

Décoré de damiers rouges pour une raison inconnue, l'AR 1 n° 215 était un appareil de l'escadrille 44 dont il portait l'insigne sur le fuselage : un sanglier assis.

(peinture de J.-F. Muller)



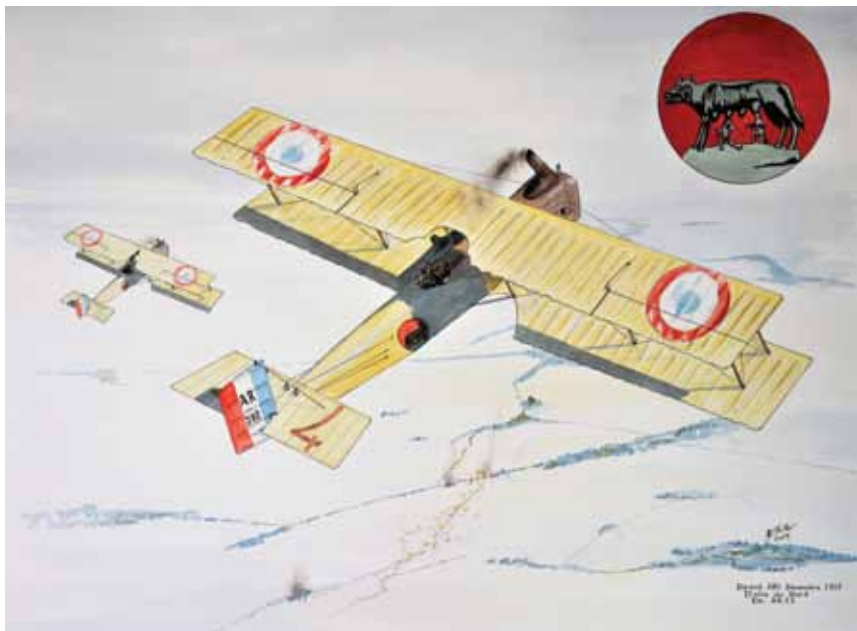
Les articles des deux derniers numéros d'AVIONS nous ont valu un courrier exceptionnellement fourni, particulièrement en ce qui concerne le plus célèbre des as français de la Seconde Guerre mondiale : Pierre Clostermann. Le rédacteur en chef Christophe Cony, auteur du sujet qui lui a été consacré dans notre n° 227, va donc tâcher dans ces colonnes de vous apporter toutes les précisions que vous demandez ! Certains des lecteurs qui nous ont écrit ont souhaité rester anonymes, signe que le palmarès attribué à « Cloclo » demeure un sujet sensible près de vingt ans après un retentissant procès dont les deux principaux protagonistes sont aujourd'hui décédés... Nous pensons qu'il est temps de dépassionner le débat et d'agir en véritables historiens, c'est-à-dire en mettant tous les documents d'époque existants à la disposition du public. Mais si l'étude de son tableau de chasse peut se faire aujourd'hui avec sérénité, soyez sûrs d'une chose : pour nous, « Cloclo » demeurera toujours un sujet passionnant !

#### LES ESCADRILLES FRANÇAISES SUR LE FRONT DE VÉNÉTIE (1917-1918)

« Cher tous d'AVIONS ! J'ai bien reçu le n° 229. Quel régal ! En particulier la suite de l'article « Les escadrilles françaises sur le front de Vénétie ». On y voit un avion peu connu, le Dorand AR 1. En particulier la photo de l'avion accidenté page 38, qui montre des détails intéressants : d'abord l'empennage monobloc (rare à cette époque), puis sous le ventre la fenêtre pour la photo et un tube qui semble être le canal pour l'antenne filaire de la TSF. Autre photo page 46 : je m'étonnais de ne pas voir sur les clichés de cet appareil de numéro individuel (peint habituellement sur les côtés et le dos du fuselage et sur l'aile supérieur). J'ai donc pu rajouter ces détails aux tableaux récents que j'ai fait sur le sujet – cf. documents joints.

Deux « Dorand » de l'escadrille AR 22 en vol au-dessus du front italien enneigé en décembre 1917.

(peinture de J.-F. Muller)



Enfin une question : sur l'appareil n° 1329 page 38, quelle est la signification de la croix de Lorraine peinte sous les élévateurs ? Le pilote était-il lorrain ?

J'espère encore d'autres articles sur 14-18...

Bien cordialement. »

J.-F. Muller

**AVIONS** : votre suggestion est plausible M. Muller, mais dans ce cas il ne s'agissait pas du MdL Robert Berthelot – celui qui a accidenté l'AR 1 n° 1329 le 13 mars 1918 –, car ce pilote était originaire d'Indre-et-Loire...

#### SO 8000 NARVAL ERRATUM

« Suite à la parution de l'article sur le SO 8000 Narval dans AVIONS n° 228 et 229, plusieurs lecteurs ont signalé des erreurs de ma part dans le texte et les légendes photos. Merci à eux !

En premier lieu, M. Paul Berson nous écrit pour apporter des précisions au sujet de Jacques Guignard :

*En page 32 de ce numéro, lorsqu'il présente Jacques Guignard, le pilote d'essais du Narval, il écrit qu'il fut, le 9 août 1945, le deuxième pilote français à voler sur avion à réaction. Si le premier, comme mentionné, fut Maurice Claisse, pilote FAFL affecté au Royal Aircraft Establishment de Farnborough, qui vole le 23 mai 1943 sur le prototype Gloster E28/39, le deuxième fut probablement Jean Clerc-Scott. Ce dernier, engagé en 1941 dans les FAFL, est pilote au 616 Squadron de la RAF depuis le mois d'août 1943. Durant le mois de juillet, cette unité est la première de la RAF à être transformée sur Gloster Meteor. Jean Clerc fait partie des huit premiers pilotes désignés pour le Flight Meteor. Les vols non opérationnels ne sont pas mentionnés dans l'Operations Record Book (ORB) du Squadron et je ne connais donc pas la date de son premier vol sur avion à réaction, mais le 28 juillet 1944, il effectue une patrouille anti-Diver, pour intercepter les bombes volantes V-1, de 45 minutes à bord d'un Meteor I. Il quittera le 616 Squadron en octobre 1944.*

*Jacques Guignard effectue, quant à lui, son premier vol*

# Mai 1945 :



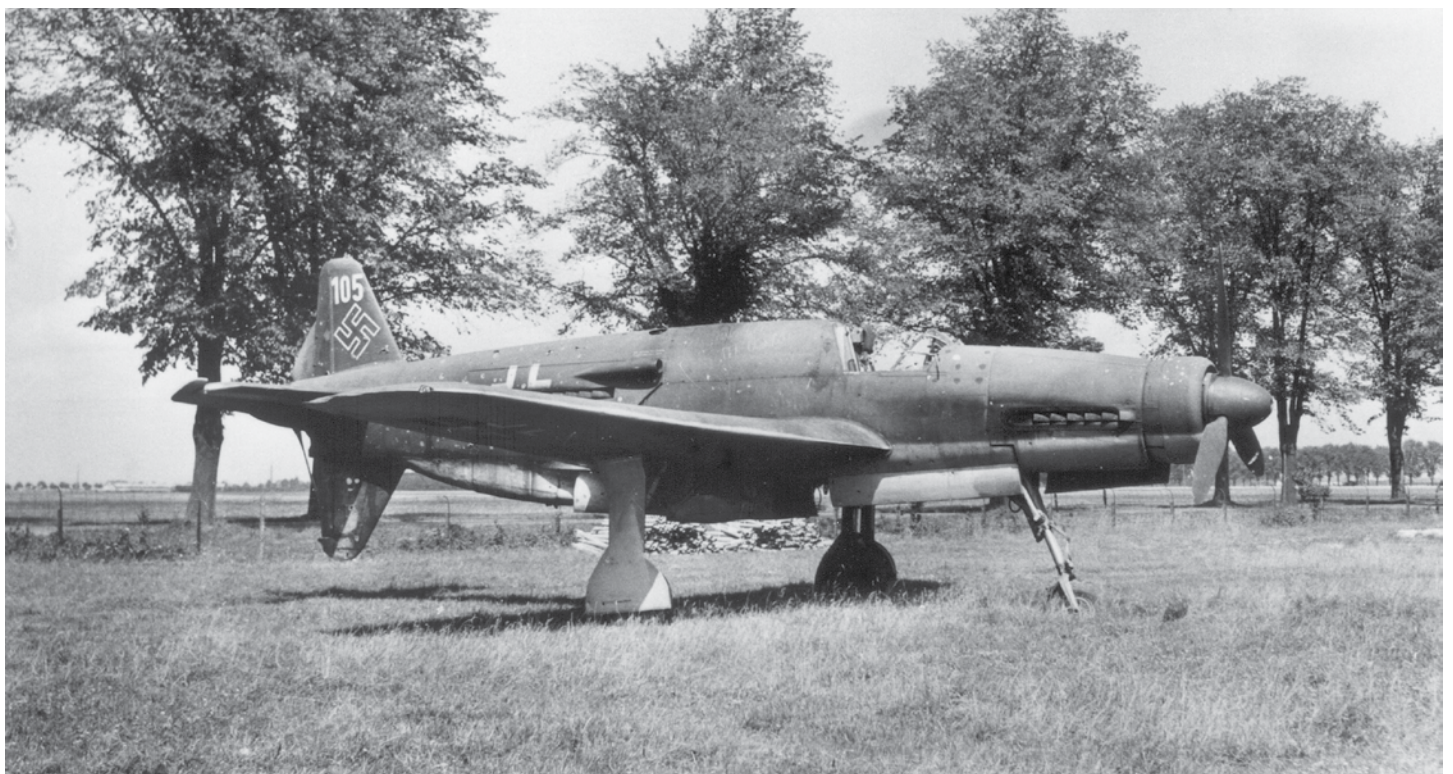
## les Américains découvrent les dernières armes secrètes d'Hitler

Photographié début mai 1945 en bordure du terrain d'Oberpfaffenhofen (une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Munich), devant deux He 111 dont le premier portait le code NI+JY, cet impressionnant bimoteur en tandem était un Dornier 335 « Pfeil ».  
(coll. Philippe Ricco)

Par Christophe Cony

**Au printemps 1945, alors que la guerre s'achevait, les services de renseignement de l'USAAF se préparèrent à « rafler » toute la documentation et le matériel de la Luftwaffe qu'ils pourraient récupérer sur le sol du III<sup>e</sup> Reich, de façon à ce que les USA puissent évaluer et exploiter au plus vite les avancées technologiques allemandes. Le 22 avril fut donc lancée l'opération « Lusty » (pour *Luftwaffe Secret Technology*), composée de deux équipes dont la première était chargée de recueillir les avions et les armes tandis que la deuxième devait recruter les scientifiques et les documents ennemis. L'équipe « une » fut placée sous la direction du colonel Harold E.**

Armé d'un canon Mk 103 de 30 mm et de deux MG 151/20 de 20 mm, ce *Zerstörer* monoplace pouvait atteindre en surpuissance la vitesse remarquable de 732 km/h à 7100 m grâce à ses deux moteurs Daimler-Benz DB 603 A-2 totalisant 3500 ch. Le « Pfeil » ne fut construit qu'à une trentaine d'exemplaires dont seule une poignée entra en service avant la fin de la guerre. (toutes les photos : USAF via Colin Owers, sauf autre mention)



Ce « Pfeil » était un des dix Do 335 A-0 de présérie, le W.Nr. 240105 affecté à l'*Erprobungskommando 335* ; il avait rejoint Oberpfaffenhofen courant avril pour mener des essais de dégivrage. Criblé d'éclats, l'avion qui ne portait pas son code VG+PL ne fut pas transféré aux USA.



Watson, un ancien pilote d'essai de Wright qui réunit autour de lui un petit groupe de volontaires composé de pilotes, d'ingénieurs et de mécaniciens de la 9<sup>th</sup> Air Force qui se baptisèrent très vite les *Watson's Whizzers* (les as de Watson). Munis d'une « liste noire » d'avions à récupérer en priorité, ces hommes sillonnèrent pendant plusieurs semaines l'Europe en commençant par la Bavière et l'Autriche – derniers « nids » de leur cible n° 1, les chasseurs à réaction Messerschmitt Me 262 –, bientôt rejoints par quelques pilotes d'essai de la Luftwaffe préférant les aider plutôt que de moisir des mois dans un camp de prisonniers... L'essentiel du matériel récolté, soit une quarantaine d'appareils dont douze Me 262, fut ensuite embarqué sur le porte-avions d'escorte britannique HMS *Reaper* qui quitta Cherbourg le 19 juillet 1945 à destination des États-Unis où il fit par la suite l'objet d'études approfondies. Les photographies que nous vous présentons dans les pages qui suivent offrent un aperçu de l'extraordinaire moisson faite en deux mois et demi par les *Watson's Whizzers*.



Développé dans un temps record comme chasseur à réaction léger construit essentiellement en matériaux non stratégiques, le Heinkel He 162 « Volksjäger » était propulsé par un réacteur BMW 003 E-1 de 800 kgp grâce auquel il atteignait la vitesse maximum de 840 km/h. Les premiers exemplaires de série furent livrés à la JG 1 fin mars 1945. Cette vue rapprochée nous montre le prototype He 162 M23 (W.Nr. 220006) dans l'ancien hangar de la compagnie civile Deutsche Luft Hansa à Riem. L'aéroport, situé 9 km à l'est de Munich, avait été presque intégralement détruit le 9 avril lors d'un bombardement effectué par les B-17 de la 8<sup>th</sup> Air Force.

# Marcel Coadou



## Un as dans deux guerres mondiales

Marcel Coadou dans son Spad VII S1368 baptisé *Judex* en juin 1917, à l'époque de ses premières patrouilles de chasse. L'appareil n'a pas encore reçu sa mitrailleuse Vickers de capot.

(toutes les photos : archives M. Coadou via Jean-Jacques Leclercq, sauf autre mention)

Début mai 1915, le futur as obtient son brevet de pilote civil à l'école Blériot de Buc.

Première partie, par Christophe Cony et Jean-Jacques Leclercq (profils d'Éric Schwarz)

### DE LA MÉCANIQUE À L'AVIATION

Arthur, Marie, Marcel Coadou naît le 7 février 1897 à Saint-Brieuc, joli port breton des Côtes-d'Armor (alors Côtes-du-Nord). Son père Yves, capitaine en cabotage à voiles, l'emmène très tôt en mer mais le garçon n'a pas du tout le pied marin ; il préfère rester à terre pour aider dès qu'il sort de l'école sa mère Jeanne, née Le Picard, qui tient une cantine où elle vend le cidre produit grâce aux pommes de leur verger. Un garage s'étant ouvert face à la cantine, Marcel – son prénom usuel – se prend vite de passion



Élève-pilote militaire, Coadou pose fièrement dans l'uniforme qu'il s'est fait confectionner par le tailleur du GDE Michel Wolff : veste bleu marine et pantalon rouge garance.





Dijon-Longvic, septembre 1915 : la 9<sup>e</sup> série d'élèves-pilotes militaire pose pour la postérité au début du cours. On reconnaît de gauche à droite, sous les flèches, Louis Delrieu (N 15 puis N 83, 1 victoire confirmée + 1 probable), Robert Bajac (N/Spa 48, 4 v.s. + 6 pb), Joanny Burtin (F 63, F 41 et F 55), Pierre Boucher (escadrilles d'Orient 387, 521 et 523, 1 v. pb) et Marcel Coadou (C 9 puis N/Spa 88, 9 v.s. + 9 pb).

pour les sports mécaniques, qu'ils soient terrestres ou aériens ! Il commence par dessiner puis construire toutes sortes de véhicules à pédale, adaptant par exemple un manche à balai sur sa bicyclette au grand dam de sa mère... Ses parents n'ayant pas les moyens de l'inscrire au lycée [1], il devient apprenti-mécanicien dans le garage. En approfondissant sa connaissance des moteurs, il peut également se payer des cours du soir pour devenir dessinateur industriel. Le tout en suivant avec avidité l'actualité des nouveaux « héros des temps modernes » : les aviateurs...

Lorsque la guerre est déclarée en août 1914, Marcel n'a que 17 ans et n'est donc pas encore mobilisable. Comme il a déjà son permis de conduire, il se porte volontaire pour devenir conducteur d'ambulance et transporte pendant plusieurs mois les blessés de la gare de Saint-Brieuc aux hôpitaux de la ville. Le jeune homme réussit finalement à persuader sa mère de lui payer des cours de pilotage. Le 29 mars 1915, il signe un contrat d'apprentissage avec le représentant de l'ingénieur-constructeur Louis

Blériot, M. Barbotte : pour la somme forfaitaire de 800 francs, plus 125 francs d'assurance par mois, le célèbre vainqueur de la Manche s'engage à le former en trois mois dans son école privée de Buc, dans les Yvelines. Il décrira en mars 1919, pour la revue *La Vie Aérienne*, l'impression que lui a laissé son premier vol : *Ayant tenté de faire mon apprentissage de pilote, très jeune, je n'eus l'autorisation d'entrer à l'école de Buc que mes dix-huit ans accomplis. À cet âge, il n'est pas de plus belle joie que de sentir l'avion que vous pilotez obéir à votre volonté et aux quelques réflexes acquis au cours de bonds timides.* Au bout de seulement six heures de vol, Coadou reçoit le 4 mai le brevet de pilote civil [2] n° 1948. Il doit par contre déboursier 1077 francs, le bris de la béquille d'un des Blériot XI de l'école lui coûtant 27 francs supplémentaires bien qu'il ait protesté avec vigueur que celle-ci avait *déjà été bigornée par le précédent élève !*

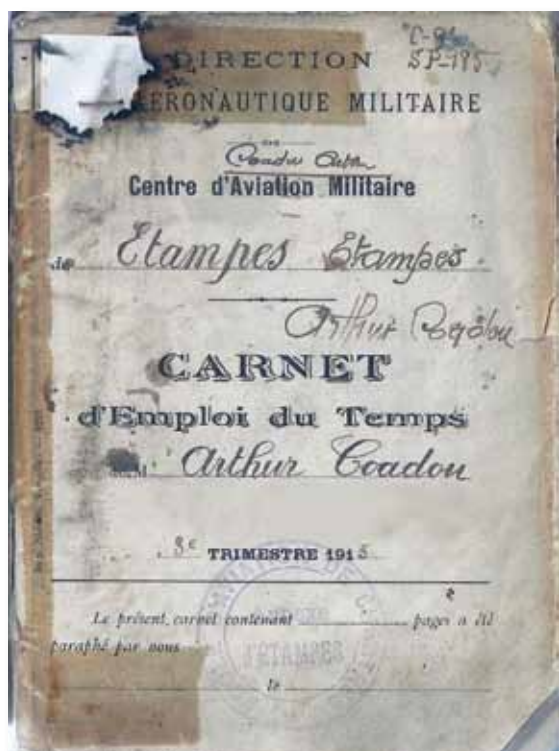
Son brevet en poche, Marcel rentre au pays et s'engage volontairement pour la durée du conflit le 30 juin 1915 à la mairie de Saint-Brieuc. Il est incorporé au 1<sup>er</sup> groupe d'aviation dès le lendemain. Après de courtes classes, il est affecté le 22 septembre 1915 à l'école de pilotage d'Étampes, dans l'Essonne. Il y effectue un premier vol en doubles commandes le 1<sup>er</sup> octobre à bord d'un Maurice Farman type 1913 (MF VIIbis).

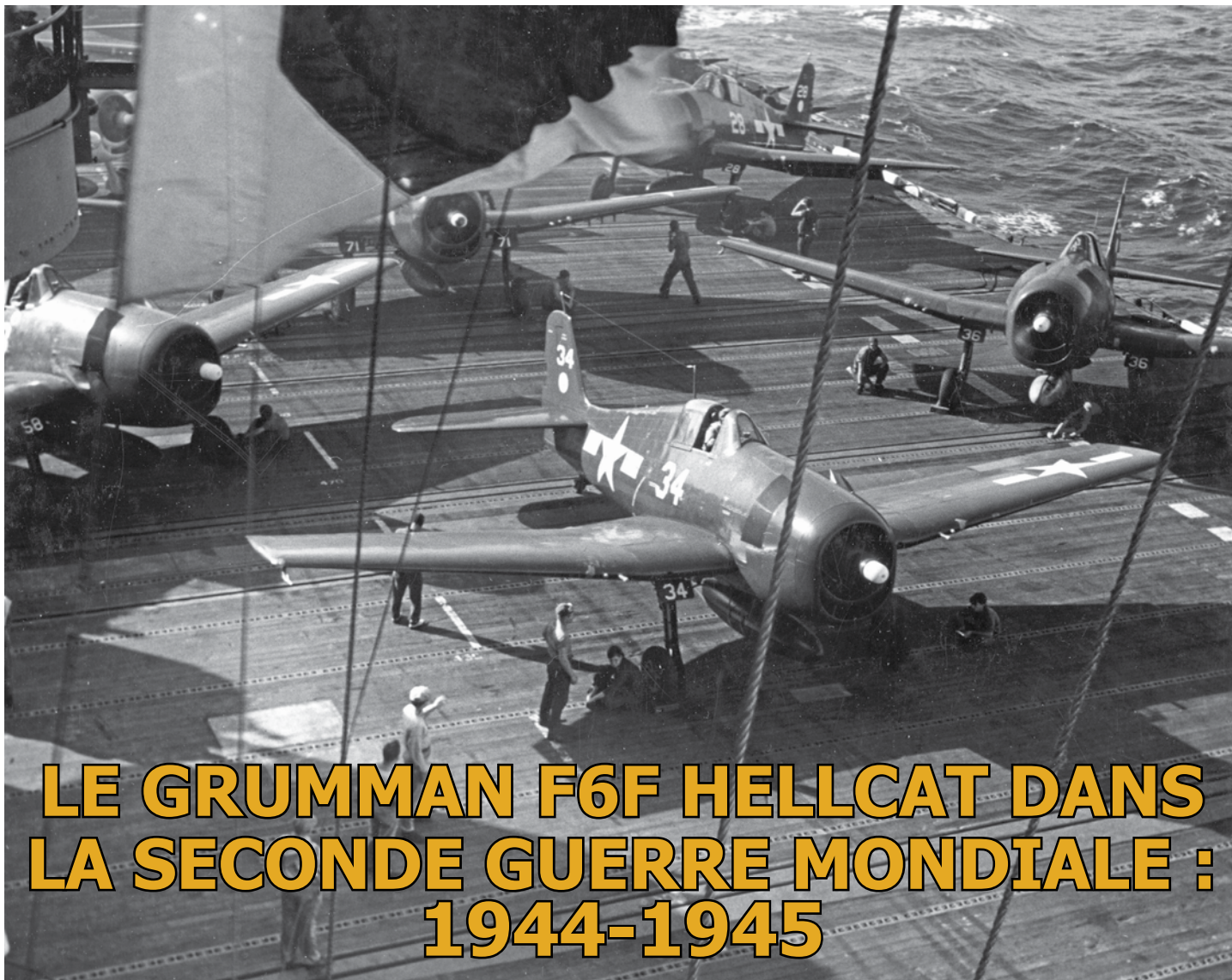
[1] La fiche matricule de Marcel Coadou indique qu'il a un degré d'instruction de 3 (sait lire, écrire et compter), c'est-à-dire celui de la majorité des jeunes gens de l'époque.

[2] Délivré par l'Aéro-Club de France.

Ci-dessous à gauche : première page du carnet de vol militaire de Coadou, enregistré sous son premier prénom d'état-civil.

Dans l'habitacle d'un « Meufeu » (Maurice-Farman) à Étampes.





# LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE : 1944-1945

Les F6F-5 du VF-11 « Sundowners » se préparent à décoller du porte-avions USS *Hornet*.  
(toutes les photos : US Navy, sauf autre mention)

Par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)

## RENFORCEMENT DES UNITÉS DE HELLCAT

La mise hors service de l'*Intrepid* et les autres succès des kamikazes contraignent l'amiral McCain à définir une stratégie anti-kamikaze dans les plus brefs délais, tant il devient évident que ce mode d'attaque se généralise. C'est chose faite fin novembre, lorsque le chef des opérations de l'état-major de l'amiral McCain, le CF John S. Thach, propose une série de mesures rassemblées dans ce qu'il appelle « The Big Blue Blanket » [1] et qu'il détaille en quatre points, comme suit :

1/ Couvrir tous les terrains connus ou reconnus comme abritant des kamikazes ; des missions nocturnes doivent permettre de surveiller et d'attaquer ces terrains 24 heures sur 24.

2/ Chaque *task group* doit mettre en l'air en permanence 20 à 24 Hellcat. En plus, quatre paires de chasseurs doivent se positionner à basse altitude (jusqu'à 900 m), juste hors de portée de la DCA. Leur mission consiste à intercepter les avions ennemis volant à très basse altitude, peu ou pas repérables par les radars.

3/ Des destroyers doivent se positionner par paires aux deux ou trois directions d'où sont supposés provenir les attaquants et servir de piquets radars à au moins 75 km de la *Task Force*. Baptisés « Tomcat », chaque piquet dispose au moins d'une section de

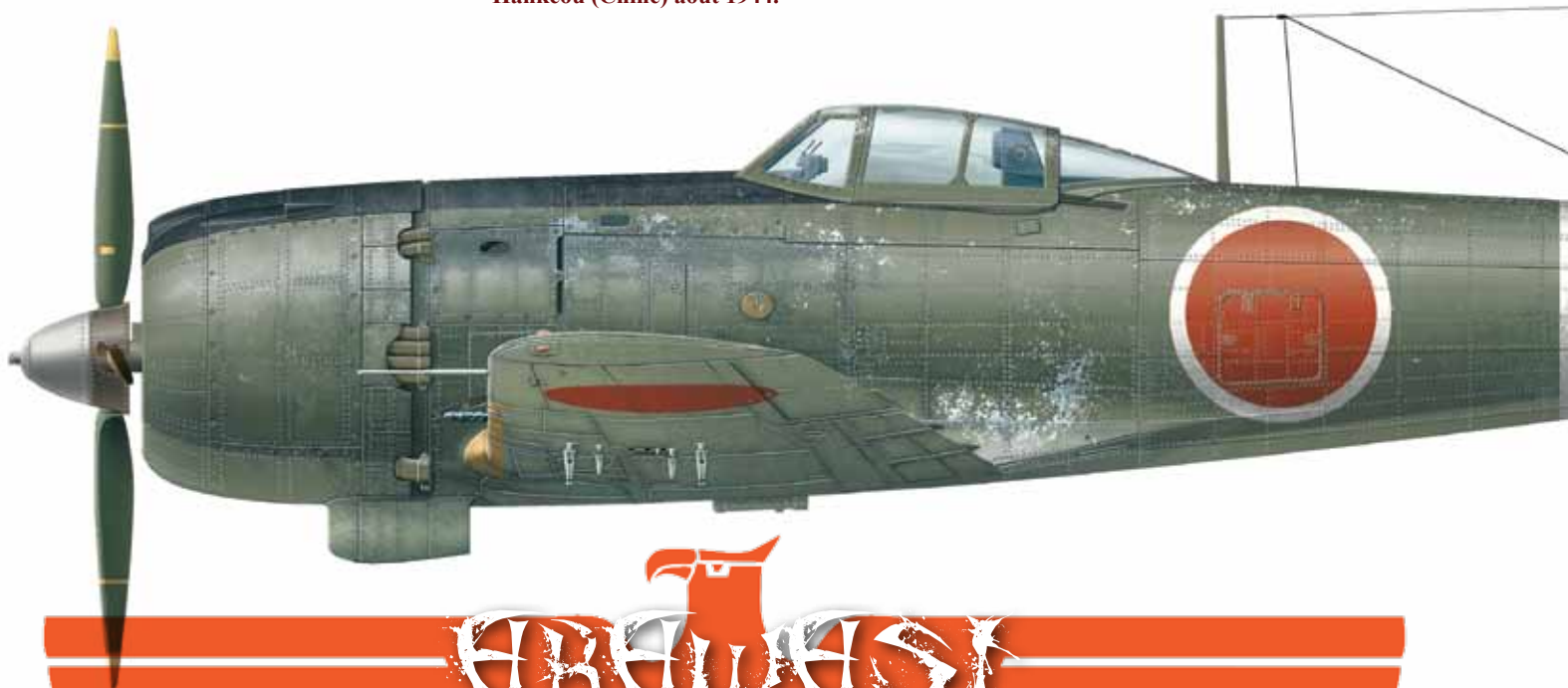
Hellcat qui peut intercepter tout intrus et signaler le retour des formations amies pour éviter les méprises.

4/ Chaque navire disposant de chasseurs (les porte-avions) doit pouvoir organiser sa riposte lorsque des signaux apparaissent sur les écrans radars, en coordination avec le central de direction de la chasse de la *Task Force*.

De telles mesures nécessitent l'augmentation du nombre de chasseurs à bord des grands porte-avions, ce dans des proportions jamais atteintes puisque leur nombre passe à 73 (dont 4 chasseurs de nuit), ce qui signifie que l'effectif pilotes passe de 54 à 105 ! En conséquence, le nombre de bombardiers et d'avions-torpilleurs est réduit à 15 de chaque spécialité. Cela ne satisfait cependant pas tout à fait l'amiral McCain qui souhaiterait éliminer complètement les Avenger des porte-avions légers ainsi que tous les Helldiver des grands porte-avions. Il n'aura jamais gain de cause, certains constructeurs bénéficiant d'efficaces appuis politiques, dont Curtiss-Wright... Malgré tout, lorsque les navires quittent leurs mouillages du 10 au 11 décembre 1944, le renforcement des unités de F6F est déjà bien avancé et au moins cinq porte-avions de la classe « Essex » mettent en œuvre un *squadron* composé de 70 Hellcat : le VF-3 dans le TG 38.1, les VF-7, VF-11 et VF-20 du TG 38.2 et le VF-80 du TG 38.3.

[1] Littéralement : La Grande Couverture Bleue.

Nakajima Ki.84 Kô Hayate « 932 » S/Lt Shiro Funahashi du *Chûtaï 1* du 22<sup>e</sup> *Sentaï*,  
Hankéou (Chine) août 1944.



# LES « AIGLES SAUVAGES » DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

Dixième partie, par Bernard Baëza (profils de Thierry Dekker)

## BIRMANIE

Le mois de janvier 1944 vit le 77<sup>e</sup> *Sentaï* retrouver le front birman et s'installer à Maymyo en prévision de sa participation aux missions « Tsujigiri » sur la chaîne de l'Himalaya. Les plans du commandement furent contrariés par les circonstances... Un peu plus de quinze jours après son arrivée en Birmanie, le 77<sup>e</sup> *Sentaï* qui venait de revendiquer cinq bimoteurs

de transport Douglas C-47 reçut l'ordre de gagner la Nouvelle-Guinée en urgence, comme le 33<sup>e</sup> avec lequel il allait y partager un destin funeste.

Le départ de ces deux groupes à un moment où la situation se compliquait aussi dans le ciel birman laissa les 50<sup>e</sup>, 64<sup>e</sup> et 204<sup>e</sup> *Sentaï* face à d'énormes responsabilités. Toutefois les résultats annoncés par ces derniers faisaient illusion et, tout comme le

Le *Chûtaï 1* du 33<sup>e</sup> *Hikô-Sentaï* pose pour la photo souvenir sur le terrain d'Uchang (Chine) en juillet 1943. On reconnaît, de gauche à droite au 1<sup>er</sup> rang : Sgt Tatsuo Komatsu, Sgt Tetsu Takahashi, S/C Shiro Fukuda et S/C Noboru Yoshifusa. Au 2<sup>e</sup> rang : S/C Mitsuo Yamazaki, Lt Kiyoshi Namaï et S/Lt Kiyomasa Takahashi. (coll. Yasuho Izawa)



Cette page de profils consacrée aux Falco en Afrique du Nord n'avait pu être publiée dans notre précédent numéro par manque de place. Voilà qui est fait !



FIAT CR 42 MM4306 « 84-8 » de la 84<sup>a</sup> Squadriglia du 10<sup>o</sup> Gruppo (4<sup>o</sup> Stormo CT), El Adem T3 août 1940.



FIAT CR 42 « 366-7 » du ten. Valdrè de la 366<sup>a</sup> Squadriglia du 151<sup>o</sup> Gruppo autonomo CT, Amseat A3 novembre 1940.



FIAT CR 42 MM5021 « 97-4 » de la 97<sup>a</sup> Squadriglia du 9<sup>o</sup> Gruppo (4<sup>o</sup> Stormo CT), El Adem T3 novembre 1940.



FIAT CR 42 b.a. « 15<sup>o</sup> » du col. Raffaele Colacicchi, commandant du 15<sup>o</sup> Stormo Assalto, Bu Amud octobre 1942.





Cet AR 1 de l'escadrille 22, vu sur le terrain de Nove-di-Bassano au printemps 1918, a été équipé sur l'aile supérieure d'une mitrailleuse Lewis tirant « en chasse ». Il porte l'insigne de la louve romaine dans un cercle, à peine visible sur le fuselage.  
(coll. MCRR)

## LES ESCADRILLES FRANÇAISES SUR LE FRONT DE VÉNÉTIE (1917-1918)

*Septième partie, par Luigino Caliaro et Roberto Gentili, avec la participation de Christophe Cony (traduction de Lucien Morareau)*

### LES ACTIONS DU PRINTEMPS 1918

Dans un premier temps, les activités des unités françaises demeurant en Italie sont réparties entre leurs corps de rattachement : l'AR 22 travaille au profit du commandement de corps d'armée (CA) avec la 60<sup>e</sup> compagnie (Cie) d'aérostiers pour la 24<sup>e</sup> division d'infanterie (DI) et l'artillerie du Groupement Est, l'AR 254 et la 40<sup>e</sup> Cie d'aérostiers sont à la disposition de la 14<sup>e</sup> DI italienne et de l'artillerie du Groupement Ouest. Mais cette organisation va être modifiée ; dans la mesure où elles sont stationnées sur le même terrain, les escadrilles sont directement rattachées au 12<sup>e</sup> CA. Leurs tâches normales sont la reconnaissance et le réglage d'artillerie, poussant leurs missions sur leurs fronts respectifs jusqu'à 6 km au-delà des lignes et plus profondément encore avec l'aide de la chasse britannique.

Les vols de surveillance au profit du 12<sup>e</sup> CA et de la 46<sup>e</sup> DI, auxquels s'ajoutent de lâchers de tracts, se poursuivent jusqu'à la première semaine d'avril. Le 2 avril, les sous-lieutenants Cottin et Piot de l'AR 22 sont cités à l'ordre du corps d'armée. Au cours des premiers jours d'avril, du fait du temps généralement mauvais et de l'activité aérienne ennemie quasi nulle, les vols des deux escadrilles se limitent à quelques reconnaissances sur la zone d'Asiago et à des vols d'entraînement. Elles n'effectuent aucune sortie les 1<sup>er</sup> et 2 et seulement deux le 3, puis trois vols de reconnaissance de secteur et un de surveil-

lance du front d'Asiago le 4. La semaine suivante, même chose : peu ou pas de vols à cause du mauvais temps. Le 11 avril, cinq Sopwith restés à Nove après le départ des autres unités sont convoyés à



**Le Sgt Yvan Marcou aux commandes d'un Nieuport XXIV. Ce pilote du détachement de la N 561 sur le front est blessé le 23 avril 1918 par la DCA autrichienne.**  
(coll. SHDA)

## INFO-LOISIRS

Par Michel Ledet  
et Christophe Cony

## Nakajima Ki-34

Maquette Croco Model en résine au 1/72°

Le Nakajima Ki-34, version militaire de l'avion de transport léger AT-2, a fort peu intéressé les fabricants de maquettes et l'initiative de Croco Model est donc bienvenue. Les dimensions générales et les formes sont correctes. Les pièces de la maquette sont moulées dans une résine jaune pâle ; le fuselage se présente en deux parties aux parois très fines et qu'il sera assez délicat d'assembler à cause de l'absence de repère. Mais cela permet de détailler quelque peu l'intérieur de la cabine des passagers. Le poste de pilotage est assez rudimentaire mais encore faut-il trouver la documentation adéquate pour le détailler. Les ailes sont en trois parties, une centrale et deux latérales. Plusieurs capots-moteurs sont proposés, permettant ainsi de choisir la version, même si les instructions de montage sont plus que rudimentaires. Une bonne documentation sera absolument nécessaire. Un gros doute subsiste quant à la solidité des éléments du train d'atterrissage ; ils sont très fins et renforcés par des tiges métalliques mais vu le poids de la maquette, on peut s'attendre à des surprises... Tous les vitrages sont vacuformés. Côté décalcomanies, le fabricant propose deux avions dont un de l'aviation mandchoue. Pour la décoration nipponne, on aurait aimé un peu plus de couleurs et là encore, si votre doc vous le permet, vous pourrez choisir une autre décoration. Rappelez-vous également qu'Air France en Indochine a mis en service un tel avion (voir notre ouvrage sur l'Aviation française en Indochine, actuellement en promotion en pages « encart » de ce magazine). Une bonne initiative que cette maquette mais qui s'adresse sans nul doute à des maquetistes « aguerris » !



## Koolhoven F.K. 49

Maquette HA Models en résine au 1/72°

Il est des avions dont on peut se demander comment et pourquoi ils ont été conçus. Le Koolhoven 49 est certainement l'un d'eux. Développé sur demande conjointe du service national de topographie et de l'aviation militaire néerlandaise (LVA), cet avion si particulier et assez laid, il faut bien l'avouer, ne fut construit qu'à un seul exemplaire sous cette forme. Qu'une maquette de ce rare oiseau existe peut être considéré comme un...hasard dû au talent de Rob Haman qui nous avait déjà proposé le F.K. 43 il y a peu. La maquette est très jolie, juste dans ses formes et dimensions. Le fuselage est en deux parties principales auxquelles viennent se greffer les parties latérales vitrées. Une seule pièce constitue la voilure et les empennages comportent quatre pièces. Viennent ensuite de nombreuses petites pièces dont la fragilité n'a d'égale que leur finesse et qu'il vous faudra donc manier avec beaucoup de précautions. La planche de décalcomanies permet le choix entre l'avion avec cocardes de l'avant-guerre ou avec les triangles orange de la période novembre 1939 à mai 1940. Très joli et tellement exotique. Disponible via Aviation Megastore, aux Pays-bas.

## Curtiss Hawk III

Maquette en plastique injecté Freedom Model kits au 1/48°

Le Hawk III était la version exportation du chasseur-bombardier BF2C-1 de l'US Navy, dérivé du F11C Goshawk. Classic Airframes avait, il y a maintenant quelques années, produit trois jolies maquettes au 1/48 des BF2C-1 et Hawk III. Cependant, la disparition de la marque les a rendues difficiles à trouver et surtout à des prix parfois exagérés. L'arrivée sur le marché de la maquette Freedom Model Kits est donc bienvenue d'autant qu'elle semble superbe, conçue à partir de fichiers 3D, comme on le fait de plus en plus souvent. Deux grappes de pièces en plastique injecté de couleur verte composent l'essentiel de la maquette, complétées par une planche de pièces en métal photo-découpées, les parties vitrées en plastique transparent puis une superbe planche de décalcomanies permettant de décorer la maquette aux couleurs chinoises, thaïlandaises ou encore argentines. Nous avons pu mettre les pièces principales sur un plan et dimensions et formes lui correspondent de très près. La marque fournit en prime une jolie figurine d'un pilote chinois avec les instructions de peinture. Le poste de pilotage est correctement détaillé mais il pourra sans aucun doute être amélioré et le moteur est très joli ; les formes sous le fuselage sont parfaitement restituées, tout comme l'entoilage du fuselage et de la voilure. Le haubanage est fourni en photo-découpe. Le train d'atterrissage est fidèlement reproduit. Une belle maquette dont l'exotisme attirera l'œil vers vos vitrines...

## Messerschmitt Bf 109 G-12

Maquette AMG au 1/48°

L'industrie de la maquette ukrainienne a le vent en poupe ces temps derniers. C'est ainsi que la marque AMG nous propose la version d'entraînement biplace du très célèbre Bf 109, le G-12. Il s'agit d'un kit de transformation, dont la base est le Bf 109 G-6 d'Unimodel. Il y avait certainement mieux comme choix mais ce n'est déjà pas si mal et surtout moins cher. Les pièces destinées à la transformation sont en résine et concernent les parties arrière du fuselage, les pièces destinées à l'intérieur du poste de pilotage ainsi qu'une planche de pièces photo-découpées et la verrière à la forme très particulière. Tout cela est très joliment moulé. Quatre décorations sont proposées par la planche de décalcomanies, dont une italienne pour un appareil de l'ANR. Des masques en vinyle sont inclus pour la verrière. En résumé, une jolie maquette en perspective, originale parmi toutes les boîtes de 109 parues ces derniers temps...

## Dutch Decals DD32036

Nouvelle planche de décalcomanies du fabricant néerlandais qui propose des décorations pour trois appareils, soit pour deux F-15 Eagle du 32<sup>nd</sup> TFS, unité qui était basée à Soesterberg en 1992 ; pour un Curtiss H-75 A-7 de la ML-KNIL puis pour un Bücker Bü 131 D Jungmann également de la ML-KNIL, ces deux derniers avec les triangles orange. Toujours une excellente qualité pour ces décalcomanies !



## Nouveautés chez AMG :

Bien que n'ayant pas eu ces maquettes en main, il est important de mentionner la sortie, toujours au 1/48° et chez AMG, du Hawker Hart. Ce biplan fut à l'origine d'une famille relativement nombreuse de dérivés dont les Hind, Demon, Hector pour ne citer que ceux-là. Nous ne pouvons bien entendu pas nous prononcer quant à la justesse de cette maquette mais au vu de ce que nous avons pu observer sur internet, cela n'a pas l'air mal du tout. Autre avion, moins connu mais qui méritait une maquette à cette échelle, le Polikarpov R-5, de la même classe que le Hart