

Quando l'America aveva bisogno di eroi

di Donald J. Young – Traduzione a cura di EAF51_Bear

'Shorty' Wheless e 'Buzz' Wagner impersonavano il tipo di guerriero dell'aria che il pubblico Americano era ansioso di conoscere all'inizio e durante i primi mesi della seconda Guerra mondiale.

* * *

Dopo il disastroso attacco di Pearl Harbor, la perdita di Wake Island e la ritirata delle forze Americane e Filippine dall'arcipelago delle Filippine, gli Stati Uniti nel 1942 erano alla disperata ricerca di qualcosa o di qualcuno per indicare che la nazione stava combattendo. Avevano bisogno di eroi, o di atti eroici, per sconfiggere le tenebre che ogni giorno dominavano gli articoli di giornali. Il capitano Colin Kelly, che perse la vita il 10 Dicembre 1941 durante una missione di bombardamento vicino all'Isola di Luzon (Filippine) fu il primo di tali eroi. Ma due altri piloti americani, Hewitt T. "Shorty" Wheless e Boyd T. "Buzz" Wagner, divennero molto noti poco tempo dopo. Ironicamente, pochi ricordano oggi le loro imprese.

Quando scoppiò la guerra, il ventottenne 1st Lt. Shorty Wheless era un pilota di B-17D Flying Fortress del 19th Bomber Group, di stanza a Clark Field nelle Filippine.

I giapponesi, nel pomeriggio dell'8 Dicembre, avevano attaccato le Filippine. Due giorni dopo, Wheless e altri, insieme a quello che rimaneva dei B-17 di Clark, volarono verso sud all'aeroporto Del Monte, sull'isola di Mindanao. Qui erano 500 miglia al di fuori del raggio dei bombardieri giapponesi.

Nel pomeriggio del 14 Dicembre, sei Fortezze Volanti ricevettero l'ordine di attaccare la forza di invasione nemica a Legaspi, a sud di Luzon. Il B-17 di Wheless fu uno dei sei assegnati a questa missione.

Anche se il raid di Legaspi fu il più grande raid contro i Giapponesi della prima settimana di guerra, la sfortuna e le noie meccaniche che avevano colpito il 19th Bomber Group fin dall'inizio, continuavano a perseguirlo. Quando l'aereo leader, pilotato dal Lieutenant Jim Connally, iniziò il rullaggio per il decollo, un pneumatico esplose, spingendo il grosso aereo fuori pista. Appena l'aereo scivolò fuori alla pista, il carrello di sinistra cedette e si spezzò. Era già un aereo in meno disponibile per la missione. I cinque rimasti, pilotati da Wheless e dai Lieutenant Lee Coats, Jack Adams, Elliot Vandevanter e Walter Ford, decollarono senza incidenti. L'ultimo aereo si alzò in volo alle 12:14 p.m.

Dopo 200 miglia il gruppo incappò in un fronte di maltempo. Quando ne uscirono, pochi minuti dopo, Wheless era scomparso. Il suo motore n.3 si era spento, obbligandolo a uscire di formazione. Da quel punto in poi le cose andarono di male in peggio. A mezz'ora dal target, Ford comunicò a Coats che aveva problemi ai motori e che sarebbe tornato a Del Monte. Al punto di riunione, circa 35 miglia dell'ultima virata verso il target, Coats, che aveva preso il comando al posto di Connally, comunicò per radio che i motori andavano così male che non riusciva a salire di quota, e che quindi aveva deciso di rientrare. Questo aveva lasciato Vandevanter e Adams a proseguire da soli. Obbligati a scendere a 18,000 piedi a causa della coltre di nubi, Adams fu il primo a raggiungere il target. Dopo aver sganciato le sue otto bombe da 600 pounds su una linea di trasporti fermi sulla spiaggia di Legaspi, fu inseguito da cinque Mitsubishi A6M Zeros. Anche se non avevano avuto alcuna notizia di a

portaerei giapponesi tra le forze di invasione, una di esse era probabilmente nelle vicinanze, vista la rapidità con la quale erano apparsi li Zero.

Adams cercò rifugio tra le nubi, con gli Zeo che lo inseguivano. Prima che potesse allontanarsi, due dei suoi motori furono colpiti, e due membri dell'equipaggio furono feriti. L'equipaggio di Adams riuscì ad abbattere due dei caccia nemici mentre scappava verso le nubi, ma gli Zero rimasti li stavano aspettando quando ne riemersero. A quel punto Adams *"ne fece una bella"*, secondo quanto riferì Harry Schrieber, il suo navigatore. *"Egli tolse improvvisamente manetta, e lo zero che ci seguiva andò in overshooting alla nostra sinistra, dove il nostro mitragliere laterale riuscì a prenderlo. Un altro arrivò sotto i nostri timoni di coda, ed il nostro mitragliere ventrale ebbe la sua seconda vittoria della giornata"*.

Poiché stava perdendo quota mentre combatteva contro l'ultimo caccia nemico, Adams decise di tentare un atterraggio di emergenza sulla spiaggia della vicina isola di Masbate, a sud di Luzon. Sfortunatamente non c'era una vera spiaggia, *"soltanto rocce, con le onde che si infrangevano su di esse"* ricorda Schrieber. Cercando disperatamente un posto dove atterrare, Adams scorse una risaia. *"togliendo gas ai due motori rimasti, in modo da non dover saltare fuori dall'aereo in fiamme, egli fece il miglior atterraggio sulla pancia che potessimomai sperare"* disse Schraiber. Dopo un paio di passaggi sul bombardiere abbattuto, lo Zero fece rotta per casa.

Vandevanter, nell'altro B-17, arrivò sul target 3 minuti dopo Adams. Fortunatamente per lui, Adams aveva attirato l'attenzione di tutti i piloti degli Zero, e così Vandevanter fu in grado di fare tre passaggi sul target, prima della apparizione di altri caccia, che lo inseguirono a sua volta dentro un banco di nubi. L'aereo di Vandevanter riuscì ad evadere senza un graffito e ritornò sano e salvo a Del Monte.

Nel frattempo, il problema al motore che aveva obbligato Wheless a lasciare la formazione si era risolto. Anche se era molto più indietro rispetto a quelli che lui pensava fossero gli altri quattro B-17, Wheless decise di proseguire verso l'obiettivo, ben conscio del fatto che stava per attaccare un obiettivo già in allarme, e che la difesa nemica avrebbe potuto essere composta anche da aerei da caccia. Questa decisione avrebbe portato il suo nome sulle copertine di tutti i giornali americani. Inoltre l'impresa di Wheless sarebbe stata citata in un discorso alla radio dal Presidente Franklin D. Roosevelt. In gran parte, il resoconto del Presidente fu accurato.

Roosevelt: *" Al momento in cui Wheless arrivò sull'obiettivo, le alter Quattro Flying Fortresses avevano sganciato le loro bombe e svegliato il nido di vespe degli Zero giapponesi. Diciotto di questi caccia Zero attaccarono la nostra Flying Fortress solitaria. Nonostante questo massiccio attacco, il nostro aereo procedeva nella missione..."*

Infatti, anche se Wheless non lo seppe fino a due giorni dopo la missione, solo due dei B-17 avevano raggiunto il target prima di lui. Anche se il numero di aerei che lo avevano attaccato fu stimato in 18, in realtà essi erano molto probabilmente 12. Mentre la battaglia con i caccia nemici proseguiva, Wheless si diresse dritto verso i sei trasporti nemici allineati al largo di Legaspi. Dopo che il bombardiere R.W. Schlotte ebbe sganciato le sue otto bombe da 60 pounds, l'attenzione di Wheless si concentrò nella manovra evasiva, e nel cercare di dare ai suoi mitraglieri una buona soluzione di tiro sui piloti dei caccia Giapponesi.

Roosevelt: *"... Non appena egli virò verso casa, il combattimento tra il bombardiere ed i 18 caccia nemici continuò ad infuriare per 75 miglia. Quattro aerei giapponesi attaccarono simultaneamente da entrambi i lati. Quattro furono abbattuti dai mitraglieri laterali. Durante il combattimento l'operatore radio fu ucciso, il motorista fu*

colpito, ed un mitragliere laterale fu ferito, lasciando un solo uomo ad entrambe le armi laterali. Anche se ferito ad una mano, quest'uomo alternativamente manovrò entrambe le armi laterali, riuscendo ad abbattere altri tre Zero Giapponesi".

W.G. Killin, operatore radio e mitragliere ventrale alloggiato in quella che nel B-17D era chiamata la "vasca da bagno", ebbe la testa staccata, e la sua arma fu posta fuori combattimento. Entrambi i mitraglieri Russell Brown e W.W. Williams rivendicarono l'abbattimento di uno Zero prima di essere feriti. Williams, che fu colpito da un colpo da 20mm da uno degli aerei nemici, ebbe la gamba aperta in due, e fu messo fuori combattimento. Brown, che ebbe la mano destra quasi strappata, era incapace di utilizzare la sua arma. Il lavoro di sparare con entrambe le armi fu svolto dal Sergente John Gootee, anche lui colpito al fianco destro, che continuò a sparare con entrambe le armi, fino a che non fu affiancato dal bombardiere Schlotte.

I sette aerei nemici rivendicati da Wheless ed i quattro rivendicati da Adams sembrano poco credibili alla luce delle statistiche della seconda parte della guerra. Occorre però ricordare, comunque, che questa fu la prima volta che i Giapponesi dovettero attaccare un B-17. I piloti degli Zero erano poco familiari con la potenza di fuoco del B-17 e con la posizione delle sue armi. D'altra parte il sistema di autenticazione degli abbattimenti attraverso un testimone non era ancora in uso nella U.S. Army Air Forces. Se lo fosse stato, il conteggio sarebbe stato ridotto a cinque o forse meno.

Inoltre non era possibile, per un così grande numero di aerei, sciamare tutti insieme all'attacco di un B-17. Saburo Sakai, l'asso giapponese che abbattè Colin Kelly, disse: *"era impossibile per un gran numero di Zero fare un attacco coordinato contro un bombardiere, in quanto in uno spazio ristretto avremmo potuto facilmente perdere il controllo, ed entrare in collisione uno contro l'altro. Invece attaccavamo in una lunga linea, sparando uno dietro l'altro, e ognuno degli aerei faceva il suo attacco da solo".* Questo era particolarmente facile contro i B-17D, che non avevano mitragliere di coda, e che si affidavano al mitragliere nella "vasca da bagno" per coprire la coda.

Roosevelt: *"...mentre tutto questo succedeva, un motore del bombardiere americano veniva colpito. Di 11 cavi di controllo, quattro erano stati spezzati. Il ruotino posteriore era stato spazzato via completamente, e le due ruote anteriori erano state bucate..."*

Questa valutazione dei danni era assolutamente corretta. Wheless stava lottando con tutte le sue forze per tenere il grosso aereo in volo mentre veniva fatto a pezzi dalle mitragliatrici e dai cannoni degli Zero. La battaglia con i caccia nemici, cominciata nel momento in cui il B-17 era apparso sull'obiettivo, si era protratta, come disse il Presidente, per 75 miglia. Prima il motore numero 1 fu colpito., con il cavo dell'acceleratore spezzato in due. Quindi, in rapida successione, Wheless perse la radio ed il sistema dell'ossigeno. Quindi un buco di 6 pollici apparve nel serbatoio situato nell'ala di destra, a seguito di un colpo di cannone da 20mm. Subito ci fu una perdita di controllo, quando un altro colpo da 20mm spezzò sette dei cavi di controllo del grosso aereo, lasciando intatti solo i cavi della pedaliera di destra, un elevatore ed i due alettoni. A quel punto entrambe le ruote erano state colpite ed il ruotino di coda era stato completamente spazzato via. Tre dei membri dell'equipaggio erano feriti, ed uno era stato ucciso in azione, con tre armi di bordo fuori combattimento. Il carburante stava fuoriuscendo dal serbatoio di destra. Questo significava che il secondo motore si sarebbe presto spento, mentre erano ancora a molte miglia dalla costa di Mindanao.

Roosevelt: *"...il volo continuava fino a che i caccia giapponesi rimasti finirono le munizioni e tornarono indietro. Con due motori andati, e l'aereo praticamente senza*

controllo, l'aereo americano tornò alla base dopo il tramonto. La missione era stata compiuta. Il nome di quel pilota è Capitano Hewitt T. Wheless."

Bene, ci furono altri dettagli drammatici che non furono menzionati. Cercando protezione dalla banda di Zero attaccati alla sua coda, appena lasciata la costa di Luzon, Wheless si infilò in un buco di nubi. Quando ne uscì qualche minuto dopo nessun aereo giapponese era in vista. I piloti giapponesi, a scarso di carburante e di munizioni, o sicuri che il B-17 che si lasciava dietro una scia di fumo e carburante, con soli tre motori in funzione, era ormai spacciato, avevano abbandonato la caccia.

Quando Wheless fu vicino alla costa di Mindanao stava facendosi buio ed aveva cominciato a piovere. Dopo aver combattuto per tenere in volo l'aereo per 300 miglia, egli sapeva che aveva poche possibilità di raggiungere Del Monte. Quando il secondo motore terminò il carburante, con sotto di loro nulla altro che giungla tra la costa di Mindanao e l'aeroporto di Del Monte, Wheless decise di puntare sulla pista ausiliaria di Cagayan, sulla costa nord dell'Isola.

Preoccupato di volare solo dritto, a causa dei comandi danneggiati, Wheless non era in grado di controllare lo stato della pista prima dell'atterraggio. Sapeva che aveva soltanto una possibilità di atterrare. Appena inclinato l'aereo verso il campo, si accorse che sulla pista erano state erette delle ostruzioni, per prevenirne un possibile utilizzo da parte dei Giapponesi. Passato il punto di non ritorno, Wheless abbassò il carrello, del tutto ignaro che entrambe le ruote erano state bucate.

Dopo aver fatto a pezzi diverse ostruzioni, dopo circa 200 yarde, i freni del grande aereo improvvisamente si bloccarono, ed i 39,000 pound dell'aereo per un attimo furono tutti appoggiati sul suo naso, prima che la fusoliera crollasse all'indietro sulla coda. Ma almeno erano a terra, anche se era stato un atterraggio ben lontano dalla descrizione di routine fatta dal Presidente. Dopo aver portato i feriti al piccolo ospedale di Cagayan, i tecnici di terra contarono 1.200 buchi di colpi nell'aereo. Ciascuna delle pale dei motori era stata colpita cinque o sei volte.

Per il suo eroico sforzo di riportare alla base la fortezza danneggiata e gli uomini feriti, Wheless ricevette la Distinguished Service Cross. Promosso Capitano, fu anche decorato con la Legion of Merit, la Flying Cross e la Air Medal. Più tardi, nelle fasi finali della guerra, fu pilota di Boeing B-29 Superfortresses.

C'è un interessante poscritto alla storia di Wheless. Il 9 marzo 1945, sull'isola di Saipan, gli equipaggi dei Boeing B-29 furono scioccati di apprendere che avrebbero abbandonato i bombardamenti ad alta quota che avevano utilizzato fino ad allora, e che avrebbero bombardato gli obiettivi giapponesi da una quota compresa tra 5.000 ed 8.000 piedi (1.700-2.700 metri, *ndt*). L'attacco sarebbe stato effettuato di notte con bombe incendiarie.

Quella notte, 300 B-17 bombardarono Tokyo, e oltre un quarto della città fu distrutta dal fuoco. A partire da quella notte, il bombardamento strategico del Giappone fu effettuato in modo diverso. Anche se la responsabilità di implementare tale strategia fu attribuita al Generale Curtis LeMay, l'idea in realtà fu sviluppata dal Brig. Gen. Thomas Power e dal Colonello Hewitt Wheless. I due uomini ebbero l'idea dopo aver studiato le fotografie di un bombardamento aereo di Tokyo, dove era evidente che dopo l'ultimo raid ad alta quota diversi blocchi di edifici erano stati divorati dal fuoco. LeMay ascoltò attentamente la loro idea, e diede loro 24 ore per metterla in pratica. Il resto è storia.

L'altro aviatore Americano che divenne un eroe di Guerra nei primi mesi del conflitto si fece presto un nome come pilota di caccia nel Pacifico. Il 1st Lt. Buzz Wagner, 26 anni, era descritto da coloro che conoscevano i suoi exploit come il miglior pilota

caccia che essi avessero mai conosciuto. Egli era ammirato, sia per le sue capacità di combattente, sia per le sue capacità di pilota.

Quando i Giapponesi attaccarono le Filippine l'8 Dicembre 1941, Wagner prestava servizio come C.O. del 17th Pursuit Squadron, di base all'aeroporto di Iba, sulla costa est di Luzon. Alla fine di quella giornata, erano rimasti solo 18 Curtiss P-40E appartenenti allo Squadron, e la base di Iba era stata quasi completamente distrutta. Nelle prime ore del 12 Dicembre Wagner, che fino a quel momento non era ancora entrato in azione, decollò per una missione solitaria di ricognizione sulle navi nemiche al largo di Aparri, dove i Giapponesi erano sbarcati due giorni prima. A causa delle devastanti perdite sofferte dagli Americani tra l'8 ed il 10 Dicembre, ai caccia Americani era stato ordinato di effettuare esclusivamente missioni di ricognizione. Essi dovevano evitare qualsiasi combattimento con i caccia nemici. Ma Buzz Wagner stava per confrontarsi con parecchi obiettivi molto attraenti.

Quella mattina il cielo era coperto da una fitta coltre di nubi, obbligando Wagner ad affidarsi alla bussola per arrivare ad Aparri. Stimando di essere a circa 200 miglia dall'obiettivo, egli si abbassò sotto alle nubi, e si trovò in volo al di sopra di due incrociatori Giapponesi. La sua apparizione provocò una rapida reazione da parte dei serventi anti-aerei delle due navi, obbligando Wagner – come egli disse in seguito – a *"puntare il naso verso il basso, ed a picchiare fino a pochi piedi dall'acqua"*, per evitare il fitto sbarramento della contraerea.

Volando sulla terra ferma, in direzione del sole nascente, fu svegliato alcuni istanti più tardi da fuoco di traccianti che passavano al di sopra del suo tettuccio. Sorpreso dalla rapidità con la quale stavano reagendo alla sua presenza, Wagner racconta: *" Tirai la cloche per spingere il naso verso l'alto, direttamente verso il sole, con manetta al massimo, ed i due Giapponesi mi persero di vista. Feci un mezzo barrel roll e mi trovai alle loro spalle... Essi volavano stretti in formazione, aprii il fuoco con le mie quattro calibro .50, e la mia raffica li misi in fiamme quasi simultaneamente"*

Secondo il racconto di Walter Edmonds, autore del libro *They Fought With What They Had*, dove egli narra gli exploit di Wagner, gli aerei giapponesi erano due Nakajima Ki-27 "Nate", ed il pilota americano, trovandosi immediatamente dietro la coda, tolse manetta e lasciò che lo sorpassassero (il che contraddice il racconto di Wagner).

Guardando giù, Wagner si ritrovò giusto al di sopra dell'aeroporto di Aparri, con 12 caccia nemici ordinatamente allineati sul bordo pista. *"Feci due passaggi sul campo – racconta Wagner – e vidi cinque di essi andare in fiamme"*

Non appena richiamato l'aereo dopo il secondo passaggio, l'Americano vide tre aerei nemici che stavano calando su di lui. *"Sganciai il serbatoio supplementare, ormai vuoto, e mi lanciai in picchiata radente al terreno, riuscendo a distanziarli facilmente"* ricorda Wagner *" L'ultima cosa che ricordo del campo erano due colonne di fumo nero"*

Non molto tempo dopo il ritorno di Wagner da quella missione, il racconto della sua impresa raggiunse i corrispondenti di guerra affamati di notizie che circondavano il Generale Douglas MacArthur presso il suo Comando di Manila.

Wagner, così pareva, era uno da tenere sotto controllo. Quattro giorni dopo egli fu in grado di provare che era esattamente il tipo di eroe dei piloti da caccia che essi stavano sperando di trovare.

La mattina del 10 Dicembre, lo stesso giorno dell'invasione giapponese ad Aparri, un'altra forza di invasione era apparsa al largo della costa di Vigan, a nord-est di Luzon. Come ad Aparri, il nemico aveva spostato un Gruppo di caccia all'aeroporto di Vigan. Questi aerei, insieme a diverse navi trasporto truppe, erano state individuate dal Lieutenant Russell Church durante una missione di ricognizione in quell'area il 15 Dicembre.

Entrambi Wagner e il Lt. Joe Moore, C.O. del 3rd Pursuit Squadron, si offrirono volontari per una sortita a Vigan. Quando i due uomini lanciarono una moneta per tirare a sorte chi sarebbe andato e chi sarebbe rimasto, la sorte scelse Wagner.

Alle 6.00 del 16 Dicembre, Wagner e Church decollarono da Iba. Ciascuno dei due aerei portava una mezza dozzina di bombe a frammentazione da 30 pound. Un terzo P-40, pilotato dal Lt. Al Strauss, li accompagnava con compiti di copertura.

Come ad Aparri, i serventi della contraerea giapponese erano pronti ad accogliere i visitatori non invitati. Wagner, con Church che lo seguiva a brevissima distanza, si diresse lontano dalla linea di navi nemiche che stazionava al largo. Arrivando sull'obiettivo a 2.500 piedi (poco più di 800 metri, ndt), Wagner sganciò le sei bombe, molte delle quali colpirono l'obiettivo. Mentre richiamava l'aereo, si voltò giusto in tempo per vedere l'aereo di Church che veniva colpito dalla contraerea. Le fiamme uscivano dalla pancia del suo P-40. A quel punto Church fece virare il suo caccia in fiamme indietro verso l'aeroporto di Vigan, una singola striscia che andava da nord a sud a quattro miglia a sud-ovest della cittadina. Livellando all'altezza degli alberi, il giovane pilota sganciò tutte e sei le bombe su una linea di aerei nemici. *"Fu un attacco eseguito in modo perfetto – ricorda Wagner – e per qualche secondo sembrò che Church fosse in grado di recuperare il controllo dell'aereo, quando improvvisamente l'aereo si rovesciò e si schiantò al suolo"*

Wagner non aveva alcun dubbio sul fatto che Church si era reso conto che stava per affrontare una morte certa, nel momento in cui decise di attaccare, invece che di cercare di riprendere quota per lanciarsi con il paracadute. *"La Medaglia d'Onore è stata concessa altre volte per molto meno di questo"* disse in seguito Wagner ad un corrispondente di guerra.

Nel momento in cui Church si era schiantato, Wagner era stato raggiunto da Strass, ed entrambi erano determinati a farla pagare cara al nemico per la perdita del loro compagno. Quando i due americani iniziarono il loro attacco su Vigan, potevano vedere il personale di terra e i piloti giapponesi che correvano verso gli aerei. Ma era troppo tardi. I due piloti attraversarono e riattraversarono il campo per cinque volte, mitragliando le truppe nemiche e gli aerei.

Mentre Wagner iniziava il suo ultimo passaggio, notò un singolo Nate che decollava dalla estremità opposta dell'aeroporto. Poiché la vista dell'aereo giapponese era ostruita dalla sua stessa ala, l'americano tranquillamente fece rollare il suo P-40 sul dorso, per avere una chiara visione dell'aereo nemico, quindi indirizzò l'aereo, tolse manetta per lasciare che il giapponese si allontanasse ad una sufficiente distanza, e quindi aprì il fuoco abbattendolo.

Quando Wagner e Strauss si diressero finalmente verso Clark Field, con le munizioni esaurite ed i serbatoi quasi vuoti, si erano lasciati alle spalle 17 aerei nemici in fiamme, ed un numero imprecisato di morti sulla pista. Nonostante la missione avesse provocato il più devastante risultato della guerra aerea fino a quel momento, il quartiere generale non fu soddisfatto "dell'utilizzo non autorizzato" dei suoi preziosi caccia. Ma quando i corrispondenti di guerra scoprirono il secondo exploit di Wagner in quattro giorni, la storia divenne di dominio pubblico negli USA.

Per ironia della sorte, le azioni di Vigan, per le quali Wagner fu decorato con la Distinguished Service Cross, furono le sue ultime come pilota da caccia. Il 2 gennaio 1942, Wagner e 16 altri piloti furono inviati da Bataan in Australia. Il piano era di portare in volo altri aerei nelle Filippine. Al contrario di MacArthur essi non ritornarono. In Gennaio Wagner era stato promosso capitano, e ad Aprile era già Tenente Colonnello, divenendo il più giovane pilota della Air Force insignito con le foglie d'argento. Con la promozione arrivarono nuove responsabilità.

Wagner fu incaricato di addestrare il flusso continuo di giovani inesperti piloti che arrivavano in Australia dagli Stati Uniti. In questo ruolo, Wagner entrò in combattimento ancora una sola volta il 30 Aprile 1942, quando accompagnò un

gruppo delle sue reclute in un raid su Lae, in Nuova Guinea. In questa occasione, a bordo di un Bell P-39 Aircobra, abbatté tre Zero, divenendo il primo asso del Pacifico per quei tempi.

Tragicamente, Buzz Wagner morì poco più tardi quello stesso anno in un incidente durante un volo di routine. Il 29 Novembre, mentre era ai comandi di un aereo tra Eglin Field, Fla., e Maxwell Air Force Base, Ala., il suo aereo precipitò, ed egli rimase ucciso. L'altro nostro eroe dimenticato, Hewitt Wheless, quando si ritirò dalla carriera militare nel giugno del 1968 con il grado di Lieutenant General, era in servizio come assistente del capo dello staff della U.S. Air Force. Egli morì di cause naturali il 7 Settembre dello stesso anno.

Sia Wheless che Wagner impersonarono il tipo di guerriero ed eroe che gli Americani erano ansiosi di riconoscere all'inizio della Seconda Guerra Mondiale, quando i Giapponesi stavano ottenendo un successo dietro l'altro contro le impreparate forze americane del Pacifico. Operando con determinazione di fronte a quelle che sembravano situazioni senza speranza, questi due piloti dimostrarono l'esatta misura della punizione che sarebbe stata riservata al nemico più potente degli Stati Uniti, ed il loro paese rispose loro con gratitudine.

Il 29 Dicembre 1941, Life magazine pubblicò un articolo dal titolo "Boyd Wagner's Story: il primo asso Americano racconta come abbatté i primi due aerei nemici". Il 16 febbraio 1942 la rivista iniziò quella che in seguito fu chiamato il "Roll of Honor," (Ruolino d'Onore), contenente i nomi e le fotografie degli Americani onorati da Life per i loro atti di eroismo durante la guerra. Dei 18 uomini onorati nel numero della rivista del 16 Febbraio, nove erano piloti, incluso Colin Kelly. Wheless fu onorato nel numero del 16 Marzo, e Buzz Wagner in quello del 20 Aprile, dopo che egli divenne ufficialmente il primo asso americano della Seconda Guerra Mondiale.