

Schéma des dimensions de la cigogne sur les Spad de Petit-Dariel (en rouge) et Macari (en bleu).  
(Marc Chassard)

on constate que l'aspect général est mat et que la présence de poudre d'aluminium est discrète, uniquement perceptible à jour frisant. La cigogne est celle de la version définitive ; on remarque la couleur franchement orange du bec et des pattes. Pour les amateurs de détail, les dimensions du célèbre volatile ont été relevées dans le schéma ci-contre.

Après deux années de recherches, ces cigognes prennent un envol temporaire pour être présentées dans le hall de la mairie de Jarrie (38560), au sud de Grenoble, lors d'une exposition qui fera la part belle aux aviateurs isérois de la Grande Guerre et à l'escadrille des Cigognes. Cette exposition aura lieu du 7 au 30 novembre 2022, les visites pouvant se faire en semaine durant les horaires d'ouverture de la mairie : de 09h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30 du lundi au jeudi, de 09h00 à 14h00 le vendredi. L'exposition présentera des pièces d'avions français



et allemands comme le collimateur ayant équipé le Spad de l'as isérois Joseph Guiguet (cinq victoires confirmées), des documents et objets d'époque concernant entre autres le célèbre as Jean Navarre, « la sentinelle de Verdun » (douze victoires confirmées) dont les parents possédaient une papeterie industrielle à Champ-sur-Drac, à côté de Jarrie. Pour tout renseignement, contactez par mail : guillerminphilippe@orange.fr

Pour conclure et bien que non présente à l'exposition, cette dernière cigogne tenait à vous présenter son profil gracieux... Elle orna le flanc du Spad VII S1418 «P'tit Jo IV» de Joseph Guiguet. Philippe Guillermin et Marc Chassard tiennent à remercier les familles Dariel, Dubreuil et Guiguet de leur bon vouloir et du prêt des objets et documents illustrant cet article.

Entoilage du Spad VII S1418 de Joseph Guiguet, un appareil utilisé par l'as du 23 avril au 23 mai 1917.  
(famille Guiguet via Philippe Guillermin)



# « DON'T DOGFIGHT »



## Comment les Américains neutralisèrent

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

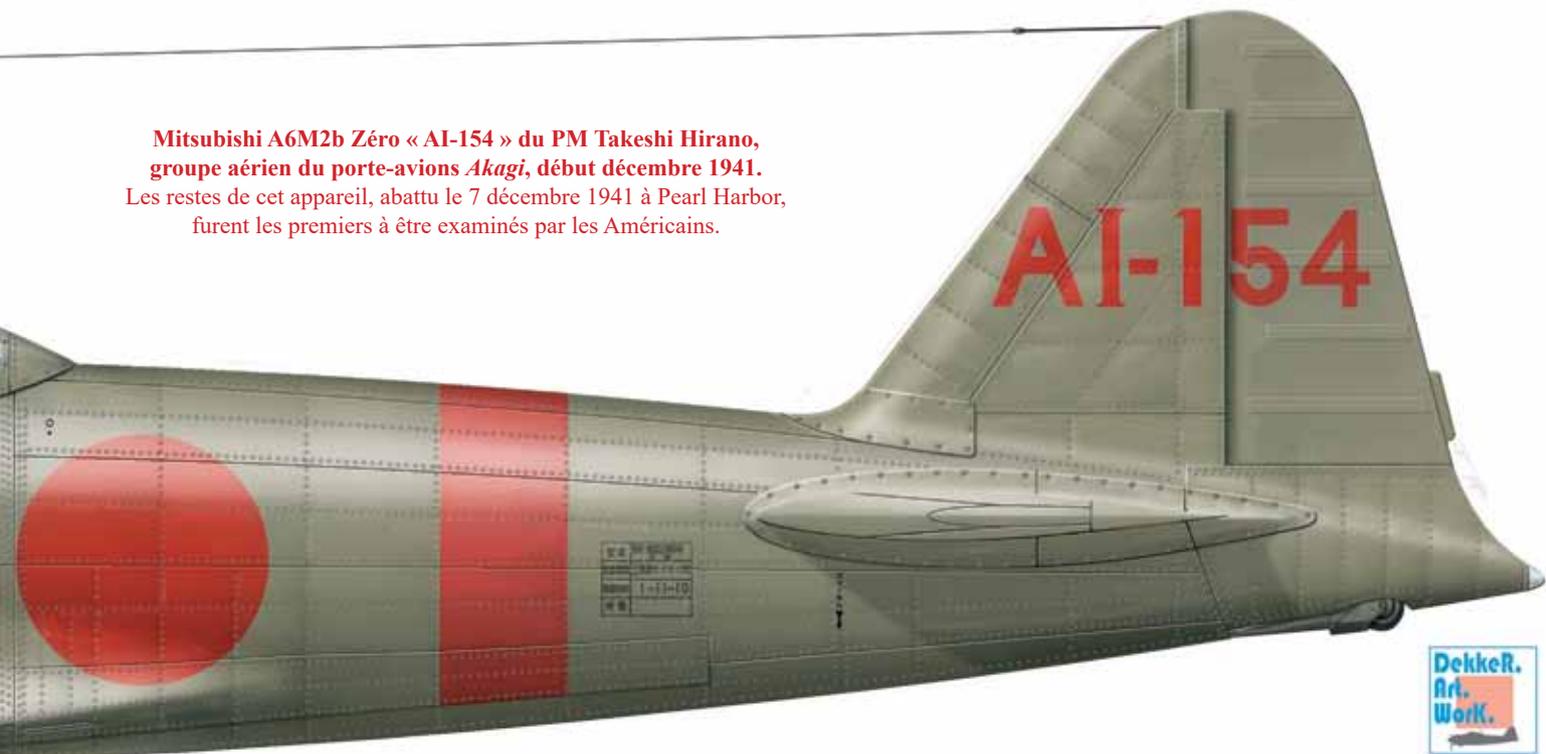
Dans les jours et les semaines qui suivirent le coup de tonnerre de Pearl Harbor, les Américains et leurs alliés reçurent un second et tout aussi terrible coup au moral. La cause en était l'impuissance de leurs aviations, pourtant censées figurer parmi les plus modernes et performantes du moment, à juguler l'avance japonaise en Asie du Sud-Est et plus tard en Nouvelle Guinée. La principale déception vint de la chasse qui, à effectif quasiment égal à celui de la chasse nippone à la fin de 1941, reposait elle aussi sur un corps de pilotes expérimentés et bien entraînés. Mais ces derniers, comme tous les chasseurs du monde à cette époque, appliquaient les règles du combat aérien héritées de la Première Guerre mondiale dont l'une des principales était... le combat tournoyant que les Anglo-saxons nommaient « Dogfight » (Combat de chiens). Là est la raison pour laquelle les Japonais, y compris des pilotes plus jeunes et moins expérimentés que certains occidentaux, les dominèrent de la tête et des épaules au début de la guerre du Pacifique. Leur monture, entrée en service l'année précédente et quasiment inconnue du monde occidental, avait été spécialement conçue pour être imbattable dans le domaine du combat tournoyant. Elle avait pour nom Mitsubishi A6M2b ou *Rei-Shiki 21-Gata Sentô-ki*, en abrégé *Reisen* (Chasseur type Zéro modèle 21). Dans un premier temps, les Américains lui attribuèrent le surnom de « Nagoya Zero » [1] qui devait être changé en « Zeke » mais qui allait conserver longtemps le même effet terrifiant sur le moral des aviateurs alliés...

[1] « Zéro » étant alors le surnom donné à tous les chasseurs nippons, qu'ils fussent de la Marine ou de l'Armée et quel que fût leur modèle.

Le Mitsubishi A6M2 Zéro, unanimement considéré comme le meilleur chasseur embarqué au monde en 1941, réussissait la prouesse d'être également supérieur à la quasi-totalité des chasseurs « terrestres » du moment. Celui que l'on voit ici dans le ciel de Chine était l'A6M2a, ou Zéro modèle 11, « 3-182 » du 12<sup>e</sup> *Kôkûtai*. La seule différence avec l'A6M2b ou Zéro modèle 21 était les saumons d'ailes non repliables et l'absence de crosse d'appontage pour usage sur porte-avions. (M. Suzuki via Y. Izawa)



**Mitsubishi A6M2b Zéro « AI-154 » du PM Takeshi Hirano, groupe aérien du porte-avions Akagi, début décembre 1941.**  
Les restes de cet appareil, abattu le 7 décembre 1941 à Pearl Harbor, furent les premiers à être examinés par les Américains.



## le redoutable Mitsubishi A6M Zéro

### LES LEÇONS DU FRONT

Dans la mesure où il s'agissait d'une question de vie ou de mort, les Américains s'empressèrent de tirer les leçons des combats aériens des premiers mois de guerre. Avant eux, les Chinois avaient découvert le Zéro dès 1940 – eux aussi à leurs dépens – et avaient même averti les autorités militaires américaines du sérieux danger que représentait le chasseur embarqué nippon. Malheureusement pour bon nombre de pilotes qui devaient le payer de leur vie, lesdites autorités, faisant montre d'une certaine condescendance envers les Chinois, ne prirent pas l'avertissement au sérieux.

### LES RÉVÉLATIONS DU CONFLIT SINO-JAPONAIS...

De la fin de l'année 1940 au mois d'octobre 1941, preuve de sa totale domination du ciel chinois, le « Reisen » fut crédité de 103 victoires aériennes et de la destruction au sol de 163 appareils au prix de... trois A6M2 modèles 11 (pilotes tués) qui furent tous victimes de la DCA. De cette « expérience chinoise » qui constitua un galop d'essai pour l'avion et ses utilisateurs, il ressortit les grandes lignes suivantes :

En raison de sa légèreté, l'A6M2 modèle 11 puis 21, dont le pilote bénéficiait par ailleurs d'une excellente visibilité, était un appareil particulièrement agréable à piloter, qui pardonnait beaucoup de fautes. Dans les plages de vitesse du combat tournoyant, il était très clair que les ingénieurs de Mitsubishi avaient

Affiche pédagogique destinée aux élèves-pilotes américains.  
C'était une manière humoristique mais on ne peut plus claire d'illustrer la règle « Don't Dogfight » (Évitez – ou Refusez – le combat tournoyant).  
(NARA)



# Yves Ezanno



Deuxième partie, par Jean-Jacques Leclercq (profils d'Éric Schwartz)

## COMMANDANT D'UN SQUADRON DE TYPHOON EN NORMANDIE

Début juillet 1944, le temps n'étant pas favorable au-dessus de la France, Yves Ezanno décide de faire faire au No 198 *squadron* quelques séances d'entraînement au vol de reconnaissance armée. Le 8 juillet, il emmène tous ses pilotes sur l'ALG B.5 (Le Fresne-Camilly) d'où il dirige, pour la première fois aux commandes de son nouveau « TP-E », le MN882, l'attaque d'une batterie d'artillerie lourde à Louvigny, au sud de Caen. Trois jours plus tard, l'ensemble du *squadron* se déplace sur l'*Advanced Landing*

*Ground B.10* à Plumetot, au nord de Caen. Si la tête de pont alliée se renforce un peu plus chaque jour, la résistance des troupes allemandes est toujours forte. Aussi, le soutien des divisions anglaises et américaines ne faiblit pas. Yves dirige le 12 juillet une patrouille de huit avions qui décolle à 15h00 pour une reconnaissance armée dans la région de Villers-Bocage. Ayant repéré une colonne allemande, les Typhoon l'attaquent et détruisent un char et un transport de troupe. Il effectue deux missions le 18 sur une batterie de campagne à Saint-Ouen-du-Mesnil-Oger, la première à 07h45 et la seconde à 09h05.



## « Le plus grand guerrier de la France Libre »



**Hawker Typhoon Mk.Ib « TP-E » (MN882) du S/Ldr Yves Ezanno, commandant du No 198 Sqn, Plumetot puis Martragny juillet-août 1944.**

Contrairement à ce qui est systématiquement repris dans les publications depuis une cinquantaine d'années, les recherches de l'historien britannique Christopher Thomas ont prouvé que ni la casserole de ce Typhoon, ni son code n'étaient rouges. Tous les avions du No 198 Sqn portaient une casserole noire et des codes « Sky ».

Nouveau déplacement le 19 pour le *squadron* qui rejoint l'ALG B.7 de Martragny, entre Bayeux et Caen. Ezanno n'accomplit aucune mission jusqu'au 26 juillet, entre autres à cause du temps extrêmement pluvieux qui sévit sur la région. Mais le mois de juillet se termine comme il avait commencé, sur un rythme soutenu. Le pilote français effectue trois missions le 26 : attaque de la voie ferrée et de trains à Bolbec, puis reconnaissance armée dans la région Mézidon – Falaise – Argentan – Lisieux et enfin attaque d'une concentration de blindés à Fontenay-le-Marmion. Le 28, c'est l'attaque d'une concentration de blindés à Rocquancourt et le 29 une reconnaissance armée sur l'axe Falaise – Argentan. Ces missions quotidiennes de chasseurs-bombardiers, confrontées à une concentration énorme de la DCA allemande,

entraînent des pertes sévères dans les escadrons de Typhoon.

Aussi, le 123<sup>e</sup> *Wing* décide d'envoyer dans les *squadrons* équipés de Spitfire des sergents « recruteurs » afin de persuader certains pilotes de les rejoindre. C'est un fiasco : il y a très peu de volontaires, le « métier » étant jugé trop dangereux. Seul un pilote FAFL, Pierre Brisdux Galloni d'Istria, accepte de rejoindre le No 198 Sqn, mais uniquement parce qu'il est ami avec Yves Ezanno depuis qu'ils ont combattu ensemble dans le ciel de Libye au GC « Alsace ». Après un séjour en OTU, il fera sa première mission le 20 septembre et sera abattu le 8 décembre en attaquant un QG allemand à Hoevelaken en Hollande.

Terrain de Plumetot, le 12 juillet 1944 à 15h00. Les Typhoon Mk.Ib du No 198 Sqn vont partir pour une nouvelle mission par un ciel couvert, la base des nuages n'étant qu'à 1000 m. À gauche, le « TP-V » (MN526) piloté par le F/Sgt Doug Ford, derrière lui le « TP-D » (MN293) du F/Lt Toby Harding et à droite, de face au décollage, le « TP-E » *serial* MN882 du S/Ldr Yves Ezanno. (coll. Christopher Thomas)



# L'AVIATION FRANÇAISE EN INDOCHINE DURANT LA GRANDE GUERRE



Le personnel de l'escadrille indochinoise photographié sur le terrain de Vi Thuy (près de Tong) le 20 octobre 1917. L'attitude décontractée des membres du groupe s'explique par le fait qu'aucun d'entre eux n'est un « aigle » de l'aviation... À l'avant de l'unique Voisin LAS en état de vol, le Cal Cao-Dac Minh est ainsi un ancien élève-pilote de chasse qui a été radié du personnel navigant six mois plus tôt en France !

(coll. Jean-Louis Roba)

Par Christophe Cony

**Rappelons pour commencer ce qu'est l'union indochinoise, ou Indochine : une colonie française créée à partir de 1887 en Asie du Sud-Est, qui rassemble au début du vingtième siècle le Tonkin, l'Annam, le Laos, la Cochinchine et le Cambodge ainsi que le territoire chinois de Kouang Tchéou Wan.**

**Les premiers contacts de la péninsule avec l'aéronautique remontent à janvier 1791, quand une montgolfière montée par deux volontaires français au service du roi de Cochinchine Nguyen Anh s'élève dans le ciel de Saïgon à l'occasion des fêtes du Têt, le Nouvel An vietnamien. Par la suite, quand la III<sup>e</sup> République française décide au début des années 1880 de relancer la conquête du Tonkin, elle rattache à son corps expéditionnaire une section d'aérostiers équipée de quatre ballons sphériques auxiliaires de 320 m<sup>3</sup>. L'un d'entre eux, baptisé *la Vigie*, va être utilisé avec succès pour lutter de février 1884 à février 1885 contre les troupes chinoises qui ont envahi le pays.**

## LES ORIGINES DE L'AVIATION MILITAIRE EN INDOCHINE

Vingt-cinq ans plus tard, ce sont des aviateurs civils qui viennent promouvoir les « plus lourds que l'air » en Indochine. Je ne détaillerai pas ici leurs activités qui font l'objet d'un chapitre complet du livre « L'aviation française en Indochine des origines à 1945 » paru chez Lela Presse en 2012, mais ce sont les succès de pionniers comme Charles Van den Born, René Vallon et Jean de Laborde qui incitent, début février 1912, le Gouverneur général de l'Indochine Albert Sarraut à charger le lieutenant Henri Salel d'étudier l'organisation d'un service d'aviation en Indochine. Déjà détaché à l'aviation militaire en France de mai à novembre 1911, cet officier d'infanterie coloniale retourne aussitôt en métropole où il assiste au mee-

ting d'hydravions de Monaco et prend contact avec divers constructeurs. Son rapport préliminaire, remis le 20 avril 1912, affirme qu'au Tonkin *l'aéroplane est utilisable et (qu') il doit rendre de grands services*. Il préconise la création pour 1913 d'un centre d'études pratiques doté de deux appareils à moteur de 70 ou 80 ch, offerts par le Ministère de la Guerre et dont l'installation complète – hangars, rechanges, terrain, etc. – coûterait 75 000 francs à la Colonie.

L'opinion publique indochinoise prend fait et cause pour l'aviation. L'Aéroclub Saïgonnais propose de faire don à l'armée de ses deux appareils Blériot et Voisin, ainsi que des hangars et de tout le matériel installé sur l'aérodrome de Cholon. Albert Sarraut et le général Pennequin, commandant supérieur des troupes d'Indochine, remercient les généreux donateurs mais comme les dépenses d'entretien du

terrain, des hangars et des avions représentent une somme d'environ 100 000 francs par an, il doivent demander l'autorisation du ministre des Colonies Albert Lebrun avant d'accepter cette proposition. En attendant, l'Armée met à la disposition de l'Aéroclub un groupe de mécaniciens et de soldats pour l'entretien de ce matériel. Malgré l'accord de principe de Lebrun, l'affaire tourne court quand Sarraut l'informe par câblogramme le 27 avril que *les deux avions offerts par Aéro-Club Saïgon seraient juste (ou justement) utilisables pour apprendre... et piste mauvaise en très mauvais état nécessiterait réparation complète.*

Le 11 juillet 1912, le ministre des Colonies informe son collègue de la Guerre Alexandre Millerand qu'il envisage la création de deux centres d'aviation militaire au Tonkin, un troisième à Saïgon et un dernier à Dakar (en Afrique Occidentale Française). Albert Lebrun, qui désire financer ces centres avec une partie des sommes mises à la disposition du Ministère de la Guerre par la souscription nationale en faveur de l'aviation militaire, va devoir déchanter dès l'automne, le Comité National pour l'aviation qui gère ces fonds lui opposant un refus catégorique. Le 1<sup>er</sup> août, Lebrun demande à Millerand de bien vouloir regrouper dans un même centre d'instruction les officiers des troupes coloniales déjà détachés au service de l'aviation militaire. Sont ainsi affectés au centre de Reims les capitaines André Hanne et Jules Fabre ainsi que les lieutenants François de Briey et Ulysse Lalanne, tous pilotes sur monoplane Deperdussin [1]. Alors lieutenant, Hanne avait lui aussi été délégué au meeting de Monaco mais à la demande du général Auguste Hirschauer, inspecteur permanent de l'Aéronautique militaire... D'où une divergence d'opinions certaine entre la métropole et le gouvernement général de l'Indochine quant à l'emplacement du futur centre d'aviation :

- Du côté « métropole », Albert Lebrun et le général Hirschauer s'accordent en septembre 1912 pour nommer une Commission d'aviation coloniale présidée par le ministre des Colonies en personne. Cette commission, qui se réunit à quatre reprises du 14 novembre au 20 décembre 1912, confirme que l'organisation de centres d'aviation militaire ne présente d'intérêt pour l'heure que dans les seules Colonies de l'Indochine et de l'AOF. Concernant l'Indochine,



L'ancien coureur cycliste belge Charles Van den Born, devenu un des pionniers de l'aviation, pose devant son biplan Henry Farman en 1910.  
(coll. Christophe Cony)

la commission favorise l'établissement d'un centre au point d'appui de Saïgon – Cap Saint-Jacques, un centre au Tonkin offrant selon elle un intérêt moindre. L'équipement devrait comprendre au minimum deux biplans métalliques à train amovible à roues ou à flotteurs (60 000 francs), deux moteurs de rechange (24 000 francs), divers rechanges (32 000 francs), les installations au sol (hangars, terrains, etc., pour 47 750 francs) et le matériel de ravitaillement (canot, sampans, hydroglisseur pour 19 000 francs) ; soit un total d'environ 200 000 francs en comptant les frais annexes, plus 100 000 francs de dépenses annuelles de fonctionnement. Les conclusions de la Commission interministérielle, dissoute à l'expiration de ses travaux, sont approuvées par les ministres des Colonies et de la Guerre en avril 1913. Le général Hirschauer accepte de fournir gratuitement le personnel nécessaire ainsi que deux hydravions triplaces Voisin. André Hanne repart pour la Cochinchine où il commande une compagnie de marsouins, encouragé dans ses démarches par le constructeur Gabriel Voisin qui – comme c'est étrange ! – lui souhaite *le grand succès que méritent son initiative et son inlassable persévérance.*

- Du côté « gouvernement général de l'Indochine », le lieutenant Salel remet le 11 décembre 1912 à Albert Sarraut un rapport d'ensemble très complet

[1] Ils ne sont pas les premiers puisqu'un pilote indigène dont nous allons reparler, le Lt Dô-Huu Vi, combat depuis février 1912 au Maroc.



Le pilote civil René Vallon (au premier plan) et son mécanicien avec leur biplan Sommer en février 1911 en Indochine.  
(coll. Lela Presse)



Le Lt Dô-Huu Vi, breveté pilote militaire en décembre 1911, est le premier aviateur indochinois.  
(coll. Lela Presse)

# Les yeux de Rommel sur le champ de bataille :



## La 2.(H)/Aufklärungsgruppe 14

**Le Fieseler Storch « 5F+XK » de la 2.(H)/14 sera souvent utilisé par le général Rommel en Afrique au cours du printemps 1941.**  
(coll. Rommel via Biermann)

*Première partie, par Andrew Arthy et Adam Thompson (traduction de Jacques Ducloux et adaptation de Christophe Cony ; profils d'Éric Schwartz et Thierry Dekker)*

**Pendant l'année 1941, la 2.(H)/14 acquit une remarquable réputation au sein des forces armées allemandes en Afrique du Nord, principalement pour l'importance qu'elle avait prise aux yeux du général Rommel dès ses premiers jours de présence dans le désert. La formation demeura vitale pour les Allemands durant pratiquement toute la durée de leur campagne en Afrique du Nord. La 2.(H)/14 fut l'une des premières escadrilles de la Luftwaffe à faire son apparition sur**

**Le Henschel 126 « 5F+GK » a été abattu durant la « Guerre éclair » à l'Ouest, peut-être le 17 mai 1940 au sud de Florennes.**  
(coll. Adam Thompson)



le nouveau théâtre d'opérations au début de 1941 ; pour la majeure partie des deux années suivantes, ses pilotes s'envolèrent de terrains libyens et tunisiens en support du tant redouté *Deutsches AfrikaKorps*. La *Staffel* servit en premier lieu comme unité de reconnaissance tactique au bénéfice des troupes au sol allemandes ou italiennes, mais elle remplit de temps à autre d'autres missions.

La majorité de sa présence opérationnelle se passa au-dessus de territoires ennemis, exposant journalièrement ses Hs 126, Fi 156, Bf 110 et Bf 109 au risque de rencontrer les chasseurs et les défenses anti-aériennes alliés. En conséquence, l'escadrille enregistra quelques pertes significatives durant son existence. Elle dut aussi combattre constamment pour maintenir ses appareils disponibles, les dures conditions de vie dans le désert prélevant leur tribut sur les machines dont la plupart étaient soit déjà obsolètes, soit à bout de course, voire les deux à la fois. En dépit de toutes ces difficultés, les hommes de la *Staffel* enregistrèrent de grands succès et furent vraiment « les yeux de Rommel » au-dessus du champ de bataille...

Cet autre Hs 126 de la 2.(H)/14, codé SF+EK, n'a été qu'endommagé, ce qui pourrait correspondre au combat du 7 juin 1940 près de Chyvres.  
(coll. Adam Thompson)

## LES PREMIÈRES ANNÉES : 1938-1940

La 2.(H)/14 fut formée en Autriche après l'*Anschluss* de mars 1938 comme unité de reconnaissance rapprochée, équipée initialement de Heinkel 46 puis de Henschel 126 à partir de début 1939. La formation adopta comme emblème la fleur d'edelweiss que l'on retrouva peinte sur les flancs de ses avions. Elle servit avec succès durant la Campagne de Pologne, apportant un soutien efficace à l'avance allemande dans le sud du pays avant de revenir à Baden (près de Vienne) comme unité de garnison. Ces combats lui coûtèrent trois Hs 126, un Fi 156, deux pilotes et deux observateurs. On la retrouva ensuite lors de l'invasion du Luxembourg, de la Belgique et de la France en mai-juin 1940, au cours de laquelle elle subit seulement quelques pertes. La *Staffel* bénéficia ensuite d'un temps de repos et fut stationnée en territoire occupé, avant de faire partie des plans d'invasion de la Grande-Bretagne. Cependant, en octobre 1940, la 2.(H)/14 fut choisie pour être l'unité de reconnaissance tactique de la force expéditionnaire allemande devant être envoyée en Afrique du Nord.

## TRANSFERT DANS LE DÉSERT

En raison de la position précaire des forces de l'Axe en Afrique du Nord à la fin de 1940, le *Führer* Adolf Hitler accepta d'apporter une aide pour les opérations italiennes sur ce front. Le résultat fut l'arrivée de troupes de la Wehrmacht dans les premiers mois de l'année 1941, avec le *Generalleutnant* Erwin Rommel en tant que commandant de l'armée allemande. La 2.(H)/14 fit mouvement sur l'Afrique du Nord à la mi-février 1941. De sa base hivernale de Fürstenwalde, près de Berlin, la *Staffel* rejoignit Naples par le rail, d'où elle embarqua avec le quatrième convoi allemand à destination de l'autre rive de la Méditerranée. Le noyau de l'escadrille arriva dans le port libyen de Tripoli le 25 février avec ses appareils en caisse à bord de cargos. Elle fut l'une des premières unités opérationnelles de la Luftwaffe à débarquer. La 2.(H)/14 devait rester près de deux semaines sur sa base temporaire de Mellaha, près de Tripoli, pour se préparer à l'action.

Dans le même temps le *Staffelkapitän*, le Major Otto Heymer et trois de ses hommes s'envolèrent à bord du seul avion de l'unité disponible, un Junkers Ju 52/3m chargé de plus d'un side-car, pour établir une base avancée à Arco Philanorum (Arco dei

Le Fi 156 « SF+XK » sans doute photographié en France, avec sur la droite le général Ewald von Kleist, commandant du *Panzergruppe* portant son nom.  
(coll. Adam Thompson)



Par Michel Ledet,  
Jean-Louis Roba  
et Claude Archambault



**SPAD 510**  
Maquette Azur-FRRROM en injecté au 1/72°

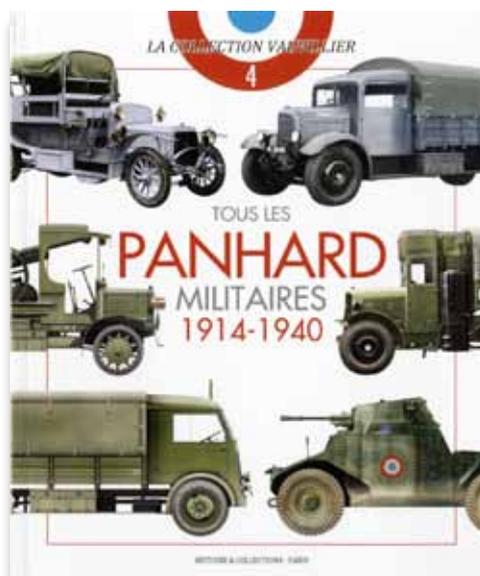
C'est avec grand plaisir que nous découvrons cette nouveauté Azur-FRRROM concernant un petit chasseur quelque peu oublié de l'arsenal français de la fin des années trente. Considéré avec raison comme un appareil intérimaire, le SPAD 510 n'équipe dans un premier temps que la seule 7<sup>e</sup> escadre de chasse. Par la suite, la guerre approchant, on le retrouve dans quelques escadrilles régionales de chasse (ERC) puis dans certaines écoles où il achève sa carrière pendant la tourmente de 1940.

Si les photos de ce chasseur sont relativement abondantes, nul n'a pu, pour le moment, mettre au jour la notice technique. Cela n'a pas rebuté Azur-FRRROM qui nous livre avec cette jolie maquette ce qu'il est le mieux possible de faire en l'état de la documentation disponible. L'intérieur du poste de pilotage a probablement été « improvisé » ; il est toutefois tout à fait crédible. Quant aux dimensions et formes, elles sont bien restituées. Le fabricant ayant choisi de mouler les ailes et l'empennage d'un seul tenant, cela diminue d'autant le risque d'avoir une voilure trop épaisse, ce qui à cette échelle est indispensable. Les détails les plus petits sont bien reproduits mais on aurait aimé disposer d'un choix pour les roues en pouvant les monter sans les carénages ; c'est là le seul bémol.

Azur-FRRROM a choisi de commercialiser deux boîtes, la première avec des décalcomanies pour trois appareils de la 7<sup>e</sup> escadre et la seconde avec trois chasseurs affectés en écoles. Cette seconde série est moins convaincante, les décorations des avions étant quasiment identiques ; il eut peut-être mieux valu proposer un appareil camouflé servant avec l'ERC 4/561 ou la 10<sup>e</sup> escadre, à condition bien entendu de disposer de la documentation nécessaire. La parution de cette jolie maquette du SPAD 510 demeure une excellente surprise qui confirme, si besoin était, l'originalité dont fait sans cesse preuve Azur-FRRROM que nous remercions ici de cet envoi.

**TOUS LES PANHARD MILITAIRES**  
La collection Vauvillier n° 4, chez Histoire & Collections

Ce n'est pas de l'avion, soit mais ce petit ouvrage de 66 pages en format 20 x 24 ravira tout amateur d'histoire de l'Armée française, notamment la motorisation. Après nous avoir livré trois numéros sur Renault, Laffly et Berliet, l'auteur nous propose aujourd'hui de découvrir les matériels développés et construits par Panhard et dont certains furent en service dans l'Aéronautique militaire puis l'armée de l'Air. Et on se régale en découvrant tous ces véhicules plus ou moins connus du constructeur parisien, d'autant que l'iconographie est un régal pour les yeux.



Cette dernière est complétée par de jolis profils couleurs. La seule chose que je regrette toujours (je l'avais signalée à l'auteur) est l'absence de plans, ce qui est dommage pour le maquetiste. Mais ne boudons pas notre plaisir d'autant que de nombreux autres ouvrages, sur d'autres constructeurs, suivront dans cette collection unique ! En vente chez Lela Presse.

**MITSUBISHI BABS vol. 1**  
The world first high speed strategic reconnaissance aircraft  
Par Showzow Abe et Giuseppe Picarella, chez Stratus

Il y a quelques temps, Model Art nous avait gratifiés de la première monographie concernant le Mitsubishi Ki.15 (« Babs » dans la nomenclature alliée). Mais intégralement publiée en langue nippone, son intérêt en est forcément limité. Cette fois, deux auteurs se sont penchés sur cette jolie machine et ils nous proposent de la découvrir au travers d'un ouvrage qui comptera normalement deux volumes. Composé de 192 pages, ce livre retrace le développement de l'appareil qui se déroula dans des conditions parfois loin d'être idéales. C'est grâce au célèbre appareil de record baptisé *Kamikaze* que le monde put découvrir ce qui allait devenir le premier avion moderne de reconnaissance de l'Armée Impériale. Les auteurs nous décrivent ensuite l'utilisation, unité par unité, qu'en fit l'aviation de l'armée japonaise. Les photographies sont bien souvent inédites et l'iconographie est complétée de plans et de profils couleurs. La peinture et les marquages des avions ne sont pas oubliés, loin de là et ils constituent l'un des points

