



Les origines

Le First American Volunteer Group (AVG) a été formé pour aider la Chine à s'opposer à l'invasion Japonaise. En service d'avril 1941 à juillet 1942, il était composé de pilotes américains, commandé par Claire Lee Chennault. Ils volaient sur des avions Curtiss P-40 Warhawk aux cocardes chinoises.

Leur surnom, les Tigres Volants, provient de la peinture réalisée pour la première fois par Charles Bond et Eric Shilling, deux des pilotes, sur le nez de leurs avions et qui représente une bouche de requin béante. Elle est elle-même inspirée des peintures faites sur les avions de la Luftwaffe.

Claire Lee Chennault, conseiller militaire de Tchang Kaï-chek, cherche à partir de 1938 à constituer une force aérienne destinée à venir en aide au gouvernement chinois, une force inspirée du modèle du Corps aérien de l'Armée américaine. . Ainsi, au cours de l'hiver 1940-1941, Chennault parvient à importer en Chine une centaine d'appareils Curtiss P-40B. Chennault recrute aussi 100 pilotes et 200 techniciens, venant des différentes armées américaines.

Ses hommes étant rémunérés par une société militaire privée, la Central Aircraft Manufacturing Company (la CAMCO), l'unité est techniquement composée de mercenaires, présentés néanmoins sous l'appellation de Volontaires et bénéficiant de l'approbation de Franklin D. Roosevelt, soutien officieux car aucun ordre exécutif écrit ne semble jamais avoir été signé.



Volontaires de l'AVG



IN REPLYING
REFER TO NO.

UNITED STATES MARINE CORPS
MARINE BARRACKS, NAVALAIR STATION,
PENSACOLA, FLORIDA.

8 August, 1941

From: First Lieutenant Gregory Boyington,
U. S. Marine Corps.
To: The Major General Commandant.
Via: (1) The Squadron Commander, VN1DS-B.
(2) The Commanding Officer, Marine Barracks.
(3) The Commandant.
Subject: Resignation.

1. I hereby tender my resignation from the U. S. Marine Corps.

2. Immediately upon acceptance of the resignation I will accept a position with the Central Aircraft Manufacturing Company.

Gregory Boyington
GREGORY BOYINGTON.

FIRST ENDORSEMENT SQUADRON VN1DS-B 9 August, 1941.

From: Commander, VN1DS-B.
To: The Major General Commandant.
Via: (1) The Commanding Officer, Marine Barracks.
(2) The Commandant.

1. Forwarded.

C. L. Lee
C. L. LEE.

Lettre de démission du Lieutenant Boyington adressée à l'US Marine

Les débuts

Tous les volontaires sont libérés en présentant une lettre de démission à l'armée pour être employés en tant qu'instructeur et formateur au sein de la CAMCO.

L'entreprise militaire privée verse un salaire initial de 600-€ par mois et de 250-€ pour le personnel au sol. Ainsi, 300 personnels sont recrutés. Seul un pilote s'est vu refuser le visa sur son passeport car il a déjà servi en tant que mercenaire lors de la



guerre d'Espagne. Une prime de 500-€ est également promise pour chaque avion ennemi abattu.

Les volontaires ont quitté les Etats-Unis en juillet 1941 pour arriver à Rangoon, capitale de la Birmanie

Les P-40 arrivèrent en pièce détachée par voie maritime, et furent assemblés et testés par le personnel de la CAMCO à l'aéroport de Mingaladon, non loin de Rangoon.

Chennault mit en place une école pour former les pilotes, qui avaient menti pour la plupart sur leur prétendue expérience de vol.

Sur ordre du généralissime Chiang Kai-Shek, l'escadrille américaine reçoit à partir de 1941 le nom de 1st American Volunteer Group.

Ne parlant pas l'anglais, et Chennault le chinois, toutes les communications passeront par Soong Mei-Ling, dénommée par les américains "Madame Chiang". Elle est désignée commandant honoraire du groupe.

La campagne de Birmanie

L'unité est prête au combat en 1941, lorsque les pilotes sont formés et que la plupart des P-40 sont assemblés. L'unité compte alors 82 pilotes et 79 avions prêts au combat.

Elle est divisée en trois escadrons, (Adam&Eve, Panda Bears et Hell's Angels). Deux escadrons sont basés à Kunming en Chine et le troisième à Mingaladon, à côté de la capitale Birmane. Leur mission principale est de protéger la route Birmane afin que le ravitaillement puisse être assuré entre la Birmanie et la Chine.

La première mission de combat se déroule le 20 décembre 1941, lors d'une attaque japonaise constituée de 10 bombardiers non escortés sur Kunming.

Les Adam&Eve et les Panda Bears interceptent les bombardiers avant qu'ils ne bombardent la ville. Trois ennemis sont abattus, 1 seul bombardier parvient à rentrer sur Hanoi, les autres s'étant écrasés suite aux dégâts subis.

Plus aucun raid japonais ne sera effectué sur Kunming.

1 seul P-40 s'est crashé à l'atterrissage. Cette mission est considérée comme la



première victoire aérienne américaine lors de la guerre du pacifique.

Du 25 décembre 1941 au 24 janvier 1942, les tigres volants participent activement à la défense de Rangoon. Avec l'appui de la RAF, ils abattent 73 avions ennemis pour seulement 5 avions perdus.



Route de Birmanie

Défense en Birmanie et retraite vers la Chine

Fin février 1942, Rangoon est occupé par les Japonais. L'AVG se déplace au nord de la Birmanie, sur l'aérodrome de Magwe.

Les Tigres Volants souffrent alors d'attrition. Seul 38 P-40 et 15 Hurricane sont encore capable d'aller au combat. L'escadrille résiste autant que possible mais ne peut empêcher les bombardements Japonais.



Le 23 mars 1942, il se retire jusqu'en Chine avec seulement 4 P-40 en état de voler.

Malgré la retraite, les pertes et les combats incessants, l'AVG ont bien résisté. Une livraison des nouveaux P-40E et des avions réparés par des mécaniciens efficaces, les tigres volants parviennent à conserver leurs capacités au combat.

Une nouvelle mission est commandités par les autorités chinoises et américaines. Les missions "morales" par des attaques au sol visant à remonter le moral des troupes chinoises au sol.

En avril 1942, une mutinerie des pilotes éclate au sein de l'AVG. Certains pilotes estiment que ces attaques au sol sont trop dangereuses et inutiles. Chennault parvient à réprimer la rébellion et ordonne de continuer ces attaques au sol.

La résistance des alliés ne permet cependant pas d'arrêter l'avancée Japonaise et les tigres volants évacue la frontière sino-birmane pour s'installer à Baoshan, en Chine.

Le 4 mai 1942, l'armée chinoise avec le soutien aérien de l'AVG parviennent à arrêter l'avancée Japonaise sur Kunming. L'escadrille a effectué des missions continues neutralisant efficacement les forces Japonaises, les empêchant de franchir le fleuve Salween, frontière naturelle entre la Chine et la Birmanie. Chennault déclara par la suite : " l'AVG a évité la chute de la Chine sur le Salween.

Fin mai 1942, la campagne de Birmanie touche à sa fin, l'Empire du Japon occupe le pays.

Chennault déploie alors ses escadrons pour la protection aérienne chinoise.

De sa première mission le 20 décembre 1941 jusqu'à la dernière, le 4 juillet 1942, l'AVG sera crédité de 297 avions détruits, dont 229 abattus en vol, pour la perte de 14 pilotes au combat. 2 autres volontaires sont morts dans les bombardements et 6 autres lors d'accidents.



What remained of Rangoon's 39th Street.





Dissolution de l'AVG et création du 23rd Fighter Group

Le 4 juillet 1942, le 23rd Fighter Group est créé sous le commandement de la China Task Air Force, marquant le premier déploiement d'une unité de chasse américaine lors de la seconde guerre mondiale.

Cette unité de combat est formé de 3 escadrons, et hérite des missions des Tigres Volants. Chennault est rappelé au service actif avec le grade de Général de Brigade. Il prit le commandement de la China Air Task Force.

5 pilotes, et 19 membres de l'AVG intègrent le 23rd.

Environ 25 autres pilotes prolongèrent leur contrat auprès de la CAMCO pour former le nouveau groupe.

Les P-40B et P-40C de l'AVG sont récupérés par le 23rd auxquelles s'ajouteront une livraison de P-40E.

Les autres membres de l'AVG quitteront la Chine à l'expiration de leur contrat. Certains reprendront le service plus tard au sein de l'armée, sur le théâtre du Pacifique.

Le 23rd Fighter Group, héritière de l'AVG, conserve le surnom des Tigres Volants, et garde la symbolique gueule de requin peinte sur l'avant.



Le colonel Robert L. Scott Jr, ancien membre de l'AVG, devient le premier commandant du 23rd.

Dès le premier jour, l'unité est engagée sur trois vagues successives d'attaques ennemis et enregistre la destruction de 5 avions japonais sans aucune perte à leur actif.

Jusqu'au retrait de l'unité en décembre 1945, le 23rd détruit 621 avions au combat, 320 au sol, coulés et endommagés de nombreux navires. Elle a perdu 110 avions au combat, 90 par des unités antiaériennes et environ 30 au sol.

Elle compte plus de 24.000 missions de combat. 32 pilotes sont devenus des as.



Commandants de l'AVG. Holloway se tient debout à droite

Colonel Bruce Keener Holloway

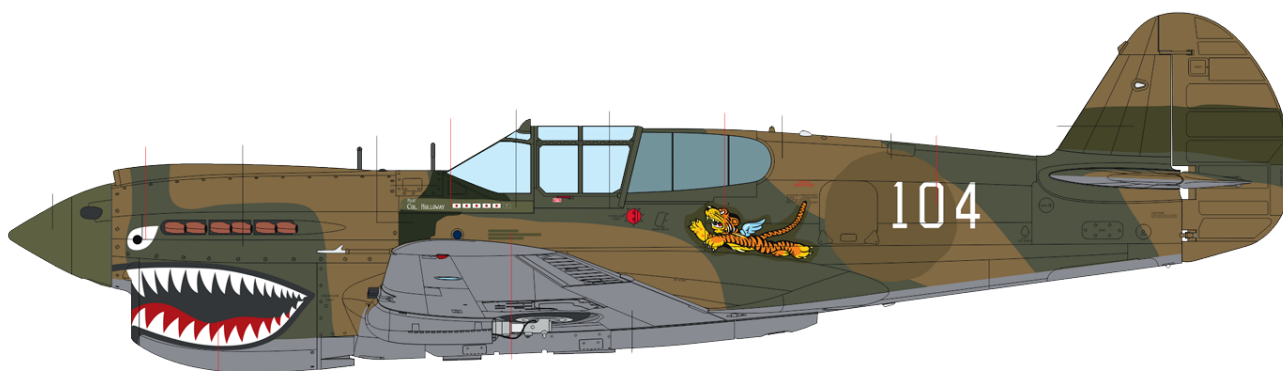
L'avion représenté par Eduard, que je vais tâcher de réaliser du mieux possible, était utilisé par le colonel Bruce Keener Holloway. Il arrive en Chine en décembre 1941 au sein de l'AVG, pour prendre de l'expérience au combat. Il prit le commandant du 23st Fighter Group de l'USAAF succédant à Robert Scott Lee. Lors de ses missions, il gagne son statut d'as en étant crédité de 13 victoires. Il rentre



aux Etats-Unis en 1944.

Il terminera sa carrière en tant que général, commandant en chef de la Strategic Air Command de 1968 à 1972.

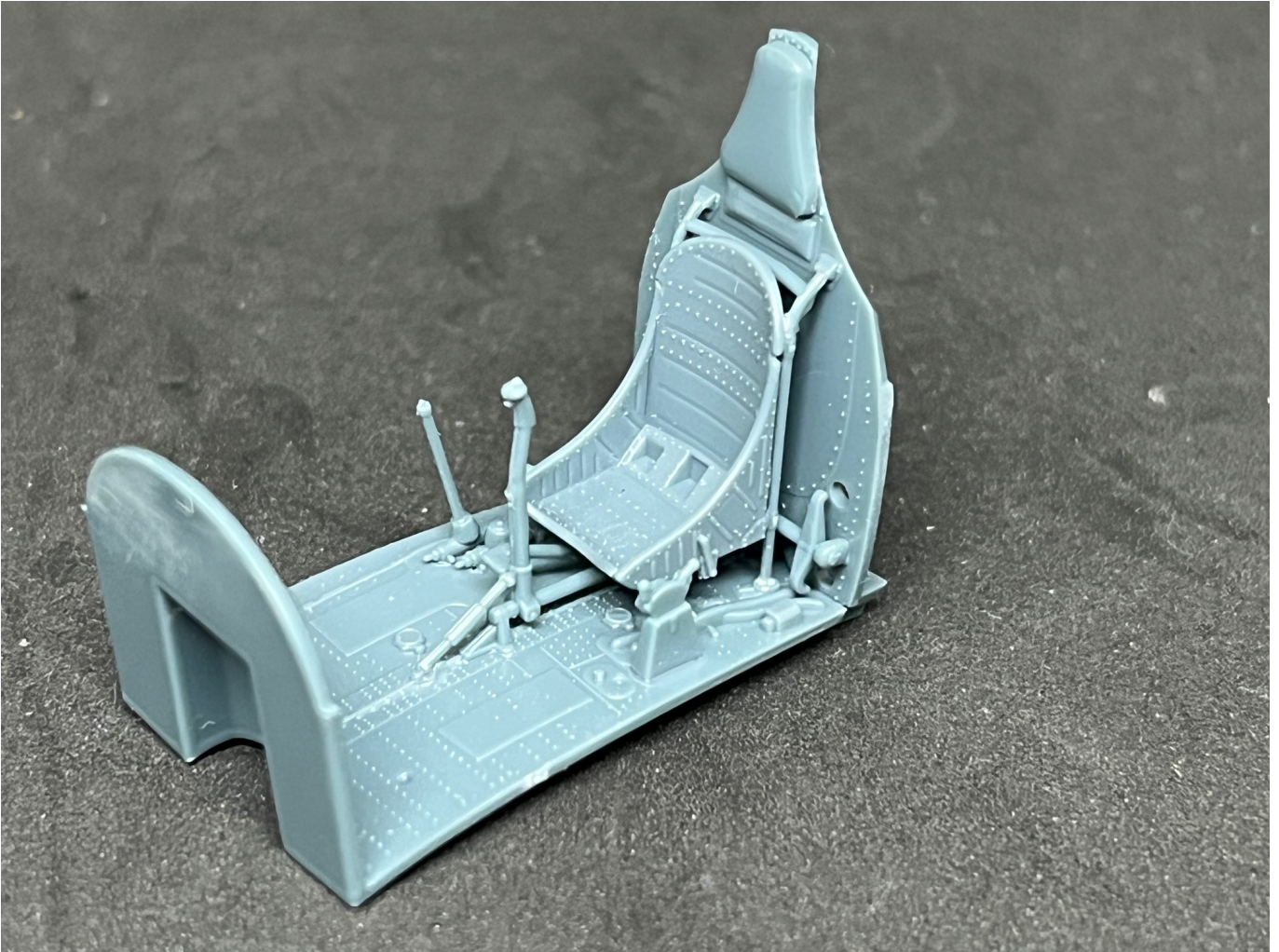
Son P-40E arbore plusieurs réparations et changements au camouflage d'origine, comme les marques de peinture plus récentes par dessus les marquages britanniques, ou des réparations repeintes en Olive Drab sur le côté tribord du nez et la casserole d'hélice.



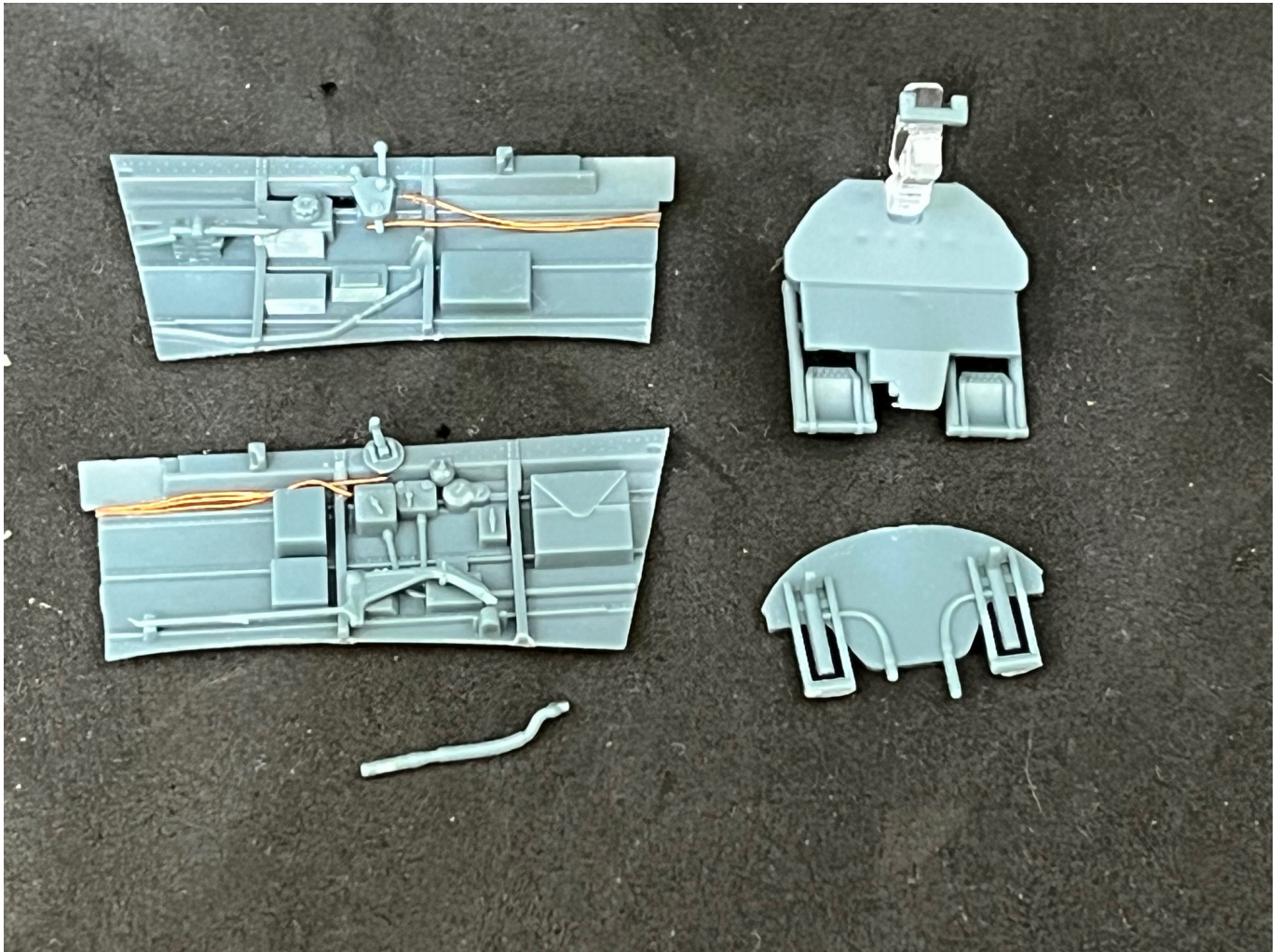
Montage du cockpit

Le montage ne pose aucune difficulté. Il faut simplement bien étudier la notice de montage d'Eduard (qui est très claire) pour se faciliter la phase de peinture, puis la pose des éléments en photodécoupe prépeintes.

Je n'avais jamais essayé auparavant, je me suis laissé tenter par un peu de scratch en ajoutant un peu de câblage sur les panneaux latéraux.



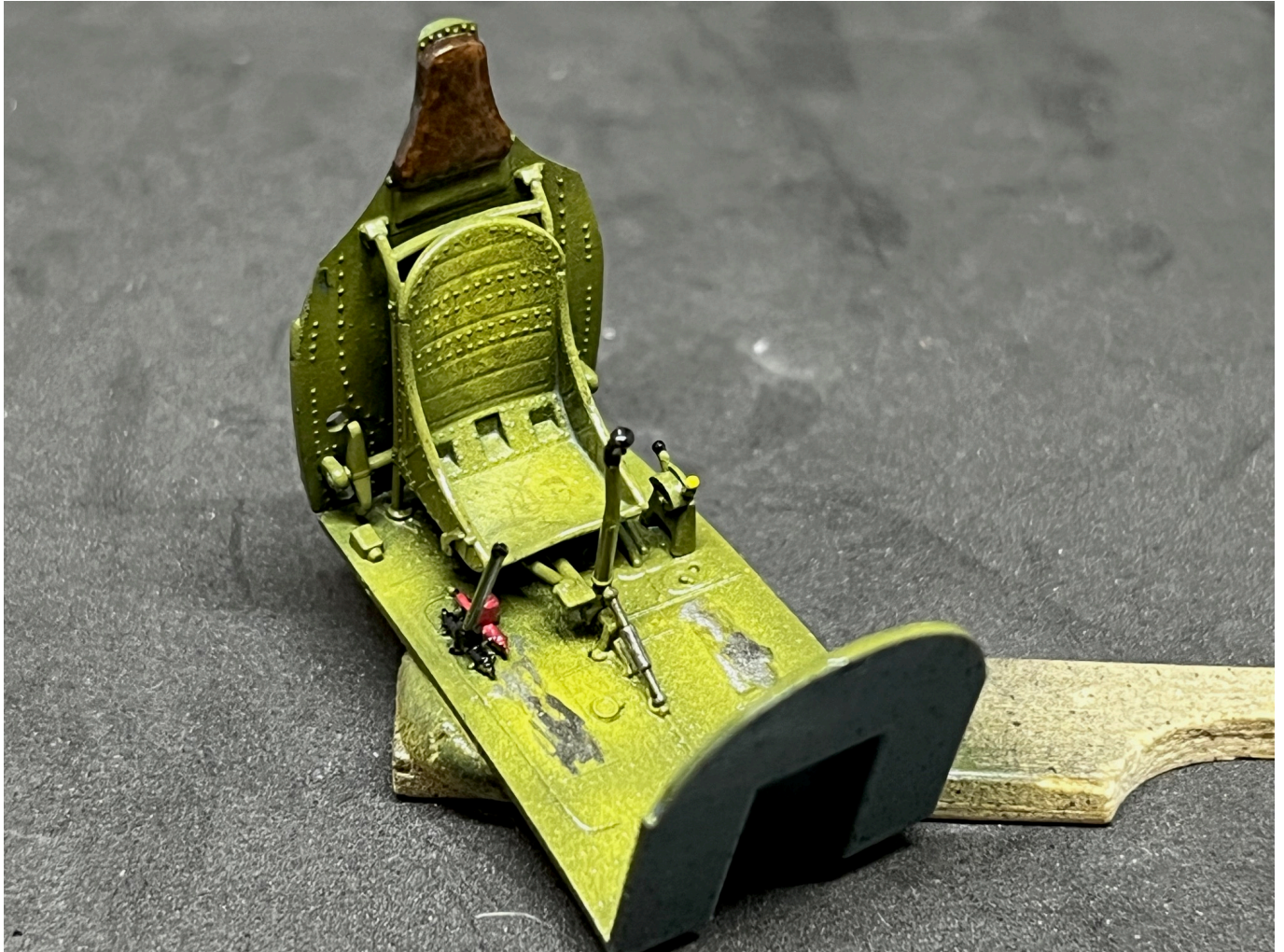
Premiers éléments du cockpit qui présente de jolis détails.



Les différents éléments pour faciliter la phase peinture.



Tout les éléments sont mis sur des pics à brochette et apprêter en noir. J'utilise pour ma part la gamme Vallejo.



Viens ensuite la peinture. J'utilise le Interior Green de chez Vallejo pour cela. Les détails sont ensuite repris au pinceau. J'ai également fait quelques éraillures avec la couleur Steel.



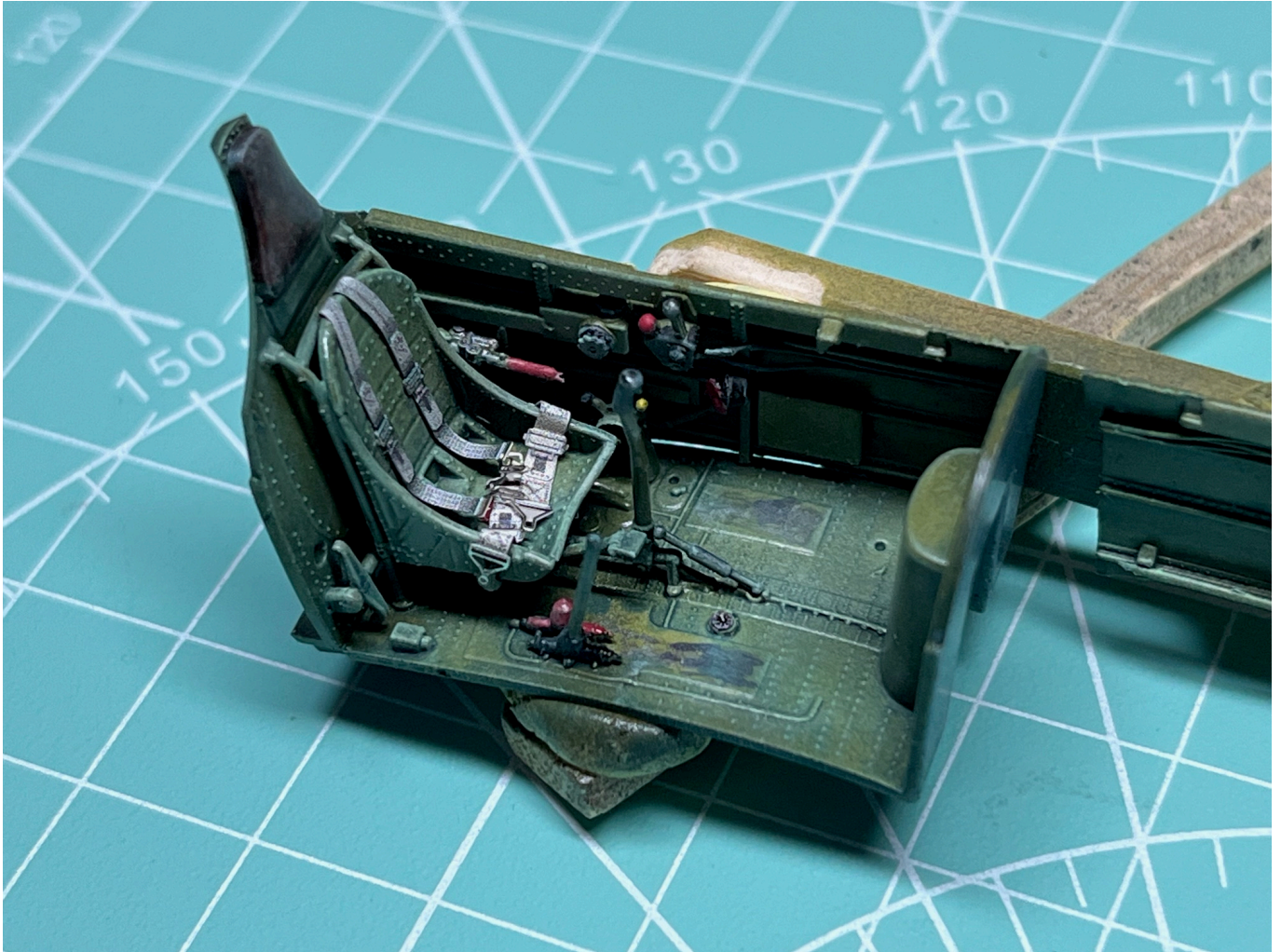
J'ai ensuite utiliser la peinture à l'huile. Un jus bien dilué pour marquer les creux, puis un brossage à sec d'une teinte plus clair pour faire ressortir les détails.



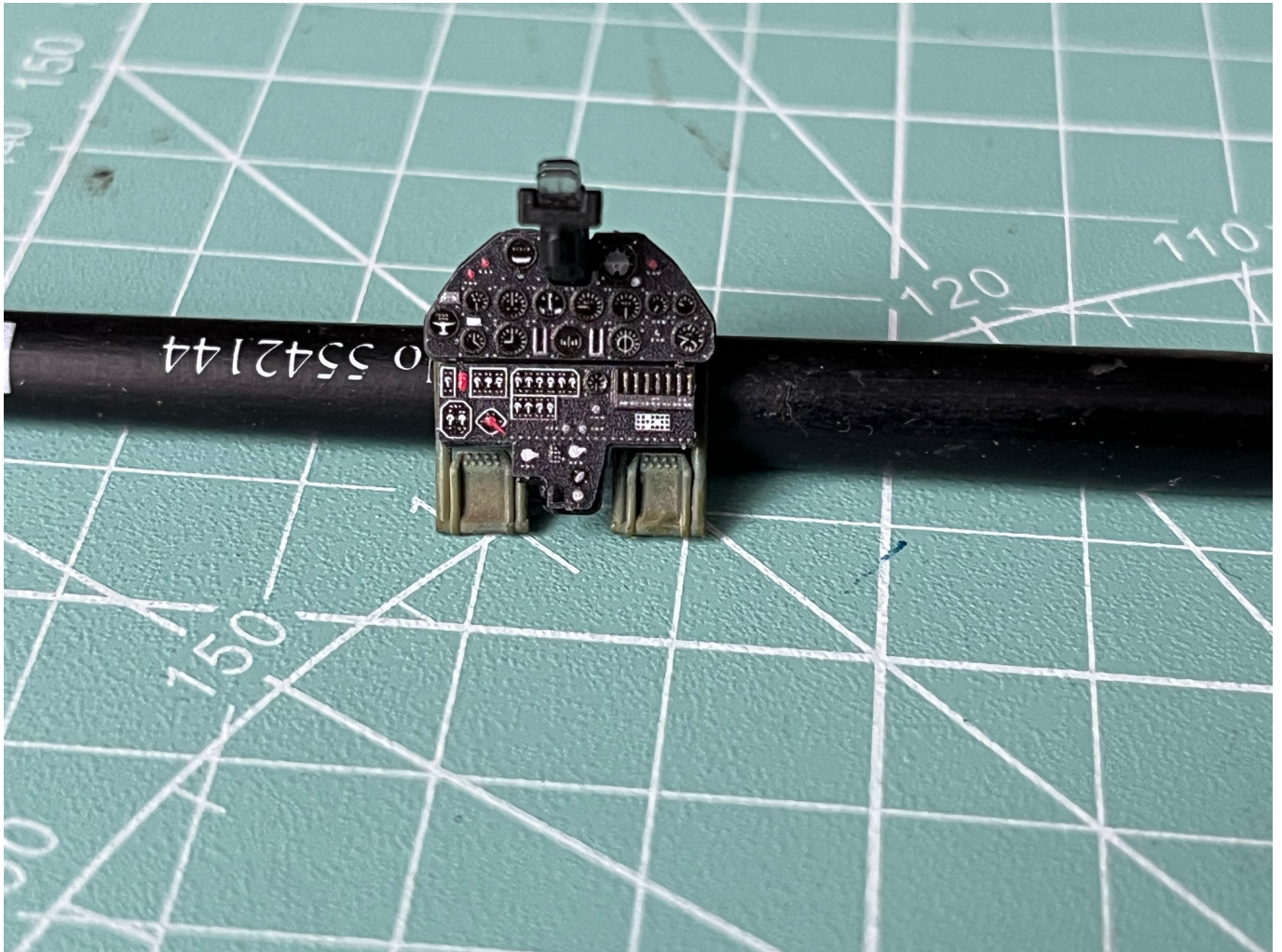
Les détails sont également repris au pinceau pour les consoles latérales. Quelques décals et photodécoupes en couleur sont à poser.



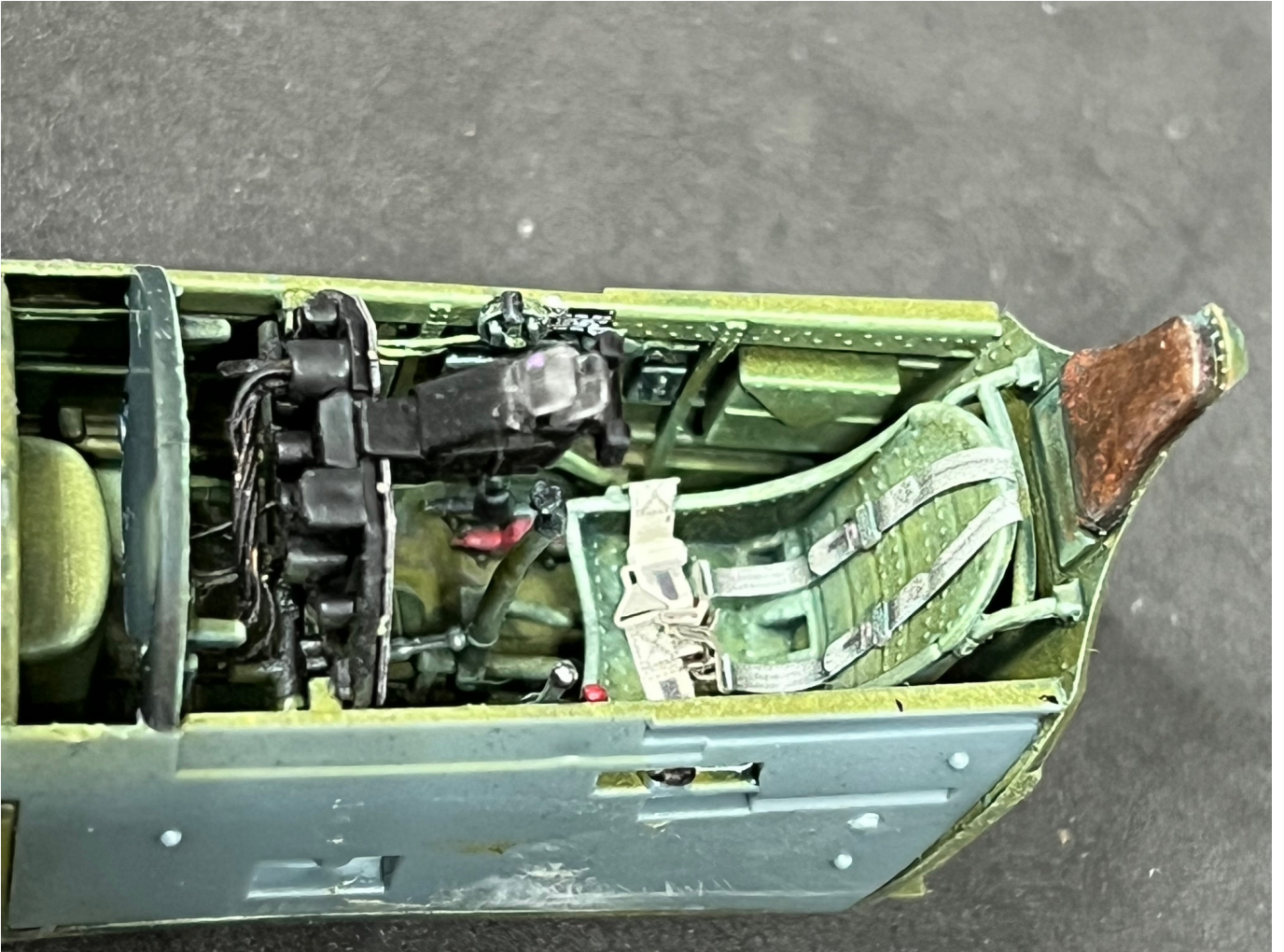
Un peu d'empoussiérage avec quelques pigments.



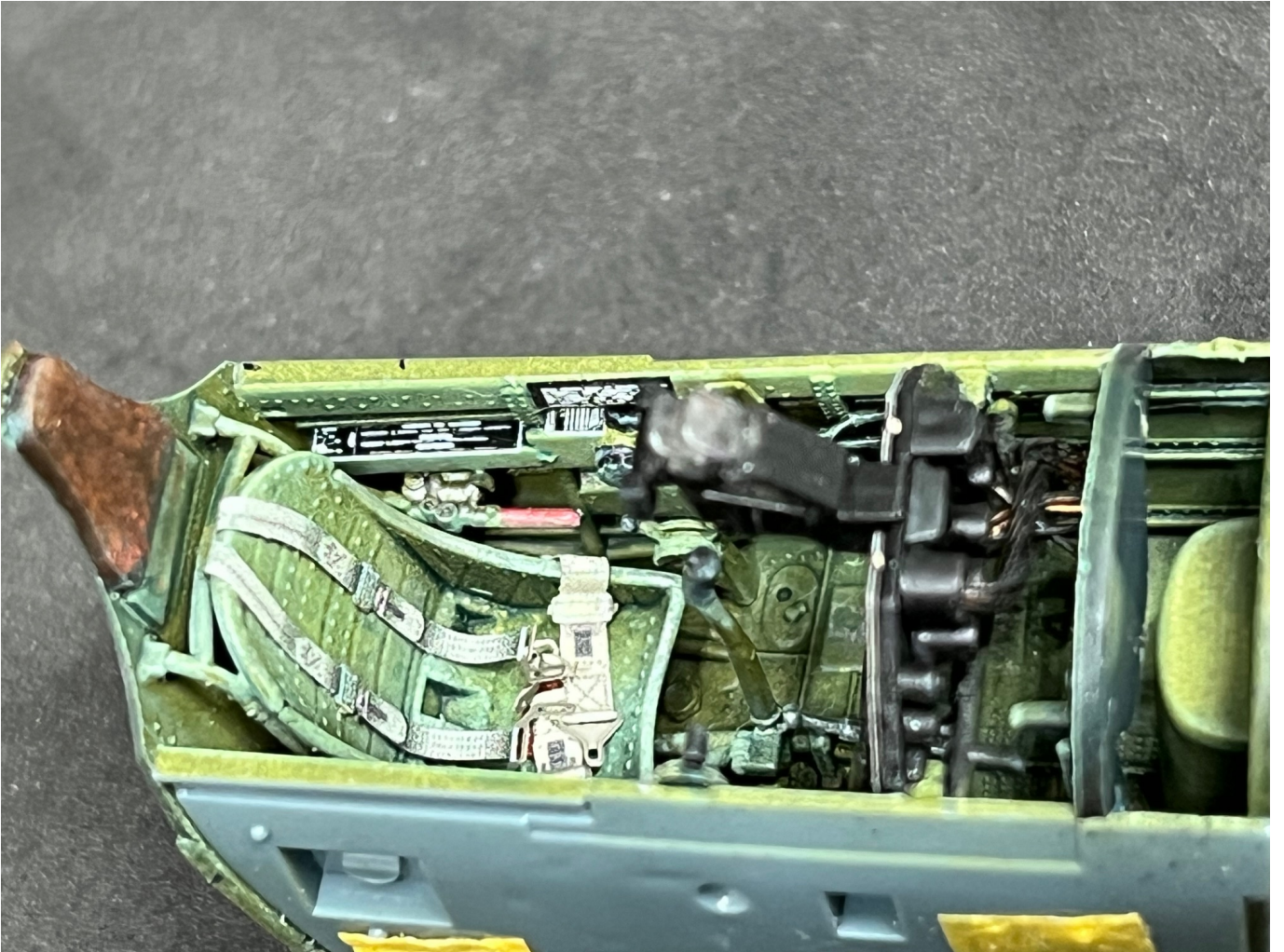
Le siège reçoit son harnais en photodécoupe.



Le tableau de bord est également joliment détaillé avec la photodécoupe Eduard.



Tout est assemblé. J'y suis allé tranquillement et n'ai eu aucun soucis d'alignement.





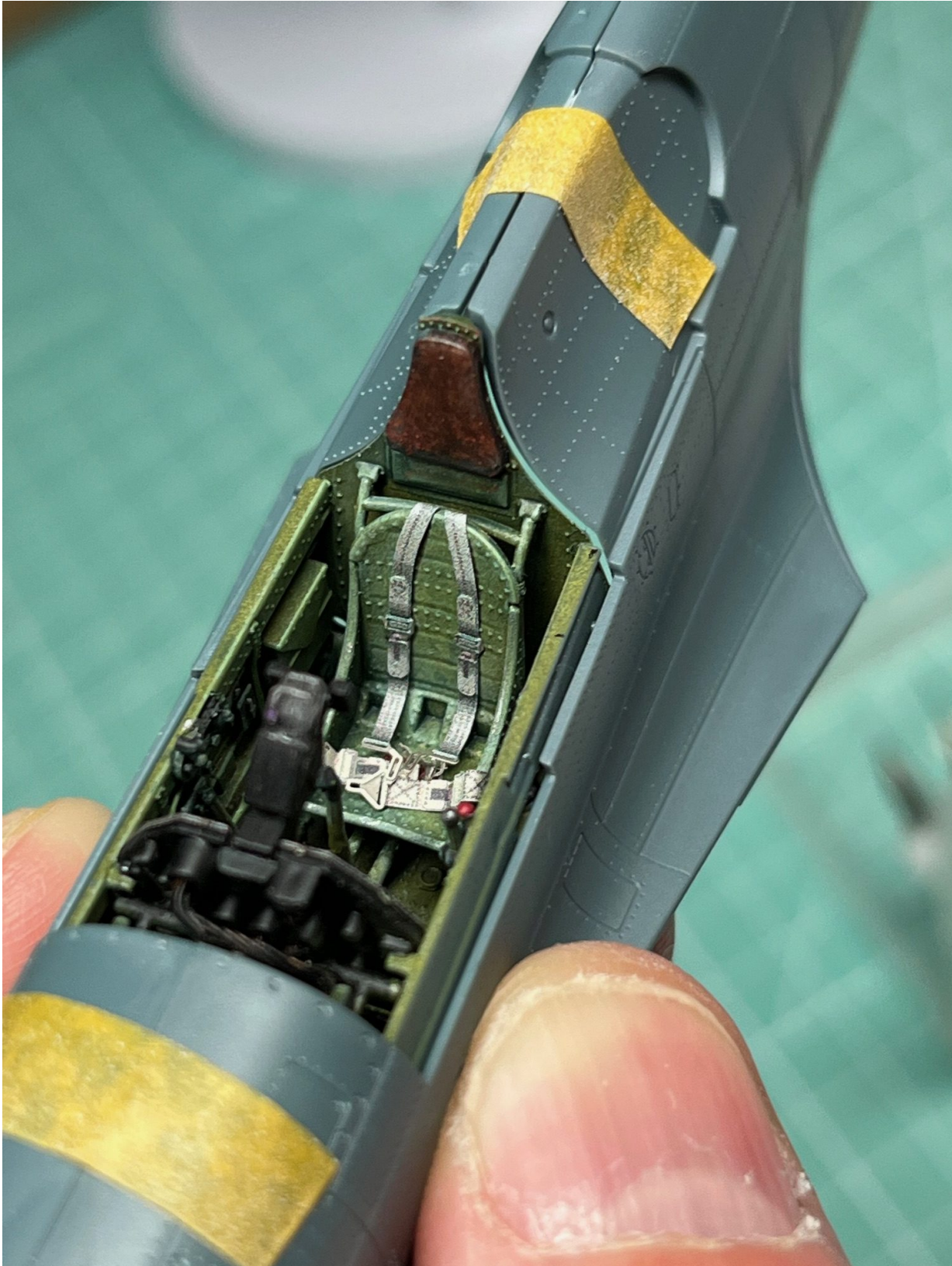


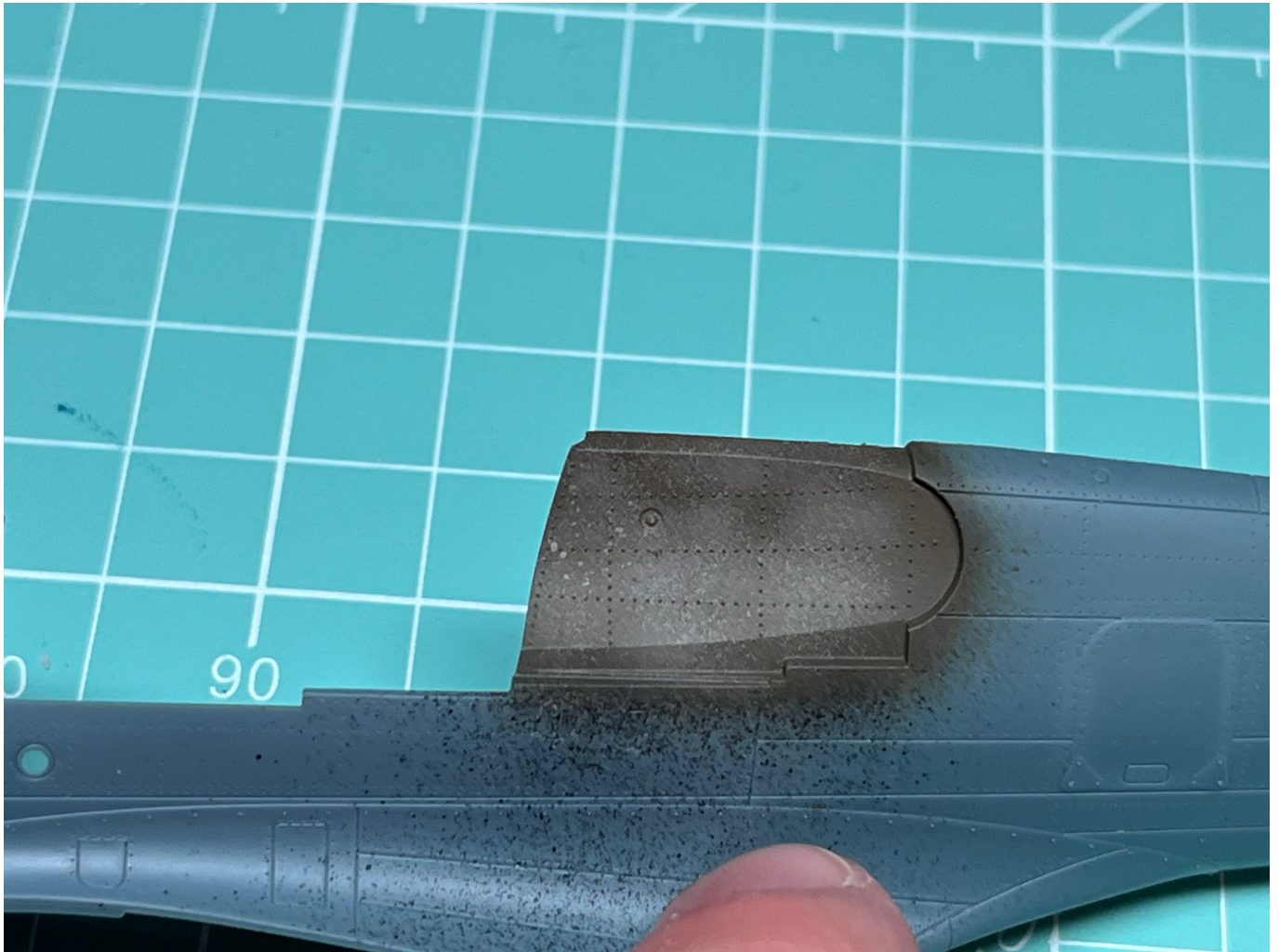
Fermeture du fuselage

La fermeture des demi-fuselage ne pose aucun soucis.

Le cockpit s'insère parfaitement.

Un peu de bande cache permet à la colle de bien sécher et de souder parfaitement le fuselage.





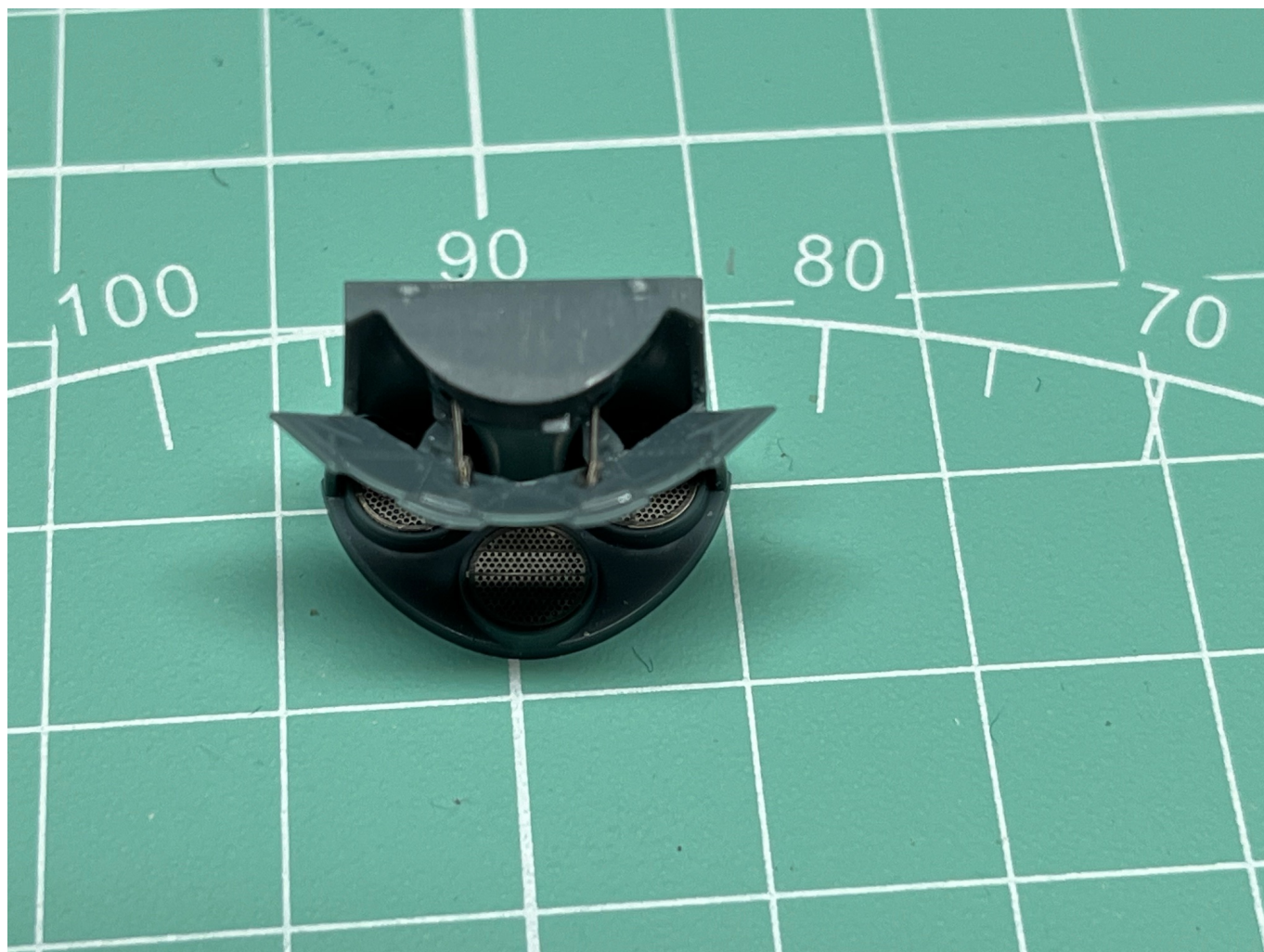
Un peu de peinture avant d'assembler les demi-fuselages.



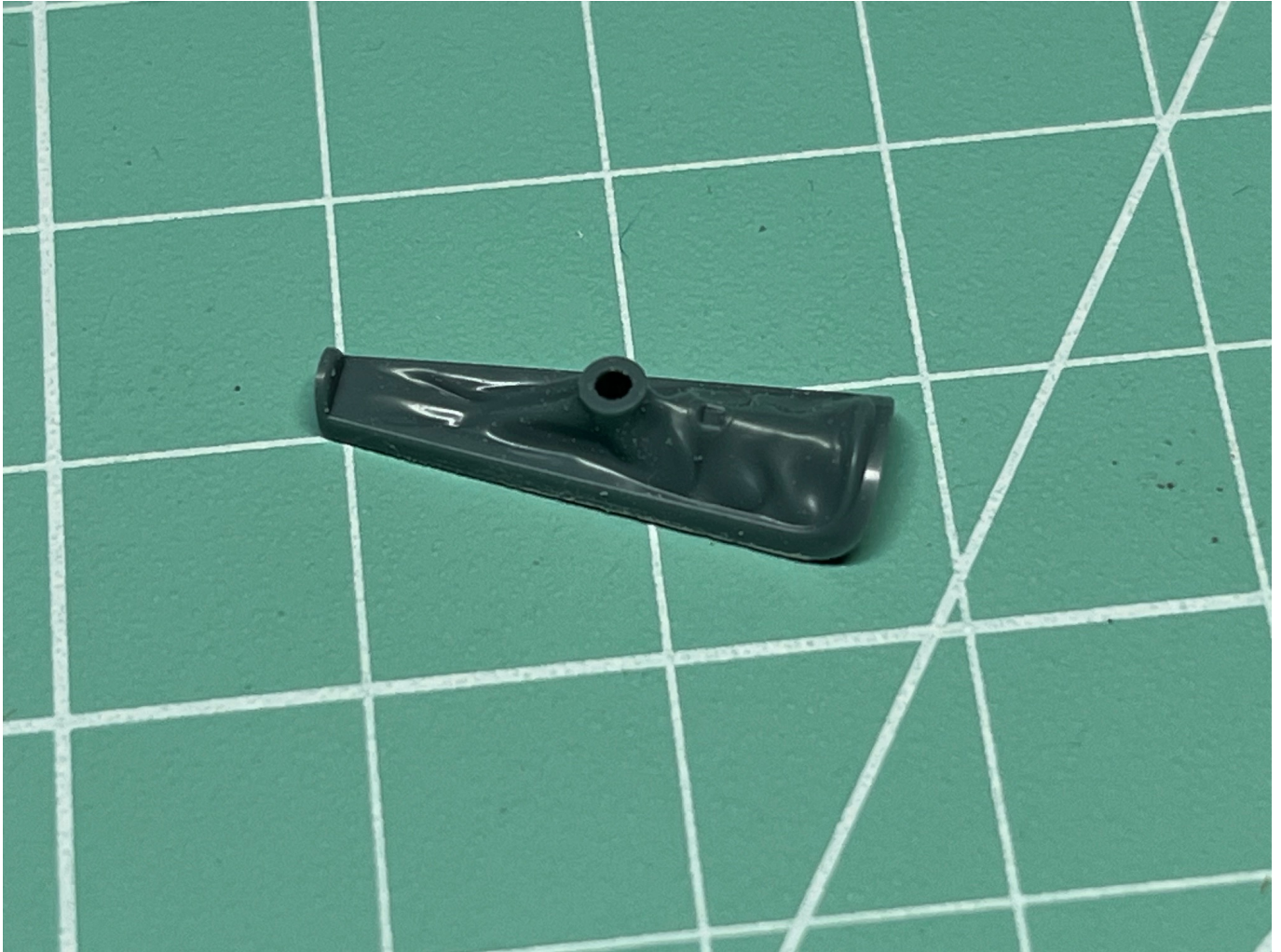




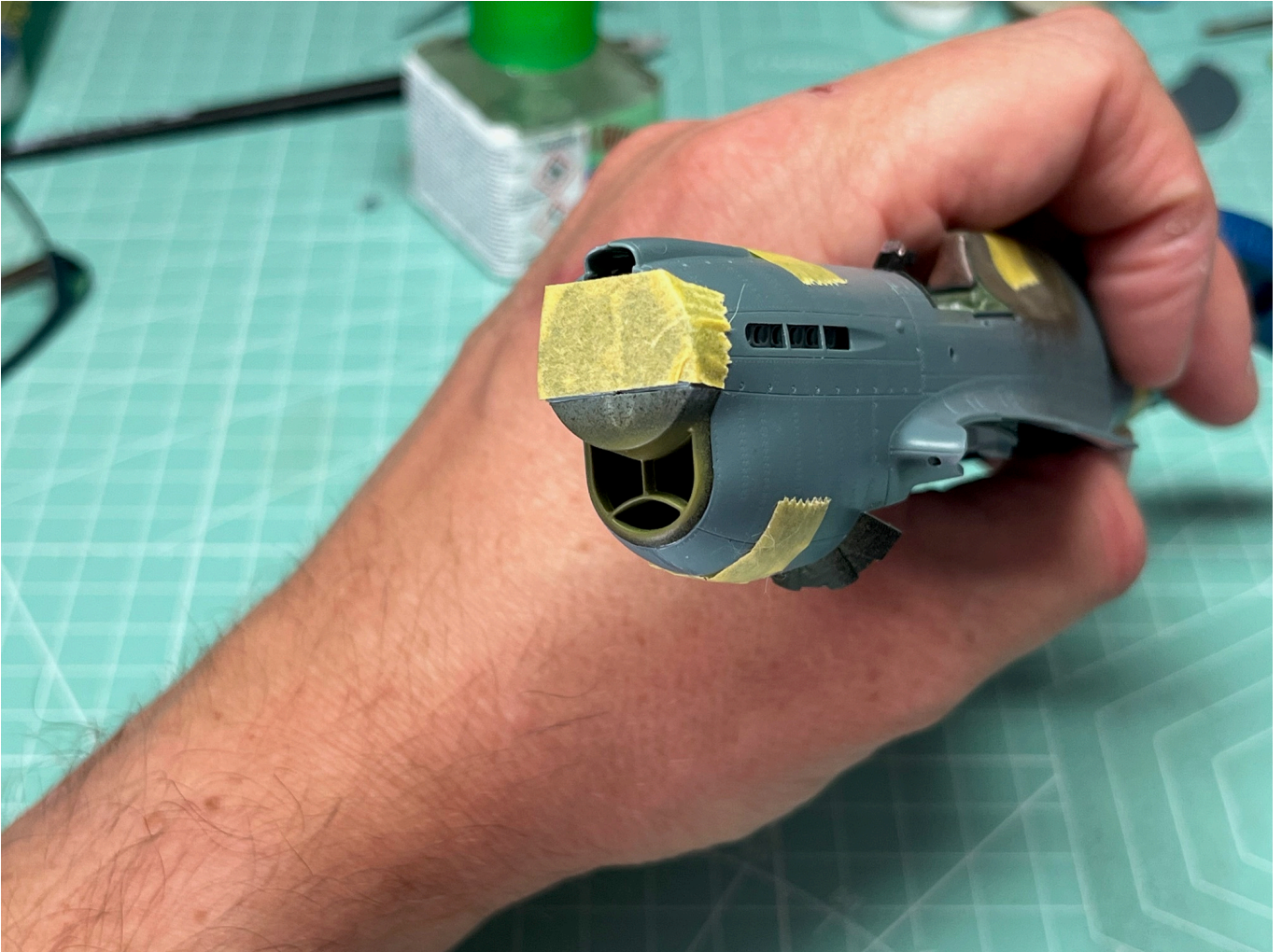
Avant de fermer complètement le fuselage, il faut également assembler et peindre la "bouche" de l'avion.



Eduard propose une pièce en photodécoupe pour la sortie d'air des radiateurs (je crois que c'est ça). Mais mettre en forme la pièce, et l'installer correctement me semblait un peu trop périlleux. Comme il fallait couper la pièce en plastique, je n'aurais plus eu le droit à l'erreur. J'ai donc préféré garder la pièce plastique d'origine.



Le puit de la roulette de queue est également peint et installer avant la fermeture du fuselage.

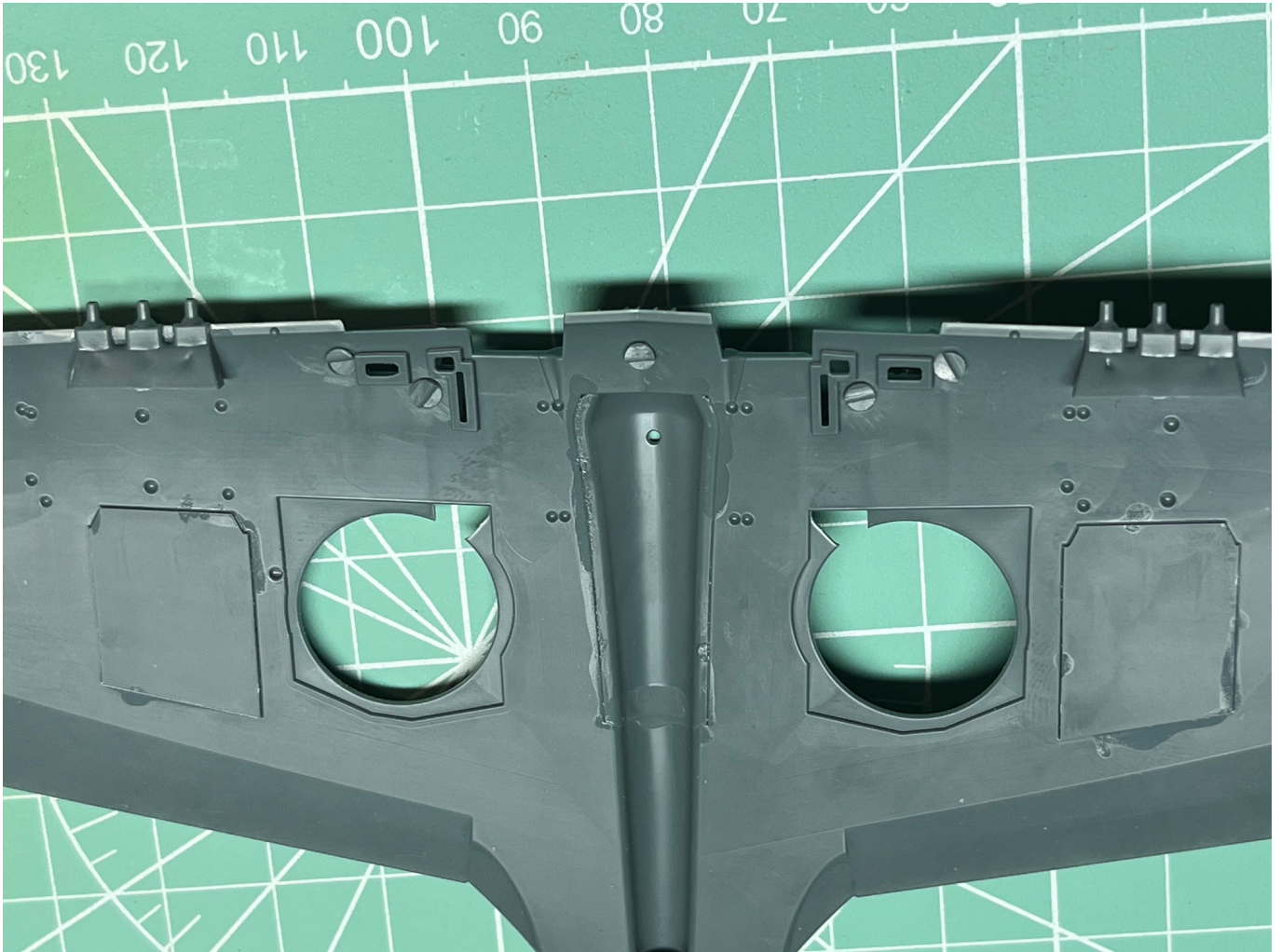


Aucun soucis de jonction. Tout s'aligne parfaitement.

Montage des ailes et mise en croix

La préparation et le montage des éléments des ailes ne posent aucun soucis. Eduard nous demande de choisir entre deux sortes de puits de train. J'ai choisi de prendre les pièces du puit dans lequel est installée la bâche de protection.

La mise en croix se passe également sans soucis. Je ne voyais limite plus la jonction dans laquelle il fallait que je mette la colle.



Eduard indique les trous à percer selon l'option choisie. Petit ou grand réservoir supplémentaire, bombes... C'est le seul petit soucis que j'ai rencontré avec la notice. Les trous à percer n'étaient pas super bien indiqués pour l'option choisie. Mais en faisant des essais à blanc, j'ai réussi à ne pas me tromper de trous.



J'ai ensuite monter le réservoir supplémentaire directement sur l'avion. J'ai pu ensuite correctement aligné les pattes de fixation pour éviter d'éventuels soucis d'alignement plus tard.



Le bidon, prêt pour la peinture.



Aucun soucis de jonction. Tout s'aligne parfaitement.



La mise en croix s'est faite sans problème.





Pose des masques en vue de la phase de peinture. J'utilise la verrière en position fermée pour protéger l'intérieur du cockpit.



Masquage et protection des puits de train, et d'aération.