fin des années vingt au début des années trente, Miller travaille comme tromboniste indépendant dans plusieurs orchestres. Installé à New York, il s'affirme aussi comme un excellent arrangeur et compositeur ; pourtant sa carrière ne décolle vraiment qu'avec la formation en 1938 de son propre groupe, *Glenn Miller and His Orchestra* [1], qui développe un style inimitable, à la fois rythmé et mélodieux – un son « velouté », diront certains... Le succès est immédiat avec des tubes comme « Moonlight Serenade » et « In the Mood » en 1939, « Tuxedo Junction » en 1940, « Chattanooga Choo Choo » et « A String of Pearls » en 1941 ou bien « American Patrol » en 1942. Au printemps de cette année-là, Glenn Miller est devenu le chef d'orchestre le plus en vue des États-Unis et ses revenus sont considérables : près de 400 000 dollars (équivalent 2025) par semaine !

GLENN MILLER DANS L'ARMÉE

Alors qu'il est au sommet de sa carrière, Miller décide de mettre ses talents musicaux au service de l'effort de guerre. Sauf qu'il a 38 ans, qu'il est marié et qu'il porte des lunettes correctrices... sa



candidature est refusée par l'US Navy en août 1942. L'US Army, par contre, saisit l'aubaine de « récupérer » une célébrité et l'accepte dès le mois suivant avec le grade de *Captain*. Il intègre d'abord le corps des officiers spécialistes de l'armée de terre à Fort Meade, dans le Maryland, puis – sur ordre du général « Hap » Arnold, commandant général de l'US Army Air Force – il rejoint le 8 décembre Maxwell Field, en Alabama, siège du *Southeast Air Corps Training Center*. Glenn s'y produit avec l'orchestre de la base, l'*Aviation Cadet Orchestra*. Le 1^{er} janvier 1943, il est affecté à l'état-major de l'AAF *Technical Training Command* sur la base de Knollwood Field (Caroline du Nord) comme directeur des fanfares du TTC. Miller a carte blanche pour sélectionner le personnel des différentes fanfares qui doivent être constituées sur les bases de l'USAAF à travers tous les États-Unis.

Il recrute par ailleurs les meilleurs musiciens américains mobilisés pour une formation d'élite dont il obtient la direction : l'*Army Air Forces Band*, qui s'installe en mars 1943 dans les locaux de l'AAF *Training School* de l'Université de Yale, à New Haven dans le Connecticut. Glenn Miller brise les codes traditionnels des marches militaires en y injectant avec talent du jazz, du blues et du swing. À partir de juin 1943, son grand orchestre participe au programme « I Sustain the



Portrait de Glenn Miller en uniforme de *Captain* de l'USAAF durant l'hiver 1942-1943.

[1] Après un premier essai avorté l'année précédente.

Le Capt. Miller (au centre) jouant du trombone le 24 décembre 1942 avec son premier orchestre dans l'USAAF, l'*Aviation Cadet Orchestra* de Maxwell Field. Ses membres se baptisent entre eux les *Rhythmaires*.



« La libellule et le dauphin », la belle histoire aérienne de Paul Cottave-Claudet

Par Philippe Guillermin (profil d'Éric Schwartz)



Paul Cottave-Claudet, moniteur sur Caudron G.4 à Châteauroux en 1917. (toutes les photos : coll. Jean-Paul Milliard, sauf autre mention)



UNE JEUNESSE DAUPHINOISE

Paul Augustin Joseph Cottave-Claudet naît le 6 juin 1889 à Aoste, en Isère. Son père Joseph, qui est instituteur, y vit avec son épouse Anne, née Pélissier. Il est à noter que non loin de là, une semaine plus tard, naîtra à Montferrat Adolphe Pégoud... Si le destin de ce dernier, célèbre pionnier de l'aviation naissante, est connu, celui de Paul ne l'est pas et mérite qu'on le découvre. Aoste est alors un bourg de 1200 âmes. La famille de Paul, les Cottave, est originaire de Saint-Pierre-Chartreuse, non loin de Grenoble. Afin de se différencier et surtout de s'y retrouver dans cette grande « tribu », le nom de Claudet y est définitivement accolé vers le milieu du 19^e siècle. Le 6 septembre 1894, Anne, la mère de Paul, meurt en couches à 36 ans. La veille, elle avait donné le

jour à une petite-fille également décédée lors de l'accouchement.

Joseph et son fils Paul quittent alors Aoste pour Grenoble, où ils résident au domicile des sœurs Pélissier. Comme cela arrivait fréquemment à l'époque, Joseph épouse Marie, la sœur aînée de son épouse défunte. Elle devient vite une vraie mère de cœur pour Paul. Autre conséquence de ce coup du sort, Paul, à l'instar de son père, abandonne la vocation agricole et forestière qui était jusque-là l'héritage familial. Grenoble est une grande ville, industrielle, et Paul se passionne rapidement pour la mécanique qu'il va étudier à l'école Vaucanson, un établissement réputé de la capitale du Dauphiné. Paul en sort breveté en 1905, à l'âge de 16 ans. 1908 est une année importante dans la vie du jeune homme. D'abord parce qu'il rencontre la sœur d'un de ses condisciples, Marcelle Oddou, qui deviendra sa femme. Mais aussi parce que cette année voit malheureusement la mort de son père, Joseph, qui décède le 10 mars. Paul est désormais orphelin et doit songer à avoir un emploi stable. Il décide donc de rejoindre l'arme technique de l'époque, l'artillerie, lors de son service militaire.

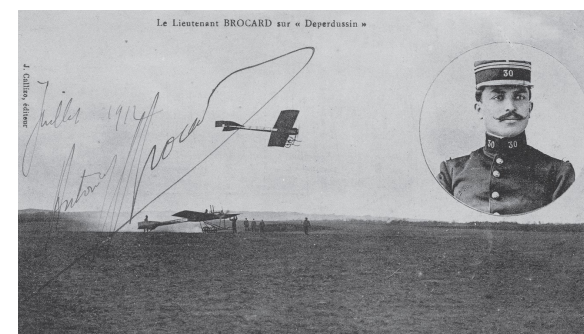
C'est ainsi que le jeune appelé intègre le 15 octobre 1910 le 11^e régiment d'artillerie. Il y découvre les joies de l'exercice militaire qu'il décrit avec humour dans un courrier à sa tante : ... *dimanche prochain je me morfondrai au poste à garder le camp pour qu'il ne se sauve*. Ce régiment d'artillerie de montagne est basé aux forts de Tournoux, non loin de Barcelonnette. Paul surveille la frontière italienne, fait des manœuvres,

Aoste au début du 20^e siècle, une bourgade tranquille en Isère. (coll. Philippe Guillermin)



Paul au lycée Vaucanson de Grenoble, sixième en partant de la droite, mains croisées devant lui et « galurin » relevé sur le front.

skie et s'y ennue ferme ! Après s'être engagé le 21 novembre 1911, ce qui lui vaut d'être nommé maréchal des logis, le jeune soldat suit plusieurs formations : fourrier, mitrailleur au 157^e régiment d'infanterie, mécanicien et électricien à l'école photo-électrique de Toul en 1913. C'est là qu'il côtoie un « pays », Joseph Guiguet, natif de Veyrins à huit kilomètres d'Aoste. Joseph et Paul partagent la même passion pour la mécanique et Guiguet, déjà mécanicien dans l'aviation, doit certainement parler avec passion de son métier à Paul. Les deux compères assistent le 21 mai à l'étape grenobloise du lieutenant Antonin Brocard, qui relie Reims à Annecy à bord d'un monoplan Deperdussin. Brocard est alors moniteur à l'école Deperdussin de Reims.



Le Lt Antonin Brocard, lui aussi Isérois, qui deviendra le chef des Cigognes. (coll. Philippe Guillermin)



Les forts de Tournoux, le « désert des Tartares » d'un mortel ennui pour le jeune militaire. Dans les forts moyens et supérieurs stationne le 11^e RA, dans les baraquements du bas le 157^e RI.

UN VÉRITABLE « GAME CHANGER » : LES BOMBES PLANANTES GUIDÉES RUSSES

Par Christophe Cony

Cette image impressionnante d'une bombe lourde russe FAB-3000 équipée d'un kit UMPK a été diffusée le 14 juillet 2024. Largué à 6000 m d'altitude, le projectile chargé de 1400 kg d'explosifs peut planer jusqu'à 70 km avant de frapper son objectif avec un pouvoir destructeur terrifiant.
(toutes les images : Ministère de la Défense russe, sauf autre mention)

[1] Cf. AVIONS n° 246 et 247.
[2] Kh-36 GROM E-2, UPAB-500B et UPAB-1500B.

La première photo d'une bombe planante guidée russe a été publiée en janvier 2023 sur le compte du blogueur *Fighterbomber*. Il s'agit d'une FAB-500 équipée d'un kit UMPK, placée ici sous l'un des pylônes d'ailes d'un Su-34. (*Fighterbomber*)

Apparues pour la première fois au début de l'année 2023, les bombes planantes guidées russes ont depuis connu une utilisation exponentielle qui a fait basculer le conflit dans une nouvelle dimension, puisque des quantités considérables d'explosifs peuvent désormais frapper en profondeur et au quotidien les positions ukrainiennes, pratiquement sans risque et à un faible coût. Contrairement à l'apparition côté ukrainien de quelques dizaines de vieux F-16 ou d'une poignée de Mirage 2000 que des commentateurs peu scrupuleux ont pu qualifier de « Game changer », selon une expression à la mode dans les médias *mainstream*, les bombes planantes donnent bel et bien un avantage apparemment décisif aux forces de Moscou dans leur projet de conquête du Donbass.

AU DÉBUT, IL N'Y AVAIT RIEN...

Lorsque Vladimir Poutine lance une « opération militaire spéciale » [1] en Ukraine le 24 février 2022, la Russie a dramatiquement sous-estimé ses besoins en bombes planantes guidées. Sa force aériospatiale déploie bien quelques armes de ce type depuis peu [2], mais ces munitions nouvelles sont coûteuses, disponibles en quantité limitées et leur

utilisation va demeurer sporadique. Au contraire, les pays membres de l'OTAN disposent depuis longtemps de nombreuses bombes planantes guidées : on peut citer les GBU-39, GBU-53 et AGM-154 JSOW américaines, mais surtout les kits JDAM-ER (américains) et AASM (français) qui transforment à moindre coût des bombes classiques, dites « passives », en munitions de précision utilisables par tous les temps. Grâce à des ailes déployables,

ces deux systèmes assez comparables s'adaptent sur des bombes de 227 kg à 1000 kg contenant entre 70 et 240 kg d'explosif (au maximum 429 kg dans le cas de la JDAM GBU-31) ; ils sont équipés de différents systèmes de guidage : GPS, infra-rouge, laser. L'avantage de ces kits est qu'ils remplacent avantageusement les missiles, très précis mais surtout très coûteux. Ils permettent à l'avion porteur de larguer sa bombe à plusieurs dizaines de kilomètres de l'objectif, le mettant ainsi virtuellement hors d'atteinte des défenses anti-aériennes adverses.

L'absence de telles munitions va causer à l'aviation russe des pertes sensibles dans les premiers temps de l'invasion, ses avions d'assaut Su-25, chasseurs-bombardiers Su-30SM et bombardiers tactiques Su-34 devant opérer au-dessus de leurs objectifs pour y larguer leurs bombes classiques... La perte au combat de six Su-34 et Su-30SM en deux jours, les 5 et 6 mars 2022, fait prendre conscience à l'état-major russe qu'un tel taux d'attrition n'est pas soutenable très longtemps vu le prix de ces appareils et le temps qu'il faut pour les fabriquer, sans compter celui nécessaire à la formation des équipages. En quelques mois seulement, les ingénieurs de la firme *NPO Bazalt* [3] vont arriver à développer un système comparable au JDAM américain, le kit UMPK (« Module unifié de planage et de correction ») dont l'apparition est révélée en janvier 2023 sur les réseaux sociaux par le compte russe *Fighterbomber*. Il s'agit d'une bombe FAB-500 de 500 kg, avec une ogive de 200 à 250 kg, équipée d'un kit UMPK et dont le Su-34 peut emporter quatre exemplaires [4]. Sa portée est d'une soixantaine de kilomètres, dans une fourchette allant de 40 à 70 km en fonction de l'altitude et de la vitesse du lanceur au moment du largage. L'UMPK est un kit peu coûteux dont le prix équivaut à environ 20 000 dollars, contre environ 45 000 dollars pour un JDAM-ER. Contrairement à ce dernier ou à l'AASM français, il peut être installé sur le terrain plutôt qu'en usine ou dans un atelier spécialisé, car il n'est pas nécessaire de remplacer la section arrière de la bombe.

Dès lors, l'utilisation de bombes planantes guidées par satellite ne va cesser de s'intensifier. L'énorme avantage de la Russie sur son adversaire est qu'elle



Deux vues du largage d'une bombe FAB-500 avec kit UMPK. La portée d'une telle arme se situe entre 40 et 72 kilomètres, selon l'altitude et la vitesse de l'appareil au moment du largage.

a hérité d'un arsenal gigantesque de bombes datant de l'ère soviétique, auquel elle ajoute sa forte production actuelle. L'Ukraine, au contraire, va rapidement épuiser les stocks dont elle disposait au début du conflit, jusqu'à dépendre aujourd'hui de l'aide de ses alliés occidentaux dont la production se fait « au plus juste ». Outre l'excellent réseau défensif mis en place par les Russes, l'utilisation de ces armes est une des raisons de l'échec de la contre-offensive ukrainienne lancée sur le front de Zaporijia (Zaporijé) entre juin et octobre 2023. À la fin de l'été, c'est au tour de la FAB-1500, d'un poids de 1500 kg dont 675 d'explosif, de recevoir un kit UMPK. Le lanceur est normalement le bombardier

[3] Cette entreprise de fabrication d'armes appartenant à la société d'état *Rostec* avait déjà présenté en 2003 le prototype d'un kit « prêt-à-monter » de guidage pour bombe classique ; sa mise à niveau, désignée MPK, avait été proposée sans succès en 2008.
[4] Le chasseur-bombardier Su-30SM et le monoplace de chasse Su-35S peuvent aussi utiliser des bombes équipées de kits UMPK.

La FAB-500-UMPK étant considérée comme une réussite, la bombe lourde FAB-1500 est adaptée de la même façon à la fin de l'été 2023.

