

C'est les 23 et 24 avril 1944 que le 1Lt Carter Harman effectua les premiers sauvetages en zone de guerre par un hélicoptère. Le voici de retour à Asansol le 27 juin, debout à gauche, avec son collègue pilote le 1Lt Frank M. « Pete » Turney. Accroupis au premier rang, leurs mécaniciens : Sgt Alexander Zalman, Sgt Warren C. MacArtney, S/Sgt John A. Manter et Sgt James D. Phelan. Derrière eux, l'hélicoptère de réserve, le YR-4B s/n 43-28223 baptisé *Elevator Boy*.
(toutes les photos : NARA, sauf autre mention)



Après la 5318th *Provisional Air Unit*, bicéphale et éphémère : le 1st Air Commando Group !

Troisième et dernière partie, par René J. Francillon avec la participation de Christophe Cony
(profils de Thierry Dekker et Pierre-André Tilley)



UNE PREMIÈRE MONDIALE : LES HÉLICOPTÈRES AU COMBAT

Comme précédemment indiqué, les colonels Cochran et Alison avaient obtenu de l'*Engineering Division* à Wright Field le prêt de six des premiers hélicoptères Sikorsky biplaces, un chiffre qui fut ensuite réduit de deux unités. Sur les quatre YR-4B qui avaient été démontés dans l'Ohio pour être transportés en Inde à bord de C-46 de l'*Air Transport Command*, l'un n'arriva pas à destination car le Curtiss Commando dans lequel il était convoyé s'écrasa en route. Un autre fut détruit en percutant une ligne à haute tension, lors d'un vol d'essai après son remontage en Inde, et les deux rescapés (s/n 43-28223 et 43-28247) ne furent pas utilisés opérationnellement tant que l'unité fut la 5318th PAU. Arnold C. Podolsky, représentant technique de Sikorsky, supervisa sur place la maintenance de ce type d'appareil à qui les mécaniciens donnèrent un surnom évocateur : *Eggbeater*, le batteur d'œufs...

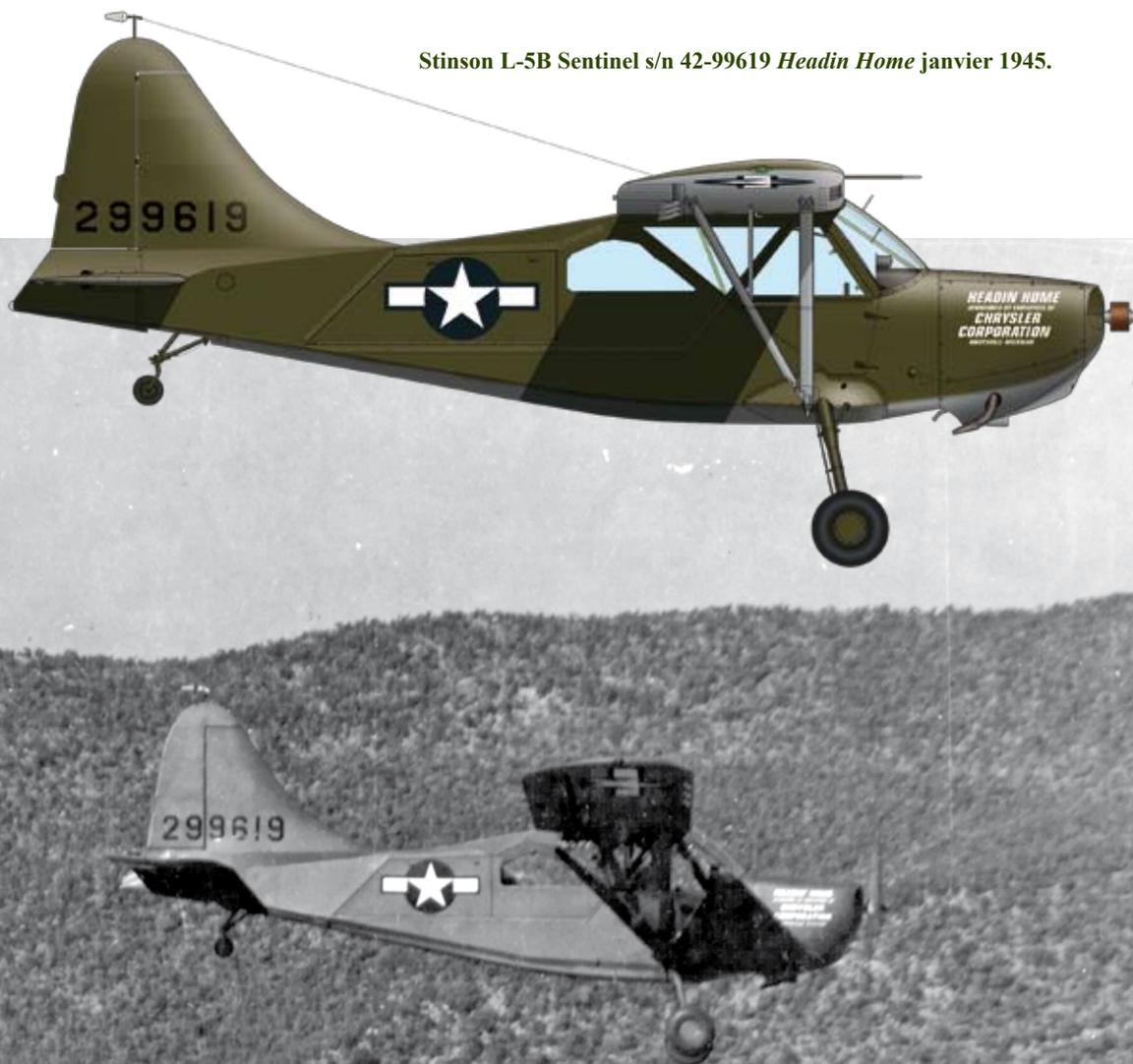
Sorti des flancs d'un Curtiss C-46 Commando, ce Sikorsky YR-4B est le s/n 43-28247, premier hélicoptère livré à la 10th Air Force en Inde.

*Lord Louis Mountbatten (à gauche), en visite au 1st ACG en 1945, pose au côté du Brigadier General Howard C. Davidson, le commandant de la 10th Air Force. Derrière eux, le L-5B s/n 42-99621 *Cleveland Mercy* offert par les citoyens de la ville de Cleveland.*



*Le L-5B s/n 42-99619 *Headin Home*, sponsorisé par les employés de Chrysler Corp., évacuant un blessé de l'Empire britannique vers un hôpital de l'arrière en janvier 1945.*

*Stinson L-5B Sentinel s/n 42-99619 *Headin Home* janvier 1945.*





14 JUILLET 2016 JOUR DE LIESSE - NUIT DE DEUIL

L'EC 02.004 « La Fayette » basé à Istres est actuellement constitué de quatre escadrilles sur Mirage 2000 N. Quatre de ces derniers étaient déployés à Évreux arborant chacun l'insigne d'une escadrille différente, même si seuls trois devaient participer. Appliqué sur le Mirage 2000 N n° 353 pour fêter les cent ans de la N 124, l'insigne de la « Tête de Sioux » (première escadrille de l'EC 02.004) ainsi que sa décoration sont spectaculaires !

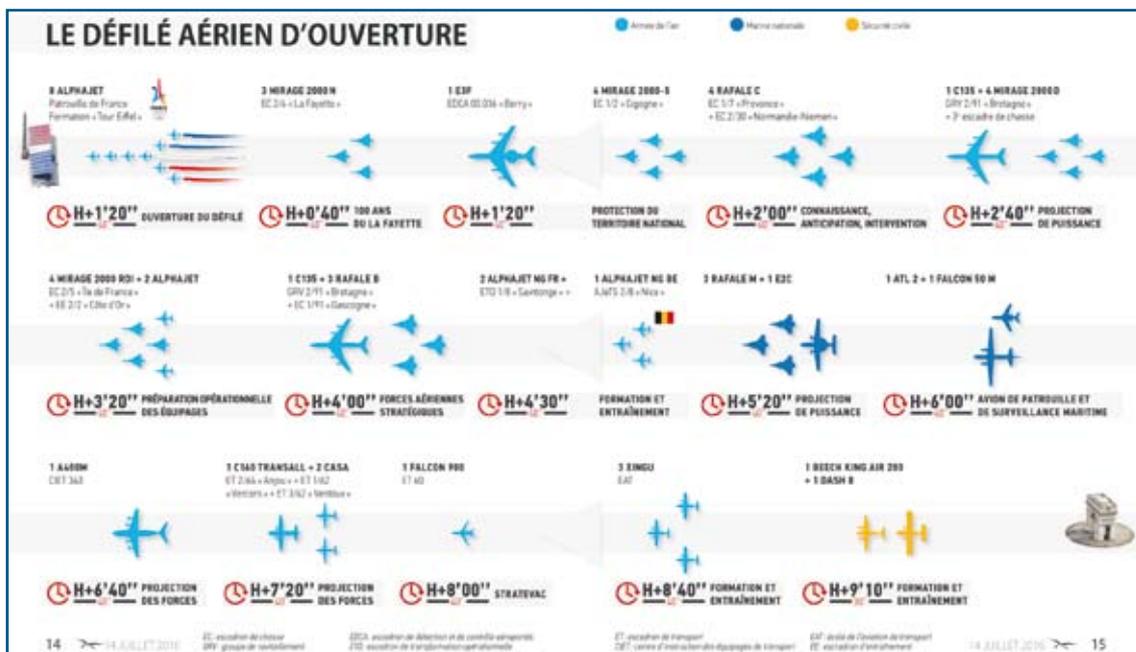
Par Claude Archambault

Le défilé du 14 Juillet ! Un moment somptueux, magique pour beaucoup de Français avec ses chevaux racés, ses véhicules blindés aux pneus soigneusement cirés, ses troupes aux uniformes chamarrés, parfaitement alignées, avançant de concert au son de martiales marches qui donnent l'impression que rien au monde ne peut leur résister. Et pourtant...

On a tout le loisir de les admirer, de les photographier, de les comparer aussi et, pour les habitués ou les connaisseurs, noter des troupes étrangères, pour ne pas dire dans certains cas, d'étranges troupes. Le défilé aérien est un peu à part car, soudain, rapide,

il laisse peu de temps au spectateur pour réagir, pour être apprécié, pour être reconnu même... Qui, dans la foule, sait différencier un Rafale d'un Mirage 2000, un Transall d'un Transalito ? Qui sait isoler en quelques secondes le Beech King Air 200 et com-

(toutes les photos : Claude Archambault. Schémas des défilés aériens d'ouverture et de clôture : ©SGC Sébastien/armée de l'Air, avec l'aimable autorisation du SIRPA Air)





Si le Mirage 2000 C n° 124 arbore fièrement l'insigne de la SPA 124 « Jeanne d'Arc », l'une des trois escadrilles de l'EC 02.005 « Île-de-France », il porte encore le code de sa base d'affectation, la BA 115 d'Orange ; le niveau escadre ayant été dissous le 29 juin 1995 et non recréé pour cette unité amenée à disparaître.

où un nouveau hangar est en cours de construction. En revanche, cela ne signifie pas la fermeture de la base : le centre militaire d'observation par satellites 01.092 « Bourgogne », le centre national de ciblage 34.664, l'ET 03.060 « Esterel », dont les Airbus sont stationnés sur l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et non à Creil, restent. Mais cela signifie cependant que les aéronaves participant aux prochains défilés devront trouver un autre lieu d'envol. Il est plus que probable que les hélicoptères seront regroupés à Villacoublay.

Le chef d'état-major de l'armée de l'Air a fort bien résumé le sens de ce défilé : « *Honorer la patrie et ceux qui acceptent de servir jusqu'au bout de l'engagement qu'ils ont pris de protéger les Français* ». Le général d'armée aérienne André Lanata a raison, les Français ont besoin de protection. Et cette protection passe par la destruction d'un état fasciste, *Daech*, dont le fondement religieux engendre à travers le monde entier des excès dépassant l'entendement. La France n'est pas épargnée et se doit

de contribuer activement à son anéantissement. Si l'auteur a quelquefois (et c'est un euphémisme) des difficultés à comprendre les décisions prises par les hommes politiques pour organiser la prévention et la lutte sur le sol national, l'action de nos armées en opérations extérieures (Opex) lui est plus facilement accessible ; probablement parce qu'elle reprend le schéma habituel de tout conflit.



Les marques sous le pare-brise du Mirage 2000 C n° 124 indiquent qu'il a fait usage de ses deux canons GIAT DEFA de 30 mm et a largué trois bombes guidées par laser GBU 12 sur des cibles au sol, alors qu'il était déployé à Niamey dans le cadre de l'opération « Barkhane ». Conçu pour la défense aérienne, les Mirage 2000 C soulagent ainsi les 2000 D soumis à forte demande.

Le n° 339 était le seul des neuf Rafale présents à Évreux à être armé d'un missile en bout de plume droite ; un MICA (acronyme de « missile d'interception, de combat et d'auto-défense ») dont la couleur blanche et la bande bleue qui le ceinture indiquent qu'il est dépourvu des charges propulsive et militaire ; seul l'autodirecteur infrarouge est fonctionnel à des fins d'entraînement. Codé 4-FF, il porte l'insigne de l'escadron de transformation Rafale 02.092 « Aquitaine » basé à Saint-Dizier au sein de la 4^e escadre de chasse reconstituée le 26 août 2015, d'où le code en « 4- » précédant les deux dernières lettres de l'immatriculation F-UHFF définitivement allouée à cette machine.



Ce cliché d'un **MiG-21MF** hongrois en vol à haute altitude montre bien les lignes agressives de l'appareil. 50 appareils de ce type ont été livrés à la Hongrie entre 1971 et 1974.
(toutes les photos : coll. Attila Kositzky)



Derrière le rideau de fer

Par Emmanuel Coris



Le 4 mars 1999, le général Kositzky vient d'effectuer son dernier vol sur MiG-21bis et il part prendre une retraite bien méritée...

Séquence émotion pour ce départ en mission d'Attila sur un MiG-21bis personnalisé. Le 2^e escadron de chasse « Griffon », basé à Pápa, dépend du 47^e régiment d'aviation de combat hongrois.

« 001! Cible convergente dans vos 3 heures ! »

La voix du contrôleur radar résonne dans mon casque et instantanément la tension monte d'un cran.

J'incline par réflexe mon appareil à droite, mais les nuages défilant plus bas m'empêchent d'apercevoir la cible qui évolue à basse altitude. Les symboles jaune-doré du viseur optique se mettent en route, le radar de bord par son balayage monotone sature l'écran de parasites. Je perçois que mes actes à venir seront un audacieux mélange d'expérience et d'adaptation à une situation nouvelle. Je décèle dans la voix du contrôleur une sorte d'hésitation qui me laisse à penser qu'il ne dispose que de données incomplètes. Je me souviens alors de l'ironie de mes camarades au sol, qui avant le vol pariaient qu'avec une telle nébulosité je serais incapable de trouver la cible.

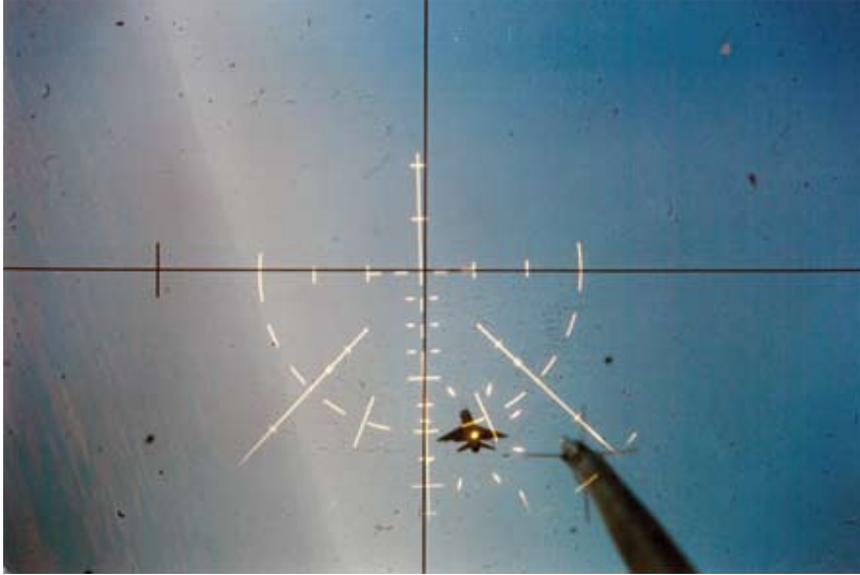


Un MiG-21bis dans le viseur d'Attila Kositzky au cours d'un *Dogfight*. En conditions réelles, celui-ci n'aurait plus que quelques secondes à vivre...

pas parfait, sa rusticité en fait un avion capable de donner sa pleine mesure dans les mains d'un cocher qui sait le dompter, et alors il s'avère un très redoutable adversaire. Si voler est une émotion perma-

nente, la réalité est bien souvent cruelle. Au cours de sa carrière, la liste est longue des camarades qui ne sont pas rentrés. Il faut savoir surmonter, aider ceux qui restent et continuer en espérant ne pas être le prochain sur la liste...

Au cours de sa carrière, qui se terminera en 1999 en tant que chef d'état-major de l'armée de l'Air hongroise avec le grade de général de corps d'armée aérienne, il va être confronté à des changements marquants mais saura s'adapter, ce qui est indéniablement une qualité majeure et indispensable à un pilote. Les changements politiques et l'ouverture à l'Ouest lui donneront l'occasion de tester les avions des adversaires d'hier. Tels les F-18, F-16, Mirage 2000, Gripen, Tornado... Il fera des rencontres magiques, comme le jour où aux États-Unis il aura l'honneur de partager du temps avec Chuck Yeager, qui était une idole pour lui. Il y aura également des



Impressionnant cliché du MiG-21bis « 6115 rouge ».

Atterrissage sur piste en herbe à Kenyeri pour le MiG-21MF « 9312 rouge ». En plus de pousser sur un sol cahotique et poussiéreux, l'herbe est carbonisée ! Cela témoigne néanmoins de la grande flexibilité d'emploi de l'appareil et de la dextérité des pilotes...

Belle vue du MiG-21UM « 55 rouge ». Les premiers biplaces de ce type sont arrivés en Hongrie au début des années 70 et leurs livraisons se sont poursuivies jusque dans les années 80.



LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE :



1944 L'ANNÉE DÉCISIVE

Les F6F-3 Hellcat du VF-25 se préparent pour leur prochaine mission sur le pont du porte-avions léger USS *Cowpens*, lors des opérations contre les îles Marshall en janvier 1944. (toutes les photos : NARA, sauf autre mention)

Première partie, par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

« Rien n'est plus effrayant que d'être poursuivi par un Hellcat qui vous arrose de ses mitrailleuses. J'en ai fait des cauchemars ! » Ces mots de l'as japonais Sadamu Komachi, qui combattait à Rabaul au début de 1944, en disent très long sur la crainte imposée par le chasseur américain à ses adversaires...

En effet, au fur et à mesure que la guerre avance, la différence entre les chasseurs américains et japonais s'accroît au profit des premiers ; ils rassemblent puissance, bonnes caractéristiques de vol, rapidité et armement. Alors que le Hellcat et le Corsair sont équipés d'un moteur de plus de 2000 ch, le Zero, dans ses versions les plus évoluées, ne dispose que

d'un moteur de 1100 ch. Le Hellcat a fait son apparition en 1943, au grand étonnement des Japonais. L'année 1944 va être bien pire pour les pilotes nippons et elle sera décisive pour les forces américaines dans cette guerre atroce du Pacifique...

LA SITUATION FIN 1943 ET DÉBUT 1944

En décembre 1943, les îles Gilbert viennent d'être conquises et les Hellcat ont grandement participé à la déconfiture japonaise. Quand débute l'année 1944, le Japon est encore loin d'être vaincu mais les Américains commencent à prendre nettement le dessus. Tandis que dans le Pacifique sud, le général McArthur et l'amiral Halsey essaient d'annihiler la grande base de Rabaul en Nouvelle-Bretagne ainsi que les forces nippones en Nouvelle-Guinée et dans les Salomons, l'US Navy réunit une grande partie de ses porte-avions au sein de la nouvelle *Task Force 58*, commandée par le contre-amiral Marc A. Mitscher ; cette TF-58 doit soutenir les débarque-



Le CA Marc Mitscher (ici vice-amiral en juin 1944) qui commande la *Task Force 58*.

Les deux guerres



du **Major Theodor Quandt**

Par Jörg Mückler, avec la participation de Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

Vingt-deux ans plus tard, il remet ça ! Au début de l'automne 1939, le Hptm d.R. Theodor Quandt pose devant son Bf 109 E-1 sur le terrain de Brandenburg-Briest. Il commande alors par intérim le I./JG 20.

(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

Le 6 juin 1940 – lendemain du départ de la seconde phase de l'offensive à l'Ouest (« Unternehmen Rot ») – un Messerschmitt Bf 109 E-1 victime d'un Hurricane s'écrase dans une prairie à Envermeu, à quinze kilomètres de Dieppe, tuant le Major der Reserve Theodor Quandt. Le pilote et sa machine du Stab/JG 3 avaient gagné la France au départ de l'Allemagne deux jours auparavant. Mais qui était donc ce réserviste de 42 ans qui avait connu la gloire vingt-trois années plus tôt ?

UN AS DE LA GRANDE GUERRE

Theodor Quandt est né le 22 juin 1897 à Haag (Pays-Bas) de parents allemands et, malgré certaines rumeurs, il n'a aucun lien familial avec les industriels du même nom. Son grand-père était d'ailleurs originaire de Königsberg, en Prusse orientale. Sept jours après la mobilisation d'août 1914, le jeune homme entre comme aspirant (*Fahnenjunker*) au 6. *Ostpreußischen Infanterie-Regiment Nr. 43* « Herzog Karl von Mecklenburg-Strelitz » avec lequel il participe sur le front Est à la fameuse bataille de Tannenberg. Trois semaines après son arrivée, il est transféré dans l'artillerie, à la II. *Batterie* du *Lauenburgischen Fuß-Artillerie-Regiments Nr. 20*. Le 21 octobre 1915, il est engagé sur le front de l'Ouest et, le 29 février 1916, est promu sous-lieutenant (*Leutnant*) ; il reçoit son brevet le 23 juin suivant.



Le petit Theodor grandit à Königsberg, en Prusse-Orientale. Comme beaucoup d'enfants nés sous le règne de Guillaume II, il est très tôt initié aux tenues militaires...



Noël 1915 sur la Côte 193, près de Saint-Gobain. L'aspirant Quandt sert à la 2^e batterie du 20^e régiment d'artillerie à pied.

ROMANO 82

Le Romano 80 n° 01 reçut son immatriculation F-ANMP lorsqu'il fut modifié au niveau des gouvernes après les premiers essais en vol.
(coll. Ph. Ricco)



LE VOLTIGEUR DE L'ARMÉE DE L'AIR

Cinquième et dernière partie, par Philippe Ricco

LISTE DE PRODUCTION ET CARRIÈRES INDIVIDUELLES DES ROMANO 82

N° Activité et affectations

- (01)** (Romano 80) <22/11/34 : 1^{er} vol à Cannes. 3/35 : **F-ANMP**, présentation au CEMA. 8/35 à 12/35 : CEMA à Villacoublay. 30/12/35 : repris par le constructeur pour transformation. Devenu Romano 82 n° 01.
- 01** 3/36 : 1^{er} vol à Cannes. 4/36 : convoyage de Cannes à Villacoublay (Lemoigne). 3/6/36 à 12/8/36 : CEMA à Villacoublay. 12/8/36 : **F-AKHY**, livraison à Étampes. 11/36 à 8/39 : CEMA à Villacoublay. 8/39 à 5/40 : SNCASE à Villacoublay.
- (02)** (Romano 80) 13-29/11/36 : exposé au Salon de l'Aéronautique. Devenu Romano 82 n° 02.
- 02** 18/1/37 : vol à Villacoublay. 6/2/37 : **F-APEV**, CdN n° 10266, M. Victor Laffont, basé à Meaux. 3/37 : livré en Espagne. Photographié à Manises immatriculé F-APEV. 2/38 : détruit ? 1938 : radié de son immatriculation.
- 3** 24/6/37 : 1^{er} vol à Cannes (Boulic). 5/7/37 : **F-AQCC**, CdN n° 10871, Lucienne Saby, basé à Meaux. 20/8/37 : départ de Cannes pour Royan. 20/8/37 : convoyé en Espagne. 1938 : radié de son immatriculation.
- 4** 18/8/37 : 1^{er} vol d'essai à Cannes. 20/8/37 : quitte Cannes, destination inconnue, portant l'immatriculation **F-AQCC** du n° 3 (Imbert). 24/8/37 : demande de CdN au nom de Mme Lucienne Saby, port d'attache Royan. Livré en Espagne.
- 5** 24-26/11/37 : 1^{er} vol à Cannes, départ pour Marignane et Lyon (Rouland). 11/3-26/4/38 : **T-370**, CEMA à Villacoublay. 22/9/39 : **HY-25**, Aéronautique navale, en service à la SS d'Hyères. 20/10/39 : accidenté à Hyères. 20/7/40 : **T-370**, reversé à l'Armée de l'Air. Affecté à la base d'entraînement d'Istres. 4/10/40 : recensé disponible à Istres. 1942 : réformé au dépôt de stockage d'Istres.
- 6** 1/12/37-12/1/38 : 1^{ers} vols d'essais et de réception à Cannes (Cornemont, Rouland). 12/1/38 : Aéronautique navale. Vol de contrôle SRC à Cannes (Lamiot). 14/1/38 : Convoyage à Saint-Raphaël (Lueugnet). 1/38 à 8/38 : **SR-19**, en service à la CEPA à Saint-Raphaël. 1/8/38 : **SR-10**, accidenté à Saint-Raphaël. Condamné.
- 7** 20/12/37-12/1/38 : 1^{ers} vols d'essais et de réception à Cannes (Cornemont). 12/1/38 : Aéronautique navale. Vol de contrôle SRC à Cannes (Lamiot). 13/1/38 : convoyage à Hyères (Lueugnet). 1/38 à 10/39 : en service à la SS d'Hyères. 8/38 à 12/38 : à la SNCASE à Marignane après réparation. 14/10/39 : accidenté à Hyères. 15/5/40 : convoyage Hyères – Rochefort. 25/6/40 : abandonné à Rochefort.
- 8** 20-21/12/37 : 1^{ers} vols d'essais et de réception à Cannes (Rouland). 12/1/38 : Aéronautique navale. Vol de contrôle SRC à Cannes (LV Lamiot). 14/1/38 : convoyage à Hyères (Lueugnet). 2/38 à 1/40 : **HY-21**, en service à la SS d'Hyères. 5/1/40 : accidenté à Hyères. 6/40 : en service à la SE de Marignane. 8/40 à 7/42 : stocké à Hyères.

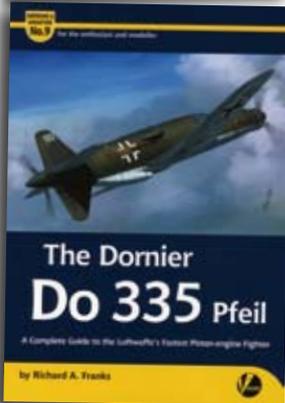
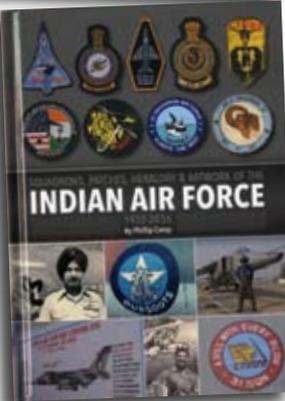
Le Romano 82 n° 01 était en fait l'ancien Romano 80 no 01 remotorisé. Il en conservait encore certaines différences avec les exemplaires de série, comme son fuselage étroit et la forme arrondie de son empennage de profondeur.

(coll. Ph. Ricco)



INFOLOISIRS

Par Michel Ledet



Nouvelles BD

Décidément très prolifique, la collection « Cockpit » de Paquet nous propose le troisième volet de l'histoire « Angel Wings » intitulé « Objectif Broadway ». Scénario de Yann et dessins de Romain Hugault. Sur fond de guerre de en Birmanie, une belle BD tirée d'une histoire vraie, avec de beaux dessins. Un excellent moment de détente !

Seconde surprise, le tome 2 de l'histoire d'Antoine de Saint-Exupéry ; scénario de Pierre-Roland Saint-Dizier et dessins de Cédric Fernandez. En 44 pages, vous pourrez découvrir la dernière partie de la carrière de l'écrivain-aviateur. C'est joli, parfois émouvant, même s'il y a déjà eu de nombreux ouvrages publiés. À découvrir.

Indian Air Force, 1932-2016

Par Phillip Camp, édité par l'auteur

Ce petit livre nous propose de passer en revue toutes les unités de l'aviation militaire indienne depuis sa création en 1932 (alors que l'Inde faisait partie de l'Empire britannique) jusqu'à nos jours. Chaque *squadron* est décrit par un court historique illustré de quelques photographies souvent inédites et l'accent est mis sur les insignes. C'est aussi intéressant qu'inédit et concerne l'une des plus puissantes aviations du monde actuel. Très bien fait !

The Dornier Do 335 Pfeil (Airframes & Miniature n° 9)

Par Richard A. Franks, chez Valiant Wings

Avion très particulier à formule dite « push-pull », le Do 335 n'eut guère le temps de connaître le combat, même si un certain nombre de prototypes et d'exemplaires de présérie furent effectivement construits. Ce livret nous fait découvrir cette machine étonnante en listant et détaillant tous les exemplaires construits ou étudiés. La seconde partie est consacrée aux maquettes et accessoires disponibles sur le marché. Enfin, la troisième partie est résolument technique, comprenant des extraits de la notice, un photoscope de l'exemplaire restauré aux États-Unis et des plans au 1/48° de plusieurs versions. Un travail très intéressant qui vient compléter une documentation assez peu nombreuse sur le sujet. En vente chez Lela Presse.

L'exploitation commerciale des Latécoère 631

Par Pascal Parpaite,

édité par l'association Mémoires de l'hydraviation

Le Latécoère 631 était l'un des deux projets d'hydravion transatlantique retenus par l'État suite au programme défini par le Ministère de l'air en 1937. Sa construction fut évidemment contrariée par la guerre. Le premier prototype fut détruit en Allemagne lors d'une attaque aérienne alliée tandis que le second, caché en pièces détachées, ne fut assemblé puis essayé qu'après le conflit. Une dizaine d'exemplaires furent construits mais la carrière de ce géant fut ponctuée d'incidents et d'accidents qui stoppèrent sa carrière dans l'aviation civile en 1945. Ce livre, qui peut sembler au départ un peu « brouillon », retrace leur car-

rière grâce à des témoignages, des anecdotes recueillies sur les hydrobases et autres plans d'eau où passèrent les Laté 631, l'ensemble représentant un ouvrage très complet sur cette étonnante machine et tout ce qui entourait son exploitation à l'époque. L'ouvrage est largement illustré et est très agréable à lire. Nos lecteurs intéressés pourront l'obtenir en contactant l'association au 04.90.79.24.05 ou par courriel : memoreshydraviation@free.fr

Messerschmitt Bf 110

(Monographs Special Edition 6)

Par Marek J. Murawski, chez Kagero

La documentation complète sur le célèbre bimoteur allemand, de son développement aux ultimes versions, n'est guère courante. Cet ouvrage est donc le bienvenu, même s'il ne s'agit pas de l'ouvrage définitif sur le sujet (il faudrait plusieurs livres). Il propose néanmoins une bonne synthèse de ce que fut le « destroyer » de la Luftwaffe, employé à de multiples tâches par une Luftwaffe qui ne savait pas réellement quel rôle lui confier après l'échec du concept de chasseur lourd. La carrière de l'avion est relativement bien décrite et illustrée par des photos certes assez classiques ainsi que par de jolis profils/dessins en couleurs. Seul défaut de ce livre, l'absence de plans qui vu les difficultés de distinguer certaines versions, auraient été les bienvenus. En vente chez Lela Presse.

Polish Fighter Colours 1939-1947, vol.1

Par B. Belcarz, R. Gretzyngier, T. Kopanski, Wo. Matusiak, M. Rogusz et W. Zmyslony, chez MMP Books

L'histoire de l'aviation polonaise durant la Seconde Guerre mondiale est passionnante grâce à tous les fronts sur lesquels furent présents ses aviateurs. Ce premier volume sur les couleurs et marques de la chasse polonaise de 1939 à 1947 couvre la période allant de 1939 à la fin de 1943. L'introduction nous présente l'organisation de la chasse polonaise, de ses débuts à 1939, puis les camouflages et marques en 1939, avant de présenter chaque type de chasseur en choisissant un avion particulier avec profils couleurs et photos des machines choisies : PWS 10, PZL P.7a, P.11a et P.11c. Vient ensuite l'organisation de l'aviation polonaise en France, avec les chasseurs sur lesquels volèrent des Polonais (SPAD 510, Loire 46, MS.406, D.520, H-75, etc.) puis enfin l'aviation polonaise au sein de la Royal Air Force. Un très bel ouvrage qui ravira à la fois les amateurs d'histoire et les maquettistes par tous les trésors qu'il dévoile. Très bien fait ! En vente chez Lela Presse.

Viking, Southampton & Walrus, Serie Aeronaval n° 34

Par Jorge Felix Nunez Padin

Les monographies argentines ne sont plus à présenter à nos lecteurs puisque nous les diffusons depuis... pas mal d'années maintenant. Ce livret aborde l'histoire de trois hydravions d'origine britannique ayant servi au sein de l'aviation navale argentine mais aussi, pour le Viking, dans une compagnie civile. Le texte (en langue espagnole) est relativement complet vu la taille du livret et les photos très souvent inédites et ... exotiques à souhait. Si l'on y ajoute les jolis profils couleurs, on est comblé ! En vente chez Lela Presse.

