



Nouvelles dates
pour le meeting
de La Ferté-Alais !



QUI PEUT DIRE QUEL EST CE B-26 FRANÇAIS ?

Pour faire suite à l'article d'AVIONS n° 228 sur la dernière année de guerre des Martin B-26 Marauder en Europe, M. Emmanuel Coris nous envoie ces deux clichés probablement inédits du B-26G-15-MA s/n 44-67851 appartenant à un groupe de bombardement français qu'il ne peut identifier. Un de nos lecteurs saura t'il trouver à quelle unité cet appareil appartenait, et dans quelles circonstances il a été criblé d'impacts matérialisés ici par des rustines « à la mode svastika » ?



Le DH.98 Mosquito PR.41 A52-319, dernier Mosquito construit en Australie encore existant de par le monde, va être restauré dans les ateliers de l'Australian War Memorial à Canberra. (photo Colin Owers)

DOCUMENTATION

▪ des **archives** à la disposition des individus des associations et des professionnels

▪ des **livres** et **cahiers** sur des sujets locaux



Bus C 15 « Fort de Bron »
Tram T2 et T5 « Alizés »

Parking véhicules



Plan d'accès

une passion :
le patrimoine
aéronautique

Site web: www.slhada.fr
06 73 47 71 71 - 04 72 34 15 84

le mardi de 14 H à 17 H

Émile « Christian » Leblanc



un As exemplaire

Magnifique vue de profil du D.520 n° 207 pris en compte par l'A/C Leblanc à Toulouse début juin 1940. Le code « 6 » et l'as de carreau jaune de la 6^e escadrille du GC III/3 ont déjà été peints sur ce chasseur que l'as conservera jusqu'en janvier 1943...

(toutes les photos : famille Leblanc, sauf autre mention)

Par Bertrand Hugot (profils de Yann Le Gal et Éric Schwartz)

Le 80^e anniversaire de la campagne de France permet de rappeler des parcours de pilotes avec des qualités hors du commun. Les pages qui suivent ne sont en aucun cas une recopie de ce qui a pu être rapporté dans le Hors-série d'AVIONS n° 20 (épuisé) sur les as français de 1939-1940. Non, chez Lela Presse la qualité et l'honnêteté sont nos fils rouges et il s'agit d'une nouvelle étude, largement facilitée par le fond documentaire détenu par la famille Leblanc. Leurs archives ont contribué à la rédaction du livre sur le GC III/3 édité en 2019, mais nous avons souhaité vous faire connaître la riche carrière d'Émile « Christian » Leblanc avec une biographie complète.



[1] Escadre d'aviation légère de défense.

Le S/C Leblanc devant un Potez 25 à l'EP d'Étampes, alors qu'il est en stage en août-septembre 1934.

Émile, Marie, Lucien, dit Christian Leblanc est né le 24 mars 1907 à Jussy-Champagne dans le Cher (un village à quelques kilomètres du camp d'Avord), d'Achille et de Françoise Moreux. À l'âge de 20 ans il est appelé au service armé au 8^e régiment de chasseurs. La découverte du métier des armes lui plaît et il prolonge plusieurs fois son contrat. Bien qu'il soit *excellent gradé et cavalier énergique*, l'aviation l'attirant, il se rengage pour 18 mois à compter du 10 novembre 1930 au 37^e régiment d'aviation à Rabat avec le grade de maréchal des logis et la fonction de « secrétaire fourrier ». Leblanc devient sous-officier de carrière et, grâce à sa réussite au concours d'entrée, est admis à l'école de formation des sous-officiers du personnel navigant des Forces aériennes terrestres (FAT) à Istres. Après avoir traversé la Méditerranée sur le vapeur *Anfa* de la compagnie Paquet, il rejoint en octobre 1932 la base aérienne d'Istres en qualité d'élève-pilote au sein du 2^e GOA. Breveté le 19 juillet 1933 (n° 23990), il est nommé sergent-chef en avril 1934 et se retrouve affecté à la 2^e escadre de chasse à Tours. À peine arrivé, il effectue différents stages comme à Cazaux pour le tir ou encore à l'école de perfectionnement d'Étampes. Sa note de sortie, 1^{er} sur 17, laisse deviner ses qualités...



« Avant le départ pour badge » écrit Leblanc en 1932, à bord du De Havilland Moth MS 60 (F-AJVP) du Club Aéronautique de Bel-Abbès (CABA). On devine l'insigne du pingouin inspiré de la bande dessinée *Zig et Puce* d'Alain Saint-Ogan avec comme devise : « Du sport, de la camaraderie, pas de politique ! » À cette époque le Sgt Leblanc est affecté au 37^e RA comme fourrier, mais il veut déjà devenir pilote militaire.

De retour en Touraine, sa carrière se poursuit au rythme des activités de l'escadre et plus particulièrement au sein de la 3^e escadrille de la 2^e EALD [1], la nouvelle dénomination de l'escadre de chasse. Le sergent-chef Leblanc se fait vite remarquer par son chef le lieutenant François Larique, qui note *un jeune pilote plein d'allant et prometteur avec une absolue confiance en lui-même et qui devrait faire un tireur d'élite*. Dans le même temps, il a été breveté pilote civil le 14 mai 1934 (AéCF n° 2752). Au grand dam de ses chefs, il est envoyé en stage de parachutisme et de ce fait, la formation et les vols qu'il effectuait sur NiD 62, Wibault 7 ou Potez 25 s'en trouvent ralentis. Néanmoins, il décroche son brevet de moniteur parachutiste (n° 9) le 20 mars 1936, ainsi qu'un mois... d'hospitalisation suivi de convalescence, à la suite

d'un incident de vol lors d'une descente, trois jours plus tôt. Muté, il est « détaché » temporairement comme moniteur suppléant à l'escadron d'entraînement de la base de Tours, désormais « BA 109 » en remplacement de la BA 131 dissoute. Suite au transfert de la 2^e EALD à Chartres (Eure-et-Loir) en décembre 1936, il demande pour convenance personnelle à revenir à Tours au sein de la 9^e brigade aérienne.

Leblanc compte donc dans les effectifs du bataillon de l'Air 109 au printemps 1937, plus exactement au sein du groupement des moyens d'instruction (GMI) n° 9. Il est nommé adjudant et découvre alors les vols sur des multimoteurs comme le LeO 20, les Bloch 200 et 210 ou le Potez 540. Il confirme



Avec sur la tête une casquette marquée « 37 » (pour 37^e RA), Leblanc pose devant le Nieuport-Delage NiD 641 F-ALEV *Icare III* de Suzanne Deutsch de la Meurthe en escale au Maroc.

Le I./Jagdgeschwader 20



Par Jean-Louis Roba (profils d'Éric Schwartz)

Le I./JG 20, futur III./JG 51, fait partie des groupes de chasse méconnus de la Luftwaffe bien qu'il ait été une pépinière d'as. On voit ici deux Bf 109 E-1 de la 1. Staffel au décollage de Brandenburg-Briest en septembre 1939, avec au premier plan le « 4 blanc » du Lt. Kurt Bildau.

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

FORMATION ET « DRÔLE DE GUERRE »

Le **24 juin 1939**, soit à peine neuf semaines avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, une injonction de la Luftwaffe ordonne la création du I./JG 20 au plus tard pour le 15 juillet. Contrairement à une croyance largement répandue, l'aviation militaire allemande n'est pas si bien préparée pour une « guerre totale »... Le nouveau groupe (*Gruppe*) ne peut d'ailleurs être formé que d'un état-major (*Stab*) et de deux escadrilles (*Staffeln*), au lieu de trois comme le veut l'usage. Les aviateurs et le personnel se rassemblent à Döberitz, siège de la JG 2 « Richtho-

fen » à laquelle ils sont subordonnés. Le premier groupe de cette escadre aide largement à composer les cadres puisque les deux *Kapitän*, les Oblt. Walter Oesau (I./JG 20) et Albrecht Frhr. von Minnigerode (2./JG 20), sont issus de l'état-major du I./JG 2. Tous deux sont des anciens de la *Legion Condor* où Oesau s'est distingué en remportant sept victoires confirmées. Le *Kommandeur* est le *Major* Siegfried Lehmann, un « vieux de la vieille » qui a été entraîné dès 1928 à Lipeckz, en URSS, puis en Italie. Lehmann a mené fin 1936 la 2.J/88 en Espagne et ensuite plusieurs unités de la toute nouvelle Luftwaffe.

Gros plan sur le nez d'un Bf 109 E-3 de la I./JG 20 portant l'insigne de cette escadrille : un arc décochant une flèche.





CAO-200, le chasseur de tous les fantasmes...

Concurrent direct du Dewoitine D.520, le CAO-200 fut présenté au public, hissé sur un pylône lors du XVI^e Salon de l'Aéronautique qui se tint du 25 novembre au 11 décembre 1938 au Grand Palais à Paris.

(toutes les photos : coll. Philippe Ricco, sauf autre mention)

Par Philippe Ricco

Entre ombre et lumière, le CAO-200 fut un prototype de chasseur ambitieux mais totalement éclipsé par son principal concurrent, le Dewoitine D.520. Vouée à l'échec, sa carrière s'accompagne de diverses légendes qui ont fleuri le concernant et il est devenu parfois difficile de trier entre réalité et fantasma.

OBJECTIF : 500 KM/H

Un nouveau programme de chasseurs monoplace (catégorie C1) fut lancé en juillet 1934 par les services techniques pour remplacer les Dewoitine D.500. Ce programme technique connut diverses évolutions, notamment en matière de performances. Par exemple, la vitesse de pointe réclamée à cette époque était de 400 km/h. Celle-ci fut augmentée dans la dernière édition de novembre 1935 à 450 km/h. Ce programme donna naissance à divers avions : Dewoitine D.513, Morane-Saulnier MS 405, Bloch MB 150, Blériot-Spad 710, Loire 250 et Nieuport 160. Le vainqueur de ce programme fut le MS 405, qui donna ensuite naissance au MS 406.

Mais il fut rapidement clair que ces ambitions étaient encore trop timorées. Un nouveau programme technique fut lancé le 12 janvier 1937 sous la désignation A23, qui correspondait à la nouvelle classification en vigueur depuis la restructuration de l'industrie d'armement. Ce programme A23 concernait deux catégories de chasseurs monoplaces, « standards » et « légers » selon la puissance des moteurs employés. Il était très directement dérivé de celui de 1934 dont il reprenait les principales caractéristiques. Mais cette fois-ci la vitesse de pointe exigée pour la nouvelle génération de chasseurs fut portée à 500 km/h. D'autres exigences étaient augmentées par rapport au programme de 1934 : l'autonomie était portée à deux heures à 400 km/h, avec la capacité de demeurer

en palier à 4000 m pendant 90 minutes à 90 % de la vitesse maximale. Les coefficients de sécurité statique étaient portés à 13,4 pour la voilure et 15 pour les empennages.

La nationalisation des sociétés d'aviation qui intervint début 1937 donna naissance à La Société Nationale de Constructions Aéronautiques de l'Ouest (SNAO), qui intégrait les usines Loire de Saint-Nazaire et les usines Nieuport d'Issy-les-Moulineaux, fusionnées un an auparavant au sein de la société Loire-Nieuport. Le bureau d'études d'Issy, dirigé par Maxime Robin, avait déjà confié à son directeur technique André Mary et à son directeur du bureau d'études des prototypes, Edmond Dieudonné, l'étude d'un nouveau chasseur : le Loire-Nieuport LN 60. Le LN 60 était dérivé du Loire-Nieuport 161, dont trois prototypes avaient été construits. Il était néanmoins plus petit et plus compact, avec 1,48 m d'envergure en moins et un fuselage plus court de 60 cm. Il était de plus équipé de volets d'intrados et de fentes de bord d'attaque pour réduire les distances de décollage et d'atterrissage. Autre particularité, il disposait d'un empennage horizontal réglable en vol. Il était encore doté du même modèle de radiateur spécifique à la société Nieuport, mais ceux-ci ayant causé de graves difficultés sur les LN 160 et 161, il fut finalement remplacé par un radiateur interne, alimenté par une écope placée sous le fuselage. Cette nouvelle disposition permit de loger des réservoirs supplémentaires à l'intérieur des ailes. Quelques

Retour de mission victorieux à Pollonoje le 15 juillet 1941 pour le commandant de la JG 3, le Maj. Günther Lützow. Les mécaniciens du III. Gruppe le saluent juchés sur le Bf 109 F-2 « 6 jaune » du Lt. Helmut Mertens, Staka de la 9. Staffel. (PK)



Winfried Schmidt (1915-2009).
(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

Winfried Schmidt, un as très discret

Par Bernard Roland

Winfried Schmidt est né à Cologne le 28 février 1915. Traversant avec l'enthousiasme de la jeunesse et un certain stoïcisme les années sombres de disette et de famine qui affectent l'Allemagne d'après-guerre, il obtient son *Abitur* (baccalauréat) et entame des études commerciales. Attiré par l'aviation, il réussit à entrer dans la nouvelle Luftwaffe en octobre 1935. Breveté pilote et promu officier, il est en juillet 1937 réserviste à la 1./JG 334 qui vole alors sur Arado Ar 68 E depuis le terrain de Wiesbaden-

Erbenheim. Il effectue par la suite divers rappels au sein de l'unité qui se rééquipe en monoplans Bf 109 et devient la 1./JG 133 en novembre 1938, puis la 1./JG 53 en mai 1939. Il a à peine parachévé ses études qu'éclate le Second Conflit mondial.

À LA JG 77 PENDANT LA DRÔLE DE GUERRE

Le jeune pilote est affecté dès septembre 1939 à la 5./JG 77, menée par l'Oblt. Alfred von Lojewski, qui demeure à l'Ouest face aux troupes franco-britanniques alors que la guerre fait rage en Pologne. À la fin de 1939, le II./JG 77 est affecté dans le nord du pays, étant chargé avec d'autres unités de protéger la Baie d'Allemagne, un des objectifs les plus menacés par la RAF à cette époque. Plusieurs incursions de bombardiers légers (Blenheim) et lourds (Wellington) ont déjà eu lieu et, à chaque fois, ceux-ci ont subi des pertes. Mais le haut commandement de la RAF s'obstine, interprétant erronément la cause de ces pincions et les imputant à la *Flak* tout en ne comprenant toujours pas que des bombardiers envoyés si loin de leurs bases et sans protection de chasse sont des « oiseaux pour le chat ». Ce qui

Rekrutenzeit (service militaire). Schmidt et ses camarades de promotion se font photographier devant le trimoteur Junkers Ju 52/3mge W.Nr. 5026 D-ABES Hermann Thomsen de la Lufthansa.



MISSION SANS RETOUR



Par Christophe Cony



L'épave du Rumpler C.IV C.6746/16 de la FA(A) 267 tombé le 3 juin 1917 au nord de Vadenay est examinée par les fantassins français. L'avant de l'appareil s'est disloqué sous le choc, provoquant la rupture du fuselage au niveau du poste de l'observateur.

(toutes les photos : coll. Reinhard Zankl, sauf autre mention)

[1] De son vrai nom Jacques Romanet.

[2] 1^{re} victoire : 28 avril 1915 ; 2^e : 21 février 1916 ; 4^e : 6 mars 1917.

[3] Aujourd'hui Châlons-en-Champagne.

Sur cet autre cliché, la fin du matricule militaire (...6/16) est visible à gauche de la croix sur le fuselage.

Une nouvelle rubrique dans AVIONS ! J'ai en effet décidé de vous présenter sous ce titre quelques-uns des avions allemands abattus ou capturés sur le front français durant la guerre de 1914-1918. Après avoir constaté que dans la plupart des publications, actuelles ou d'époque, les appareils tombés entre nos mains étaient souvent bien mal renseignés, je me suis lancé voici quatre ans dans un vaste travail d'identification au sein des archives françaises, épluchant les rapports aéronautiques journaliers de chacune de nos armées, les interrogatoires de prisonniers, les rapports d'essais d'appareils ennemis menés par la STAé, etc. En ce qui concerne le point de vue de « ceux d'en face », j'ai pu compter sur l'aide apportée par de nombreux amis étrangers spécialistes de l'aviation impériale allemande, parmi lesquels Reinhard Zankl que je tiens à remercier ici. Voici le premier fruit de ces recherches.

Deux des clichés présentés sur cette double page ont déjà été publiés ; ils sont à l'origine d'une légende créée par le rédacteur en chef du magazine « La Guerre Aérienne », le journaliste Jacques Mortane [1] qu'on a connu mieux inspiré... Dans le n° 106 de LGA daté du 21 novembre 1918, Mortane indiquait en effet que le biplace en question avait été abattu « au printemps de l'année 1916 » par le sous-lieutenant Jacques Ortoli. L'examen du palmarès de cet as de l'escadrille N 31 montre qu'il s'agit forcément de sa 3^e victoire, remportée le 4 juin 1916 [2]. Sauf que l'avion capturé intact ce jour-là était un LVG C.II – plusieurs photos le prouvent – alors que les documents repro-

duits ici montrent sans ambiguïté un Rumpler C.IV qui a beaucoup souffert d'un atterrissage forcé. Si l'on ajoute à cela que les premiers Rumpler de ce modèle n'ont rejoint le front qu'à la fin du mois de février 1917, l'identification de Mortane est clairement fautive.

Mais alors, quelle est l'origine de ce Rumpler ? Par chance, certains de ces tirages portent une légende au verso. L'une d'elles indique « avion allemand abattu près de Châlons en 1917 » ; une autre est encore plus précise : « avion tombé entre St Hilaire et Bouy, 3 juin 1917 ». La réponse se trouve dans le résumé du travail du Service aéronautique de la IV^e armée du 3 juin 1917. Ce document précise que le temps a été beau durant toute la journée, facilitant le travail des escadrilles de corps d'armée et d'artillerie qui ont accompli 70 sorties ; bien qu'ils aient effectué un total de 16 croisières et 61 sorties de patrouille, les chasseurs des escadrilles rattachées à l'armée et ceux du groupe de combat n'ont remporté aucune victoire au cours de la douzaine de combats aériens qu'ils ont dû soutenir. Par contre, *un avion ennemi est tombé dans nos lignes, à 2 km au N. de Vadenay ; les 2 passagers, grièvement blessés, ont été faits prisonniers.*

Ce biplace est celui qui nous intéresse : le Rumpler C.IV C.6746/16 (W.Nr. 2021) dont le point de chute se situe 4 km à l'est de Bouy, soit à une quinzaine de kilomètres au nord-nord-est de Châlons-sur-Marne [3]. Issu des 150 exemplaires du second lot de production commandé à Rumpler en septembre 1916 avec les





Le pilote égyptien Mikati dans un Avro 504N de la RAF.
(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)

L'ENVOL D'HORUS

Pionniers de l'aviation égyptienne 1929-1934

Deuxième partie : l'aviation militaire, par André Rostaing-Tayard

DE LA NO 4 FTS AUX PREMIERS MOTH TRAINER

La mise sur pied d'une force aérienne est un chemin semé d'embûches pour la nation qui s'y attelle, et l'Égypte de la fin des années 20 ne fait pas exception à la règle. Dès l'origine il est clair que ce projet ne se réalisera pas sans l'accord et l'aide de la Grande-Bretagne, comme cela se préparait à peu près au même moment en Irak. À cette époque l'Égypte est un point stratégique pour la défense de l'empire britannique ; la RAF y est solidement implantée avec plusieurs bases très actives comme à Aboukir, au Caire ou à Abou-Sueir.

Une fois la décision politique entérinée, plusieurs officiers issus des rangs de l'Armée égyptienne sont sélectionnés afin d'être détachés en 1929 comme élèves-pilotes à la No 4 *Flying Training School* de la RAF basée à Abou-Sueir. Du personnel technique égyptien est aussi formé afin d'assurer la maintenance des futurs avions. Sous le commandement du *Flight Lieutenant Stocks*, les élèves accumulent les heures de vol à bord des Avro 504N Lynx de la No 4 FTS. Leur progression leur permet de faire une première apparition publique le 3 mars 1930 lors du *RAF Display* au Caire. Au milieu d'un programme fourni, trois *Mulazim Tani* (sous-lieutenants) aux commandes de

leur Avro font plusieurs passages au-dessus de l'aérodrome d'Héliopolis, à chaque fois salués par le Roi Fouad et acclamés par la foule. Les trois pilotes sont Fouad Haggag, Mohamed Mikati et Ahmed Razik ; ils marqueront chacun à leur manière l'histoire de l'aviation militaire égyptienne.

La nécessité d'une escadrille opérationnelle se fait de plus en plus pressante, notamment pour la surveillance des frontières poreuses aux trafics divers. En novembre 1930 une note du Ministère de la Guerre du gouvernement égyptien demande l'approbation définitive de la création d'une force aérienne dépendant de l'Armée ; le projet détaillé indique le nombre d'emplois à créer et les crédits nécessaires. L'année 1931 voit la concrétisation de ce projet avec l'achat de cinq avions qui vont former le noyau de l'*Egyptian Army Air Force*. Le *Sirdar* Charlton Spinks Pacha, inspecteur général de l'Armée égyptienne, est chargé de négocier la transaction et le choix se porte évidemment sur du matériel anglais. Le *Daily Telegraph* annonce la signature d'un contrat de 7000 livres-sterling avec De Havilland pour la fourniture à l'Égypte de cinq DH.60T Moth Trainer équipés d'un moteur Gipsy II de 120 ch ; Spinks demande aussi le détachement de deux officiers de la RAF pour organiser la jeune force aérienne.

Afin de convoyer les nouveaux appareils, les trois pilotes égyptiens ayant volé au *RAF Display* l'année précédente sont envoyés par bateau en Angle-



TOUPOLEV Tu-160 : L'ARME ABSOLUE



Vu d'un Typhoon de la RAF en mission d'interception, le Tu-160M-1 « 17 » Valery Tchkalov RF-94110 est en mission au-dessus de la mer du Nord en 2017.

Dernière partie, par Stéphane Nicolaou

La désagrégation de l'URSS laisse la Russie exsangue, tributaire de l'aide occidentale et dépourvue de ce qui faisait sa force, sa puissance militaire. Le Tu-160 se retrouve au cœur des difficultés. Si les usines de Kazan continuent à produire de nouvelles cellules et des pièces détachées qui n'arrivent qu'au compte-gouttes en Ukraine pour entretenir les 19 exemplaires basés à Prilouki, la Russie qui conserve cinq appareils opérationnels dont quatre en état de vol les verse au 1096^e GvTBAP (*Gvardeïdeskyi Tyajlovi Bombardinovotchnyi Aviapolk* : régiment d'aviation de bombardement lourd de la Garde) basé à Engels-2, dans l'Oblast de Saratov. Le 1^{er} juin 1994 ce régiment est absorbé par le 121^e GvTBAP.

QU'EN FAIRE ?

Dès janvier 1992, le Président Boris Eltsine, qui vient d'être élu, décide d'arrêter la production. Le passage d'une économie étatique à une économie de marché qui suit la Perestroïka se révèle désastreux et la Russie se retrouve incapable de financer un avion aussi coûteux. Il ne reste plus qu'à faire du plus gros bombardier jamais conçu un instrument de propagande. On le voit lors des MAKS, les Salons aéronautiques de Moscou et en 1995 deux jours seulement au Salon du Bourget, sa première sortie à l'étranger. Encastré dans une multitude de petits avions, l'appareil est impossible à photographier

correctement et s'envole bien trop rapidement par soleil couchant. C'est une grosse déconvenue pour tous les *spotters* qui se rattraperont avec son concurrent le Northrop B-2...

Malgré les ordres présidentiels, l'usine de Kazan se doit d'entretenir le faible contingent. Quatre exemplaires incomplets ont été laissés plus ou moins à l'abandon mais, revenant sur sa décision, Eltsine autorise l'achèvement d'un exemplaire, le 8-02 qui effectue son premier vol le 10 septembre 1999 et qui devient le « 07 ». Il entre en service en mai 2000. En 1999, le 121^e GvTBAP ne dispose que de six exemplaires opérationnels qui arborent les codes « 01 », « 02 », « 03 », « 04 », « 05 », « 06 » dont un est en grande révision. Le 6 novembre 1999, le « 10 » en provenance d'Ukraine se pose sur la piste d'Engels-2 et les deux derniers des huit cédés à la Russie, le « 11 » et le « 18 », arrivent le 21 février 2000. La donne est complètement modifiée pour le Tu-160 que les pilotes ont surnommé *Belyi Lebed* (le Cygne Blanc). L'arrivée de Vladimir Poutine au pouvoir, en l'an 2000, modifie complètement l'attitude de la Russie quant à la chose militaire : après avoir pratiqué une politique d'autodéfense voire de désarmement faute de moyens financiers, pour restaurer la puissance russe, il faut une armée forte. Et n'est-il pas meilleur symbole que le Tu-160 ? Pour montrer son réel intérêt envers l'appareil, le Président Russe effectue un vol de Tchkalovskaya à Engels-2 le 16 août 2005.

En 2012, sur le tarmac d'Engels-2 dix « Cygnes Blancs ». On peut identifier les Tu-160 « 04 » Ivan Yarygine RF-94112, le « 02 » Vassily Retchenikov RF-94102 et le « 08 » Vitaly Kopylov RF-94115.





PZL P.11c
Maquette IBG en plastique injecté au 1/32°

Il fut un temps (il y a... longtemps, je vous l'accorde) où trouver une maquette de PZL P.11 relevait sinon de l'exploit, du moins d'un certain entêtement. Et voilà que depuis peu, on nous propose des maquettes de cet appareil à quasiment toutes les échelles standard. Dernière-née dans la série, une superbe maquette IBG au 1/32° de ce petit chasseur devenu mythique et symbolisant la résistance de l'aviation polonaise à l'invasion allemande de septembre 1939.

La marque IBG est polonaise, ce qui facilite les recherches, le seul PZL P.11c existant encore étant exposé au Musée de l'Air de Cracovie. Et cette maquette a directement été conçue à partir de l'avion exposé. Le résultat est convaincant, aucun doute ! Lorsqu'on ouvre la boîte, qu'on commence à examiner toutes les grappes et la notice, c'est tout simplement bluffant. Particulièrement impressionnante, la gravure du revêtement en tôle ondulée laisse pantois. Toutes les parties de la maquette sont ainsi : détails abondants, précis, tel le moteur qui est une maquette en lui-même et qu'on peut détailler encore plus si on le souhaite. Bref, une très belle maquette en perspective. Nous n'avons pas eu le temps de tester l'ajustage des pièces principales mais croisons les doigts pour que cette première impression ne soit pas gâchée. Il est fort probable que sous peu, des fabricants proposent des kits d'amélioration ou de détaillage. Côté décoration, trois livrées sont proposées mais là encore, des planches vont faire certainement leur apparition sur le marché. En conclusion, l'arrivée de cette belle maquette nous confirme qu'il y a d'autres avions que les Spit et les 109 !

Potez 25 A2/B2 Lorraine et Potez 25 A2/B2 Hispano
Maquettes Azur-FRRROM en plastique injecté au 1/72°



Avion mythique et symbole de la production aéronautique française de l'entre-deux guerres, le Potez 25 n'a curieusement été que rarement produit en maquette. La marque française Azur-FRRROM comble donc un très grand vide en nous proposant deux boîtes du célèbre biplan de Potez. La première a trait à la plus classique des versions, équipée du moteur Lorraine 12 Eb et la seconde boîte concerne la version équipée du moteur Hispano ; cette dernière permet de construire une version monoplan livrée à la Roumanie à la fin des années 20.

Dans l'ensemble, c'est très joli et le seul reproche que l'on peut formuler concerne le rendu trop prononcé de l'entoilage de la voilure. Mais cela n'est qu'une appréciation personnelle. À part cela, les détails sont nombreux et tout est là pour exécuter un montage excellent. Une

planche de pièces en métal photo-découpé comporte pas mal de petits détails dont des roues à rayons par exemple. Le moulage des petites pièces est excellent. Formes et dimensions « collent » parfaitement aux plans en notre possession. Azur-FRRROM ayant utilisé les ouvrages Lela Presse du Potez 25 et de l'Aviation française en Indochine, c'est donc un peu normal ! Comme le précise le fabricant, le Potez 25 connut de nombreux types de moteurs, au moins deux trains d'atterrissage, trois types de dérives et, bien évidemment, beaucoup de décorations. Azur-FRRROM proposera d'ailleurs sous peu deux planches de décalcomanies qui permettront aux amateurs de cette jolie machine de satisfaire leur « appétit ». Mais les planches déjà incluses dans les deux boîtes invitent à la multiplication des montages ! Alors ne boudez pas ce plaisir de disposer enfin de jolies maquettes du Potez 25. En 1996, il fut le sujet de notre tout premier livre !

Potez 25 TOE
Maquette Special Hobby en plastique injecté au 1/72°

Troisième boitage pour la maquette du Potez 25, sa version coloniale TOE fait donc l'objet de la première boîte de la marque tchèque, qui a en fait conçu le modèle pour Azur-FRRROM. Sans surprise, on retrouve donc les mêmes grappes de pièces, complétées avec celles nécessaires au montage de cette version coloniale au « gros ventre ». La planche de décalcomanies propose quatre décorations, dont une indochinoise, une pour un appareil servant au Levant, une autre pour un avion de l'Aéronautique navale et enfin une pour un avion des Forces Aériennes Françaises Libres au Levant.

Cette boîte sera suivie par une autre avec la version à moteur en étoile Jupiter (certaines pièces figurent déjà sur les grappes) qui fut construite et utilisée en Pologne et en Yougoslavie notamment.



De Havilland DH.88 Comet
Maquette Mikro Mir en plastique injecté au 1/48°

Sujet d'une superbe maquette au 1/72° chez SBS, le célèbre Comet, conçu pour participer à la course Angleterre - Australie MacRobertson, nous est cette fois proposé au 1/48° par la marque ukrainienne Mikro Mir. Il s'agit d'une jolie maquette, remplie de détails, y compris les deux moteurs dont le montage occupe une page entière de la notice ! L'ensemble du train d'atterrissage est lui aussi superbement traité, tout comme l'intérieur de l'habitacle et le volet qui peut être monté en position basse. Formes et dimensions sont bien respectées. La planche de décalcomanies offre le choix entre les G-ACSP *Black Magic*, entièrement noir, le G-ACSR entièrement vert et le G-ACSS

