

Maquette du Bf 109 K-4 « 4 noir » de la JG 52, en version à tulipe noire... Cet appareil est vraisemblablement le W.Nr. 332929 et non le 332529 comme il est communément admis. D'autres avions portant un W.Nr. dans la série des 3329xx ont servi au *Stab/JG 52*, tel le 332906 endommagé le 11 mars 1945.
(Jean-François Muller)



MESSERSCHMITT BF 109 K-4

« Le Bf 109 K-4, vaste sujet qui n'a pas fini de faire couler de l'encre... Vous trouverez ci-joint des photos de ma maquette de l'appareil en profile P 5 du N° 242, et une photo [non publiable, NDLR] de l'avion réel après atterrissage forcé. Vous remarquerez que la tulipe est maculée de boue, qui peut masquer le noir en l'éclaircissant. Avant de finaliser la décoration, j'ai consulté Jean-Claude Mermet, à mon sens « Le » spécialiste de cet avion. Son avis est que la tulipe était noire, la couleur rouge étant proscrite sur le front Est pour les appareils de la Luftwaffe (confusion possible avec l'adversaire) ; il soupçonne un appareil de l'escadrille Vlassov intégrée à la JG 52 mais sans en avoir de preuve. Vous remarquerez aussi les bandes blanches sur l'empennage horizontal qui ne sont pas sur votre profile. Bien cordialement. Quel régal votre magazine, et en plus maintenant j'ai LES AILES. »

Jean-François Muller

« Suite à l'excellente étude de Christophe Cony sur le Messerschmitt Bf 109 K-4, voici ma réaction sur les légendes de deux photographies parues dans la deuxième partie :

-page 14, photo du bas, la spirale blanche bordée de noir reprend les couleurs de la bande de la défense du Reich attribuées à la JG 4, ce qui n'est pas indiqué.

-page 24, photo du haut, l'avion porte une barre verticale qui semble plutôt jaune à liseré blanc plutôt que rouge, le jaune étant la couleur du troisième groupe.

Pas de surprise au niveau des photos, elles sont toutes connues, mais cette série d'articles fait le point sur l'utilisation opérationnelle des K-4. Bien cordialement. »

Philippe Bonnet

« Cher Avions,

Encore une fois toutes mes félicitations pour la qualité de votre excellent magazine. J'aimerais apporter quelques précisions supplémentaires à l'article de Christophe Cony consacré au Messerschmitt Bf 109 K-4 dans le n° 243.

On y relate la perte de deux Bf 109 K-4 de la 12./JG 3 perdus le 24 décembre 1944 dans la région de Saint-Vith mais ceux-ci ont été abattus bien plus vers le centre de la

Belgique. Dans les années 90, j'ai entamé des recherches sur la chute d'un chasseur inconnu tombé à proximité de mon domicile, à Arville au sud de Namur, le 24 décembre 1944, les témoins se souvenant bien de cette date marquante mais n'ayant aucune idée de la nationalité de l'avion qui s'était immédiatement enfoui dans le sol. Ils avaient vu le pilote pendu sous son parachute à haute altitude et dérivant dans le ciel bleu vers la vallée de la Meuse. Cinquante ans plus tard, la seule solution pour l'identifier était d'extraire du sol les restes de la machine. Après avoir obtenu toutes les autorisations et avec l'aide d'une pelleteuse, les restes d'un P-51D Mustang furent mis à jour. Aucune plaque d'identification ou aucun numéro (S/N) n'ayant été découvert parmi les pièces de l'avion, son identité précise ne fut pas facile à découvrir, seule certitude, la couleur rouge de la toile de son gouvernail qui permettait de limiter les recherches à quelques *Fighter Squadrons* de l'USAAF.

Internet n'était pas présent comme aujourd'hui et c'est une grande quantité de lettres postales qui partirent vers les USA et même l'Angleterre où étaient basées les unités



Le 2/Lt Bryce H. Thomson, du 369th FS/359th FG, devant son Mustang.
(coll. Eric Dessouroux)

P-51 MUSTANG



LES ROIS DE LA

Par Christophe Cony (profils d'Éric Schwartz)

À QUEUES JAUNES :

Magnifique vue en vol de quatre P-51 Mustang du 52nd FG au-dessus de l'Italie en octobre 1944. Leurs codes WD indiquent qu'ils appartiennent au 4th *Fighter Squadron*. De l'avant vers l'arrière, ces avions sont les P-51D-5-NA s/n 44-13287 « WD-M » *Miss Ruth* (baptisé *Pendaja* du côté gauche) du 1/Lt William Parent, s/n 44-13289 « WD-X », s/n 44-13263 « WD-D » *Jo-Baby* du 1/Lt Robert McCampbell et s/n 44-13485 « WD-H » *Miss Rogers* du 1/Lt James Callahan.

(toutes les photos : NARA, sauf autre mention)



MÉDITERRANÉE

MISSION SANS RETOUR

6



23 mars 1918 : le mystérieux doublé de l'as Jean Chaput

Par Christophe Cony

Jean Chaput devant sa première victime du 23 mars 1918 : l'Albatros D.Va D.5266/17 du Lt. Thomas tombé dans la forêt de Coucy. Il est probable que le chevron blanc peint sous (et sur ?) la queue de l'avion soit propre à son pilote habituel, la Jasta 22s n'ayant apparemment pas de marque distinctive à cette époque.
(coll. Rainer Absmeier)

Il est relativement facile pour un collectionneur averti de pouvoir acquérir tout ou partie d'une série de trois clichés stéréoscopiques de la Première Guerre mondiale censés représenter la onzième victoire du grand pilote de chasse français Jean Chaput : un chasseur Albatros. L'une de ces photographies, qui représente Chaput posant devant sa victime, est d'ailleurs régulièrement publiée pour illustrer la carrière de l'as. Sauf que les légendes de toutes ces vues sont fausses ! La onzième victoire de Chaput date en effet du 12 mai 1917 et s'il s'agit bien d'un chasseur, abattu à Brimont dans le département de la Marne, celui-ci est tombé dans les lignes allemandes... Comment donc Chaput aurait-il pu dans ce cas se trouver à côté de l'Albatros, entouré de soldats français ? Un simple coup d'œil aux photos montre d'ailleurs que les arbres à l'arrière-plan sont tous dépourvus de feuilles, excluant une vue prise en plein printemps. Un autre détail est également incohérent avec le mois de mai 1917 : les ailes et les empennages de cet Albatros sont recouverts d'une toile imprimée avec des losanges, un procédé de camouflage qui n'existait pas encore à cette époque. Quelle est donc cette mystérieuse victoire de Jean Chaput ?

Messerschmitt Bf 109 K-4, la « Bête de Guerre »

Troisième partie, par Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)



Messerschmitt Bf 109 K-4 « 1 jaune » (W.Nr. 332660) du Lt. Günther Landt, commandant de la 11./JG 53, Kirrlach 22 février 1945.

LES JG 27 ET JG 53 À L'OUEST

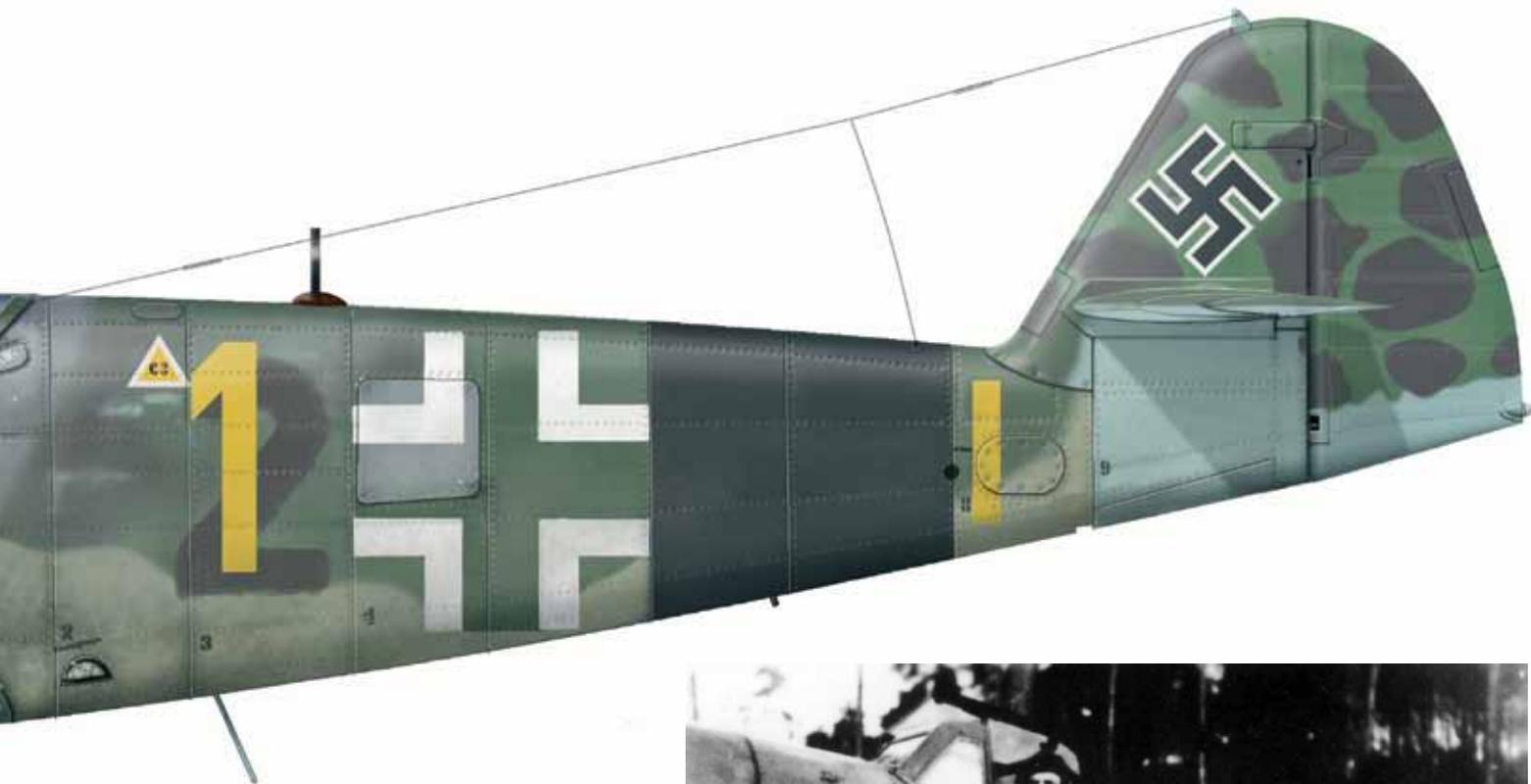
Le transfert, à partir de la mi-janvier 1945, de la majorité des groupes de chasse équipés de Bf 109 K-4 sur le front de l'Est ne laisse plus à la fin du mois que six groupes sur « Karl » sur le front occidental : le I./JG 27 basé à Rheine, le III./JG 27 à Hesepe et le IV./JG 27 à Achmer (ce dernier avec un équipement mixte de G et de K) ; ainsi que les trois groupes de la JG 53 qui n'en sont que partiellement dotés : le II. *Gruppe* à Malsheim (moins la 6. *Staffel* détachée à Huchenfeld), le III. à Kirrlach et IV./JG 53 à Stuttgart-Echterdingen. De ces deux escadres, seule la JG 27 subit des pertes en combat aérien au cours de la seconde quinzaine de janvier,

rayant de ses effectifs cinq Bf 109 K-4 et quatre pilotes (deux tués et deux blessés) du 22 au 24. Deux victoires sont cependant revendiquées le 29 janvier lors d'un combat mené par le III./JG 27 contre des « Typhoon » à Wallenbrück, par le commandant de la 12. *Staffel* le Lt. Emil Clade (sa 25^e) et par l'Obfhr. Horst Lieb de la 11. *Staffel* (sa 2^e). Leurs victimes, en fait des Tempest des No 274 et 486 Sqn, ont auparavant eu le temps de mitrailler deux K-4 sur le terrain d'Hesepe.

En février, la « Pik As » engagée à l'Ouest continue ses ingrates et coûteuses missions de chasse libre et de patrouilles anti-chasseurs bombardiers évoluant à basse altitude. Ses « Gustav » et ses « Karl »

Le Lt. Landt, *Staffelkapitän* de la 11./JG 53, aux commandes de son Bf 109 K-4 « 1 jaune » (W.Nr. 332660) à Kirrlach le 22 février 1945. (toutes les photos : coll. Jean-Louis Roba, sauf autre mention)





deviennent les proies de la DCA alliée et, le 8 février, pas moins de onze Messerschmitt sont détruits dont cinq K-4. Le même jour, le III./JG 27 doit affronter des Tempest du No 274 Sqn aux abords du terrain des Tempest du No 274 Sqn aux abords du terrain d'Achmer. L'Uffz. Werner Ebrecht et le FhjFw. Bodo Ring de la 10. *Staffel* abattent chacun un chasseur britannique, le Fw. Hans Hambeck de la 12. *Staffel* en ajoutant un troisième, mais deux Bf 109 K-4 de la 11. *Staffel* sont détruits, entraînant dans la mort l'Uffz. Robert Rassl aux commandes du « 6 jaune » (W.Nr. 332562) et le Lt. Horst Lieb sur le « << noir » (W.Nr. 33261). Le 13 février, deux P-47 sont abattus par des vétérans du III./JG 53, le Fw. Friedrich Scheer et le Lt. Günther Landt qui remportent simultanément leurs 16^e victoires. Le lendemain, un P-51 permet au commandant du III./JG 53, le Hptm. Siegfried Luckenbach, d'ouvrir son palmarès.

Le 15 février est par contre une mauvaise journée pour la « Pik As » qui perd six avions dont deux K-4 ; l'Uffz. Gerhard Volland de la 13./JG 53 est tué près de Karlsruhe sur le W.Nr. 332673 « 12 blanc ». Seules deux victoires sur des P-47 sont revendiquées, la 22^e du commandant du IV./JG 53 le Hptm. Alfred Hammer et la 1^{re} de l'Uffz. Bruno Hartmann de la 14. *Staffel*. Le 19, le *Staka* de la 11./JG 53 Günther Landt est crédité de ses 17^e et 18^e succès sur deux P-47. Le 22, les escadres engagées à l'Ouest affrontent avec un succès mitigé la chasse alliée lors de l'opération « Clarion ». Les trois groupes de la JG 27 doivent en effet rayer de leurs effectifs six Bf 109 K-4 abattus par des Tempest du No 486 Sqn ; trois pilotes sont tués et deux blessés. Six victoires sont revendiquées dont une seule pour le III. *Gruppe* à Warendorf – la 26^e du Lt. Emil Clade de la 12./JG 27 sur un B-26 – et cinq pour le IV. *Gruppe* au sud-ouest de Münster : à



Gros plan sur Günther Landt dans l'habitacle de son K-4 « 1 jaune ». Cet officier sera abattu le 23 février par des chasseurs américains mais il pourra se parachuter du W.Nr. 332660. Il terminera la guerre titulaire de 22 victoires aériennes.

L'as Martin von Vacano, *Staka* de la 9./JG 53, remporte ses 6^e et 7^e victoires aériennes le 22 février 1945. Il devra se « crasher » à deux reprises sur un Bf 109 K-4, la première fois le 19 mars et la seconde le 17 avril 1945.

Une héroïne française :



Maryse Bastié

Le 8 décembre 1936 à Orly, Maryse Bastié s'apprête pour le départ de la traversée de l'Atlantique. À gauche, le mécanicien Julien Lendroit qui l'accompagnera à Dakar, ayant été « prêté » par la firme Caudron pour l'assister.

Par Jean-Louis Roba, avec la participation de Christophe Cony (profil de Thierry Dekker)

En dépit des nombreux articles d'époque relatant ses exploits, de plusieurs biographies et de son nom accolé à des lycées, des places, des rues, des arrêts de tramway, des résidences ou des bibliothèques, l'aviatrice française Maryse Bastié demeure encore très méconnue dans son pays. Deux raisons peuvent être avancées. Lors de sa courte arrestation en 1944, son appartement fut cambriolé et beaucoup de documents disparurent de la sorte ; elle ne laissa en outre aucune famille qui aurait pu perpétuer son souvenir de manière durable.

JEUNESSE ET PREMIERS VOLS

Maryse Bastié naît Marie-Louise Bombec le 27 février 1898 à Limoges. Elle vient combler le vide laissé quatre années plus tôt par la disparition de sa soeur Jeanne, morte à huit mois. Pierre, son frère, a deux ans de plus qu'elle. La famille vit très modestement, le père étant ouvrier mouleur en sable à la compagnie d'électricité de Limoges. Gamine turbulente, Maryse (contraction de son prénom) est très « garçonne » et rêve, comme son frère, de devenir marin. Mais, fort dépitée, elle apprendra de la bouche de son père que la « Royale » n'engage pas de femme et en concevra toujours du regret. La famille subit une terrible perte au début de 1908 : Joseph Bombec décède après une longue maladie. Un drame pour l'épouse et le fils mais encore plus pour la petite fille de dix ans qui semble avoir adulé son père.

La gêne s'installe, forçant la famille à déménager. Ces événements vont affecter la vie de Maryse qui connaîtra une scolarité en dents de scie, ne travaillant que quand elle en sent le besoin. Au foyer, sa mère qui se dépêche dans mille difficultés se montre parfois autoritaire, d'où quelques heurts. Mais Maryse décroche facilement son certificat d'études et,

pour soulager financièrement sa famille, trouve du travail dans une usine de chaussures.

En août 1914, la Première Guerre mondiale débute. Maryse entre comme couturière chez un fournisseur de l'armée. Son salaire augmente. Désireuse de voir sa fille s'élever dans la société, Mme Bombec la contraint à apprendre le violon. Mauvaise idée car la jeune fille n'a aucune oreille musicale et, de plus, se fait courtiser par le fils de son professeur, un artiste peintre. Probablement dans le but d'échapper à la tutelle maternelle, elle arrache l'autorisation de se marier (elle n'a en effet que seize ans) et épouse son godelureau, contre l'avis de tous ses proches. Le ménage va vite se désagréger [1] et même la naissance d'un fils, Germain, en septembre 1915 n'arrangera pas les choses. La séparation est inévitable. Maryse revient chez sa mère avec son enfant et les deux femmes vont se rapprocher, d'autant plus que son frère Pierre est tué à la côte 304 de Verdun le 1^{er} juillet 1916. Mme Bombec mère ayant perdu deux enfants et un époux ne peut que reporter toute son affection sur son petit-fils.

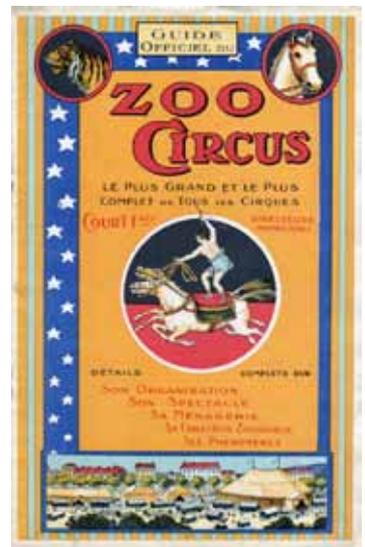
Séparée, la jeune femme devient dactylo à la compagnie d'électricité. Elle se lie d'amitié avec un pilote,



Maryse Bastié vers 1920.



Roger Ronserail, le « Vengeur de Pégoud » (!), devant son Blériot-Spad 34 Bis n° 8 F-ADFT portant l'inscription ZOO CIRCUS en blanc sous l'aile supérieure. C'est après un vol mouvementé dans ce Spad partiellement peint en rouge que Maryse Bastié va décider de faire carrière dans l'aviation.



Fernand Malinvaux, qu'elle accompagne de temps à autre au Mas-de-l'Âge, le premier aérodrome de Limoges, où elle reçoit son baptême de l'air. Malinvaux a comme ami un autre pilote, Louis Bastié. En 1920, le divorce de Maryse Bombec est prononcé et, deux années plus tard, elle devient Mme Maryse Bastié, son second mari venant d'être démobilisé. Tous deux tiennent un magasin de chaussures à Cognac mais ils gagnent régulièrement l'aérodrome de Teynac (futur Mérignac) où le réserviste Bastié effectue des heures de vol [2].

C'est vers 1924 que le Zoo Circus des frères Alfred et Jules Court vient effectuer des représentations à Bordeaux. Un biplace Blériot-Spad 34 rouge chargé d'en faire la publicité se pose à Mérignac. Il est piloté par Roger Ronserail, ancien pilote de la Grande Guerre qui s'était fait connaître (erronément !) comme le « Vengeur de Pégoud » [3]. Il demande un volontaire pour servir de passager. Cela pour équilibrer l'avion mais également pour larguer des tracts donnant les horaires des représentations. La jeune femme se présente et, bien qu'ayant déjà volé, elle est fort séduite par l'expérience, Ronserail s'étant lancé dans quelques évolutions acrobatiques [4]. Cela aurait été le déclic qui l'aurait incitée à demander à son mari de pouvoir suivre des leçons de pilotage.

En 1925, la passion de l'aviation domine le couple. Le commerce de Cognac est vendu et l'on déménage à Talence. Louis Bastié devient moniteur auprès de la petite école de pilotage de Kaplan. Maryse suit son écolage avec comme moniteur Guy Bart, ancien pilote de la compagnie Latécoère sur la ligne Toulouse – Casablanca. Dès le 8 septembre 1925, la jeune femme effectue son premier solo sur Caudron G.3 avant d'être brevetée trois semaines plus tard. Mais Maryse a de l'ambition ; elle veut se distinguer et brûler les étapes. L'une des « prouesses » des aviateurs de l'époque est de passer sous des ponts. Deux jours avant sa mort, Ronserail l'avait fait sous

celui d'Agen. Même si le passage est large, il faut se méfier des lourds câbles ballottés au gré des vents et déplacés de manière imprévisible par le souffle de l'hélice. Le 6 octobre 1925, la toute neuve brevetée passe sous le pont transbordeur de Bordeaux aux



Le 6 octobre 1925, aux commandes d'un Caudron G.3, Maryse Bastié passe sous les câbles du pont transbordeur de Bordeaux. Cet ouvrage, qui devait être le plus grand de ce type au monde, ne sera jamais achevé.

Maryse Bastié devant un Caudron G.3 au début de sa carrière d'aviatrice.

[1] Selon ses dires, son mari buvait et était violent tandis que sa belle-mère était acariâtre. C'est évidemment un son de cloche unilatéral mais le divorce sera en définitive prononcé aux torts de l'époux, la garde de l'enfant étant accordée à la mère.

[2] L'honnêteté force à préciser que, vers cette période, Maryse ne s'occupe plus guère de son fils, Germain étant probablement confié à sa grand-mère. Devenue mère trop tôt, elle ne doit pas avoir développé un grand instinct maternel...

[3] Cf. AVIONS n° 207.

[4] Il se tuera d'ailleurs peu après, le 26 février 1925, en pleine voltige lors d'un meeting aérien à Mont-de-Marsan.

De la Légion Condor à l'après-guerre :



l'histoire alambiquée des Junkers W 34 en Espagne

Un mécanicien de la Légion Condor prend le soleil à la porte du Ju W 34 « 43-8 » au début du printemps 1939, durant la phase finale de la guerre d'Espagne. En arrière-plan, un Ju 52/3m non identifié.
(coll. de l'auteur)

Par Juan Carlos Salgado Rodríguez (profils d'Erik Pilawskii)

Notre très regretté collègue le chercheur autrichien Franz Selinger nous avait fourni il y a longtemps les informations qu'il avait recueillies pendant des décennies sur le service météorologique allemand à l'époque du Troisième Reich, publiées dans deux de ses ouvrages. Le dernier de ces livres, écrit en collaboration avec le météorologue britannique John A. Kington, « *Wekusta: Luftwaffe Weather Reconnaissance Units in World War Two* », consacrait quatre pages de son dernier chapitre à la collaboration hispano-allemande de 1936 à 1945. À partir de ces informations, nous avons pu retracer l'origine de cette collaboration depuis ses débuts durant la guerre civile.

LA GUERRE D'ESPAGNE

Un petit détachement météorologique connu sous le nom de W/88 a en effet été créé en 1937 au sein de la Légion Condor [1]. Cette lettre W signifie *Wetter*, météo en allemand. Le personnel

affecté au détachement provient de la WeFlugSt (*Wetterflugstelle*, ou station météorologique aéronautique régionale) de Darmstadt en Hesse, au sud de Francfort, ainsi que de la WeFlugSt de Norderney, dans les îles frisonnes de la mer du Nord. Chacune d'elles a fourni un pilote et un observateur météo-

[1] *Legión Córdor* en espagnol.

Malgré la mauvaise qualité de ce cliché bien connu, on peut apercevoir un météorographe sous le demi-plan gauche du Ju W 34 « 43-1 ».
(Ambas via Rafael Permy)



Par Jacques Ducl
et Jean-Louis Roba



Grumman F4F-4 Wildcat
Maquette en plastique injecté au 1/72^e Arma Hobby

Après la version FM-2 du Wildcat parue il y a quelque temps, c'est le modèle F4F-4 de la bête qui nous est proposé aujourd'hui par Arma Hobby au 1/72^e. Comme à l'accoutumée chez le fabricant polonais, plusieurs options allant de boîtes renfermant simplement les grappes plastique à des références plus luxueuses avec photo-découpe, masques pour la peinture et décorations additionnelles sont disponibles. Le *kit* 70047 fait partie de la dernière catégorie et permet d'assembler un des appareils ayant servi pendant les premières années de la guerre. La conception et la découpe des pièces restent similaires au *kit* du FM-2 avec la même très belle et fine gravure. À noter plus particulièrement les compartiments du moteur et du train d'atterrissage, deux véritables petits bijoux truffés de détails ; les pinailleurs pourront s'en donner à cœur joie ! La boîte offre la possibilité de monter un Martlet II de la Fleet Air Arm. Un capot moteur, un réducteur et un cône d'hélice différents sont fournis en option, ce qui dénote de la sérieux des recherches.

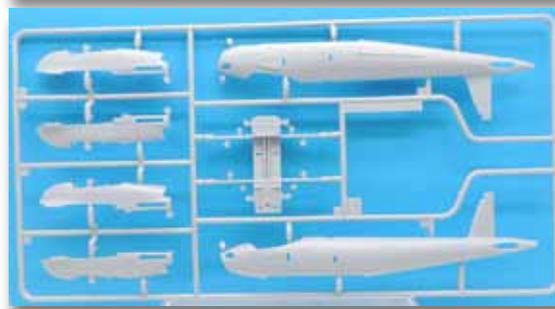
- Six décorations principales sont proposées :
- F4F-4 de la VMF-121 (Capt Joe Foss) à Guadalcanal en octobre-novembre 1942.
 - F4F-4 de la VF-6 sur l'USS *Enterprise* au moment du raid sur Tokyo.
 - F4F-4 de la VGF-26 à Guadalcanal le 8 avril 1943 (appareil ayant servi pendant l'opération « Torch »).
 - F4F-4 de la VF-3 (LtCdr John S. Thach) sur l'USS *Yorktown* durant la bataille de Midway, le 4 juin 1942.
 - F4F-4 de la VGF-29 sur l'USS *Santee* lors de l'opération « Torch », le 8 novembre 1942.
 - Martlet II du No 888 Sqn embarqué sur le HMS *Formidable* en décembre 1942.

Et au chapitre des bonus :
F4F-4 de la VMF-121 à Guadalcanal en octobre-novembre 1942 ; F4F-4 « 53 » de la même flottille à Guadalcanal fin 1942-début 1943 ; F4F-4 de la VF-3 piloté à Midway par le LtCdr Thach quand il descendit le Cne Tomonaga du porte-avions *Hiryu* ; F4F-4 de la VGF-29 lors de l'opération « Torch » le 8 novembre 1942.

De Havilland Mosquito B.XVI
Maquette en plastique injecté au 1/72^e Airfix

Preuve de sa vitalité retrouvée, Airfix vient de nous gratifier ces dernières semaines d'un splendide De Havilland Mosquito B.XVI au 1/72. Cette version du célèbre « Mossie » se caractérisait par ses moteurs Merlin 72/73 ou 76/76 à compresseur double étage, une soule à bombes aux trappes ventrues lui permettant d'emporter la bombe Cookie de 4000 livres (1814 kg) et un habitacle pressurisé pour ses deux membres d'équipage. Cette variante du bombardier n'avait jamais été représentée ; elle représente le modèle le plus abouti du Mosquito en service dans la RAF durant les derniers mois de la guerre.

Sept grappes, dont une transparente, sont contenues dans la désormais classique boîte rouge ; le plastique gris clair reste toujours aussi agréable à travailler. Comme pour la



majorité des récents *kits* Airfix, la gravure semble un poil trop prononcée et un peu molle par endroits, rien de bien méchant toutefois, la bête n'étant pas connue pour fourmiller de rivets... Le cockpit est raisonnablement équipé pour l'échelle ; il manque juste les harnais pour les sièges. Un seul membre d'équipage est fourni qui prendra vite une retraite méritée, sa représentation étant un poil simpliste. Le plancher de l'habitacle est solidaire des longerons d'aile, ce qui évitera les douloureux problèmes de dièdre à ajuster. Bon point dans la conception, les moteurs ont chacun leur propre grappe de pièces ce qui évitera d'avoir à chercher « quoi » à coller « où ». Les pipes d'échappement sont à positionner dans des châssis avec des flèches indiquant l'orientation exacte à respecter. De même les trappes de train sont proposées soit ouvertes ou fermées, et une pièce supplémentaire sert à masquer l'intérieur des logements de train lors des opérations de peinture, astucieux Monsieur Airfix ! Côté verrière, deux types différents sont inclus dans la boîte, avec ou sans blister sur le toit et les côtés. Les extrémités des plumes sont aussi en plastique transparent, histoire de représenter facilement les feux de navigation. On sent bien que les concepteurs ont fait un travail soigné pour faciliter celui du maquettiste.

- Au chapitre des décorations, deux avions sont proposés :
- Le ML 963 du No 571 Sqn, No 8 (*Pathfinder*) Group en septembre 1944.
 - Le ML 957 du No 109 Sqn en 1944, avec intrados noir.
- Nul doute que les fabricants d'accessoires vont se faire un plaisir d'ajouter de nouvelles possibilités à ces deux versions de base. Au total, une jolie maquette proposée à un prix somme toute modique, alors autant ne pas se priver !

Yak-1b
Maquette en plastique injecté au 1/72^e Arma Hobby

C'est très « tendance » actuellement chez les fabricants : rentabiliser l'investissement du moule plastique en proposant aux pauvres maquettistes que nous sommes, une version du kit de base agrémentée d'une feuille de décalques

