

Pappy Boyington: L'ultima Intervista

L'asso degli U.S. Marine Gregory "Pappy" Boyington è molto conosciuto per la sua singolare personalità e per le sue doti di volo.

*Intervista di Colin Heaton per Aviation History Magazine(1988)
Traduzione di EAF51_Bear*



*Gregory "Pappy" Boyington, C.O. VFM 214,
The Black Sheep Squadron*

Prima che gli Stati Uniti entrassero in Guerra, molti giovani americani si offrirono volontari per prestare servizio in eserciti di altri paesi. Sia coloro che si arruolarono nella RAF con l'Eagle Squadrons, sia quelli che si unirono American Volunteer Group con Chiang Kai-shek in China, tutti coloro che servirono come piloti da caccia furono i portabandiera dell'intervento Americano, e divennero ben presto eroi popolari. Uno dei più controversi e pittoreschi membri di questa unica fraternità fu Gregory Boyington.

Boyington scoprì un intero mondo nuovo nell'aeronautica Militare, dopo essere stato diversi anni istruttore pilota U.S. Marine Corps. L'esperienza di combattimento accumulata in Cina ed a Burma fu praticamente sprecata da una burocrazia che non fu capace di comprendere le necessità della nuova guerra, e fu spesso incline ad emarginare gli individui dotati di talento che era solo utile al fronte. L'attitudine di Boyington di aggirare le regole, ed il suo comportamento spesso oltraggioso, furono, come gli ammise più tardi, il suo peggior nemico.

Boyington ottenne 24 vittorie e fu decorato con la Medaglia d'Onore. Ma la sua leggenda sopravvisse alla guerra. Negli anni 70 l'attore Robert Conrad interpretò Boyington in una serie televisiva chiamata "BaaBaa Black Sheep" (*La squadriglia delle Pecore Nere*, trasmessa anche nel nostro paese da Italia 1 agli inizi degli anni 80,

ndt), facendo rivivere il nome di Boyington e del suo VMF-214, e facendoli diventare nomi noti alle famiglie, nonostante la produzione abbia commesso parecchi errori storici distorto molti dei fatti narrati.

Greg Boyington visse la vita in modo deciso così come aveva combattuto in guerra. Morì l'8 Gennaio 1998, poco dopo aver rilasciato questa intervista a Colin D. Heaton, con le sue franche osservazioni a proposito della guerra, dei Giapponesi, del Governo Americano e dei militari durante e dopo la guerra.



L'intervista

Aviation History: Dove è nato?

Boyington: La mia famiglia è dell' Idaho, ma ci trasferimmo a Okanogan, Wash, dove i miei genitori avevano una fattoria per la produzione delle mele, mentre frequentavo le scuole medie. Mio fratello Bill ed io siamo cresciuti in un grande ambiente.

AH: Quando ha deciso di diventare Pilota?

Boyington: Ho sempre amato l'idea di volare. Avevo letto tutti i libri degli assi della Prima Guerra Mondiale, e mi divertivo a costruire modelli di aerei ed alianti. Mi iscrissi all'Università di Washington, dove mi laureai in Scienze aeronautiche. Giocavo anche a football, e facevo un sacco di Boxe. Con me c'era Bob Galer, che comandava il primo grande distaccamento di caccia americani a Guadalcanal nel 1942. Fu abbattuto diverse volte, ed ogni volta fu capace di tornare indietro attraversando le linee giapponesi. Naturalmente era sempre sobrio. Ho anche volato nelle gare aeree di velocità di Miami, per accumulare più ore di volo.

AH: Come fu coinvolto con l'American Volunteer Group (AVG)?

Boyington: Sono stato nei Marines dal 1934, ed ho volato dal 1935. Divenni ben presto un istruttore di volo basico e strumentale. In quel periodo conobbi molti dei miei amici, incluso Joe Foss. Mi dimisi ed accettai di arruolarmi nell'AVG nel Settembre 1941, poiché l'avanzamento di carriera era lento, e io avevo bisogno di denaro. L'AVG ci pagava 675 Dollari al mese, con un bonus di 500 dollari per ogni vittoria confermata. Nel 1941 era come avere uno stipendio di 5.000 Dollari al mese di oggi. Aggiungì una ex-moglie, tre figli, i debiti dovuti al mio stile di vita: avevo davvero bisogno di quel lavoro. Oltre a tutto, il Governo sapeva dannatamente bene quello che stavamo facendo. Erano stati loro ad organizzarlo: Seppi in seguito che L'Ammiraglio Chester Nimitz aveva un archivio con le schede di tutti i piloti della Marina e dei Marine, e di tutti i tecnici di terra che erano andati volontari. Dovevamo mantenere segreta l'intera storia. Andammo a San Francisco, e fummo imbarcati su una nave olandese, la Boschfontein, che stava trasportando 55 missionari, uomini e donne, in Cina. Wea la nostra copertura, confermata dai nostri passaporti, anche se la mia copertura personale era che stavo trasferendomi a java, per volare con la KLM. Era lo stesso tipo di trucco che i Tedeschi avevano usato in Spagna, e non convinceva nessuno, nemmeno i veri missionari che erano a bordo! Dick Rossi ed io fummo subito smascherati. Questo è divertente, in quanto io non ero l'unico ad essere sufficientemente sobrio, e non sufficientemente attento ad usare un linguaggio decente...



Il badge delle AVG Flying Tigers

AH: Quando incontrò la prima volta Claire Chennault, e cosa pensò di lui?

Boyington: Lo incontrai diverse volte. La prima volta fu in un villaggio chiamato Toungoo, poco fuori Rangoon, a Burma. Faceva molto effetto nel suo ruolo di Comandante e incuteva rispetto, anche se molte delle sue decisioni in seguito ci fecero cambiare parere su di lui. Mi colpì molto la figura e il rispetto che riscuoteva nel comando, anche se molte delle sue decisioni in seguito crearono un certo distacco tra lui e molti di noi. Egli fu poco compiacente con alcuni dei nostri comportamenti, come abbattere le linee telefoniche con le nostre .45 mentre viaggiavamo in treno, oppure organizzare corse o rodeo nelle strade con i bufali d'acqua, o sparare ai candelieri nei bar quando i camerieri smettevano di servirci. Qualcuno degli specialisti di terra fu sorpreso a vendere armi, e questo fu come un colpo di mortaio. Il nostro addetto alla radio riuscì a procurarsi una moglie, comprandola dal padre di lei, e noi tentammo in ogni modo di tenere tutto questo nascosto a Chennault. Un volta facemmo esercitazione di tiro contro un muro, e questo creò un sacco di problemi. Un

rappresentante civile della Allison fu quasi colpito, e il suo rapporto non fu certo piacevole. Uno dei nostri ultimi "numeri" fu fare da scorta in volo alla famiglia dei Chang. Prima ci avevano detto di fare un po' di air-show, un passaggio basso a beneficio dei Chang, di Chennault e di altri dignitari. Facemmo un passaggio così basso ed un barrel roll che tutti quanti ebbero l'impressione quasi di essere a bordo... Le nostre relazioni con i ragazzi della RAF erano anch'esse tese. Mi chiedo perché erano così snob, poiché di fatto stavano perdendo la guerra. I ebbi più del dovuto in quanto a minacce di corte marziale, anche se tecnicamente eravamo dei civili, e così queste minacce mi entravano da un orecchio, uscivano dall'altro e finivano in una bottiglia di Scotch. La mia opinione di Chennault cominciò a scadere dopo che ci ordinò una missione di attacco a terra e supporto che ci costò moltissimo in termini di piloti ed aerei senza alcun beneficio pratico. Un pilota, Jack Newkirk, fu ucciso. Il 3° Squadron era molto occupato, attaccando immaginari depositi di "truppe sconosciute nei campi". Erano tutte cazzate. Chennault voleva soltanto tenere i rapporti attivi, quando non avevamo più aerei giapponesi nella zona. Molti piloti si rifiutarono a volare le loro missioni, poiché non c'era alcun premio nell'uccidere un albero. Chennault ci minacciò di corte marziale, e questo diede inizio alla reazione contro di lui. Eravamo specialisti civili che lavoravano per un governo straniero, non il suo comando personale. Alla fine Chennault negoziò una paga extra per gli attacchi al suolo, ed io mi offrì volontario.



Un Curtiss P-40 con la colorazione dei Flying Tigers

AH: Come era organizzato l'AVG quando lei arrivò?

Boyington: C'erano tre flights. Il 1° Squadron era "Adam and Eve", quello a cui fui assegnato io. Il secondo era "Panda Bears", comandato da Jack Newkirk, ed il terzo era "Hell Angels", guidato da David Olsen. Il mio squadron fu l'ultimo ad essere impiegato in combattimento, e fu l'ultimo ad esservi coinvolto. Ogni Squadron aveva 20 piloti ed era supportato da una unità di specialisti a terra. Il resto dello staff era composto da due sezioni amministrative, la cui funzione non mi fu mai del tutto chiara. La più grande spina nel fianco per me fu Harvey Greenlaw. Questo pagliaccio non era un tipo amichevole, e preparò le carte per la corte marziale per me ed il mio amico Frankie Croft, per condotta disdicevole per un ufficiale, solo perché avevamo organizzato delle corse sui rickshaw con i locali. Ci vide tirare questi due rickshaws con i loro autisti seduti lussuosamente come nostri passeggeri. Il bello è che avevamo dovuto pagarli per avere il privilegio di tirare i loro rickshaw. Greenlaw fu ancora un rompiscuoia quando fummo trasferiti a Kunming, Cina

AH: Come fece ad evitare i problemi legali con Greenlaw?

Boyington: Gli dissi semplicemente che se mi avesse creato problemi poteva accadergli qualcosa. Credo di avergli detto che gli incidenti talvolta capitano, e con tutte quelle bombe giapponesi inesplose lì intorno, poteva capitare qualche imprevisto, e non si poteva mai sapere chi poteva essere colpito. Alla fine comprese il messaggio

AH: In quali condizioni operavate?

Boyington: Assolutamente il peggiore buco di culo che lei possa immaginare. La gente faceva i propri bisogni in mezzo alla strada. Le precauzioni sanitarie erano sconosciute, e le malattie che incontravamo erano tali da scoraggiare anche il Romeo più avventuroso. C'erano anche in giro questi cani randagi cattivissimi che si nutrivano dei cadaveri dei morti. Erano gli unici ben nutriti tra la popolazione locale, ma non fecero realmente mai del male a nessuno, che io sappia.



AH: Quando ha iniziato a volare?

Boyington: Cominciai a familiarizzare con i Curtiss P-40 che ci erano stati mandati, e con alcuni P-39. Tutti noi passammo un periodo di training. Era il Novembre 1941. I P-40 erano gli aerei del programma Lend_Lease alla Gran Bretagna, e che erano stati affittati dalla RAF nuovamente a noi. Ci venne l'idea di dipingere i denti di squalo dopo che qualcuno trovò una foto che mostrava un P-40 della RAF in Nord Africa dipinto in quel modo. Il mio primo volo con il P-40 fu quasi uno show, poiché mi piaceva atterrare esattamente su tre ruote con gli aerei che avevo pilotato in Florida. Controllai il cockpit e decollai, e quando tentai di atterrare rimbalzai, così spinsi in avanti le throttle per un altro giro. Il risultato non fu dei migliori, e quando atterrai mi fecero una reprimenda a proposito della gestione di motori Allison. Cominciai a volare con Adamo ed Eva a Dicembre, e ricordo che quando sentimmo parlare di Pearl harbour pensammo era solo una questione di tempo, e che saremmo ritornati a far parte della macchina militare americana.

AH: In che condizioni operavate in volo?

Boyington: Innanzitutto eravamo pronti a tutto. Gli aerei erano immondizia, con parti di ricambio di provenienza sconosciuta e motori esausti che a malapena erano in grado di portarci in volo. Ogni decollo era un azzardo. Le mappe che avremmo dovuto utilizzare erano le peggiori che io abbia mai visto. Chiunque avesse disegnato le

mappe non era mai stato sul posto, oppure era più ubriaco di quanto io non fossi mai stato quando si sedette a disegnare quegli oggetti inutili. Alcuni punti di riferimento erano posizionati 100 miglia dal posto dove avrebbero dovuto essere, e la declinazione magnetica era incomprensibile. Ricordo che una delle mappe segnalava una strada principale non lontano da un fiume. Volando nella zona mi accorsi che non solo non c'era il fiume, ma la strada principale si trasformava in tracce di sentiero. Prova a immaginare che le condizioni meteo potevano creare altri problemi, e non avevamo bollettino meteo, certamente non come oggi, e nemmeno come quelli che avevamo nella Guerra nel Pacifico. A Kunming avevamo una pista di 7,000 piedi che sembrava non essere mai stata terminata, anche dopo cinque anni di lavori continui, e non lo fu fino a che i nostri militari non entrarono in guerra. E adesso considera la più grande menzogna che ci dissero: che i piloti giapponesi erano impreparati e che non ci vedevano un accidente. Ti posso dire che dalla mia esperienza ho imparato che i migliori piloti erano proprio i Giapponesi, specialmente quelli della Marina imperiale. Non erano dei buffoni. Se commettevi un errore eri sfottuto. Fine della storia. Non avevamo nemmeno il radar o un moderno sistema di avvistamento. Comunque, avevamo una serie di punti di avvistamento ed un sistema di allarme via telefono. E nonostante le centinaia di dialetti e di lingue diverse, il sistema funzionava. Comunque, ci fu ordinato di spostarci a Rangoon, e feci in modo di arrivarci con lo squadrone il 2 Febbraio 1942



Flying Tigers a Burma

AH: Ci descriva il combattimento con il P-40 contro i Giapponesi. Come era a confronto con il Mitsubishi A6M Zero?

Boyington: Lo Zero era leggendario in agilità, grazie al suo peso ridotto ed al raggio di virata. Nessuno poteva girare più stretto dello Zero, ma lo zero non poteva raggiungerci in velocità di picchiata. E questa era la nostra assicurazione sulla vita. Comunque, buona parte dei combattimenti furono contro altri aerei, come il I-97 [Nakajima Ki.27]. Sviluppammo tattiche di hit and run. Picchiavamo da maggiore altezza, colpivamo, continuavamo la picchiata e convertivamo la velocità in quota per un altro attacco. L'altro punto di forza era che volavamo in formazioni da tre elementi, con il terzo elemento che restava in alto a coprire fino a che gli altri due avevano attaccato. Quando i Giapponesi ci inseguivano per attaccarci, il terzo si gettava in picchiata per attaccarli. Avevamo anche il vantaggio di un armamento pesante, costituito da due calibri .50 e da quattro mitragliatrici calibro .30, con l'ultima versione armata con due .50, contro le loro due mitragliatrici da 7.7 mm. Avevamo anche le

corazzature nel cockpit e serbatoi auto sigillanti. I japs non avevano nulla di tutto questo, e gli costò caro per tutta la durata della guerra.



Un Curtiss P-40 dell'AVG in China

AH: Il vostro gruppo soffrì di una serie di incidenti, vero?

Boyington: Avevamo tre Curtiss Wright CW-21 Demons, progettati come intercettori di alta quota. Tutti e tre si schiantarono contro una montagna il 23 Dicembre. Un solo pilota sopravvisse, Eric Schilling. Perdemmo anche un P-40 durante una missione notturna congiunta con la RAF. Si schiantò contro una macchina parcheggiata, e un uomo che dormiva nel sedile posteriore fu ucciso. L'elica fece a pezzi la macchina, e l'altro uomo saltò fuori, dimenticandosi il collega che stava dietro. Ci fu anche un altro incidente mentre stavo scortando due Generali e Madame Chang, lo stesso giorno dell'air show. Non ci dissero mai la nostra destinazione, e così dovevamo seguire come un'ombra il trasporto. Tutti e sei i nostri aerei restarono senza carburante e fecero un atterraggio di emergenza in un cimitero cinese. Ritornammo a bordo di un vecchio camion guidato da un tizio che non sapeva assolutamente guidare. Una vera odissea, durante la quale fummo quasi uccisi dai banditi di montagna. Si trattava di signori feudali più interessati a combattersi tra di loro che non a combattere i Giapponesi. Più tardi recuperammo gli aerei, e non perdemmo nessun pilota. Ci furono altri incidenti, ma questi furono i più memorabili.

Una volta durante un raid eravamo al Silver Grill, un bar che usavamo spesso, e dove i candelieri diventavano bersagli. Stavo parlando con il Wing Commander Schaffer. Schaffer, che aveva combattuto nella Battle of Britain, stava conducendo alcuni esperimenti di volo notturno con gli Hurricane, che era un serio miglioramento rispetto ai Brewster Buffalo in dotazione agli squadroni diurni della RAF. Non appena le bombe cominciarono a cadere ci buttammo nelle trincee e caddi su qualcosa di duro. Avevo inconsciamente afferrato due bottiglie di Scotch che sopravvissero all'impatto.

Un altro fatto accadde il 7 Febbraio 1942, quando Robert "Sandy" Sandell, il Comandante di Gruppo, fu ucciso durante un volo di collaudo di un P-40. un testimone della RAF disse che aveva rovesciato l'aereo e che sembrava avesse stallato, ma fosse riuscito a recuperare. Sembra che abbia richiamato troppo violentemente, si sia girato e si sia schiantato in volo rovesciato. Fu un giorno triste perché era un grande uomo. Il giorno seguente solo pochi di noi poterono partecipare al funerale perché eravamo tutti in servizio.

Una volta, durante un raid sopra la pista, saltai sul mio P-40. Per farla breve, le operazioni di manutenzione non erano state effettuate e io mi schiantai prendendo una gran botta. Fui ferito alle ginocchia e sbattei la testa sul mirino. Riuscii a rotolare fuori dal relitto, perché avevo paura del fuoco, e ce la feci a malapena. Nel frattempo un intero gruppo di cinesi si era fermato a guardare, senza neanche offrirmi aiuto. Ero

veramente incazzato, ma deve comprendere che era gente povera, che credeva che se salvi la vita ad un uomo sarai completamente responsabile per lui per tutta la vita. Per rendere le cose peggiori, poco dopo questo incidente, una sera ci fu il matrimonio dei piloti del terzo Squadron, John Petach, che sposò una splendida donna. Durante il matrimonio ero seduto vicino a Duke Hedman, il primo asso dell'AVG, poiché non ero capace di reggermi in piedi. Durante la cerimonia suonò l'allarme aereo, e fui lasciato lì da solo. Decisi di raggiungere le trincee. Di fatto scivoltai giù da un pendio nel buio, ferendomi seriamente, e rendendo vano il lavoro che i dottori avevano appena svolto per rimettermi in sesto. Dopo questi fatti fui mandato in ospedale a Kunming. Dopo alcuni giorni le mie ginocchia erano guarite, e ricomincia a volare. In quei giorni Chennault convertì i P-40 in bombardieri in picchiata, ed io ne ebbi abbastanza.

AH: Quando ottenne la prima vittoria?

Boyington: Subito dopo l'arrivo a Rangoon. Decollammo su chiamata per un "bogey" il 26 Gennaio 1942, e ci infilammo in una formazione di 50 o 60 japs. Eravamo in grande inferiorità numerica, ed i nemici volavano con i caccia I-97. Erano a circa 2,000 piedi sopra di noi e stavano picchiando. Presto mi ritrovai da solo, perché tutti quanti avevano deciso dirigersi verso il campo. Tirai su verso destra per evitare il traffico, avvistai due I-97 e mi avvicinai a loro. Non appena sparai al primo, l'altro tirò un loop sopra di me, così dovetti rompere e compensare la manovra. Ruppi e mi diressi verso il campo. Quindi ricominciai a salire. Vidi un altro caccia e decisi di abbassare il naso su di lui, sparando non appena fui a distanza utile. Improvvisamente aveva riempito il vetro del mio caccia. Eseguì uno split-S che un istruttore avrebbe invidiato. Mi accorsi che non ero da solo, e che il suo amico si era unito a noi. Reagii improvvisamente e mi buttai in picchiata verso casa. Nessun claim. Quando atterrai mi ritrovai una pallottola 7,7 mm giapponese nel braccio. Era una pallottola incendiaria, che mi fece prendere un bello spavento. Scoprii anche che mi avevano dato per abbattuto. Questo primo incontro con i Jap fu un disastro, e tutti noi eravamo davvero incazzati per la nostra scarsa performance, specialmente perché Cokey Hoffman era stato ucciso. La prima vittoria arrivò due giorni dopo. Ne ebbi due, e il punteggio totale fu di sedici a nostro favore, senza alcuna perdita. La vi. Al terzo decollo vidi un solitario I-97, e lo buttai sulla baia sopra al Settang river. Ebbi altre tre vittorie in una missione, due delle quali quasi insieme. Il terzo era un caccia con cockpit aperto, e ci mise un sacco di tempo ad andare giù, anche dopo che gli avevo infilato un sacco di colpi. Mi affiancai e scoprii che il pilota era morto, con il braccio che sbatteva nel vento. Sparai una bella raffica per ottenere il danaro. A quel punto avevo sei vittorie con l'AVG [In totale, l'AVG attribuì a Boyington 3.5 vittorie.]

AH: C'è un racconto divertente a proposito di questa missione, riferita ad uno dei piloti dell'AVG, non è vero?

Boyington: Sì. Due piloti di Hawker Hurricane della RAF stavano volando sopra a 50 Japs. Essi videro un P-40, e pensarono che si sarebbe unito a loro, ma invece il pilota AVG cominciò da solo ad attaccare l'intero gruppo., con i Japs tutti intorno a lui, con le armi che lampeggiavano, ed una grande confusione tutto attorno. I due inglesi scesero per dargli supporto, seguendo il pazzo che aveva scatenato il combattimento. Riuscirono a scamparla tutti quanti. Si seppe più tardi che l'americano era Jim Howard, che in seguito si guadagnò la medal of Honour facendo la stessa cosa contro i Tedeschi.

AH: Lei incontrò il Lt. Gen. Joseph "Vinegar Joe" Stilwell. Cosa pensava di lui?

Boyington: Non c'era nessuno meglio di lui. Era un vero combattente. I culi candidi seduti a Washington a bere ai cocktail party si chiesero se dovevano evacuarlo da Burma. Gli inglesi incolparono Stilwell della caduta di Burma. Tutti si dimenticarono di sottolineare che aveva ai suoi ordini soltanto forze Burmese, Indiane and Cinesi, e niente forze Americane o Inglesi, e che essi non erano adeguatamente riforniti. Stilwell era un soldato vero. Poche persone si sono guadagnate il mio rispetto. Egli è uno di questi.

Quando anche noi stavamo evacuando Burma venimmo a conoscenza che uno dei nostri meccanici aveva una mascotte, un leopardo. Eravamo abituati a giocare con lui, anche se non fui mai totalmente convinto che l'animale non ci avrebbe attaccato e ferito qualcuno di noi. Giocavamo con lui per mantenerlo amichevole, e lo tenevamo sempre ben nutrito.

AH: Quando ritornò con i Marines?

Boyington: L'AVG fu sciolto il 4 Luglio 1942, e Chennault ci informò che saremmo stati arruolati come Tenenti nella Aviazione dell'Esercito, a causa della affiliazione precedente. Non ero d'accordo, specialmente perché ero l'unico vero pilota, e gli altri erano riservisti. Avevo ordini a Washington con il Corpo dei marines, e non volevo sacrificare le mie ali dorate. Citai l'accordo scritto, ma Chennault non ne sapeva nulla. Oltre a tutto, i maggiori contano più dei Tenenti, e quando seppi questo da Chennault, il mio sangue Sioux-Irlandese cominciò ad andare in ebollizione. E non ero il solo. In più Chennault mi aveva fatto imbestialire quando aveva ordinato che non potessi avere più di due drink per le mie serate di libera uscita. Però non aveva mai detto quanto grandi dovessero essere. Aveva messo anche alcune spie attorno a me. Era anche poco compiaciuto del fatto che ci godevamo le ragazze locali, e che io ero tutt'altro che un angelo. Un'altra cosa che ci fece imbestialire fu quando quel meno che competente ufficiale dell'amministrazione ci disse che non potevamo essere pagati né per le vittorie riportate né per la paga mensile, perché avevano perso parte dei rapporti di fine missione. Volevo sapere chi si stava fregando il nostro danaro, o se Chiang Kai-shek era così tirchio da non volerci più pagare ora che ritornavamo ad indossare l'uniforme americana. Li mandai al diavolo e presi un aereo per Calcutta, insieme ad altri tre uomini dell'AVG, diretti in Africa per il trasferimento di alcuni P-40. Avevo più paura di morire volando sopra l'Himalaya con quel DC-3, con il ghiaccio che si formava sui motori e sulle ali, che non la paura che avevo provato quando avevo intorno dozzine di caccia giapponesi. Arrivai a Bombay e scoprii che Chennault aveva emanato un ordine che mi escludeva dai trasporti militari americani, e che stabiliva che avrei dovuto essere arruolato nella Decima Air Force. Mi imbarcai su una nave, SS Brazil, diretta a New York, via Città del Capo. Avrei voluto vedere la faccia di Chennault quando seppe che ero negli Stati Uniti.

AH: Cosa pensa del Generalissimo Chiang Kai-shek e di Madame Chiang?

Boyington: Chiang era un bandito legalizzato, che rubava quello che non era stato distrutto, e che si spacciava per comandante delle armate Cinesi che combattevano contro i Giapponesi. Sua moglie era il cervello. Nessuno di noi aveva molto rispetto per lui, ma il suo denaro era buono quando ci pagava.

AH: Cosa accadde dopo l'arrivo a in New York?

Boyington: Sbarcai al porto di New York Harbor in Luglio, presi un treno per wahington DC, e spedii una lettera con la richiesta di reintegrazione, citando il mio accordo con Nimitz. Mi fu detto di andare a casa ed attendere ordini. Così feci. Dopo alcuni mesi ripresi il mio lavoro di parcheggiatore, il lavoro che avevo fatto al College. Più tardi seppi che i miei ordini erano stati ritardati a causa di complicazioni personali create da qualcuno che ce l'aveva con me. Tutti e dieci noi ex Marine che avevamo combattuto nell'AVG eravamo sulla stessa barca. In Novembre spedii una lettera espresso chiedendo una risoluzione del problema, e tre giorni dopo fui inviato a San Diego.

AH: Come fu il periodo di transizione?

Boyington: Nessun problema. Lasciai San Diego e fui inviato nel Sud pacifico, dove la storia davvero decolla.

AH: La serie Tv interpretata da Robert Conrad sembra abbia fatto imbestialire molte delle ex pecore Nere, da quello che ho sentito. Ho sentito che ci fu davvero un Colonnello Lard (interpretato da Dana Elcard) e un generale Moore (interpretato da Simon Oakland). Quanto di quello che viene raccontato nei telefilm è puro Hollywood e quanto è basato sulla realtà?

Boyington: Tutta la dannata serie fu puro Hollywood, ma credo che dipenda dal fatto che è tutto showbiz. Sì, ci fu il grosso generale James Moore, capo dello staff del 1st Marine Aircraft Wing, che fu davvero un grand'uomo. Si prese cura di noi, e tenne lontano Lard. Lard [Lt. Col. Joseph Smoak, operations officer al Marine Air Group 11] fu davvero un Marine tutto regolamento, ma nonostante come viene descritto nel telefilm, aveva fatto la sua parte. Servì in Cina, ed io lo rispetto per questo. Fu semplicemente quel tipo di ufficiale incapace di comprendere. Non ho alcun risentimento contro di lui, come contro nessun altro.

AH: Quando ritornò in azione in combattimento?

Boyington: Come fosse uno scherzo del destino, quando fui inviato a Espiritu Santu, e divenni assistente dell'Opeartion officier, un incarico di terra che non avrebbe funzionato. La parte positiva dell'incarico era che così avrei potuto mincontare alcuni vecchi amici, come Bob Galer, che aveva totalizzato 11 vittorie, e Joe Foss, che era così ammalato a causa della malaria e della denutrizione, che quando lo incontrai non fui capace di riconoscerlo. Un altro vecchio amico era Kenneth Walsh, che ottenne 20 vittorie e guadagnò la and Medal of Honor, giusto poco prima di essere rimandato a cas. Era nel Maggio 1943 quando fui scelto da Elmer Brackett per essere il suo executive officer per il VMF-222, e mi ritrovai dentro un Vought F4U-1 Corsair. Ma il destino era in agguato. Lui fu promosso e trasferito, lasciandomi il comando. Durante la mia permanenza in quel posto non ebbi occasione di vedere un singolo aereo giapponese.

AH: Credo lei sia stato coinvolto anche nella missione dei Lockheed P-38 che uccisero l'Ammiraglio Isoroku Yamamoto. Cosa successe quel giorno?

Boyington: I P-38s erano di base a Guadalcanal con noi, e ricevettero l'irdine di intercettarlo, a causa della loro autonomia operativa e della loro velocità. Li aiutammo

a pianificare il volo, inclusi gli aspetti logistici e la fornitura dei rapporti meteo. Venimmo a sapere della missione in modo molto discreto, e dissi agli uomini di non dire nulla. Non volevamo far sapere ai Jap che avevamo violato il loro nuovo codice. Nonostante ciò, ben presto la Naval Intelligence cominciò a interrogare tutti quanti sull'isola, poiché qualcuno si era lasciato sfuggire qualche parola di troppo. A questo punto la mia carriera fu quasi rovinata quando mi ruppi quasi un'anca in una partita di football, e fui inviato ad Auckland, in New Zealand, in convalescenza.

Poco dopo, VMF-222 totalizzò 30 vittorie contro I Japs. Credo stavano aspettando che io me ne fossi andato. Quando tornai in servizio fui sbattuto da uno squadrone all'altro, e sempre con status non operativo. Uno dei miei incarichi era occuparmi dei processi disciplinari. E qui ebbi l'idea di provare a formare uno Squadron. Parlai con il Comandante del MAG-11, Colonnello Lawson Sanderson, che conduceva una vita affascinante più di chiunque altro. Mi diede la sua approvazione, e mi misi al lavoro collezionando piloti dovunque ne trovassi. Non sempre si trattava di piloti da caccia, ma chiunque può essere convertito, o almeno era quello che pensavo. Sfortunatamente Sanderson fu trasferito e Lard entrò sulla scena.

L'unica cosa che mancava era scegliere il nome dello Squadron. Uno degli uomini "Boyington's Bastards," (i bastardi di Boyington), e a me piaceva, ma sapevo che non avrebbe funzionato. Sugerii quindi "Black Sheep," (le Pecore Nere) poiché non eravamo i tipici perfetti tipi da fotografia che apparivano nelle riviste. Il soprannome rimase, così come rimasero i miei due soprannomi, "Gramps" and "Pappy," dovuti alla mia età.

AH: Quando fu la vostra prima missione come squadrone?

Boyington: Il 16 Settembre 1943. Eravamo appena giunti a Russell Islands.

Avevamo 20 Corsair suddivisi in 5 flight per scortare 150 bombardieri [Douglas SBD] Dauntless e [Grumman TBF] Avenger in missione su Bouganville. Mantenemmo il silenzio radio per tutto il volo di 600 miglia sopra la distesa dell'oceano. Ci infilammo in uno strato di dense nubi, perdemmo contatto con i bombardieri, e quindi scendemmo al di sotto delle nubi per cercarli. Vidi i bombardieri che stavano facendo il loro lavoro sull'obiettivo. In ogni caso in quel momento avevamo un altro problema. Eravamo finiti dentro una formazione di 40 Zero completamente riforniti. E questi ragazzi non erano degli stupidi, pensai. Uno di essi si affiancò a me, battè le ali per chiedermi di seguirlo in formazione, e proseguì diritto. Avevo dimenticato di accendere il mirino e di togliere la sicura alle armi, ma non appena lo feci lo buttai giù. Il mio wingman, Moe Fisher, ne fece esplodere un altro alle mie spalle, e noi accelerammo per proteggere i bombardieri. Ne feci fuori un altro rapidamente, ma mi ritrovai a volare attraverso l'esplosione. Ne vidi un altro in basso sull'acqua che tentava di farsela, e gli andai dietro. Stavo buttandomi su di lui quando una vocina dentro di me sembrò avvisarmi, e tirai su l'aereo. Lì vicino c'era il suo wingman. Il leader era l'esca, e io ci ero quasi cascato. Mi girai head-on verso l'altro Zero. Ci avvicinammo rapidamente facendo fuoco entrambi, e io la spuntai. Il primo zero era scomparso, ma ne vidi un altro arrivare di fronte a bassa quota. Tirai giù pure quello.

Mentre controllavo il carburante rimasto, vidi un altro Corsair basso, giusto sopra le onde, in una posizione estremamente vulnerabile, attaccato da due Zero. L'aereo di Marines era danneggiato, sporco di olio sui vetri, e stava perdendo velocità. Attaccai lo Zero più vicino, non appena aprii il fuoco lui fece una brusca richiamata. Provai a seguirlo continuando a sparare, ma entrai in stallo. Recuperai sufficientemente per colpire il secondo Zero, e quindi cerci di calmarmi. La scarica di adrenalina di un combattimento aereo è qualcosa che non puoi spiegare. Non vedevo più il Corsair, e non sapevo nemmeno chi fosse, ma Bobby Ewing fu l'unica perdita di quel giorno, e

così doveva essere lui. Non c'era speranza di poter ritornare alla base, così feci rotta per Munda, dove feci un preciso atterraggio a carburante ormai terminato.

AH: A dispetto di quanto possiamo aspettarci da uno show TV, quella non fu una missione tipica, vero?

Boyington: Assolutamente no. Nulla di più diverso. Totalizzai cinque vittorie in una missione, e non l'avrei più fatto, Molte delle missioni di volo di un pilota sono piene di noia, in particolare se stai per vincere la guerra e le tue forze sono superiori a quelle del nemico.

AH: Il successo dell'Unità la aiutò con i superiori?

Boyington: Con tutti eccetto che con Lard. Lui sapeva dei problemi legati al bere in Cina ed a Burma. Io non dovevo bere. Se lo facevo dovevo essere denunciato. Lo facevo qualche volta, e Lard lo seppe e mi mise agli arresti. Se non volavo non potevo socializzare. Devo dirle se obbedii o no ai suoi ordini?



Le "pecore Nere" in decollo su Scramble

AH: No, non credo. I successi delle Pecore Nere procurarono interesse dai superiori?

Boyington: Appena dopo il nostro primo grande successo fui invitato insieme con il mio XO al nuovo ufficio del Comandante. Mi offrì da bere, e cominciai ad essere sospettoso. Mi assicurò che non era d'accordo con Lard, e che ero al sicuro. Tirò anche fuori una copia degli ordini firmati da Lard e la stracciò.

Ben presto ci sfammo di missioni di scorta. Non avevamo ingaggiato un singolo nemico per settimane, anche se i ragazzi a Munda avevano un sacco di tempo. Erano la prima linea di difesa, e i Jap non passarono mai attraverso di essi per raggiungere noi. Poi diventammo più creativi, specialmente quando i Jap cominciarono ad identificarmi alla radio. Chiedevano la mia posizione in perfetto inglese, anche se non riuscivano ad imbrogliare nessuno.

Una volta comunicai loro la mia posizione, ma con una quota più bassa, ed arrivarono 20 Zero. Identificammo i giapponesi in salita per intercettarli a 20,000 piedi, ma noi eravamo a 25,000, e ci lanciammo su di loro. Arrivammo urlando sulla formazione nemica di fronte, e credo che tutti ebbero un centro o una vittoria al primo passaggio. Il primo aereo che colpì saltò in aria ed il secondo cominciò a fumare e il pilota si lanciò con il paracadute. Continuai a virare attorno a loro e presi un terzo Jap che precipitò. Avevamo fatto un buon lavoro, ed ero fiero dei miei ragazzi. Avevamo raggiunto 12 vittorie senza una sola perdita

AH: Lei ha avuto anche alcune disavventure, vero??

Boyington: Certo, ma buona parte dei miei problemi erano causati non tanto dai Giapponesi ma dai nostri specialisti di terra. Una volta partii su allarme per intercettare alcuni bombardieri nemici, e nel mezzo di un dogfight con gli Zero di scorta il mio motore si fermò. Mi buttai in picchiata, con una dozzina di caccia alle spalle. Se non fosse stato per i Piloti della Marina con un gruppo di [Grumman F6F-3] Hellcat non sarei qui a raccontarla oggi. Il mio aereo non era stato rifornito dopo la missione precedente, e io ero incazzato come può esserlo uno senza arrivare a commettere un omicidio. Avevo una perfetta opportunità di abbattere qualche bombardiere, e l'avevo persa. Un'altra volta decollai e la copertura del motore si staccò, obbligandomi a ritornare a terra. Presi un altro Corsair e ripresi la missione, senza successo. Non ho mai potuto abbattere un bombardiere. Ma distruggemmo un sacco di aerei durante le missioni di attacco al suolo.



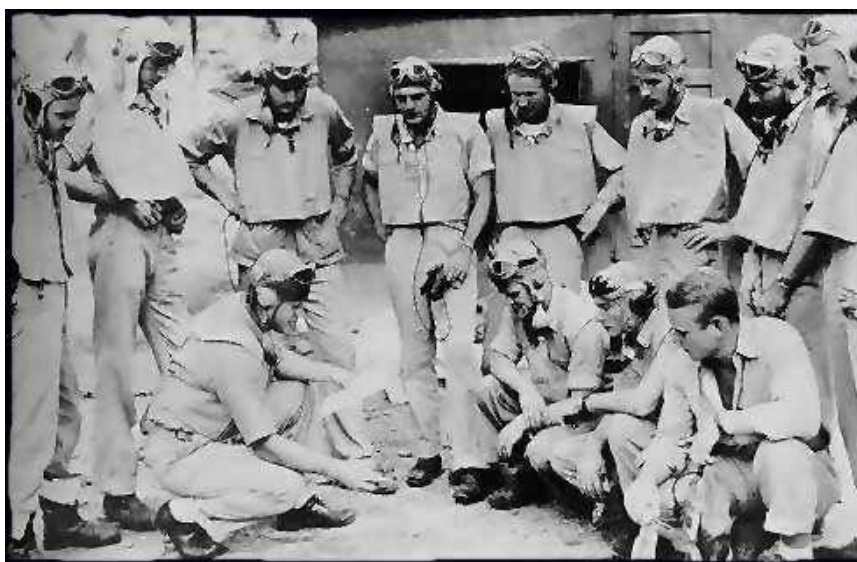
AH: Lei ha incontrato L'Ammiraglio William Halsey e Chesty Puller. Cosa pensò di loro?

Boyington: Halsey insieme ad altri alti papaveri venne una volta Munda, e ne ebbi una buona impressione. Non mi sembrava un uomo che ti prende per il culo per piccole cose. Potevo relazionarmi con lui, come con Stilwell. Chesty, d'altra parte, era un animale completamente diverso, più simile a me, ma 10 volte di più con steroidi. Era un diavolo di un Marine, il migliore sotto al quale io abbia mai servito, probabilmente, E' uno dei pochi per i quali farei qualcosa, perché si curava dei suoi uomini e amava il Corpo.

AH: Cosa accadde il giorno in cui fu abbattuto?

Boyington: Prima di tutto, ed al contrario di quanto ho sentito dire per anni, ero assolutamente sobrio quel giorno, il 3 Gennaio 1944. Tutto iniziò male quel giorno. Il mio aereo era in manutenzione, così dovetti prenderne un altro. Guidai lo squadrone per una sweep sopra Rabaul, il bastione dei piloti della Marina Imperiale. Eravamo a 20.000 piedi (circa 6.500 metri, ndr). Tutti si aspettavano che quel giorno superassi il

record di Joe Foss (26 vittorie), dal momento che avevo eguagliato il punteggio di Eddie Rickenbacker poco tempo prima. Persino Marion Carl mi diede la guida di parecchi dei suoi flights per darmi la possibilità di incrementare il mio punteggio. Questo perché avrei dovuto essere sostituito presto a causa dell'età. A quel tempo avevo 25 vittorie (*reali 21*) e Rabaul era il migliore territorio di caccia che si potesse immaginare. Bene, per farla breve, il mio wingman George Ashmun ed io eravamo in cerca di guai. Lui mi disse di concentrarmi sull'ottenere le vittorie, e lui mi avrebbe coperto a ore 6. Presto fummo circondati. Ne feci fuori tre, ma George era in inferiorità, e tentai di aiutarlo, quando anche io fui colpito. Potevo sentire i colpi sbattere contro la piastra corazzata e la fusoliera. Ricordo che il mio corpo veniva sbattuto di qua e di là, e improvvisamente ebbi fuoco nella carligna. Il motore era fermo. Ero a circa 100 piedi di altezza (*35 metri, ndt*) sopra l'acqua e non avevo molta scelta. George aveva preso fuoco ed aveva colpito l'oceano. Apparentemente stavo per divider il suo destino, cos' decisi di lanciarmi dal Corsair e tirare la coda del paracadute, lasciando che fosse la forza del vento ad aprirlo. Coprii l'acqua, ma mi sembrò di sbattere sul pavimento. Riuscii a gonfiare il battellino, ma il salvagente era pieno di buchi. Controllai le ferite, capii che potevo sopravvivere, e sperai di essere ripescato da qualcuno. Il desiderio di essere ripescato divenne urgente quando quattro zero cominciarono a mitragliarmi nell'acqua.



Le Black Sheep in un mission briefing

AH: Non fu ripescato da forze amiche, vero?

Boyington: Sì. Alcune ore più tardi un sottomarino giapponese diretto a Rabaul emerse e mi prese a bordo. Buttai fuori bordo qualsiasi cosa potesse avere un qualsiasi valore militare.

AH: Quanto erano gravi le sue ferite?

Boyington: Avevo quasi perso l'orecchio sinistro, il mio scalpo aveva profonde lacerazioni, le mie braccia, collo e spalle erano piene di schegge, e una pallottola aveva attraversato il polpaccio sinistro. Avevo visto giorni migliori. Fortunatamente l'equipaggio del sottomarino cercò di prendersi cura di me. Furono molto umani, e mi chiesi se questo era il trattamento che avrei avuto in futuro. Uno dell'equipaggio parlava inglese, e mi rassicurò dicendomi che sarebbe andato tutto bene.

AH: Quale tipo di training le era stato impartito in caso di cattura e interrogatorio?

Boyington: Nessuno. Non avevamo mai nemmeno considerato la possibilità. Credo fu un grave errore da parte dei militari. Ero totalmente impreparato. Credo che se anche fossimo stati preparati alla cattura ed agli interrogatori, saremmo stati impreparati a quello che seguì, perché avremmo istruito i nostri uomini secondo il metodo occidentale di resistenza alla guerra psicologica ed agli interrogatori. Tutti questi sforzi sarebbero stati inutili una volta che fossimo stati catturati dai Japs, o più tardi dai Nord Coreani, cinesi o Vietnamiti. Il loro modo di pensare è totalmente diverso e noi non siamo in grado di comprenderlo.

AH: Come fu la prigionia? Ha del risentimento verso i Giapponesi per il modo nel quale fu trattato?

Boyington: Fu molto duro. Fummo picchiati in molte occasioni. Ci chiesero le cose più ridicole. Molte delle guardie erano brutali, ma quando avevi imparato a prevedere quello che facevano potevi affrontarle. C'era un interprete che era stato educato ad Honolulu, e fu una persona molto importante, poiché salvò non solo la mia vita ma anche quella di parecchi altri. Ci fu anche una signora anziana in Giappone, per la quale lavoravo nella cucina del campo. Quando arrivai lì non pesavo più di 60 o 70 libbre, e non avevo un bell'aspetto. Lei si prese cura di me, ed io le devo molto. Comunque, nonostante le percosse e la dieta, sono stato capace di sopravvivere perché 20 mesi di prigionia mi impedirono di bere. L'unica eccezione fu la notte di capodanno del 1944, quando una guardia mi diede del sake. Un'altra persona importante fu Mr. Kono, un uomo misterioso che parlava inglese, e che vestiva l'uniforme ma senza gradi. Egli forse fece più di chiunque altro per salvare le vite degli Americani. Ma non ho risentimento. Sarebbe stupido. Ci sono persone buone e cattive dovunque. I civili giapponesi, che erano stati bombardati, e che ci giravano attorno, mostrarono sempre rispetto per noi, non antipatia. Molti di loro, assumendosi grandi rischi, fecero di tutto per aiutarci donandoci del cibo. Quando penso a come i civili giapponesi ci hanno trattato in quanto prigionieri di guerra nel loro paese, io posso solo sentire vergogna per come noi abbiamo trattato i nostri giapponesi americani, portandoli via dalle loro case e dai loro affari, e deportandoli in campi di prigionia.

AH: Aveva avuto notizie di come stava andando la guerra mentre era in prigionia?

Boyington: Eravamo tenuti aggiornati di come stava andando, di solito da guardie più amichevoli che ci dicevano cosa succedeva. Altre notizie le avevamo ascoltando le guardie che parlavano tra di loro. Avevo imparato il Giapponese molto rapidamente, e potevo capire molte frasi e parole chiave. I nuovi prigionieri erano una preziosa fonte di informazioni. Capimmo che stava mettendosi male per i Giapponesi, e nel Febbraio 1945 fummo testimoni di un grande raid su Yokosuka dal nostro campo di prigionia di Ofuna. Un giapponese mi disse che Roosevelt era morto e che la Germania si era arresa. Più tardi fummo spostati da Ofuna ad un vero campo di prigionia. Fu una grande cosa, perché fino a quel momento non avevamo nemmeno lo status di prigionieri di guerra. Quando fummo riconosciuti POW almeno le nostre famiglie potevano sapere che eravamo ancora vivi e stavamo ragionevolmente bene. Significava anche che era molto più difficile per i Japs rocedere ad esecuzioni senza che nessuno domandasse nulla. Quando fummo spostati in strutture più solide cominciai a sentirmi meglio, specialmente quando vedevo i raid dei B-29. Li vedevamo passare ad alta quota, qualche volta ingaggiati dai Giapponesi, ma soprattutto ci

davano speranza. Dopo i raid eravamo impiegati nella ricostruzione, o a scavare tunnel nelle colline. Questo accadde vicino a Yokoama. Un poco di ironia ci fu quando una guardia mi raccontò a proposito di una singola bomba che era stata sganciata sulla sua casa a Nagasaki. Stava parlando in giapponese, ed era difficile da comprendere. Avevo solo capito che l'intera città era stata distrutta da una sola bomba. Andava oltre la mia comprensione, e fu solo dopo il mio rilascio che capii finalmente che era vero. Seppi dalle guardie che la guerra era finita. Quasi tutte si ubriacarono quando seppero la notizia. Una situazione che mi era molto familiare. Quello che ci preoccupava era il fatto che alcuni di loro stavamo discutendo apertamente a proposito dell'idea di ucciderci tutti, il che ci fece sentire un po' a disagio. Il Comandante venne da noi il giorno seguente, e ci dette vitamine e nuovi vestiti. Sei giorni dopo ero di fronte ad un ufficiale della Croce Rossa Svizzera, in un nuovo edificio molto pulito. Alcuni giorni dopo dei B-29 sganciarono cibo ed abiti per noi, ed alcuni furono uccisi perché furono colpiti. Presto la marina sbarcò con i marines, e fummo in grado di andarcene. Ci portarono sulla nave ospedale Benevolence, dove fummo esaminati dai medici. Dopo una disinfezione ed una doccia, ebbi il migliore pasto che io possa ricordare; prosciutto e uova. Qualcuno dei ragazzi non era più in grado di mangiare quella roba dopo la patetica dieta di riso che con la quale avevamo dovuto sopravvivere

AH: Quando ebbe l'impatto con I media?

Boyington: Quasi immediatamente, sulla nave. Non avevo molto da dire, eccetto salutare la mia famiglia. Poco dopo volai da Tokio a Guam, Kwajalein, e Pearl Harbor, verso Stateside. Il Maggiore General Moore mi incontrò a Pearl Harbor, e non posso spiegare la mia sensazione nell'incontrare il mio vecchio amico e benefattore. Mi diede la sua casa, la sua auto ed il suo autista, e fu bellissimo. Avevo deciso di cambiare vita, accettando il mio destino. La nazione voleva onorarmi come un eroe, e dovevo comportarmi come tale, o almeno sembrando tale. Spete, credo che l'unica ragione per la quale il corpo rilasciò tutte quelle notizie su di me fu perché pensavano che fossi morto. Ci vollero un po' di giorni dopo il mio ritorno perché qualsiasi cosa mi fosse inviata o per qualsiasi incontro di PR con gli alti papaveri. Ma, come ho avuto modo di dire, mostratemi un eroe e vi dimostro che è un barbone.

AH: Mi pare che abbia incontrato alcuni dei vecchi compagni al rietro. Ci racconti qualcosa di questo.

Boyington: Fu a San Francisco. Si fecero vedere venti dei ragazzi, ricordando che avevamo deciso di fare una festa dopo sei mesi dalla fine della guerra. Lo facemmo, ma dopo tanto tempo non ero più capace di bere come prima. La cosa più bella fu il regalo che mi fecero, un orologio d'oro. Al colmo dell'ironia, la festa fu pubblicata sulla rivista Life, e le foto erano impressionanti. Credo sia stata una ottima cosa che essi non fossero mai stati con noi nel pacifico meridionale, quando facevamo le nostre feste allora. Il metro della moralità sarebbe andato fuori scala...

AH: Come andarono le cose dopo la guerra?

Boyington: Allo scopo di pura PR feci questi giri propagandistici con Frank Walton, l'S-2 [Intelligence officer] dello squadron. Parlavamo alla gente in tutto il Paese, ma a tutt'oggi non ho ancora ricevuto le mie paghe arretrate. Vivo della generosità degli altri. Quando andammo a Washington, D.C., fui decorato con la Navy Cross dal Generale Archibald Vandergrift, il Comandante. Poi incontrai il Presidente Harry Truman, che mi decorò con la Medaglia d'Onore del Congresso. Dopo ci fu la parata a

New-York, e ancora altri viaggi. Alla fine andai in pensione a causa delle ferite, ma questo peggiorò la situazione. Lavoravo part time come arbitro di Wrestling, la mia seconda moglie, Franny, mi teneva lontano dai guai, anche se da qualsiasi parte andavo trovavo un poliziotto che mi aspettava, pronto ad acchiapparmi, specialmente dopo che ero stato al bar. Chiamavano la stampa solo per avere il loro nome citato dai giornali a mie spese. Più tardi ho fatto il venditore di birra per alcuni anni. Sembrava quasi una forma poetica di giustizia. Ero di nuovo sobrio dopo essere caduto dal treno.

AH: Negli ultimi anni sembra che le cose siano andate meglio per lei.

Boyington: Sì, ho smesso di bere a seguito di un incidente aereo. Credo che Steve Cannel e gli altri che hanno voluto creare il film ed il serial TV mi hanno aiutato moltissimo ad avere questa prospettiva. Ci troviamo ancora con le riunioni dell'AVG e delle Pecore Nere, e Dick Rossi si occupa di tenere i contatti con l'AVG. Ci troviamo in California, così è facile per me parteciparvi

AH: Cosa pensa delle guerre seguenti alla WWII, e dei militari oggi?

Boyington: Prima di tutto credo che un uomo solo possa fare ciò che facemmo allora, specialmente ciò che feci io. E questo probabilmente non è una brutta cosa. Le guerre che seguirono furono più o meno come le altre. Non posso avere rispetto per un uomo che se ne va dal luogo dove la sua bandiera è stata piantata. In ogni caso credo che il nostro governo debba essere più attento alle guerre nelle quali si fa coinvolgere. L'esercito oggi è High-Tech e completamente volontario. Credo che non dobbiamo di vista ciò che è importante. Odio pensare che le vite degli Americani possano essere sprecate a causa di decisioni politiche sbagliate. Dobbiamo avere fiducia nel governo, cosa non facile, e fiducia nei militari. Se il governo decide di andare in guerra, lasciamo che siano i militari a combatterla. Questo è il modo nel quale l'America continuerà ad essere grande.



23

F4U-1A white 86 *Lulubelle*/BuNo 18086 of Maj Gregory Boyington, CO of VMF-214, Vella Lavella, December 1943