



Amaury Monfort, l'as inconnu du GC II/1

Par Alain Coste (profils d'Éric Schwartz)

Déjà publiée à plusieurs reprises, cette photo a été légendée comme montrant deux avions du GC 2/18 « Saintonge ». Un vol pour le service cinématographique a effectivement nécessité, le 13 février 1945, les D. 520 « 2 », « 5 », « 6 » et « 9 », avec le S/Lt Monfort aux commandes du « 9 ». Mais il s'agit plus probablement d'avions du GCB 1/18 « Vendée » au printemps 1945, car sur certaines épreuves on aperçoit l'aile d'un A-24. Dans ce cas le « 6 » est le n° 689 Vas-y Jojo et le « 9 » le n° 404 Allez ! le gone. (photo Mutin via Bertrand Hugot)



Dans AVIONS n° 224 et l'article consacré à l'adjudant Émile Becquet, nous avons relevé qu'avec la validation de deux Henschel 126 au lieu d'un le 5 juin 1940 le palmarès du sergent Monfort s'élevait à cinq victoires sûres et non quatre, comme reconnues à ce jour. La découverte de ses documents et la consultation de ses archives permet d'évoquer ce pilote qui doit donc figurer parmi les as français de la Deuxième Guerre mondiale, mais pas seulement...

DÉBUTS DANS LA VIE ET DANS L'ARMÉE DE L'AIR

Amaury, Robert, Roger, Monfort a vu le jour le 16 janvier 1915 à Meknès au Maroc, où son père pré-

nommé également Amaury travaille aux chemins de fer. Il poursuit des études brillantes puisqu'il obtient ses deux parties de bac, comme on dit à cette époque où l'examen a infiniment plus de valeur qu'aujourd'hui... Mais il a décidé que son avenir était

Le Lt Amaury Monfort, vu ici à la fin des années quarante alors qu'il est affecté à l'EPAA 58. Il en porte l'insigne et également celui de son escadrille de 1940, le coq de la Spa 62. Souriant comme sur la plupart des photos que nous avons pu consulter !

(blog mangin@marrakech.canalblog.com)

Quatre Hanriot H-182 de l'école de Bourges. On peut identifier le n° 5 F-AOJD, le n° 10 F-AOJI (accidenté en novembre 1936) et le n° 9 F-AOJH. Amaury Monfort les a sans doute pilotés mais son carnet de vol ne précise pas les numéros ou l'immatriculation. (Photo Biard)





aux commandes d'un avion et le 27 juin 1936, il s'engage pour trois ans au titre du 5^e Bataillon de l'Air à Casablanca qu'il intègre le 7 juillet. Admis comme élève-pilote de carrière, il rejoint la métropole où sa formation va débiter à l'école civile Hanriot de Bourges. Il effectue son premier vol le 18 juillet sur Hanriot H-182. Volant également sur H-192 puis Potez 25, il reçoit le 18 décembre le brevet n° 25488 et les galons de caporal.

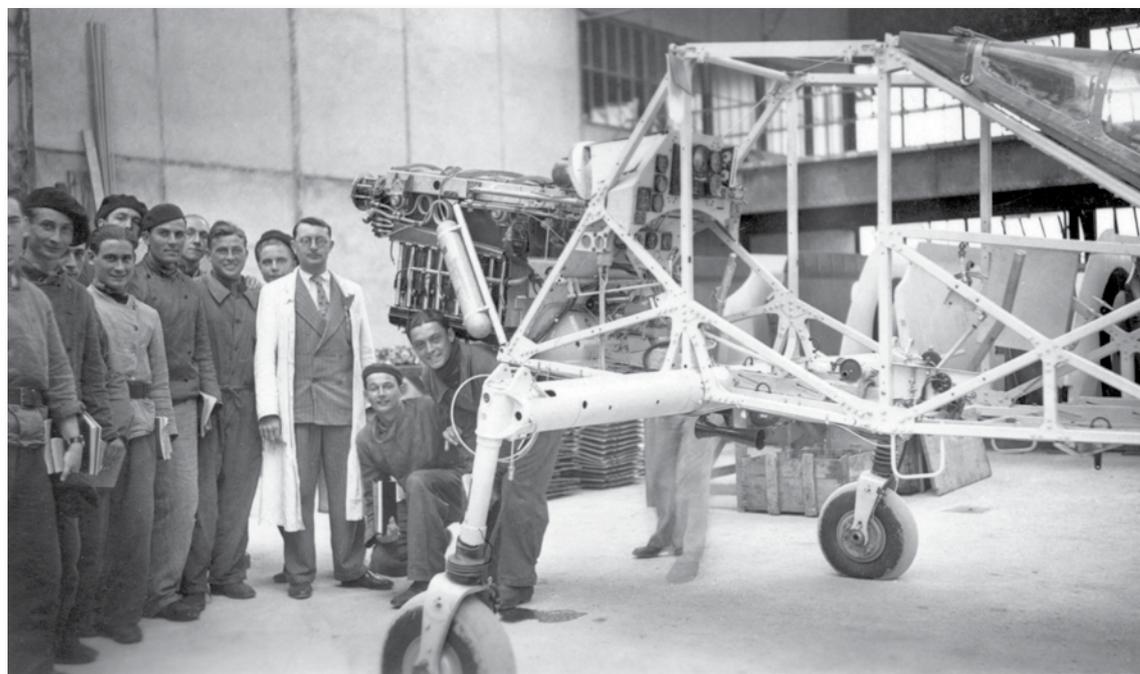
Ses débuts en unité sont un rien chaotiques. Promu sergent le 27 avril 1937 et nanti de 106 h 38 min de vol, il reçoit sa première affectation : la 1^{re} escadre d'aviation légère de défense à Étampes. Passage obligé avant d'intégrer un des deux groupes qui la composent, Monfort débute sa formation de pilote de chasse à l'escadron d'entraînement, sur Gourdou-Leseurre puis sur Morane-Saulnier MS 230. Un stage

éphémère puisqu'il se voit reversé dans l'observation et rejoint le 7 juillet le GAR 504 [1] stationné à Chartres et équipé principalement de Potez 39, où il effectue son premier vol le jour même de son arrivée. Nous avons retrouvé les appréciations de son commandant d'unité le capitaine Ginestet : *Pilote très allant, calme, régulier, précis, a l'étoffe d'un pilote de chasse. Esprit militaire développé. Correction et tenue parfaites. Bonne éducation. Intelligent à pousser.* Ce retour évoqué à la chasse va devoir attendre car notre pilote entre à l'hôpital le 16 novembre, à l'issue d'un exercice photo sur lequel nous avons peu de détails. Selon une lettre du 11 mars 1947, cet incident lui a causé une paralysie des deux jambes et il n'a pu reprendre son service qu'en mai 1938 [2]. Entre-temps il a été définitivement affecté à la 1^{re} escadre le 1^{er} décembre et plus particulièrement, le 8, au 2^e groupe.

« L'école des cents pilotes. Bourges 1936-37 (17 juillet 36-27 avril 37) » a écrit Amaury Monfort au dos de cette photo. Il apparaît au rang le plus haut, le deuxième en partant de la gauche. (photo Monfort)

[1] GAR : groupe aérien régional.

[2] Durant ces quelques mois au GAR 504, Monfort a volé sur les Potez 25 n° 808, 1881 et 2091, le Hanriot H-431 n° 7, le Hanriot H-433 n° 74 et les Potez 39 n° 2, 4, 17, 19, 24, 69, 72 et 78.



On n'apprend pas seulement à piloter à l'école Hanriot de Bourges mais aussi comment est fait et fonctionne un avion. Parmi les élèves, au centre en baret, Amaury Monfort. (Photo Biard)

L'Armée de l'Air de septembre 1939 à Melun-Villaroche



Une partie de l'équipe autour du Curtiss H-75 de *The Fighter Collection*. Il a été peint pour représenter du côté droit un chasseur de la 3^e escadrille du GC II/5 et du côté gauche un avion de l'état-major de la 4^e escadre. (Collectif France 40)

Photo de groupe devant le camp. (Collectif France 40)



Ce mois de septembre 2019 marque les 80 ans du début de la Seconde Guerre mondiale. Pour le Collectif France 40, il était donc important d'honorer l'invitation du *Paris-Villaroche Air Legend* en étant présent lors de ce très beau meeting aérien. En effet, le 8 septembre 1939, l'Armée de l'Air française déplorait ses premiers tués du conflit, le sergent Simon Piacentini et le lieutenant Jean Davier du GAO 553, et revendiquait ses deux premières victoires contre l'aviation allemande. Les dates concordaient donc parfaitement avec notre travail de mémoire.

Sous l'égide de la section Air du Collectif, huit équipes de huit personnes ont donc reconstitué un camp non loin de l'aire réservée aux spectateurs. Nous présentons le GC II/4, une unité équipée du chasseur Curtiss H-75 et actrice des deux premiers succès aériens français du conflit. Notre camp évoquait le PC de ce groupe de chasse titulaire de 24 victoires (14 sûres et 10 probables) durant la « Drôle de Guerre ». Chacun pouvait y voir des reproductions de documents d'époque et discuter avec nos membres. Les samedi et dimanche matins, nous étions autour du Curtiss H-75 pour répondre aux questions des visiteurs et montrer les tenues portées par nos aviateurs, navigants comme rampants. Cette prestation a été appréciée des visiteurs, à en juger par le nombre de photographes qui se sont arrêtés et les commentaires que nous avons pu recueillir...

Nous espérons que vous serez nombreux à venir nous retrouver sur nos prochaines opérations : Sedan-Moncornet-Sissonne du 9 au 17 mai 2020, le *Meaux Air show* des 20 et 21 juin 2020 et, bien sûr, le *Paris-Villaroche Air Legend* des 12 et 13 septembre 2020 !

Informations : <https://www.collectiffrance40.fr/>
<https://www.facebook.com/groups/air.france.40/>

Un de nos membres avait amené une tenue de vol de la guerre d'Algérie. (Collectif France 40)



Le camp français, avec au premier plan la Renault Celta quatre amenée par l'un des participants. (Collectif France 40)



ACTUALITÉS



INDE CONTRE PAKISTAN... À SUIVRE !

Par Jan Bedrich

Un MiG-21 « Bison » indien, tel que celui lancé contre les F-16 le 27 février 2019 et abattu par la défense antiaérienne. (Indian Air Force)

Début 2019 a eu lieu un incident aérien passé inaperçu sous nos contrées, mais typique d'un conflit larvé permanent et inquiétant dans ses éventuelles conséquences. Un combat aérien, fin février, a opposé des unités des forces aériennes indiennes et pakistanaises.

L'origine de cet affrontement se situe le 14 février 2019. Un convoi de la Réserve des forces de police indienne circulant dans la région de Jammu, au Cachemire, a été victime d'une attaque kamikaze très dévastatrice qui a fait 46 morts dans ses rangs. L'attaque était le fait du groupe islamiste Jaish-e-Mohammed. En réaction, le 26 février, douze Mirage 2000H ont décollé de plusieurs bases et, après avoir franchi la ligne de contrôle, pénétré profondément dans la partie occupée par le Pakistan et bombardé les camps d'entraînement du groupe terroriste ainsi que plusieurs bases. L'opération s'est déroulée sans

anicroche, tous les avions regagnant le territoire indien sans interception. Plus de 300 militants islamistes auraient péri. Pour le gouvernement pakistanais, il n'en est rien et les bombes ont touché des zones non peuplées. Des experts occidentaux ont mis en doute les affirmations de l'Inde quant aux résultats du raid.

L'affaire n'en est pas restée là car le lendemain 27 février en début de matinée, plusieurs avions pakistanais ont pénétré dans la zone du Cachemire pour cibler des objectifs non militaires, d'après le Pakistan.

Chasseur F-16 pakistanais du No 5 Sqn « Falcons », employé lors des combats de février 2019. (Pakistan Air Force)





En ce 27 février 2019, l'Inde a mis en l'air des Su-30 pour repousser les avions pakistanais. (Indian Air Force)

Des chasseurs indiens ont alors décollé, après sommations, pour repousser les assaillants. Les faits ont été relatés de façon différente suivant les communiqués des uns et des autres... Pour l'Inde, 10 F-16 pakistanais ont pénétré au Cachemire, provoquant le décollage de plusieurs Su-30, MiG-21 « Bison » et Mirage 2000. L'interception a permis de faire rebrousser chemin aux avions pakistanais, sauf un F-16 qui a poursuivi vers un dépôt de carburant. Pris en chasse par un Su-30 et un MiG-21, il aurait été rattrapé par le MiG-21 et abattu par ce dernier grâce à un missile R73, l'appareil indien étant ensuite touché par des missiles sol-air SAM ou de l'artillerie antiaérienne. Son pilote le *Wing Commander* Abhinandan Varthaman s'est alors éjecté.

pakistanaises ont annoncé qu'elles allaient libérer le *Wing Commander* Abhinandan Varthaman, ce qui s'est fait le 1^{er} mars après la publication d'une vidéo controversée. Au sol, les accrochages se sont poursuivis jusqu'à la mi-mars.

Les Mirage 2000 indiens ont participé à l'attaque du 26 février 2019 contre le camp terroriste. (Indian Air Force)

L'armée indienne a bien admis le 27 février avoir perdu un hélicoptère Mil Mi-17 dans un accident et un MiG 21 « Bison » en combat, mais elle a revendiqué un F-16 abattu. De son côté le Pakistan a démenti avoir perdu un F-16, voire même avoir engagé ce type d'avion mais il a déclaré dans un premier temps avoir abattu deux appareils indiens. Rapidement un nouveau communiqué pakistanais a fait état d'un seul MiG-21 abattu. Dès le 28 février, les autorités



Le même jour, un hélicoptère Mi-17 a été perdu, accidentellement d'après les sources indiennes. (Indian Air Force)



Le Pakistan a diffusé des images du *Wing Commander* Abhinandan Varthaman, pilote du MiG-21 abattu par leur défense et libéré deux jours plus tard. (DR)

1940

GR II/14 LE DERNIER COMBATTANT

*Par Matthieu Comas, avec la participation
iconographique de Rémy Longetti
(profils de Yann Le Gal)*

Formé au début du mois de mai 1940, le groupe de reconnaissance II/14 ne rentre en action qu'à la fin du mois de juin pour participer aux dernières cartouches victorieuses de l'aviation française : face aux Italiens, puis face aux Allemands en éclairant l'ultime baroud d'honneur de l'Armée de l'Air le 24 juin.

Henri vicomte de la Vaissière de Lavergne, commandant du GR II/14. Né en 1901, il intègre Saint-Cyr et devient S/Lt en 1922 avant d'intégrer la future Armée de l'Air en 1923. Il participe à la campagne du Rif au cours de laquelle il reçoit sa première citation puis devient Cne en 1930 et récipiendaire de la Légion d'honneur avant de rentrer à l'École de Guerre en 1935 (il a déjà 2857 heures de vol) dont il sort en 1937 breveté d'État-major. Cdt en 1938, il est au 3^e bureau de la ZOAN à la déclaration de guerre et à force de persévérance obtient la direction du GR II/14 qu'il va constituer puis mener au combat de main de maître avec le plus profond respect de ses hommes. Sa direction de groupe, ainsi qu'une mission le 23 juin, lui offriront une citation à l'issue de la campagne. Il continuera à diriger son groupe jusqu'en septembre 1941 avant de passer en état-major et d'être démobilisé en décembre 1942. Entré alors dans la Résistance, il commande le secteur nord du Loir-et-Cher avec le grade de Lt-Col. Surveillé de près par l'occupant, il tente de fédérer les groupes de son secteur. Il crée finalement le « Corps Franc Vallin ». Après un rapide passage au ministère de l'Air, il peut rejoindre en septembre 1944 sa région et crée le 4^e régiment d'infanterie de l'Air à Blois et Vendôme qui doit rejoindre les combats de la poche de Lorient. Mais à Auray, un légionnaire déséquilibré mis à l'écart de l'unité l'assassine avec son adjoint dans son bureau avant de se donner la mort.



UNE CONSTITUTION TARDIVE ET LABORIEUSE

C'est par la dépêche 1365-1/15 EMMA du 30 avril 1940 que l'état-major de l'Armée de l'Air prend la décision de créer le groupe de reconnaissance II/14 sur la plate-forme de Chambaran-Marcilloles, dans l'Isère. L'objectif est alors de répondre aux besoins de la Zone d'Opération Aérienne des Alpes (ZOAA) en matière de reconnaissance stratégique. Malheureusement dans le même temps, l'Armée de l'Air est dans l'impossibilité matérielle et humaine de créer un groupe de reconnaissance *ex nihilo*. Matériellement, les sorties des bimoteurs Potez 63.11 et Bloch 174 suffisent à peine à couvrir les besoins de l'ensemble des GAO (groupes aériens d'observation) et des GR (groupes de reconnaissance). Côté ressources humaines, la situation est identique pour ne pas dire pire, les capacités de formation couvrant de manière très difficile les besoins existants.

Pour contourner le problème et permettre une mise en œuvre opérationnelle rapide, l'EMAA opte pour une solution simple : le groupe sera constitué à partir de neuf équipages formés sur Potez 63.11 avec leurs avions et des mécaniciens prélevés dans les groupes de reconnaissances déjà existants et combattant depuis septembre 1939. Afin d'éviter tout problème, ces équipages seront tirés au sort. Comme on le verra plus loin, cela ne va pas se dé-

rouler « exactement » comme prévu. Par ailleurs mettre des avions sur un terrain ne suffit pas à créer un groupe de reconnaissance opérationnel ! À ce titre, l'organisation va se montrer particulièrement déficitaire...

C'est le commandant Henri de la Vaissière, provenant du 3^e bureau de la ZOAN, qui prend la direction du groupe, accompagné du capitaine Lyon (venant du GAO 581) à la tête de la 1^{re} escadrille et du lieutenant Gallavardin (issu du GR I/55) à la tête de la 2^e escadrille. De la Vaissière arrive le 5 mai à 16h00 sur le terrain de Chambaran ; une heure plus tard atterrit le Potez 63.11 n° 23 (sergent-chef Beaubreuil, capitaine Courtiade et sergent Martin) en provenance du GR I/36, premier élément constitutif du GR II/14. Déjà présent à Chambaran, le GR II/55 fournit le Potez n° 431 et l'équipage lieutenant Lory (observateur), sergent Baratchal (pilote) et sergent Roux (mitrailleur) ainsi que deux mécaniciens (adjudant Journaux et sergent-chef Langlois) [1]. La journée permet de faire un premier tour des installations et des cantonnements. La situation est simple : alors que la logique voudrait que tout ait été prévu en amont, le II/14 ne dispose de rien ou presque et s'avère peu ou prou abandonné à lui-même !

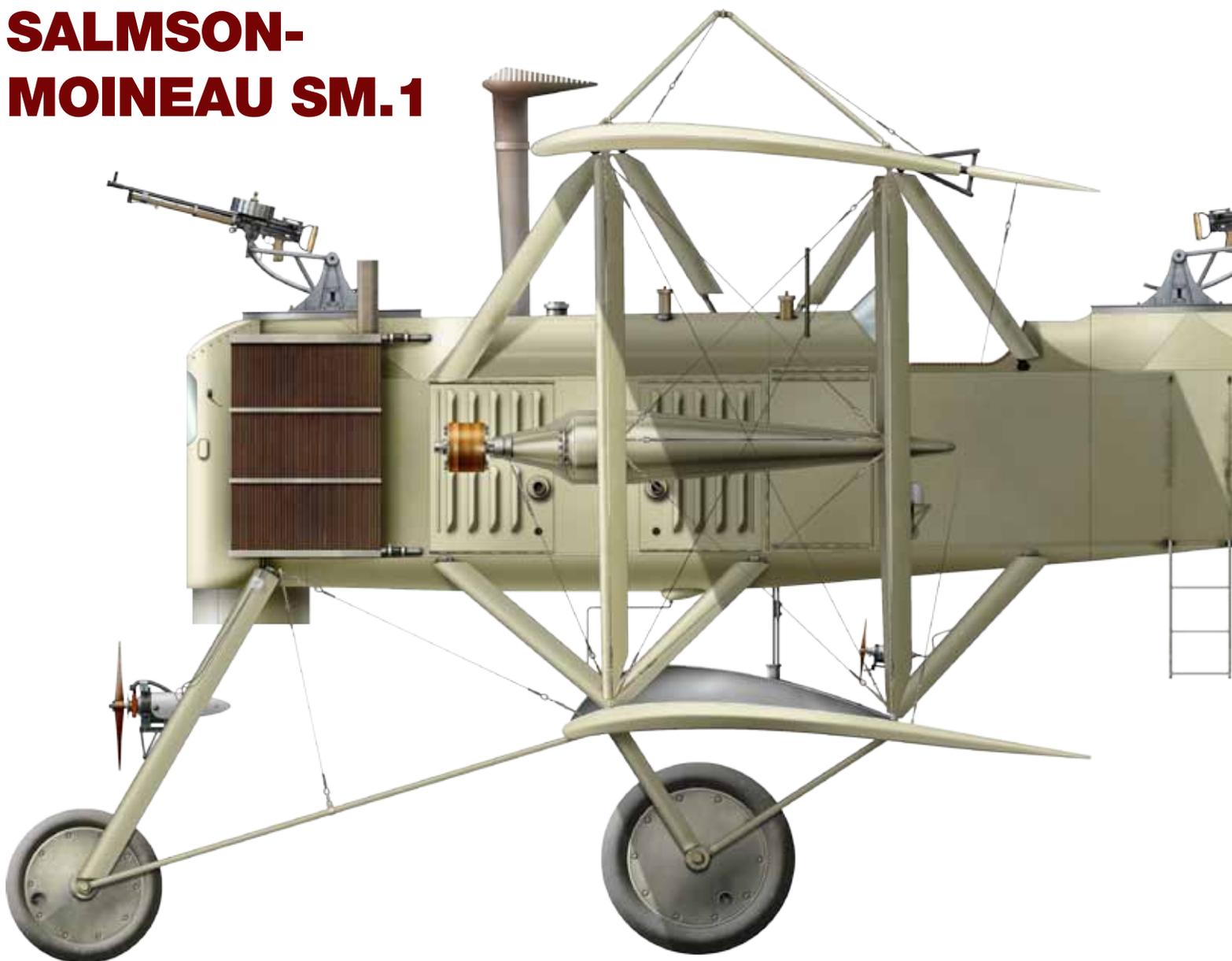
Pendant six jours, les équipages et les Potez arrivent petit à petit en provenance des différents groupes (voir tableau). Les mécaniciens arrivent aussi au compte-goutte par train, avec un semblant de maté-

[1] Le GR II/55 quitte Marcilloles pour le Bourget à partir du 18 mai.

Le GR II/14 au complet à Orange, quelques jours après la signature de l'armistice, devant l'un de ses Potez 63.11.
(coll. Rémy Longetti)



SALMSON- MOINEAU SM.1



Première partie, par Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)



René Moineau en 1923.
(coll. Christophe Cony)

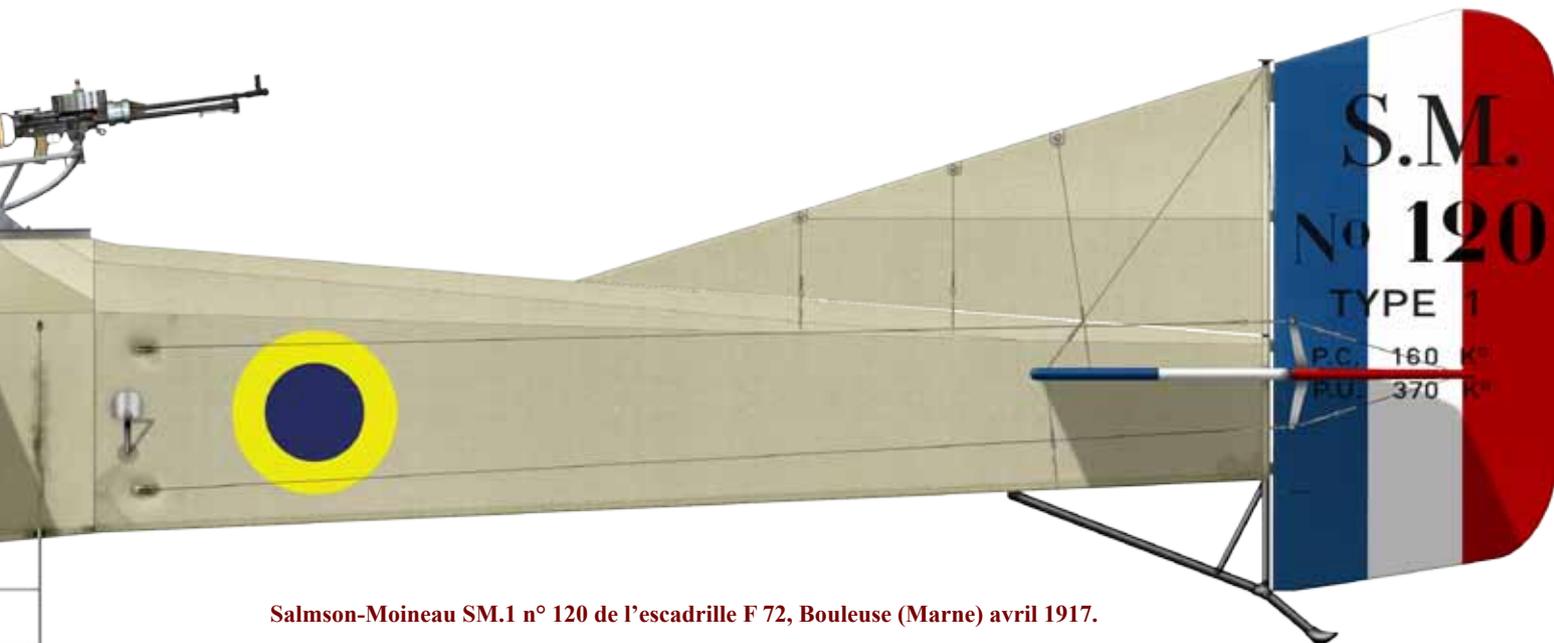
Le Salmson-Moineau SM.1, également désigné Salmson type Moineau puis en fin de carrière Salmson type 1 (Sal 1 A3), n'a pratiquement pas laissé de trace dans l'histoire de l'aviation française malgré sa formule très originale. Il y a plusieurs raisons à cela : sa construction en série, limitée à 155 exemplaires du fait de ses performances modestes, sa présence restreinte à quelques avions par escadrille de 1916 à 1918, et surtout la disparition de toutes les archives de son concepteur René Moineau [1]... Il n'en reste pas moins que l'appareil s'est bien comporté au combat et que les Allemands ont vite appris à craindre ses deux postes de tir. Cette étude a pour but de lui rendre justice en rétablissant la vérité sur certains faits.

Pour les raisons que je viens d'évoquer, les articles consacrés au SM.1 se comptent sur les doigts d'une seule main : six pages (11 photos) par M. Alain Pelletier dans *Le Fana de l'Aviation* n° 303 en février 1995 ; quatre pages (14 photos) par MM. James J. Davilla et Arthur M. Soltan dans un des chapitres du livre *French Aircraft of the First World War* édité par Flying Machine Press en 1997 ; seize pages (28 photos, 4 profils couleurs et un plan 5-vues) par MM. James J. Davilla, Colin A. Owers et Arthur M. Soltan dans le premier chapitre du livre *Salmson Aircraft of World War 1* édité par Flying Machine Press en 2001 ; treize pages (23 photos, 5 profils couleurs et un plan 5-vues) par MM. Daniel Brunet et José Fernandez dans *Air Magazine* n° 3 en juillet-août 2001 ; enfin onze pages (14 photos et 3 profils couleurs) par M. David Méchin dans *Le Fana de l'Aviation* n° 597 en août 2019.

Quel dommage que le plus récent de ces articles soit aussi le moins bon, à la fois partial dans son approche générale et inexact dans beaucoup de ses affirmations ! Il se trouve que je connais un peu le sujet, ayant effectué depuis deux ans un gros travail de recherche sur la bataille du Chemin des Dames en vue d'un futur hors-série du magazine *Batailles Aériennes*. Or cette opération a constitué le principal engagement du Salmson-Moineau, sur lequel j'ai donc emmagasiné pas mal de documentation. J'ai aussi fait appel à de nombreux correspondants et amis, tous spécialistes reconnus de l'aéronautique militaire française en 1914-1918, qui ont bien voulu partager leur documentation et leurs anecdotes. C'est grâce à leur aide que je vais m'efforcer de réfuter les « fake news » publiées dans *Le Fana* n° 597, pour reprendre une expression à la mode :
1/ « Début 1916, la société Salmson souhaite se

[1] Confiées à l'Armée en 1938 pour la rédaction du dernier tome du monumental historique « Les armées françaises dans la Grande Guerre », elles n'ont jamais été rendues à René Moineau, probablement perdues durant la débâcle de 1940 (information fournie à M. Daniel Brunet par Renée, la fille de l'inventeur).

L'ÉTRANGE TRIPLACE DES ESCADRILLES DE CORPS D'ARMÉE...



Salmson-Moineau SM.1 n° 120 de l'escadrille F 72, Bouleuse (Marne) avril 1917.

diversifier dans la production aéronautique et obtient la production sous licence du Sopwith 1 A2, ce qui lui permet d'acquérir une première expérience. » (*Fana* n° 597, page 70)

2/ « ...le Service technique de l'Aéronautique (STAé) demande en avril 1916 aux constructeurs de produire un «triplace de corps d'armée»... » (idem)

3/ Les essais en vol du SM.1 « ont lieu à une date inconnue au printemps 1916 et (...) montrent que l'appareil ne [sic] dépasse à peine 125 km/h au niveau du sol et 120 km/h à 2000 m. C'est donc l'avion le plus lent de sa génération (...). » S'ensuit une comparaison avec un triplace et des biplaces sur laquelle nous reviendrons. (*Fana* n° 597, page 71)

4/ « On ne trouve pas de commande officielle du Service de fabrication de l'aviation (SFA) pour la présérie de dix appareils qui est probablement construite aux risques de la société Salmson. Ces appareils sont alors testés au front et un rapport du

Sénat en date du 16 mai 1916 fait état de la présence au front de sept « A.M. Canton-Unné. » (id.)

5/ « Les Salmson-Moineau sont livrés en décembre 1916 aux escadrilles de corps d'armée (...). » (*Fana* n° 597, page 72)

6/ « L'activité opérationnelle des Salmson-Moineau SM 1 est effectivement courte, à peine six mois entre janvier et juin 1917, tous engagés sur le secteur du Chemin des Dames. » (*Fana* n° 597, page 73)

7/ Enfin, l'essentiel du propos de l'auteur, qui y consacre quatre pages et demie sur les dix pages de texte de son article dans *Le Fana* n° 597, vise à développer une théorie selon laquelle l'armée française a cédé à un constructeur et à un politicien malhonnêtes ; en acceptant de commander un avion qu'elle savait inférieur à ses concurrents, elle a donc directement causé la perte d'une trentaine d'aviateurs. L'article débute en page 68 par le chapeau suivant : « Le Salmson-Moineau SM 1, un gros

Appareil détruit le 13 avril au bois de Mâco, à l'est de Châlons-sur-Vesle, équipage tué. Celui-ci se composait du S/Lt Paul

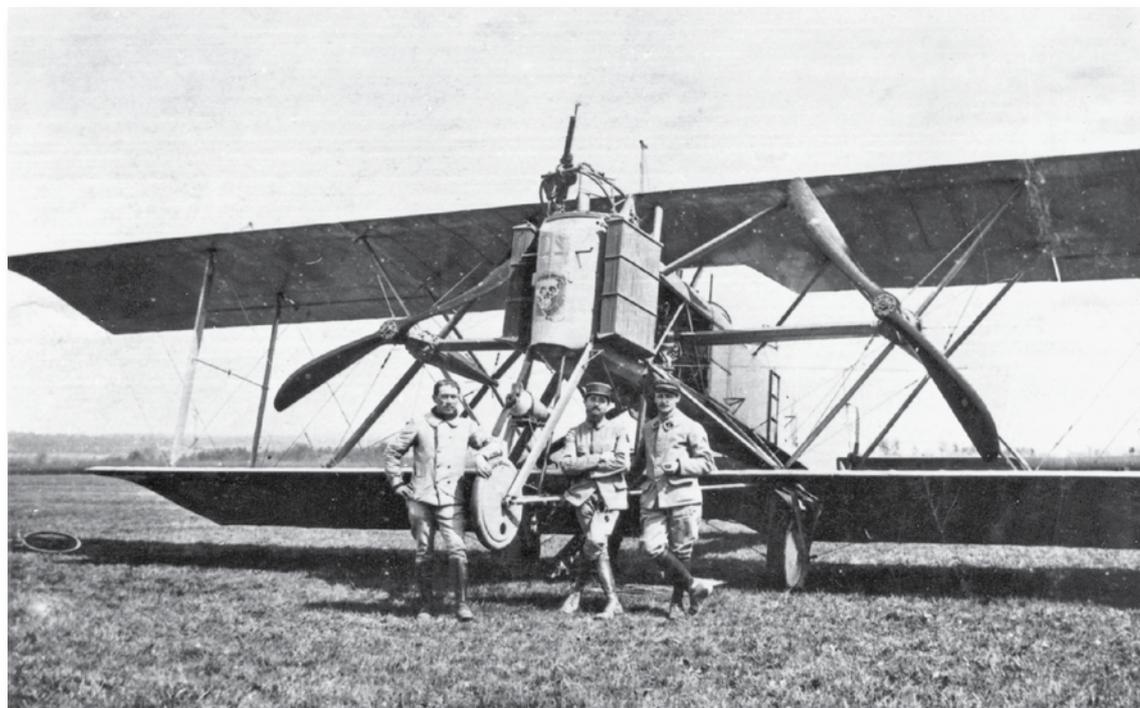
Féquant, pilote, qui n'appartenait pas à la F 72 puisqu'il était adjoint au commandant du Parc aéronautique n° 1

(volontaire pour cette mission), du Lt André Locquin, observateur, et du Sdt Maurice Hutreau, mitrailleur. Les sources officielles divergent quant à la cause de cette perte (accident ou combat), mais

il est possible que l'avion ait été abattu par le Lt. Heinrich Bongartz de la

Jasta 36, qui revendique ce jour-là sa 2^e victoire sur un

« Caudron » à Cormicy.



Un superbe SM.1 à tête de mort de la F 58, l'escadrille qui emploiera le plus longtemps (un an et demi) ce type de triplace, de septembre-octobre 1916 à début mars 1918. La génératrice installée entre les jambes de la roue anti-capotage indique que l'avion est équipé d'un poste de TSF. (coll. Daniel Brunet)

Par Michel Ledet
et Christophe Cony

La Bataille de Midway : le film de 2019

Il n'y a pas eu énormément de publicité sur le film sorti au cinéma le 6 novembre dernier, consacré à l'une des plus célèbres batailles de la Guerre du Pacifique : Midway. L'engagement qui, selon ce que l'on raconte, a changé le cours de la guerre en Orient...

Réalisé par Roland Emmerich (*Independence Day* par exemple), avec un budget de presque 60 millions de dollars, le nouveau film sur la fameuse bataille vous en met plein les yeux dès les premières images, avec l'attaque de Pearl Harbor. En fait, il retrace les événements les plus marquants de la période allant du 7 décembre 1941 à la bataille en question et qui ont, d'une certaine manière, mené à Midway : le raid des porte-avions américains sur les îles Marshall, le bombardement de Tokyo par les B-25 de Doolittle, la bataille de la Mer de Corail. Le scénario est basé autour des aviateurs les plus connus du porte-avions USS *Enterprise* (CV-6), dont le LV Dick Best (Ed Skrein) et le CC Wade McClusky (Luke Evans), mais il met également sur le devant de la scène le rôle très important joué par le service de renseignement de l'US Navy, mené dans le film par Edwin T. Layton (Patrick Wilson), et par l'amiral Chester Nimitz (Woody Harrelson). L'efficacité des effets spéciaux est telle qu'on se croit sans grand effort aux commandes d'un Douglas Dauntless, l'avion vedette de cette réalisation ; franchement, on a peur pour les équipages de ces bombardiers en piqué... Les navires, les avions, les lieux sont fidèlement reproduits. Alors oui, c'est un bon film qui raconte la bataille et distrait beaucoup.



Il y a bien entendu quelques « mais », agaçants pour les personnes qui connaissent bien ce passage de l'histoire, à commencer par les erreurs de traduction : grades américains mal traduits, unités (une escadre au lieu d'une escadrille), le cuirassé « Yamamoto » au lieu du *Yamato* et j'en passe. Mais ce qui m'a le plus choqué, c'est l'absence totale de tout avion de chasse américain : pas un Buffalo (ça peut se comprendre) ni même l'ombre d'un Grumman Wildcat. Il est certain que le Wildcat n'a pas joué le rôle principal dans la bataille mais quand même, leurs *squadrons* étaient en l'air ; on n'en aperçoit pas un sur les ponts d'envol et on n'y fait aucune allusion dans le film, comme si les porte-avions américains n'en embarquaient pas. Et les navires naviguent beaucoup trop près les uns des autres, quand on sait qu'ils s'apercevaient à peine et parfois pas du tout, que des miles les séparaient. Mais il faut impressionner et dans ce cas, pas de problème !

Finalement, pour quelqu'un ne connaissant que peu ou pas le déroulement assez complexe de cet engagement aéronaval, le film doit être assez fouillis car on n'explique pas vraiment l'origine de chaque combat et des différentes phases. Quand on connaît, on se dit qu'il manque certaines choses qui auraient pu être abordées et expliquées, telles les erreurs commises dans les deux camps.

Il s'agit donc d'un film à grand spectacle, aux effets spéciaux saisissants de réalisme et auquel il ne manque pas vraiment grand-chose pour être un très bon film, juste de mieux connaître le sujet ! Allez donc le voir, j'ai passé un bon moment.

SBS, un artisan qui gagne à être connu !

Csaba Bordács, ex-avocat, est le sympathique « boss » de cette petite société qui conçoit et produit depuis 2008 des maquettes, des sets de conversion ou d'amélioration et des décalcomanies en Hongrie. Cette activité n'est cependant devenue un métier à plein temps que depuis 2014. Par chance, Csaba est très francophile et il aime beaucoup les avions français, au point de produire des maquettes d'avions très peu voire pas représentés dans nos échelles favorites du 1/72° ou du 1/48°. C'est ainsi que figurent au catalogue des maquettes du Caudron C.600 Aiglon (1/72° et 1/48°), en plusieurs boîtages, du Farman F.190 (au 1/72°), du Caudron C.450 (1/72° et 1/48°), des Latécoère 28-3 et 28-5 (1/72°) et enfin du Loire 210 (1/72°). Ce dernier sera proposé dans sa version prototype puis, avec un second boîtage, dans sa version de série. Mais il faut ajouter à ces modèles réduits d'avions français des maquettes du Fiat G.50, de l'avion d'entraînement danois SAI KZ-II, du De Havilland DH-88 Comet, ce dernier avec une boîte concernant les exemplaires français.

Toutes ces maquettes d'avions peu communs pour la plupart, ne pourraient être que de bonne qualité mais elles sont excellentes et d'une finesse remarquable ! Ceux de nos lecteurs en ayant acquis ne me contrediront guère. Pour moi, ces maquettes figurent sans aucun doute parmi les plus belles produites ces derniers temps. Quand on regarde ce qui est produit ou plutôt ce qui n'est pas produit dans l'hexagone, il y a réellement de quoi être peu fier ; peu fier de devoir compter sur une société artisanale hongroise pour obtenir des maquettes d'avions français de la « belle époque » ! Le parcours n'est pas terminé puisque Csaba nous promet le Caudron Simoun, le Morane-Saulnier MS.315 mais également le Bloch 220.

Allez jeter un coup d'œil sur le site internet : www.sbsmodel.com et vous ne serez pas déçus si vous aimez les avions des années 30 ou 40.

Loire 210 prototype
Maquette SBS en résine au 1/72°

C'est le dernier né des modèles réduits du fabricant et c'est tout bonnement magnifique. La maquette est basée sur les plans publiés il y a peu de temps dans AVIONS. Moulées dans une résine gris clair, les pièces principales ont une gravure très fine, à faire pâlir les plus grands des fabricants ! Les bords de

fuite des ailes et empennages sont d'une finesse rarement égalée, tout comme la représentation des parties entoilées. Les pièces s'ajustent fort bien. Quant aux détails, ils sont nombreux et je ne vois guère ce qu'il serait possible d'ajouter dans l'aménagement du cockpit par exemple. Deux sets de pièces en métal photodécoupé sont fournis. Deux décorations sont proposées : une pour le prototype à Saint-Raphaël en 1936 et la seconde pour le même appareil vu en septembre 1937 avec l'insigne du groupement d'hydravion embarqué sur le cuirassé *Dunkerque*. Du très beau travail, original à souhait et que je vous recommande. Seul le bleu des cocardes, trop foncé, serait à revoir mais c'est tout.

Caudron C.450
Maquette SBS en résine au 1/48°

Développé par Caudron pour la Coupe Deutsch de la Meurthe de 1934, le Caudron C.450 fait partie de la série des Rafale. Cette maquette est tout aussi belle que celle du Loire 210 : finesse de la gravure et des bords de fuite, détails nombreux. Là encore, des pièces en métal photodécoupé sont proposées et la planche de décalcomanies propose le fameux « 13 » sur lequel Hélène Boucher battit en août 1934 le record de vitesse de la catégorie des monoplans. Une superbe maquette qui existe également au 1/72° et que SBS va décliner en C.460 (train rentrant) sous peu !

Nouveauté Dutch Decal
Fokker G-1 Jachtkruiser au 1/48°
(réf. DD48069)

La récente parution de la maquette Mikro-Mir du bimoteur néerlandais a très vite fait réagir Dutch Decal qui nous propose donc une planche dédiée à ce bel avion. Le choix est assez important puisque vous pouvez choisir entre cinq avions aux couleurs néerlandaises (deux à cocardes et trois aux triangles orange) et trois autres aux couleurs allemandes. Imprimée par Fantasy Printshop, cette planche remplacera avantageusement celle de la boîte, un peu trop restreinte. Chez www.dutchdecal.nl

