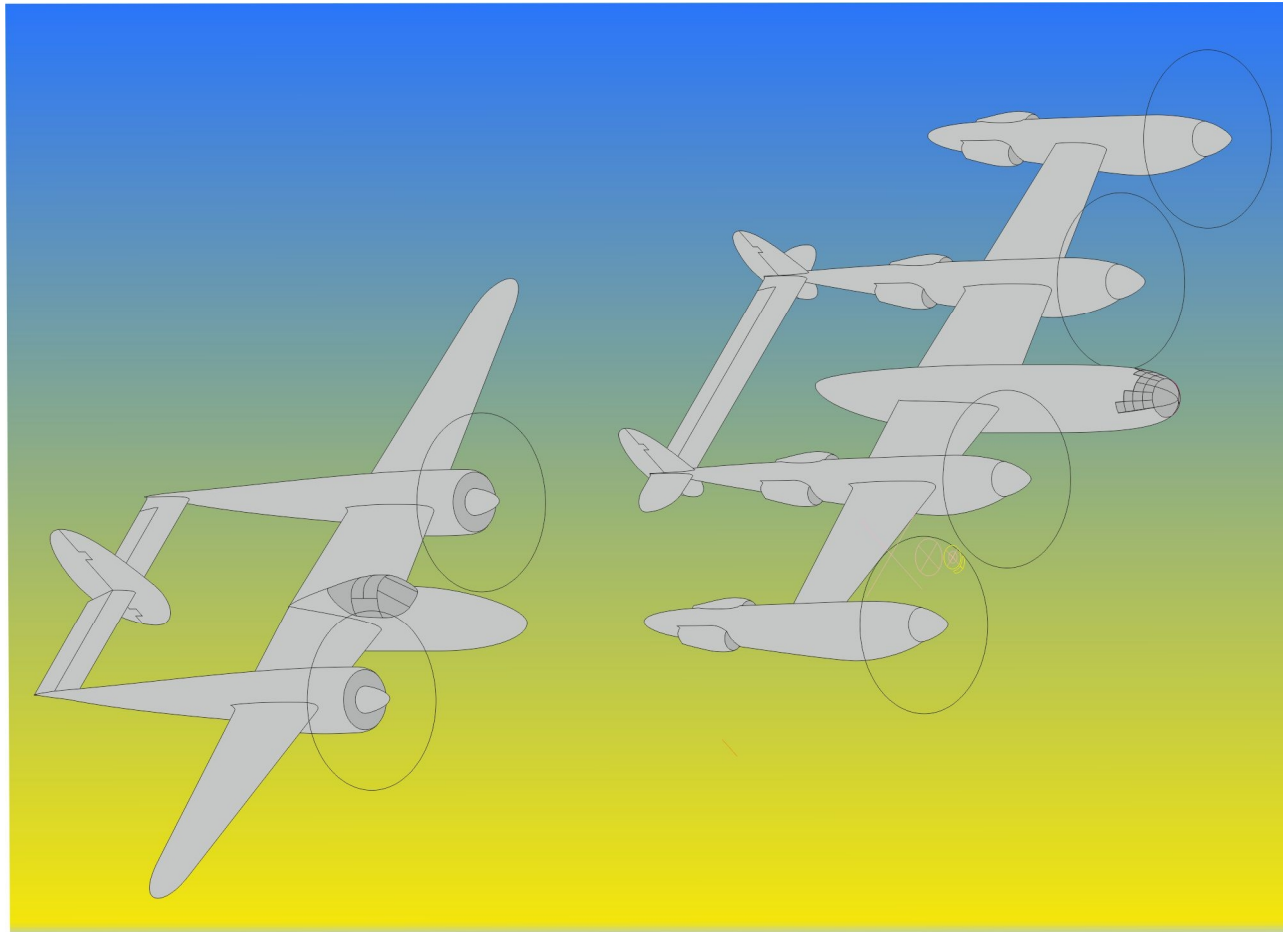


Pacifique en paix 1941-45
Imaginaire adouci, de Perle à Rebours à l'Ire au Chima

par Tof Meugnier



22-23/02/2018

(à mon neveu Jean-Marc, Européen qui va épouser une Japonaise comme j'ai épousé une Philippine)

Quand j'étais adolescent, je pratiquais l'aïkidô et j'étudiais les langues russe et japonaise, mais j'étais surtout passionné de magazines et maquettes aéronautiques, et j'appréciais particulièrement un thème technico-exotique : la guerre du Pacifique 1941-45 (articles par Bernard Millot dans « Le Fanatique de l'Aviation », et livres associés). Les téléspectateurs peuvent comprendre : il s'agit des détails autour des « Têtes Brûlées » de Greg Papy Boyington, avec son bizarre chasseur Corsair parvenant héroïquement à surpasser les dominants Zéros nippons. MAIS aujourd'hui, je ne dis plu' du tout « bang-bang, boum, yeah ! », je cherche au contraire à digérer ma passion aéronautique, coupable car que je suis devenu pacifiste, antimilitariste – anormalement, en pouvant faire gagner des milliers de milliards d'Euros à tout le monde, ce qui n'intéresse étrangement personne, tous préférant la guerre, en clamant le contraire.

Le principe de ce livre est de concevoir un monde imaginaire « gentil » avec les mêmes avions que ceux du Pacifique 1941-45 (prototypes et projets inclus), ou « joliment transformés en mieux à mon goût », basés sur le bipoutre Lightning. En clair, il s'agit du livre que j'aurais aimé lire/voir/découvrir, sans être embrigadé dans des directions qui me déplaisent, a posteriori. Aimer les avions jolis, ça ne sous-entend aucun jugement de valeur, dans une des directions classiques. On peut donc envisager une version sciemment anormale du monde, bien mieux que le vrai, pour une satisfaction optimale, souriante.

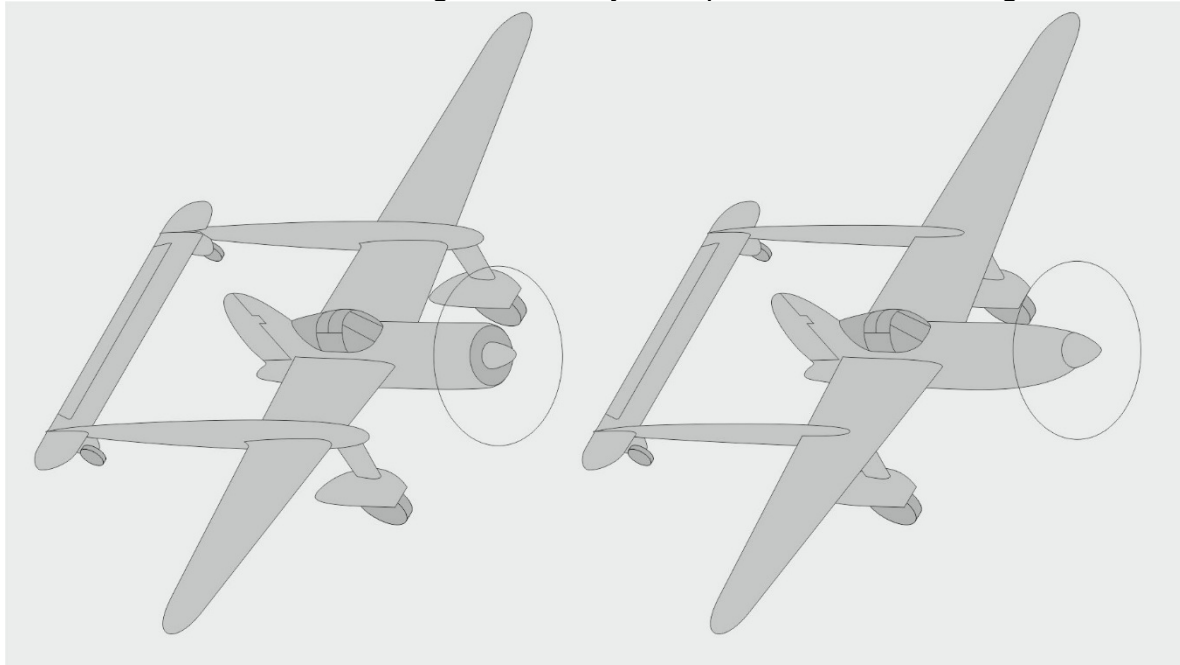
Si j'étais plaisantin (« mort de rire » disent les jeunes), j'aurais pu titrer ce livre « Paix en pets, par Pépé », mais c'est semi-sérieux, quand même, en forme d'autothérapie, recherche de cohérence. C'est même un peu triste, vu ce qu'est le monde vrai, hélas.

***** ENGLISH TRANSLATION IN PAGE 13

Contexte pré-1941

Bien sûr, il serait inconcevable que l'Europe ait impunément conquis/asservi/massacré les Amériques, la partie américaine de l'histoire ne sera donc nullement les blancs (et noirs) United States of America, mais les United Sioux and Apaches (prononcé Younaïtèd' Sou ahnd' Apatchiss), ceux-ci ayant finalement complété leurs dialectes oraux par la langue écrite anglaise (reçue amicalement, merci – et préférée au Français, pourri avec ses piègeux genres et conjugaisons, totalement inutiles).

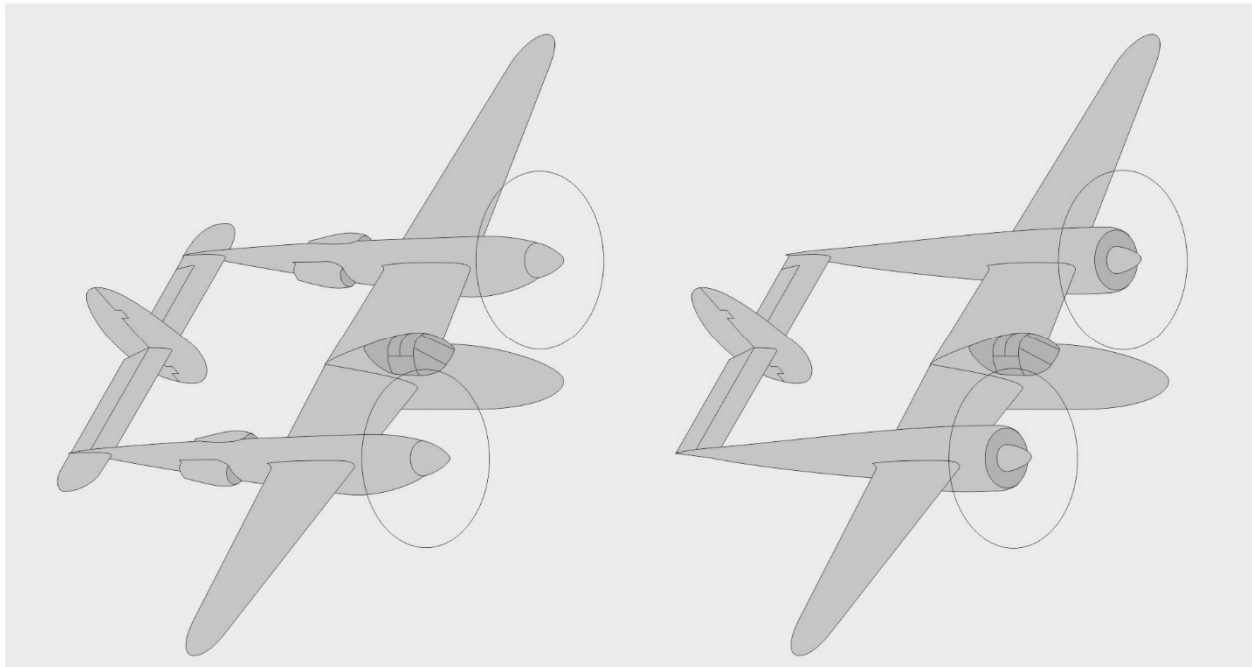
L'aviation est effectivement née vers 1900 aux USA (1900 ans après Djizous Krayst, le demi-dieu des Montagnes Rocheuses – aucun rapport avec notre Jésus-Christ l'inventeur du racisme, ayant clamé à la Cananéenne « les non-Juifs sont des chiens »). Les audacieux chefs de tribu jumeaux Wilbur et Orvil Raït furent les premiers aviateurs, mais les lents tâtonnements du début étaient assez laids, peu aérodynamiques. Le premier « joli avion » proprement dit fut le Gee-Bee-38. Et bien sûr avec l'amitié régnant à travers l'Océan Pacifique (bien nommé), ce fut amélioré au Japon, en version affinée (Dji-Bi-Kai), sans la puissance brute des cylindres en étoile mais avec l'élégance aérodynamique des moteurs en ligne.



Perle à Rebours

Toujours dans ce contexte d'amitié transocéanique, intervint l'incident du 7 Décembre 1941, « un jour d'infâmie » selon le grand chef indien Roo Svelt, mauvais perdant rigolard. En effet, dans la course aérienne locale, « Perle d'Hawaii », le super-favori local fut battu par l'outsider japonais. Les supporters nippons furent très amusés par ce retournement de dominance, le leadership aérien revenant temporairement en Asie (« jaune ») au lieu de demeurer la chasse gardée des « rougeâtres » (USA) et « blanchâtres » (Europe) ou « brunâtres » (Afrique). Et pas seulement en judô, aikidô, karaté, ping-pong, mais aussi dans la « noble » machinerie aéronautique – quoiqu'il s'agisse encore d'amusements, pas d'affaires sérieuses (genre jeu d'échecs).

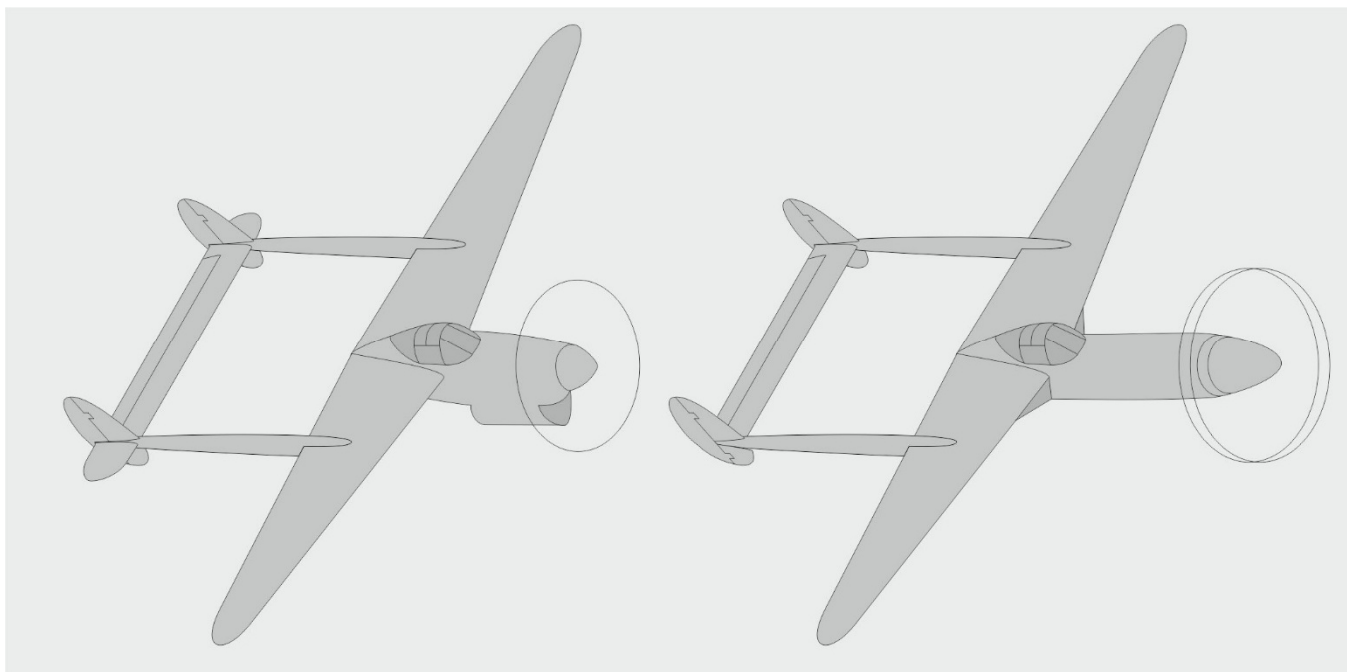
Il s'agissait ici de course à grande distance employant des modèles bimoteurs. Par rapport à l'avant-1941, tout avait été inversé : les USA s'estimant en butée technologique avec les moteurs en étoile préféraient les modèles en ligne quand les japonais ont eu la présence d'esprit de revenir aux moteurs en étoile, plus fiables et plus légers.



Bataan et Makartur

Ce renversement sportif, couronnant maintenant les Japonais, fut confirmé à la course aérienne de Bataan aux Philippines, sans longues distances océaniques. Le vilain modèle à menton en galoche (Warok), des USA, fut bon dernier dans une course emportée par l'ingénieux compétiteur nippon, gérant bien mieux le refroidissement du moteur (ou des moteurs couplés, en secret).

Le chef indien Makartur, comme personnellement blessé, promit de revenir l'année suivante, pour en découdre (mais il dut annuler, à cause d'une crise de poux imprévue, et diarrhée aigüe l'année encore après). La grandeur sportive, prétendue glorieuse, s'avère effectivement secondaire à des aléas très matériels, c'est souvent oublié. [Sur un plan plus général, le sport vise à ce que le fort écrase le faible, et ce n'est pas joli joli, moralement, mieux vaut aider les faibles, en oubliant ou gommant les différences, qui sont injustes parfois, même si un monde trop uniforme serait lassant].

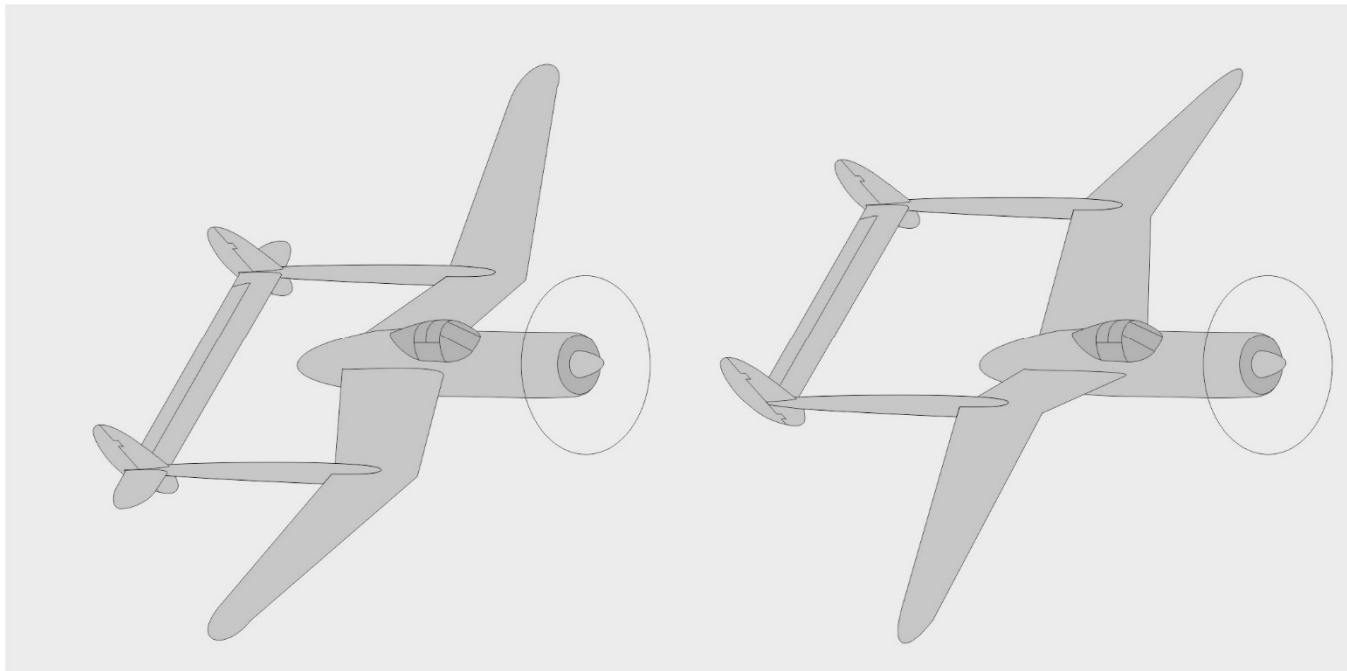


D'île en île

Du coup, cette gentille compétition aérienne devint un sujet d'amusement général, et on vit ainsi – sur les moindres îlots de l'Océan Pacifique – surgir des défis sportifs aériens. D'origine Mohican mais émigré pour sa retraite sur l'île Vela La Cava (au Nord de la Nouvelle-Maoriland), le major Papi Boyintonn parvint à obtenir l'ascendant sur ses amis japonais, mais ce n'était qu'une péripétie locale. Avec l'étrange cri de victoire Baa-Baa, pittoresque.

L'aile en W (du P-38W Korser américain) s'avérait un succès, tandis que l'aile en mouette (M, du Ki-338M) japonaise fut un relatif fiasco. Sans conséquences grandioses, simple péripétie.

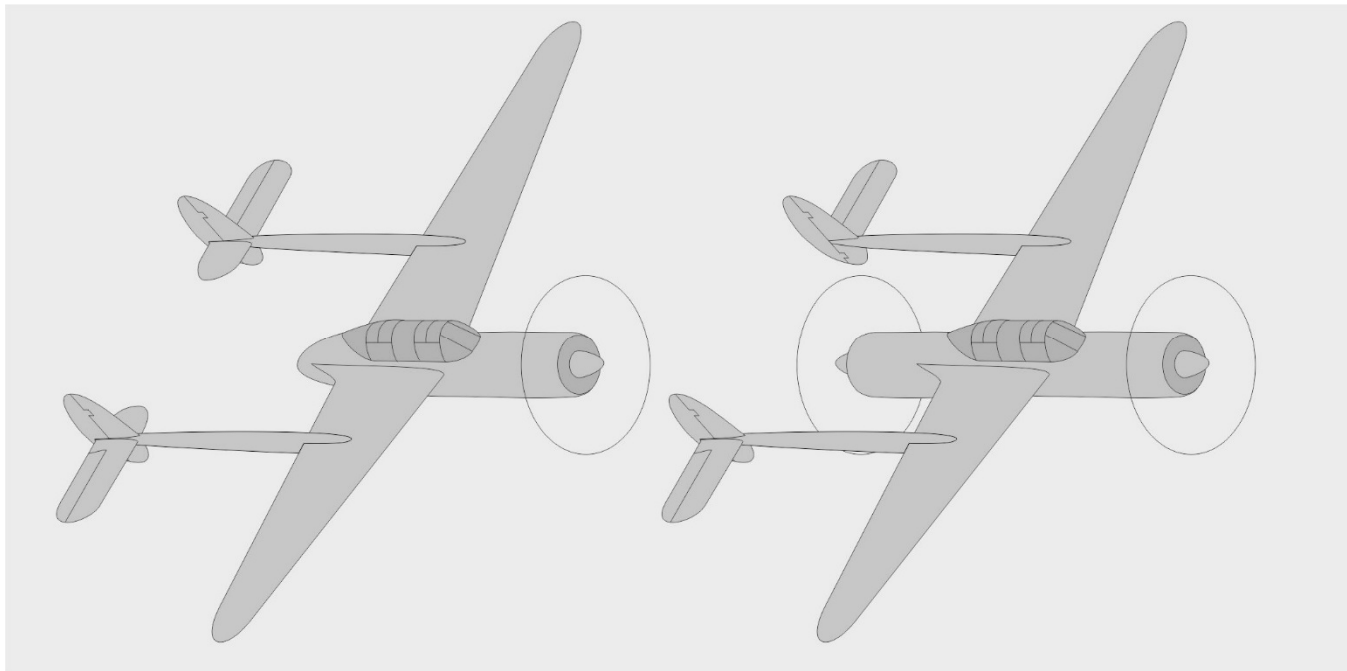
Nous ne disposons hélas pas de films de l'époque. Selon certains témoins, il s'agissait d'ailes battantes et non fixes coudées. Bien difficile de savoir aujourd'hui.



Mer de Corail et Midway

Les USA (du moins leur ministère des Loisirs, sous-secrétariat aux Loisirs Mécaniques), prenant ces jeux très au sérieux, choisirent d'inventer une variante des simples courses aériennes : un jeu « aéronaval » d'adresse, tentant de lancer des sacs de peinture sur des bateaux en mouvement ! La première tentative, dite « Air-party de la Mer de Corail », fut un match nul : zéro partout, manquant de réglage. Mais ensuite, le même jeu à Midway (dans l'archipel des Hawaii, à mi-chemin entre USA et Aborigénie) fut une victoire des USA : quatre manches à une ! (en finale – Neuf-zéro en demi-finale contre la Papouasie et ses micro-radeaux !). Avec plein de sourires dans les divers camps, bien sûr.

Les avions étaient évidemment devenus biplaces, l'un des membres d'équipage surveillant la précision. Et le modèle japonais était pousseur-tracteur, bimoteur, très prometteur mais sans succès, du fait des pannes doublées.

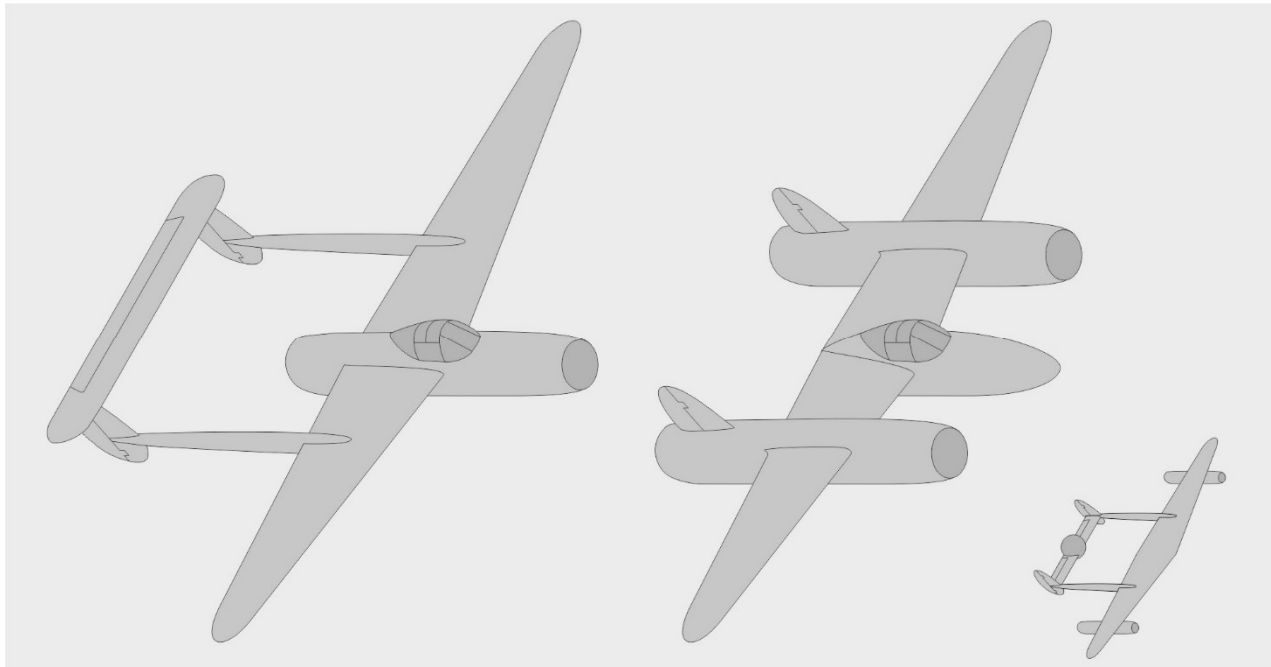


Le tir aux pigeons des Mariannes

Le Japon reprit l'initiative en demandant une version modifiée du jeu aérien : le « tir aux pigeons ». En allant mettre des vrais fusils tueurs dans les avions ?! (sacrilège !) Non bien sûr. D'abord, il s'agissait de dégommer des cibles inertes lancées de bateaux, bien sûr pas des oiseaux vivants mais des maquettes jouets. Et les « fusils » (choisis) ne tiraient pas des balles méchantes mais des rais de lumière (le laser n'existait pas encore, mais la lentille : si), devant « toucher » le réceptacle des cibles, réutilisables tranquillement.

Les USA clamèrent très fort avoir réalisé un véritable tir aux pigeons aux îles Mariannes (autour de Guam), mais en fait ils perdirent 257 à 123, le nom du jeu ne signifiant nullement victoire obtenue.

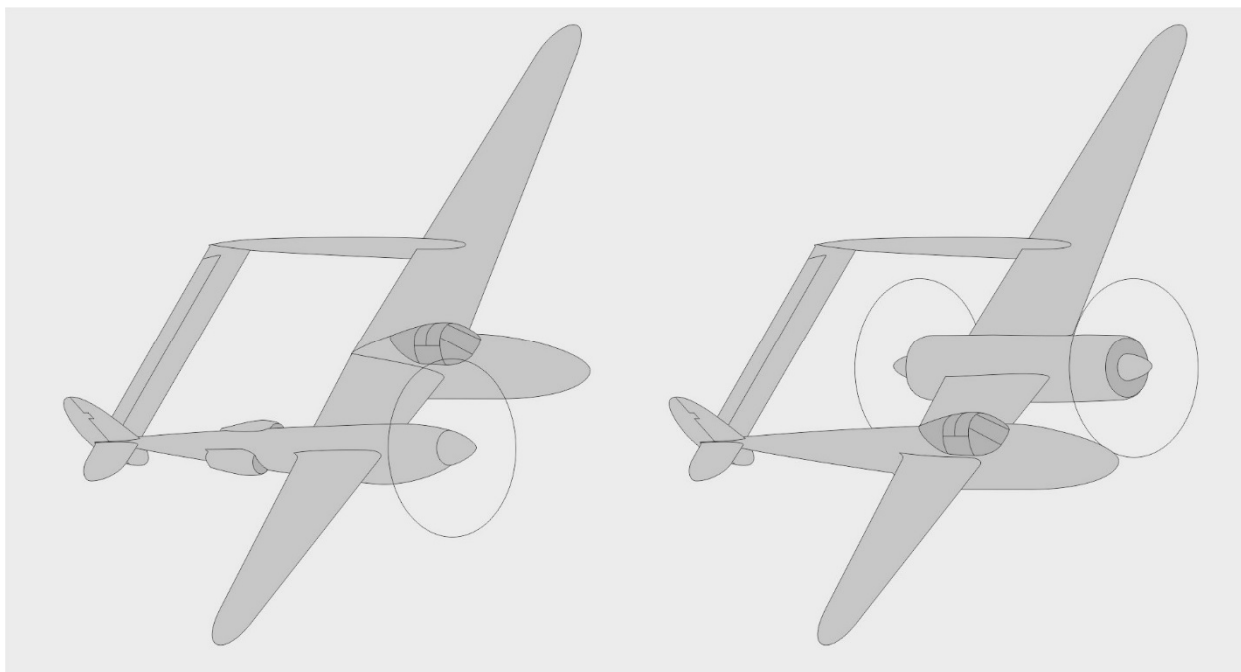
Côté avions engagés, ce furent cette fois des jets, américains et japonais représentant en fait, dans le Pacifique, leurs amis ingénieurs britanniques et allemands. En vitesse de pointe, c'était rapide mais les spectateurs déplorèrent le manque de moteurs pétaradants, et cette voie technique (dite « turbojet », abrégé « jet », tout le monde l'a oublié) n'eut donc absolument aucune suite.



La confrontation de Leyte

Pour varier encore les règles, la course de Leyte (prononcé Léïti, dans la sympathique province Visayas) fut réservée aux avions asymétriques. Au risque de choquer les observateurs et le public (ou charmer peut-être ?), le Pi-38-141 avait un moteur unique loin de l'axe central. Parfait pour les virages sur l'aile. Plus classique, et victorieux, fut le bimoteur américain P-38PP. Etrangement, le résultat était contraire de la logique : un avion mono-hélice est instable s'il est symétrique, car le couple de renversement le renverse en sens opposé de son hélice, et l'asymétrie rétablit l'équilibre, bien ; au contraire, un avion bi-hélice a naturellement ses hélices tournant en sens inverse, donc est spontanément stable : aucun besoin d'asymétrie ! Ici, l'asymétrie illogique l'emporta sur la logique !

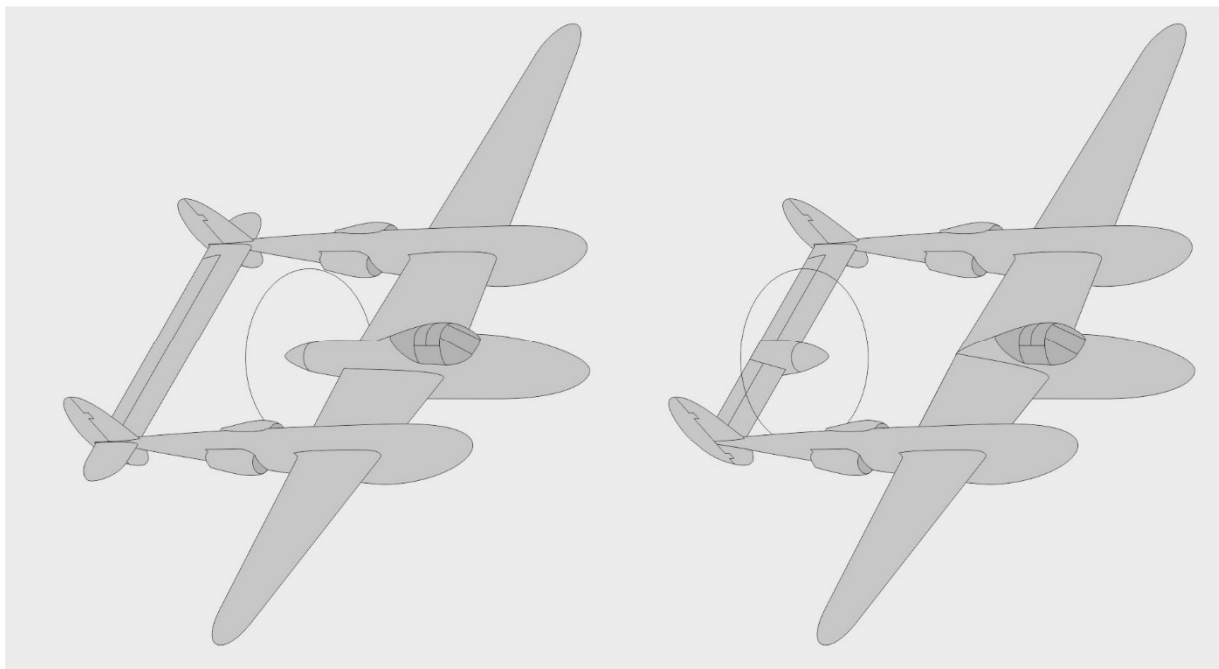
Le chef-pilote Makartur fit là un retour triomphal, aux Philippines, mais quand il crut que sa popularité le ferait devenir grand sachem des USA, il se trompait et seule sa squaw et ses papooses (femme et enfants) l'applaudissaient vraiment.



Iwo-Gima

Très disputée, âpre, fut la course organisée au Sud du Japon, entre « pousseurs mono-hélices symétriques sans hélice de nez » ! Le modèle américain P-38-59 donna satisfaction mais perdit la course face à l'étrange Ki-238 japonais. Toutefois, celui-ci fut disqualifié par les juges, car l'hélice tractrice arrière dénaturait le thème escompté, jugèrent-ils. Il est dommage que la compétition soit un peu gâchée par ces administratifs tâpillons, mais les perdants furent satisfaits en se jugeant eux-mêmes vainqueurs.

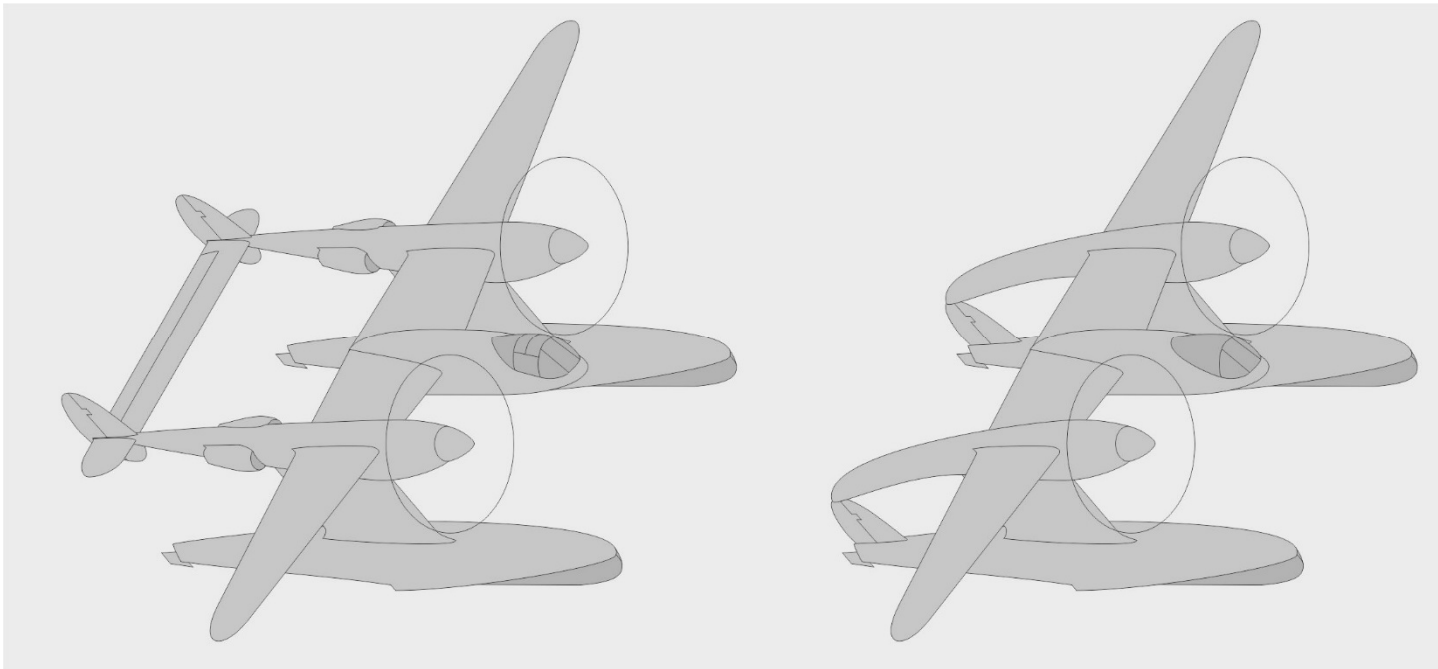
Néanmoins, il faut reconnaître que le sport national est une forme contestable de nationalisme exacerbé, voulant écraser les « sales » étrangers (le « sang impur » disait même l'atroce hymne français, de l'avion indochinois, dans ce match secteur-pacifique). Et les USA ne hissèrent pas haut leur drapeau, à Iwo-Gima : au contraire, les hymnes nationaux furent interdits, par la Société Humaine Anti-Nations (enterrant l'inefficace Société des Nations et le bâtard projet de Nations Unies, aristocratique à 5 nations dominantes). Eh oui, le sport aérien n'est pas indépendant de la politique, comme les jeux olympiques ou les jeux Tuhil Nouvuhils).



Kami casés

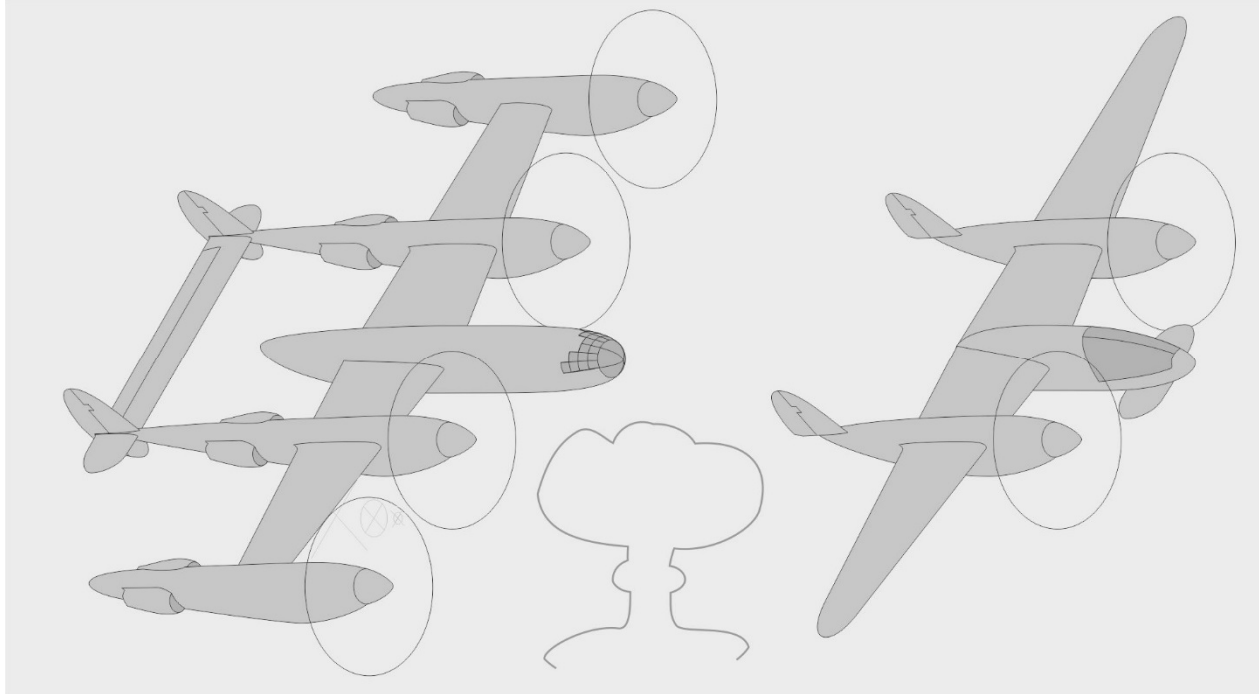
Autre détail célèbre de ce gentil match transpacifique : au paroxysme de la guéguerre sportive du Pacifique, il fut question d'avoir des pilotes « professionnels », comme cadenassés dans leurs appareils, à plat-ventre (pour diminuer la traînée aérodynamique et le confort !). Surnommés Kami en Asie et Iroz en Amérique, ils auraient « donné leur vie » pour la victoire, était-il escompté. Mais, sous l'influence de conseillers français, experts mondiaux en grogne bloquante, ces pilotes firent grève et ce projet absurde capota, bien sûr. La course est un jeu, au fond.

Ce fut tenté une seule fois, sur une course par ailleurs réservée aux hydravions (équivalent pacifique moderne de l'ancienne Coupe Schneider atlantique). Avec victoire de la méconnue Nouvelle-Guinée, en finale face à la Polynésie.



Ire au Chima

Un crash d'avion ayant blessé trois personnes au sol, décision fut prise d'interdire les avions, mondialement, pour toujours, et cela allait signifier la fin de ce jeu dangereux qu'était l'homme volant. Avant cette dissolution, prévue en Septembre 1945, devait avoir lieu le dernier match aérien. Les pilotes, un peu en colère mais acceptant l'évidence, se rassemblèrent au mont Chima, au Japon (là, un nuage incroyable, en forme de champignon, marqua les esprits, mais le match aérien était le vrai enjeu). Et ce fut une formidable explosion de joie, pour la dernière fois. Sans affrontement proprement dit mais simple défilé pour la gloire. Le BB-38 y fut le plus gros, et le Ki-338C canard y obtint le prix d'élégance. Il s'agissait de ne plus « combattre » agressivement mais « être », simplement. Toutefois, ce fut jugé trop violent encore pour le petit, le faible, le laid. On ne parla plu' jamais d'avions après cela. Et ces amusements sont un peu condamnables, c'est vrai, au nom de la sécurité, de l'humilité. Quelques passionnés continuent à les dessiner ou quoi, encore aujourd'hui, et c'est jugé acceptable (jusqu'ici), mais ne jamais oublier : en vrai, les avions, c'est mal ! Sales bêtes !



***** ENGLISH TRANSLATION *****

[Notice : the main part is written in French, smiling, as a piece of alternative history with many word games, impossible to translate, below is just an overview to understand the subject, even if the funny word games will be lost]

p1/

Pacific peace 1941-45

Softened imaginary world, from Reverse Pearl to Anger in Sheema

by Tof Munyay

p2/

February 22nd-23rd, 2018 (Feb. 24th for translation)

(To my nephew Jean-Marc, European who is going to marry a Japanese woman as I married a Filipina)

When I was a teenager, I practiced Aikido and I studied Russian and Japanese languages, but I was especially passionate about aerospace magazines and models, and I particularly enjoyed a technic & exotic theme: the 1941-45 Pacific War (articles by Bernard Millot in "Le Fanatique de l'Aviation", and associated books). TV-viewers can understand: these are details around Greg Papy Boyington's "Baa-baa, black sheep" episodes, with his weird Corsair fighter heroically surpassing the dominant Japanese Zeros. BUT today, I say no more "bang-bang, boom, yeah!" On the contrary, I try to digest my aeronautic passion, which is seen as guilty because I became a pacifist, an antimilitarist - abnormally, being able to save thousands of billion Dollars, which strangely interests nobody, all ones preferring war, while claiming the opposite.

The principle of this book is to design a "nice" imaginary world with the same planes as those of the Pacific 1941-45 (prototypes and projects included), or "beautifully transformed to better please my own taste", based on the twin-boom Lightning. Clearly, this is the book that I would have liked to read / see / discover, without being indoctrinated in directions that I would dislike, later. Loving pretty planes does not imply any value judgment in classic directions. It is therefore possible to consider a knowingly abnormal version of the world, much better than the real one, for an optimal satisfaction, smiling.

If I were joking ("loud on laugh" say the young ones), I could have titled this book "Peace in farts, by Grand'Pa" [*in French, peace is "paix" pronounced pay, and "farts" is "pets" also pronounced pay, and Grand'Pa is often called "Pépé" pronounced Paypay*] but it is semi-serious, anyway, in the form of autotherapy, seeking for coherence. It's even a little sad, considering what the true world is, alas.

p3/

Background pre-1941

Of course, it would be inconceivable that Europe had conquered / enslaved / massacred America with impunity, so the American part of the story will not be the white (and black) United States of America, but the United Sioux and Apaches [*I explain the true pronunciation of it, completely wrong in France, saying usually Syuks âd Apash*], they have finally completed their oral dialects by the

English written language (received friendly, thank you - and preferred to French, rotten with its tricky genres and conjugations, totally useless). [*I mean it: I am a French man admitting that French grammar is stupid and English one is far better, while I do not love English language anyway, mainly because its vowels are not clearly phonetic either – Finsk or Esperanto or Alphabetical Chinese may be better*]

Aviation was actually born around 1900 in the USA (1900 years after Dghizous Krayst, the half-god of the Rocky Mountains - no connection with our Jesus Christ the inventor of racism, having claimed to the Canaanite "the non-Jews are dogs "). The daring twin leaders Vilbur and Orvil Rayt were the first airmen, but the early machines of the beginning were rather ugly, not very aerodynamic. The first "pretty airplane" was the Gee-Bee-38. And, of course, with the friendship prevailing across the Pacific Ocean (well named), it was improved in Japan, into a refined version (Dji-Bi-Kai), without the raw power of radial cylinders but with aerodynamic elegance of inline engines.

p4/

Reverse Pearl [*In French, Pearl Harbour sounds as "Perle à rebours", meaning pearl in the reverse direction, which is crazy in itself as a non-magnetic sphere has no main direction*]

Still in this context of transoceanic friendship, happened the incident of December 7th, 1941, "a day of infamy" according to the great Indian leader Roo Svelt, bad loser but joking. Indeed, in the local air race, "Pearl of Hawaii", the local super-favorite was beaten by the Japanese outsider. The Japanese fans were very amused by this reversal of dominance, air leadership temporarily returning to Asia ("yellow") instead of remaining the preserve of "reddish" (USA) and "whitish" (Europe) or "brownish" (Africa). And not only in judo, aikido, karate, ping-pong, but also in the "noble" aeronautical machinery - even though it is still fun, no serious business (like chess is very serious).

This was a long-distance race using twin-engine models. Compared to the pre-1941, everything had been reversed: the US considered a technological stop with radial engines and preferred inline models when the Japanese had a good idea: coming back to radial engines, more reliable and lighter

p5/

Bataan and Makartur

This sporting overthrow, now crowning the Japanese, was confirmed at the Bataan air race in the Philippines, without long oceanic distances. The ugly big-chin model (Warok [*pronounced in France as Warhawk*]), from the USA, was the last one, the worst competitor, in a race won by the ingenious Japanese plane, managing much better the cooling of the engine (or engines that were coupled, in secret).

Indian chief Makartur, as personally wounded, promised to return the next year, to fight it (but he had to cancel, because of an unforeseen lice crisis, and acute diarrhea the year after). Sports grandeur, so-called glorious, is actually secondary to very material hazards, it is often forgotten. [On a more general level, sport aims that the strong crushes the weak, and it is not good, morally, it is

better to help the weak, by forgetting or erasing the differences, which are unfair sometimes, even if a too uniform world would be boring].

p6/

From island to island

As a result, this kind of air competition became a subject of general amusement, and - on the smallest islets of the Pacific Ocean – emerged aerial sport challenges. Of Mohican origin but emigrated for his retirement on the Vela La Cava island (in the North of New Maoriland), the major Papi Boyinton managed to obtain the ascendant on his Japanese friends, but it was only a local detail. With the weird Baa-Baa victory cry, picturesque.

The W-wing (American P-38W Korser) was a success, while the Japanese gull wing (M, Ki-338M) was a relative fiasco. Without grandiose consequences, simple accident.

Unfortunately, we do not have movie-films of that time. According to some witnesses, the wings were flapping and not fixed. Hard to know today.

p7/

Coral Sea and Midway

The USA (at least their Ministry of Leisure, Mechanical Recreation sub-bureau), taking these games very seriously, chose to invent a variant of simple air races: a "naval air" game of address, trying to launch paint bags on moving boats! The first attempt, called "Air-party of the Coral Sea", was a draw: zero everywhere, lacking control. But then, the same game at Midway (in the Hawaii archipelago, halfway between USA and Aborigina) was a US victory: four innings to one! (in the final - Nine-zero in the semifinal against Papua and its micro-rafts!). With lots of smiles in the various camps, of course.

The planes had obviously become two-seater, one of the crew members watching accuracy. And the Japanese model was push-pull, twin-engine, very promising but without success, because of doubled breakdowns.

p8/

The Great Marianas Turkey Shoot

Japan took the initiative by asking for a modified version of the air game: "turkey shooting". What ?? installing killer guns in airplanes ?! (sacrilege!) No, of course. First, the goal was to knock out inert targets launched from boats, of course not live birds but toy models. And the (chosen) "rifles" did not shoot nasty bullets but innocent light rays (laser did not exist yet, but lens did), to "touch" the receptacle of targets, to be reused quietly.

The USA loudly claimed to have made a real turkey shoot in the Mariana Islands (around Guam), but in fact they lost 257 to 123, the name of the game does not mean there is victory.

Concerning planes, they were American and Japanese “jets”, that represented their British and German engineering friends in the Pacific. In top speed, it was fast but the spectators lamented the lack of fuzzy engines, and this technical way (called "turbojet", abbreviated "jet", everyone has forgotten this) had absolutely no follow-up.

p9/

The confrontation of Leyte

To further vary the rules, the race of Leyte (*[I explain the pronunciation to French people saying this as late]* in the sympathetic Visayas province) was reserved for asymmetrical planes. At the risk of shocking observers and the public (or perhaps charming?), the Pi-38-141 had a single engine far from the central axis. Perfect for tight turn on the wing. More classic, and victorious, was the American twin-engine P-38PP. Strangely, the result was contrary to logic: a single-propeller airplane is unstable if it is symmetrical, because the overturning torque reverses it in the opposite direction of its propeller, and the asymmetry restores balance, well; on the contrary, a bi-propeller plane naturally has its propellers rotating in opposite directions, so it is spontaneously stable: no need for asymmetry! Here, illogical asymmetry prevailed over logic!

There, Chief Pilot Makartur made a triumphant return to the Philippines, but when he thought his popularity would make him a big US sachem, he was wrong and only his squaw and his papooses (woman and children) really applauded him.

p10/

Iwo Djima

Hardly disputed, bitter, was the race organized in the South of Japan, between "symmetrical mono-propeller pushers without nose propeller"! The American model P-38-59 gave satisfaction but lost the race against the strange Japanese Ki-238. However, the latter was disqualified by the judges, because the rear tractive propeller distorted the expected theme, they said. It is unfortunate that competition is a little spoiled by these pernicky administrative issues, but the losers were satisfied, judging themselves as winners.

Nevertheless, we must recognize that national sport is a questionable form of exacerbated nationalism, wanting to crush the "bad" foreigners (the "impure blood" even said the atrocious French anthem, of the Indochinese plane, in this Pacific-area match). And the USA did not raise their flag high, in Iwo-Djima: on the contrary, national anthems were banned, by the Human Anti-Nations League (burying the inefficient League of Nations and the bastard project of United Nations, aristocratic with 5 dominant nations). Yes, aerial sport is not independent of politics, like the Olympic Games [*the other example refers absurdly to French conjugations, with I-you/alone-he-we-you/several-they, the word I or me being “je” in French, pronounced as “jeux” meaning games*].

p11/

Cased Kami [*in French, this makes “Kami casés”, pronounced as kamikaze, the true pronunciation kamikazay, while French people usually say kamikaz*]

Another famous detail of this nice trans-Pacific match: at the height of the Pacific sporting squad, it was a question of having "professional" pilots, as padlocked in their aircraft, prone (to reduce aerodynamic drag and comfort!). Nicknamed Kami in Asia and Eroz in America, they would have "given their life" for victory, it was expected. But, under the influence of French advisers, world experts in grumble-blocking, these pilots went on strike and this absurd project failed, of course. The race is a game, basically. It was tried once, on a race reserved for seaplanes (Pacific modern equivalent of the former Atlantic Schneider Cup). With victory of the little-known New Guinea, in the final against Polynesia.

p12/

Anger in Sheema [*In French, Hiroshima sounds as "Ire au Chima", meaning Anger at the Shima mountain*]

A plane crash having injured three people on the ground, a decision was made to ban aircraft, worldwide, forever, and that would mean the end of this dangerous game that was the flying man. Before this dissolution, scheduled for September 1945, was to take place the last air match. The pilots, a little angry but accepting evidence, gathered at Mount Sheema, Japan (there, an incredible cloud, shaped as a mushroom, was a great memory, but the air match was the real stake). And it was a tremendous explosion of joy for the last time. Without clash but simple parade for glory. The BB-38 was the biggest, and the canard Ki-338C won the price of elegance. It was a question of no more "fighting" aggressively but of "being", simply. However, it was considered still too violent for the small, the weak, the ugly. Nobody ever spoke of planes after that. And these amusements are a little reprehensible, it's true, in the name of security, of humility. Some enthusiasts continue to draw them or what, still today, and it is considered acceptable (so far), but never forget: indeed planes are bad! Nasty beasts!