

# REPLIC

N° 74

Mensuel

Octobre 1997

Belgique : 284 FB  
Canada : CAN. \$ 11.5  
Italie : 15 600 lire  
Suisse : 12 FS

Toutes les nouvelles maquettes et des photos des vraies machines



AICHI M6A1 Seiran

PC-6 Pilatus Turbo Porter

Fieseler Fi 156 Storch

SB2C-4 Helldiver



M 2955 - 74 - 39,00 F





# EN REPLIQUE

TAMIYA - 1/72e



## AICHI M6A1 SEIRAN

Distribué par  
REF. 60737  
T 2 M

**Texte et montage de  
Ousmane DIAGNE**

**A**près une longue éclipse au niveau du 1/72e, Tamiya nous gratifie d'un très beau M6A1 Seiran à cette échelle, réplique parfaite de son récent kit du même avion au 1/48e (cf REPLIC n°71).



### Intérieur

Bien que l'imposant habitacle biplace soit très convenablement détaillé, on peut y ajouter les câblages sur les parois latérales, plusieurs petits boîtiers et le bloc des manettes à gauche, sans oublier différents instruments et leviers sur les petites consoles latérales dont un volant de trim. Les pédales du palonnier, recentrées et amincies, sont à équiper de petites courroies. Pour être complet, il reste à confectionner en fil étiré et carte plastique, la structure tubulaire dorsale et les quatre bras latéraux ajourés sur lesquels le siège est fixé. Le siège lui-même, doit être affiné sur les rebords. Le poste arrière est très complet, on se contente d'affiner le siège du navigateur et de l'agréments (tout comme celui du pilote) de harnais en photodécoupe ou en papier à cigarette. A noter que, comme pour l'ensemble de l'instrumentation, le fabricant prévoit le brélage à base de décalques. A vous de choisir ! Côté peinture, contrairement aux indications de la notice qui préconise de peindre l'intérieur en gris (réf XF22 - RLM66), j'ai appliqué du zinc chromate vert avec une pointe de noir pour tout l'habitacle. La couleur des boîtiers est rehaussée d'un brossage à sec noir ou gris moyen. Pour le reste des détails, y compris la jolie mitrailleuse défensive, on se conforme aux conseils donnés par Tamiya.

### Fuselage

Avant d'emprisonner tous les éléments du cockpit, on prévoit un lest à placer dans le nez de l'appareil. A ce niveau, les deux coquilles du fuselage doivent être ajus-



tées avec soin. Un peu de masticage est nécessaire devant le pare-brise, même remarque pour la pièce correspondant à l'arrondi du sommet du fuselage. En revanche, le radiateur vertical, son carénage et la grande entrée d'air se fixent avec une grande précision.

## Voilure

Celle-ci, en trois parties est très joliment détaillée notamment dans sa partie centrale à l'intrados. Les deux sorties d'air du radiateur très fines se fixent sans problème. L'intégration de la voilure au fuselage nécessite un petit ajustage à la jonction arrière, sous l'habitacle. Les feux de position sont remplacés par du plastique transparent et le tube pitot mérite d'être affiné. Les deux gros flotteurs s'encastrent parfaitement sous la voilure. C'est pourquoi il est préférable de les fixer après peinture, c'est nettement plus aisé, surtout si vous utilisez un aérographe.

## Détails

Les ailettes de la bombe ventrale de 800 kg sont à affiner et on ajoute une boucle d'amarrage sous le fuselage au niveau de la dérive et sur chaque flotteur, devant les pylônes. La petite glace de réflexion du viseur est à remplacer par du rhodoïd. La longue verrière transparente est un peu épaisse, si vous souhaitez la découper pour repositionner les parties coulissantes. Dans cette hypothèse, il est nécessaire de la surmouler. Enfin, un fil d'antenne est tendu entre le mât et la dérive.

## Peinture

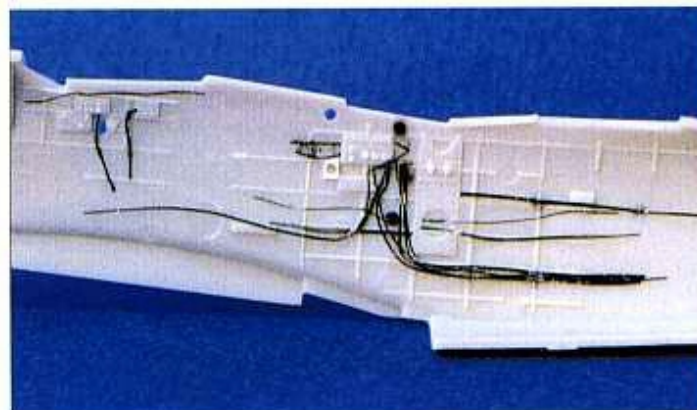
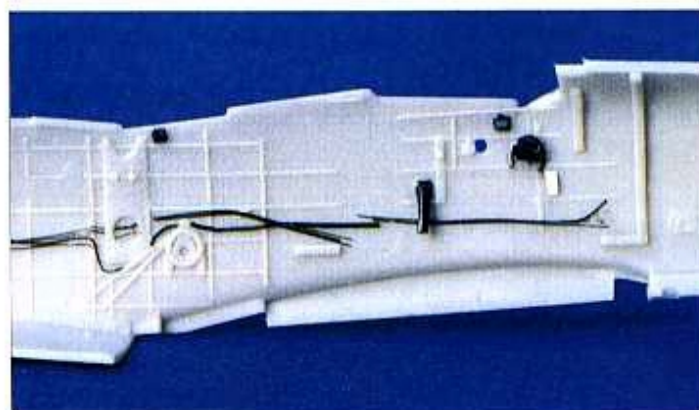
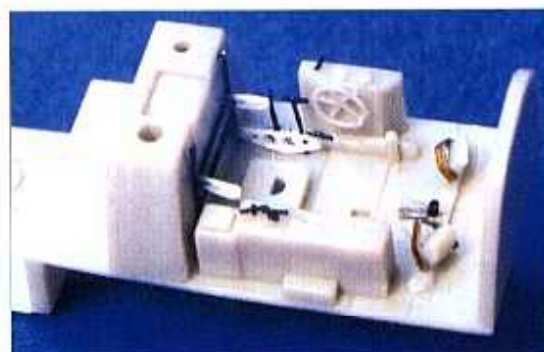
Même si quelques Seiran ont été peints uniformément «vert foncé», la plupart de ces hydravions fut camouflé «vert foncé, gris clair». La maquette est d'abord recouverte d'une couche métallique, avant l'application des deux teintes précisées. Le vieillissement doit être très léger, cet hydravion fut peu utilisé dans les dernières semaines du conflit dans le Pacifique. La casserole et l'hélice sont peintes en brun rouille.

Ce kit du Seiran, fin et précis, est d'un montage très aisé. Il complète bien la longue lignée des hydravions nippons de la Seconde Guerre mondiale, en attendant, peut-être, que Tamiya réduise également au 1/72e tous les modèles de qualité, déjà produits au 1/48e.... ✓



## PEINTURE

	GUNZE	LIFECOLOR	AEROMASTER	HUMBROL
	Acrylique	Acrylique	Acrylique	Enamel
Vert foncé	H59 + H5 (10 %)	UA121+ UA045 (10 %)	1090	149
Gris clair	H61	UA025	1047	129
Vert intérieur	H58	UA04	1049	151
Brun rouille	H47 + H37 (20 %)	—	—	180 + 22 (10 %)

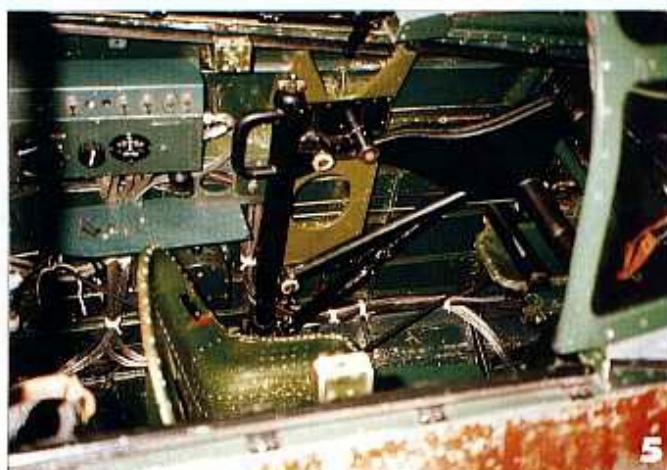
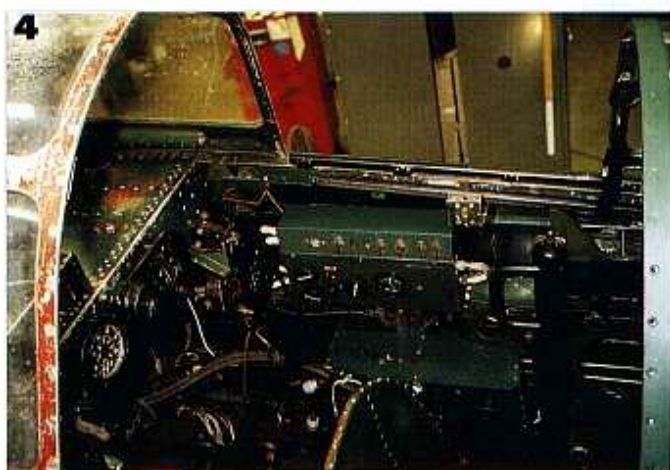
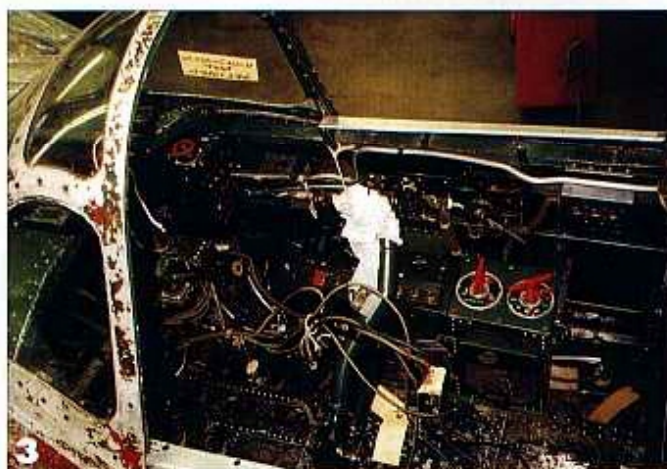




# P H O T O S C O P E

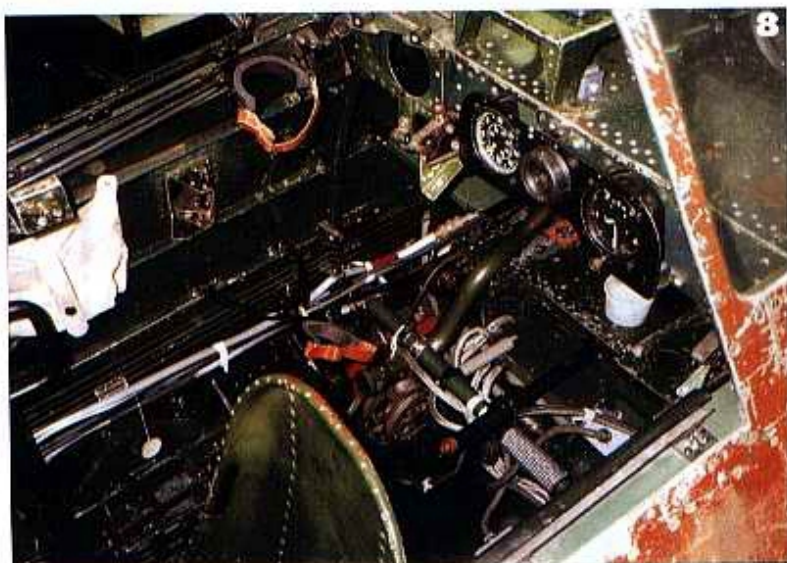
Nous pouvons vous montrer aujourd'hui quelques photos d'un Seiran en cours de restauration au National Air & Space Museum de Washington aux Etats-Unis. Les opérations étant engagées, la contre partie est évidemment que l'avion n'est pas complet; mais c'était une occasion à saisir.

- 1 - La planche de bord à l'état brut, mais qui vous donne tout de même la disposition générale des instruments.
- 2 et 3 - Les côtés droit et gauche du poste de pilotage qui est encore dans ses couleurs d'époque. On voit que certains éléments sont peints en vert, alors que les parois sont beaucoup plus sombres (gris-noir).
- 4 et 5 - Le côté droit du poste arrière du radio-mitrailleur. De nombreux câbles sont apparents et certaines pièces ont déjà été restaurées comme en témoignent les différences nettes de couleurs. On voit à droite une partie du support de l'armement défensif.
- 6 - Quelques instruments sont répétés dans le poste arrière. On voit bien la différence de teinte entre le petit panneau noir et l'intérieur de l'habitacle gris foncé.
- 7 - Le poste arrière avec à gauche sur la photo l'arceau du cône de la verrière.



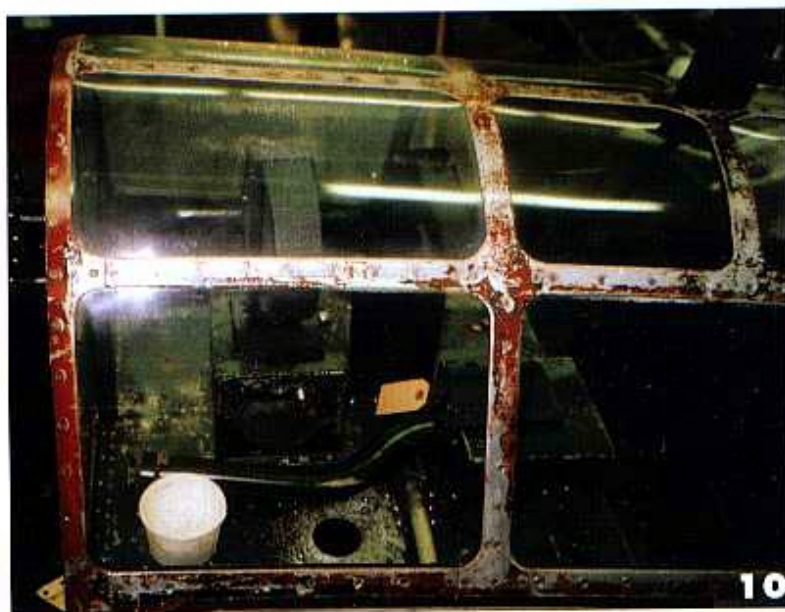


# PHOTOSCOPE



11 - Le mât d'antenne de l'avion installé à l'arrière de la partie fixe de la verrière.

9, 10 et 12 - La partie fixe de la verrière avec sa cloison transparente juste derrière le poste de pilotage. Notez les deux ouvertures rondes et le petit appui tête. Sur le flanc du fuselage en bas de la photo on voit le marchepied rétractable.



16 - Gros plan sur le pare-brise de l'avion. A l'intérieur, sur la casquette, on voit les renforts du support du viseur. 8 - Le côté gauche du poste arrière (l'avant de l'appareil est à droite sur la photo).

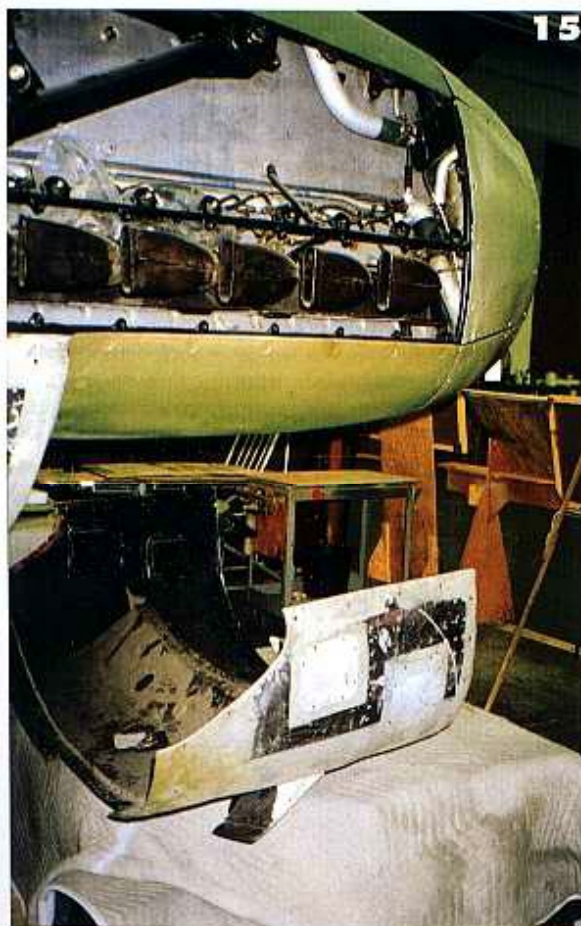




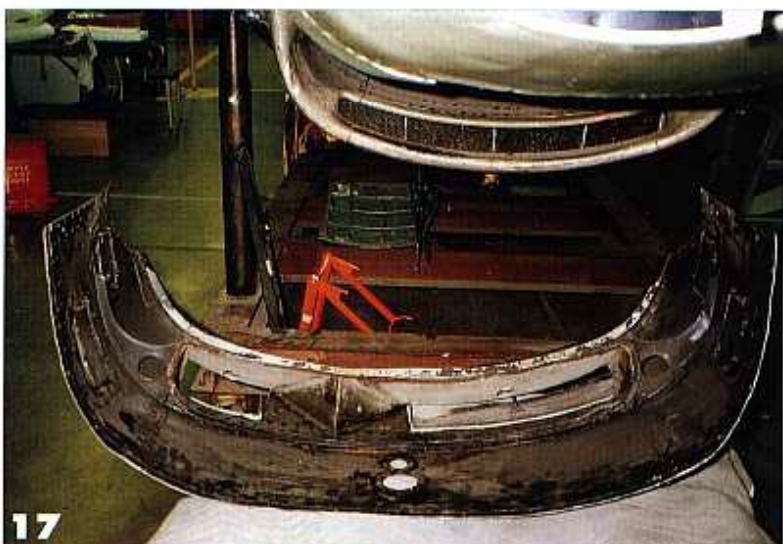
## P H O T O S C O P E



13 et 14 - La partie arrière de la verrière qui a été achevée et mise en place. On voit sur la vue de profil, la rainure de la partie collissante, non installée pour l'instant. La teinte rouge brunnâtre qui subsiste est un apprêt de protection.



15 et 17 - Le nez de l'appareil avec le bas du capot-moteur démonté au niveau de l'entrée d'air du radiateur. Notez la forme du bloc moteur, le bras du bâti, les fils d'allumage et les pipes d'échappement avec leur ligne de soudure caractéristique.





# EN REPLIQUE

PROMODELER • 1/48e



## CURTISS SB2C-4 HELLDIVER

Distribué par  
Librairie Jouets  
REF : 5935

**En ouverture** - L'aspect lustré est obtenu en plusieurs étapes. Une fois sèche, la peinture est d'abord frottée avec une brosse à poils durs, ce qui a également pour effet d'assombrir légèrement les teintes appliquées. Ensuite, certaines parties sont ponçées à l'aide d'un papier abrasif très fin. Le tout est finalement lustré au tampon de feutre.

**Ci-contre** - Les gouvernes de profondeur sont découpées avec soin, sans oublier d'affiner de l'intérieur les bords de fuite de l'empennage, afin d'assurer un positionnement correct, une fois les gouvernes braquées. Attention ici, à la découpe, si vous souhaitez conserver les pattes solidaires de l'empennage. Mais vous pouvez toujours les refaire, si vous aviez la main trop lourde.

### Texte et montage d'Alexandre Mey

**P**ro-Modeler rend aujourd'hui justice à cet appareil, trop longtemps laissé de côté, en remplaçant très avantageusement l'ancien modèle Monogram par ce très beau kit, qui répond aux critères d'excellence des meilleurs du marché.

### Moteur

A condition de s'y attarder un peu, il est possible, à partir du moteur monobloc de la boîte, d'obtenir un résultat tout à fait honorable et suffisant, compte-tenu de l'ouver-

ture du capot moteur et de l'imposante casserole d'hélice. Les volets de refroidissement du capot moteur sont détaillés à l'aide de bandelettes d'aluminium adhésif, rehaussées de lignes de rivets réalisées avec une pointe de foret.

### Intérieur

Le niveau de détails des postes de pilotage et du radio-mitrailleur convient tout-à-fait, car nous avons l'essentiel de l'équipement et rien, ou presque, n'a été oublié. On pourra ajouter quelques câbles, lampes et autres plaques d'instructions, sans oublier le levier permettant d'actionner le système de repliage des ailes, juste devant le manche à balai. Le siège du pilote nécessite d'être quasiment refait, avec de nouveaux accoudoirs. Son armature arrière est réalisée en fil métallique, et les harnais proviennent d'une pochette







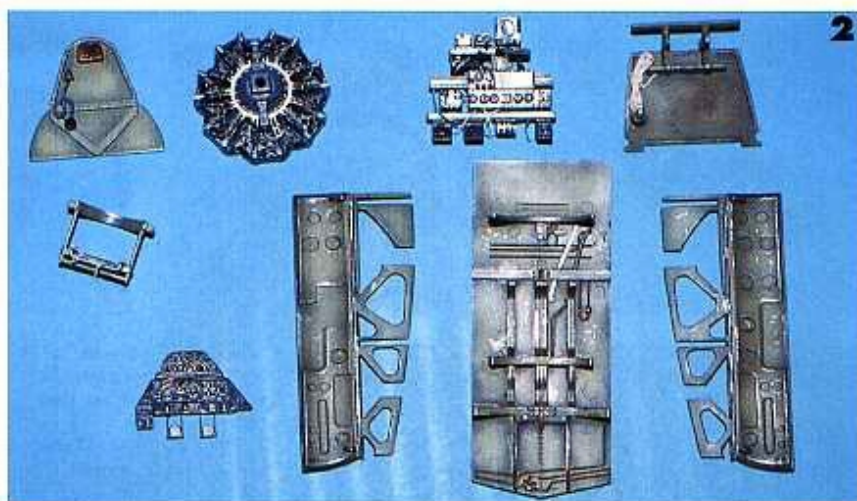
1 - Différentes nuances de bleu foncé ont été vaporisées pour donner un aspect opérationnel au revêtement de cet Helldiver.

Eduard. D'autres menus détails pourront également agrémenter l'habitacle, avec notamment, un appareil photographique confectionné en scratch (avec son déclencheur !...), le matériel de survie en papier de soie plié, et du cordage en fil de cuivre. Le poste de radio d'origine est fort bien détaillé, il suffira d'y ajouter quelques câbles et plaques d'instructions. L'ensemble recevra un brossage à sec aluminium, afin de faire ressortir tous les détails (cf photo E). Les parois et le plancher sont peints en vert intérieur, avec différentes nuances selon les montants. Le plancher pourra ainsi être éraillé pour laisser apparaître la sous-couche aluminium. La soute à bombe positionnée ouverte recevra le même traitement, et là, il n'y a rien à ajouter, car le niveau de détails est amplement suffisant !

Un assemblage à blanc, révèle un mauvais ajustement des trappes avec la soute : un ponçage des chants des renforts latéraux moulés avec les trappes, sera indispensable. Une fois ce petit travail achevé, le tout s'assemble parfaitement.

## Fuselage / Voilure

La jonction des ailes avec le fuselage est presque parfaite à l'extrados. L'intrados est fourni en deux pièces, ce qui rend inévitable un léger masticage à l'implanture d'aile. Attention à bien veiller au respect du dièdre, sinon vous obtiendrez un Helldiver aux lignes déformées. Les antennes Yagi sont refaites en plastique étiré et en fil métallique. Les feux de navigation moulés avec les ailes, sont remplacés par un morceau de grappe transparente étirée. Les gouvernes de profondeur, les ailerons et le gouvernail sont poncés, afin d'éliminer ou atténuer les nervures trop marquées. Les portions internes des aérofreins moulées avec chaque morceau de la voilure sont percées au foret. Il va sans dire qu'il faudra vous armer de patience pour percer les quelques 700 perforations, qui de surcroît, sont de diamètres variés. Il est préférable de commencer l'opération à la main avant



2 - On commencera par détacher la plaque dorsale en suivant le dessin des cylindres. L'ensemble recevra une couche acier (Testor/Metalizer), suivie par endroits, d'un voile diffus d'huile (Gruze H342). Les tiges des cylindres sont peintes en noir (Humbrol 33), les têtes des cylindres en argent (Humbrol 11), et les fils d'adhésion en aluminium mat (Humbrol 56). Le carter du réducteur recevra deux plaques d'instructions (planche Reheat RH 131), et le tout sera ensuite recouvert d'un jus de sépia pour la dernière touche. Les pédales du palonnier, moulées grossièrement avec le tableau de bord, sont remplacées par de la photodécoupe. La structure en serpentins du tuyau d'oxygène est obtenue en enroulant sur un fil de cuivre de 0,4 mm du fil électrique plus fin. Si vous ne disposez pas de tableau de bord en photodécoupe, vous pouvez toujours exploiter celui de la boîte fourni en relief, en appliquant du noir mat (Humbrol 33) sur une couche d'aluminium (bombe Tamiya).

La surface est ensuite frottée avec une brosse dure, avant de passer sur la gravure un coton tige légèrement imbibé d'alcool. Cette technique permet de retirer le noir des bords saillants, et par conséquent, de révéler rapidement et proprement tous les détails de la gravure.

3 - La jambe de train est vert zinchronate et des détails, comme des plaques d'instructions (décalcomanies), ont été ajoutés.

Hi Tech nous fait plaisir en sortant un très joli kit de conversion (réf. 48025).

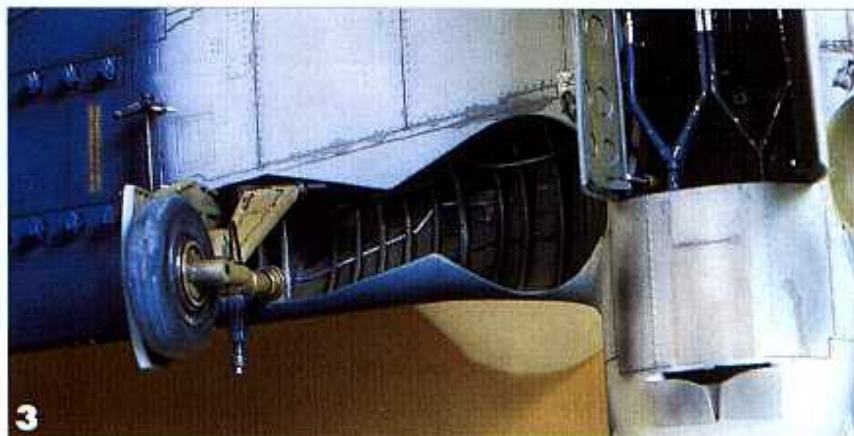


de recourir à la mini perceuse, afin d'éviter d'irrémédiables bavures, certaines perforations étant trop rapprochées les unes des autres ! (cf photo 9) Les aérofreins sont laissés fermés, très peu de photos les montrent en position déployée lorsque l'avion est au sol, moteur arrêté. En revanche, les becs de bord d'attaque doivent être séparés. Le téton du fil d'antenne situé à tribord a été oublié, et sera donc réalisé à partir d'un morceau de grappe étirée. Les pipes d'échappement sont celles d'un Avenger.

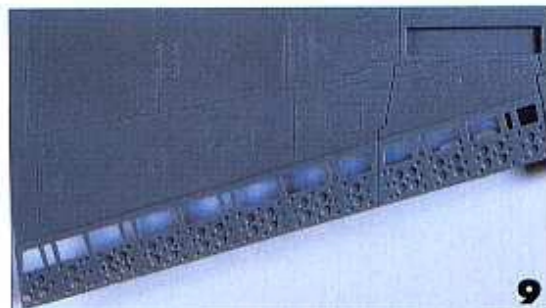
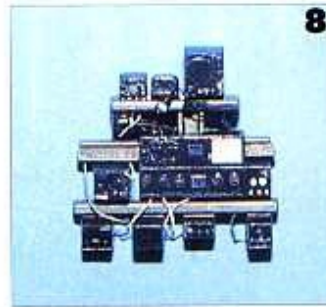
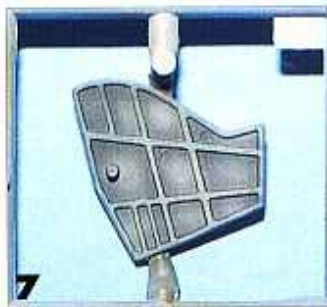
## Trains d'atterrissage

La pose du train principal, constitué de six pièces, est assez délicate. Il faut consacrer un peu de temps à un assemblage à blanc, pour éviter de mauvaises surprises. Un flexible de frein (fil de cuivre) agrémenté de colliers (tube de coton tige étiré), longe le montant situé derrière la jambe de train. Sur quelques photos en couleur, les jambes de train semblent avoir été peintes à la hâte, laissant transparaître l'aluminium. Un voile très léger de vert intérieur sera donc appliqué sur de l'aluminium (Testor). Les flasques très finement moulées, sont peintes en blanc, aluminium et vert intérieur. Les pneus recevront d'abord du noir («tire black», Aeromaster 1004 ou 9010) avant les voiles plus claires sur

4 - La limite entre les couleurs est légèrement floue et suit la ligne de l'articulation de la voilure. Une légère patine met en évidence la gravure du kit tout en contribuant à son vieillissement.







les surfaces en contact avec le sol, pour ensuite être roulés sur du plâtre à sec, afin que la bande de roulement du pneu soit plus réaliste. La fourche de la roulette de queue moulée avec le fuselage, est détachée pour être refaite en carte plastique et sera positionnée braquée.

## Verrière

Pour obtenir une coloration homogène, le pare-brise et la partie fixe du poste radio seront collés au fuselage avant la peinture. Pour masquer les parties vitrées, vous pouvez utiliser le «Parafilm» de la gamme Aeromaster. Le produit est fixé en l'étirant généreusement, avant de l'appliquer avec le doigt. Il suffit, enfin, de pratiquer la découpe à l'aide d'une lame neuve de rasoir. C'est une opération assez fastidieuse, compte-tenu de la surface à traiter, mais le résultat est garanti ! Les montants sont d'abord peints en vert intérieur, avant le bleu marine qui ainsi transparait. Il est plus aisé de pratiquer de la sorte, que de peindre l'intérieur en vert...

## Peinture et décoration

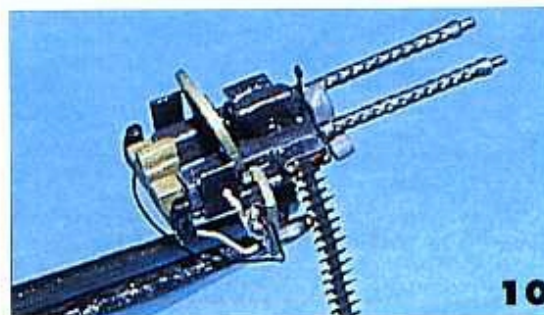
C'est une des décorations de la boîte, à savoir un appareil trois tons (blanc/bleu moyen/bleu marine) de la VB-3, embarqué sur le USS Yorktown. Une photo du n°114 en question, dans le Squadron/Signal «in action» n°54, révèle un vieillissement assez appuyé pour un avion embarqué, rendant le travail de patine d'autant plus intéressant. L'ensemble recevra d'abord, une sous-couche aluminium. Une première couche de blanc (Gunze H11) est appliquée sur les surfaces d'intrados. Les lignes de structure sont ensuite soulignées à l'aérographe de traits fins «brun-noir», avant l'application d'un voile léger de blanc cassé avec une pointe de jaune sable (Gunze (30 %) H79 + (70 %) H329). Les teintes étant rarement immaculées, on retouchera parcimonieusement chaque panneau de voiles gris plus ou moins foncés. Du bleu moyen (Gunze H56) qu'il faudra éclaircir,

5 - L'appareil photo constitué de cinq pièces, est confectionné à l'aide de carte plastique, d'un morceau de grappe, d'aluminium adhésif et d'une feuille de métal très mince.

6 - Le siège du mitrailleur est agrémenté de harnais et la tourelle de mitrailleuses est détaillée à l'aide des photos de la notice, avec notamment, les deux plaques de blindage latérales en carte plastique, différents câbles et des bandes de munitions dont une pointe sur deux est peinte en rouge, pour les balles traçantes (cf photo 10). Les munitions proviennent d'une planche Eduard à l'échelle 1/72e, mieux proportionnées pour ce détail au 1/48e. Les canons sont frottés avec du graphite, après un brossage à sec aluminium sur la peinture noir métal (Testor/Metalizer).

7 - Avec une base déjà bien détaillée, comme c'est le cas ici, une bonne mise en peinture peut souvent suffire à rendre attrayantes certaines pièces. Avec l'aérographe, une technique consiste à ombrer les parties en creux, et à éclaircir les surfaces principales, avec quelques rappels au pinceau. Vous obtiendrez alors, un contraste plus franc entre les profondeurs et les reliefs, comme ici sur une des trappes en cours de préparation peinte en vert intérieur, directement sur la grappe, en accentuant les effets d'ombrage de la structure interne.

11, 12 et 13 - Les postes avant du pilote et celui du mitrailleur arrière. On voit sur le bord du poste défensif l'appareil photo confectionné de toutes pièces. Vous noterez qu'à cette échelle tous les détails réalisés sont parfaitement visibles.



est ensuite appliqué sur les flancs, et à l'intrados sur les parties repliables des ailes : à noter que la séparation entre le blanc et le bleu doit être légèrement floue. A partir des deux tons de bleu, on fabriquera des nuances dérivées plus claires et plus foncées. Celles-ci seront appliquées à l'aérographe, avec une forte dilution (80 %) : les panneaux étant traités un par un. Il ne faut pas hésiter à utiliser des nuances franchement contrastées, pour obtenir l'effet d'une peinture dégradée par la rudesse d'un climat tropical. Pour le bleu marine (Gunze H54), il est possible d'y ajouter une pointe de vert sombre. Vous remarquerez que certains panneaux semblent avoir été repeints, la différence de coloration étant notamment, très nette au niveau des ailes. Pour terminer la phase de peinture, les lignes de structure sont soulignées d'un jus noirâtre et l'ensemble recevra un voile jaune-sable très dilué, plus appuyé à certains endroits, après la pose des décalques. Les insignes américains sont remplacés par ceux de la planche Aeromaster (réf. 48054).

Vous pouvez vous procurer sans hésitation ce modèle de toute beauté ! Un tel morceau de choix ne manquera pas de ravir tous les amateurs de l'US Navy, et ceux de l'Aéronautique Navale française puisque nos marins ont volé sur cette machine dans sa version.





# PHOTOSCOPE

Photos William Coffman



1 - SB2C-5 Helldiver appartenant à la collection d'avions en état de vol de la Confederate Air Force (NX 92879, S/N 83589).

2 - Le côté gauche du capot-moteur, quelques salissures apparaissent. Notez la position du mât d'antenne.



3 - La prise d'air inférieure sous le capot-moteur, une partie des volets de refroidissement, la pipe d'échappement, etc..

4 - La soute à bombes ouverte du Helldiver. Remarquez les deux grands volets ouverts devant la soute.



5 - Une portion du fond de la soute à bombes avec les nombreux renforts de structure, les tuyauteries, etc.



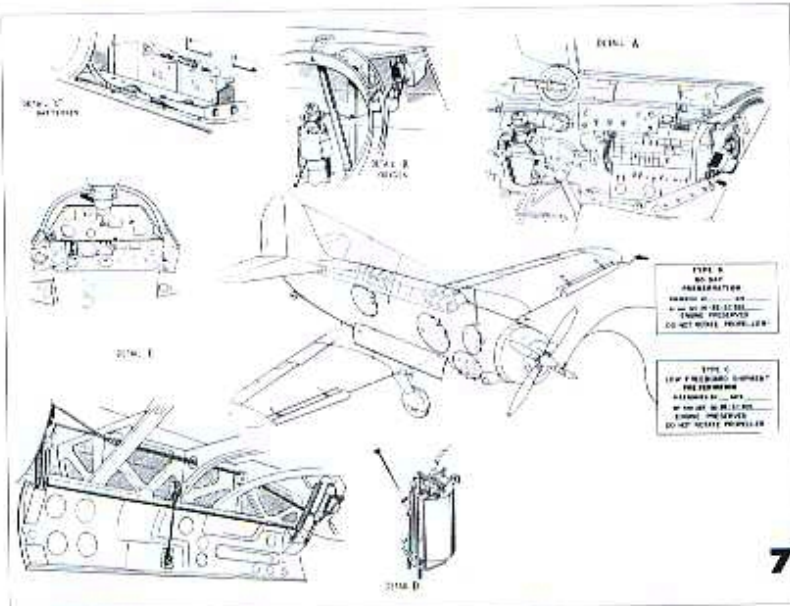
## P H O T O S C O P E

6



6 et 8 - Lorsque la mitrailleuse est sortie, la portion dorsale arrière du fuselage s'abaisse ce qui donne à cette arme défensive un plus grand champ d'action.

7 - Croquis de la trappe droite de la soute à bombe avec son système d'ouverture et de fermeture.



7

8



9 et 10 - Trois vues de la longue verrière du SB2C, fermée et ouverte. Notez le déflecteur sur la portion arrière et le petit rail de guidage sur le fuselage. Les lignes de rivets sont bien visibles sur les montants de la verrière.

11 - Le manche à balai avec le renvoi sur le palonnier et son contre-poids.

12 - Croquis de la mitrailleuse et de son support.

13 - L'arceau support de la mitrailleuse défensive.

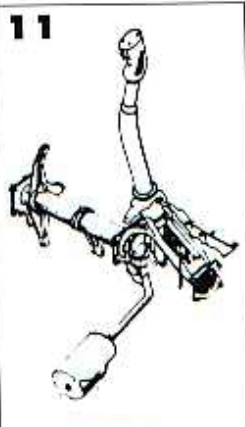
9



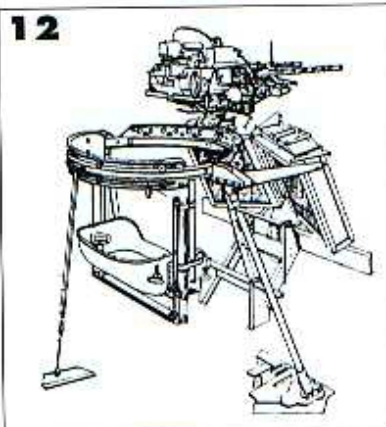
10



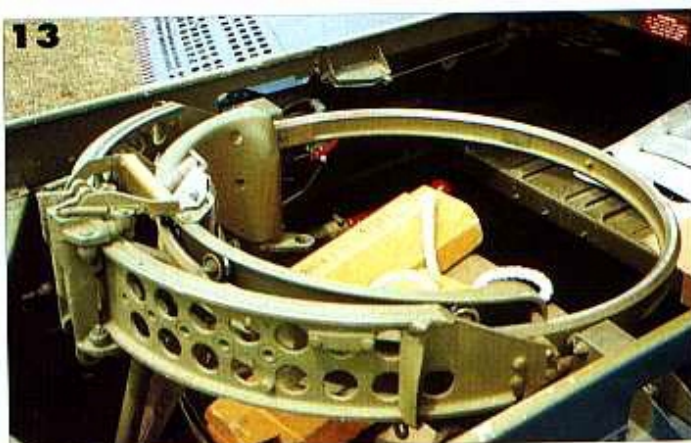
11



12

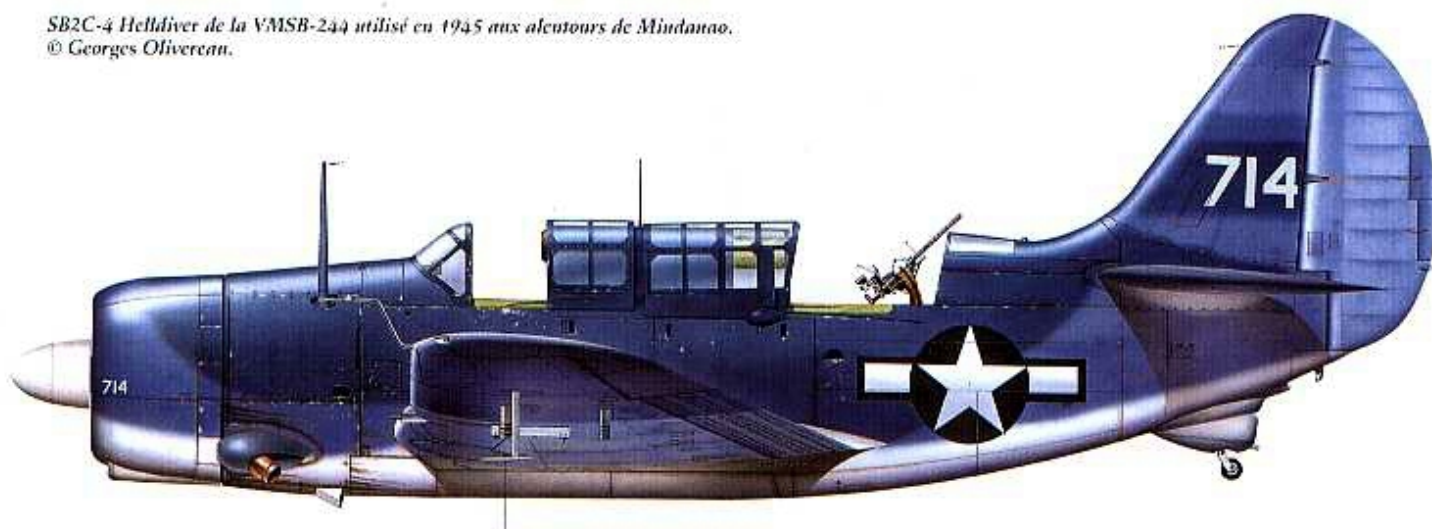


13

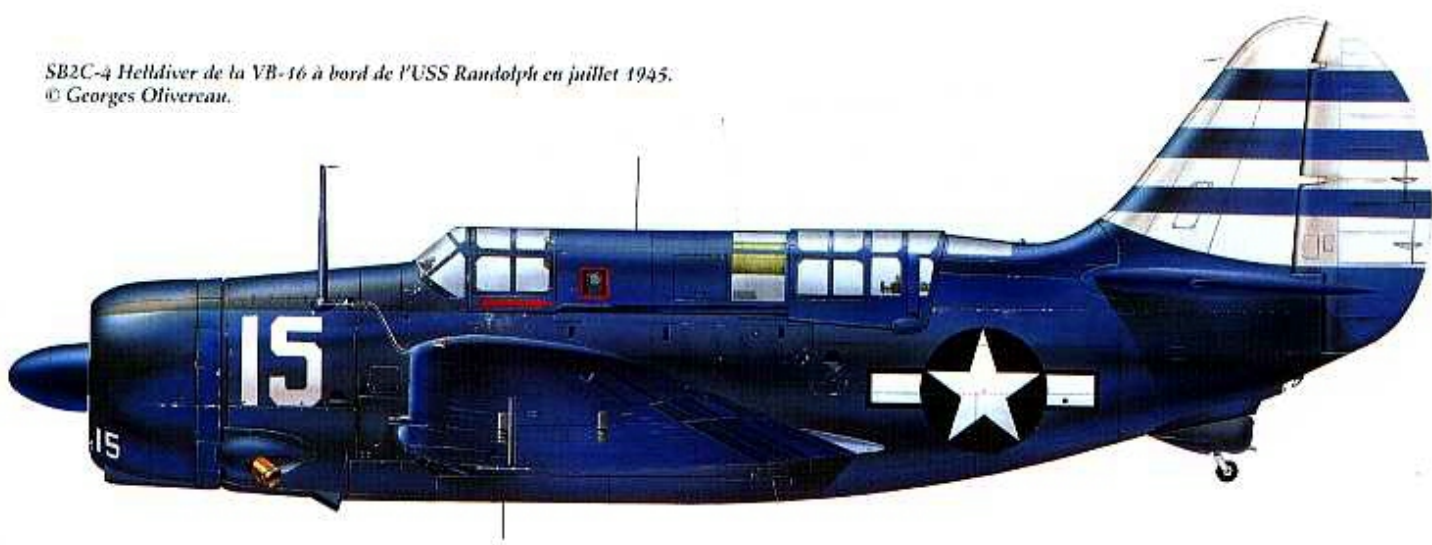




SB2C-4 Helldiver de la VMSB-244 utilisé en 1945 aux alentours de Mindanao.  
© Georges Oliveau.



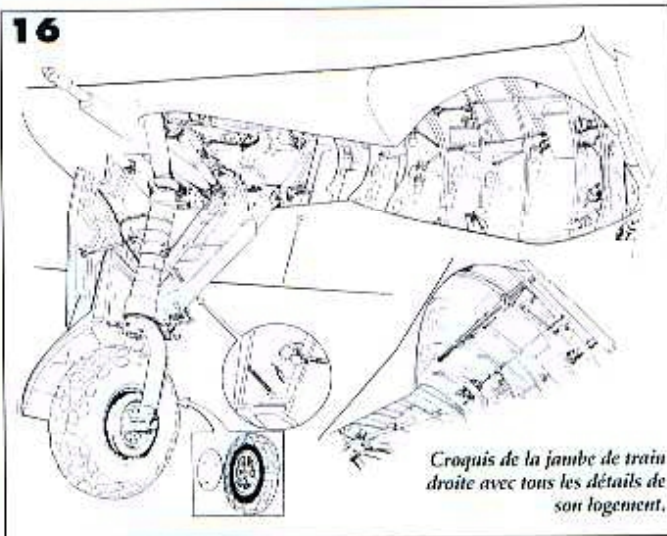
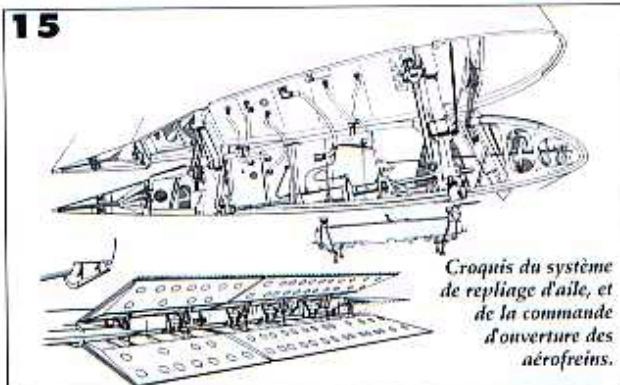
SB2C-4 Helldiver de la VB-16 à bord de l'USS Randolph en juillet 1945.  
© Georges Oliveau.



SB2C-5 Helldiver de la 3 F en Indochine à Bach Mai, en 1954.  
© Georges Oliveau.



## P H O T O S C O P E



14 - La voilure repliée sur laquelle on peut noter la couleur verte intérieure et la portion rouge sur les chants des volets-aérofreins.

17 - La jambe de train droite. La fixation de la trappe permet de conjuguer le mouvement de celle-ci avec la jambe.

19 - SB2C-5 n°14 de la 9F à l'appontage qui nous dévoile sous cet angle ses aérofreins-volets de courbure. Notez le braquage des gouvernes de profondeur. (SHAA)

21 - Deux SB2C-1C de la VB-1 embarquée à bord de l'USS Yorktown en 1944, patrouillant ici aux alentours de l'île de Guam. La retouche sur la partie fixe de la dérive est un masquage du numéro individuel «70» remplacé sur le gouvernail de direction lorsque le marquage tactique (bande blanche oblique) a été appliqué. L'avion à l'arrière plan porte son numéro différemment. Notez le reflet sur l'aile, la limite des teintes, et l'extrémité de la casserolette d'hélice. (SHAA)



18 - Le volet-aérofrein du Helldiver, pièce qui peut représenter un véritable cauchemar pour le maquetiste qui doit la confectionner de toutes pièces. Heureusement la photo-découpe est là pour soulager notre travail. Notez les échancrures sur le bord de fuite.

20 - Alignement de SB2C-5 de la 3F en Indochine. Il porte encore le marquage «Navys» et un numéro (504) derrière la cocarde de fuselage. Les appareils de l'Aéronautique Navale étaient entièrement bleu-noir. (Coll. A Crosnier)





REF.  
72-009

## EN REPLIQUE

HIGH PLANES MODELS/CLASSIC PLANE • 1/72

REF.  
CPI 04

## HI PLANES MODELS



## PILATUS PC-6 TURBO PORTER



CLASSIC PLANE

Texte et montage de François Verdu

## Fuselage

Toutes les pièces de ce modèle demandent un travail de préparation (affinage et ébarbage). De plus, comme la plupart des maquettes artisanales, aucun point de centrage n'est prévu. Il faut donc installer des languettes sur les demi-coquilles pour faciliter le positionnement des pièces. Sur cette maquette une difficulté supplémentaire est survenue lorsque les demi-fuselages ont été assemblés. Ils ne joignaient plus. Une bande de carte plastique collée sur le chant d'un des demi-fuselages a permis de rattraper la différence, et en même temps de compenser l'étroitesse de la carlingue. A certains endroits, l'alignement n'est pas parfait, aussi faut-il prévoir de mastiquer pour palier ce défaut. L'aménagement intérieur fait appel en grande partie à la carte plastique. Seuls la planche de bord et un des deux sièges sont conservés. La banquette de la cabine vient se placer sur la paroi gauche et la cloison du fond est agrémentée d'un morceau de feuille d'aluminium. Ce modèle ayant été choisi

1 - Faute de temps nous n'avons pu mettre en place que les motifs disponibles, malheureusement trop grands pour ce qui concerne l'inscription «Armée de TERRE». Peut-être existe-t-il une planche de lettres en transfert à sec qui correspond mieux au graphisme.

2 - La machine aux couleurs australiennes est hérissée d'antennes. La carte plastique, la feuille d'aluminium, le fil étiré et même des cheveux ont été utilisés pour figurer tous ces détails.

## Fuselage

Les demi-coquilles s'ajustent très bien, il faut simplement poncer le chant de collage des deux pièces afin que la surface à encoller soit bien plane. Après coupe je me suis aperçu que la largeur de la cabine était plus importante que celle de la pièce transparente du pare-brise. Vous pouvez soit poncer les demi-fuselages jusqu'à obtention de la bonne dimension, soit refaire un pare-brise. C'est cette dernière solution qui a été choisie, car de plus les pièces thermoformées fournies ne sont pas très limpides. L'aménagement intérieur est similaire à celui de la maquette Hi Planes, c'est-à-dire une banquette et un siège pilote refaits. Les commandes du palonnier sont réalisés en fils étirés.

## Voilure

Il faut absolument veiller à ce que les ailes (chacune en une pièce) soient bien perpendiculaires au fuselage car elles





3 - La maquette Hi Planes Models avec tous les points de détails propres à la version de l'ALAT : extrémités de la voilure, radar sur le bord d'attaque, pied de dérive plus grand, etc. Sur le fuselage on voit la bande de carte plastique insérée pour agrandir la largeur de celui-ci.

## HI PLANES MODELS

d'être représenté porte fermée, il n'est pas nécessaire de pousser plus loin le détail, car peu de choses restent visibles par les fenêtres. Ces dernières sont longues à mettre en place car il faut ajuster un à un les morceaux de plastique transparent. Pour celle de la cabine à gauche, il est plus facile de couper le montant central et d'insérer les deux fenêtres d'un seul coup. Par contre sur les portières du poste de pilotage il faut bien compter 20 à 30 mn par pièce pour les ajuster. La porte coulissante de droite pose moins de problèmes car

5 et 6 - Les cloisons aux extrémités des saumons du plan horizontal sont en feuille de métal. Une pièce aux bonnes formes et dimensions est préparée dans un morceau de carte plastique. Une fois parfaitement ajustée à son emplacement, on colle sur ce gabarit plusieurs feuilles d'aluminium à l'aide de colle cyanoacrylate. Ces feuilles sont découpées suivant la pièce en plastique de façon à obtenir des éléments parfaitement identiques. Ensuite il ne reste plus qu'à décoller chaque feuille et à bien les aplanir avant de les fixer définitivement en place.



4 - La maquette Classic Plane sur laquelle le pare-brise est à refaire plus large. Plusieurs cartes plastique ont été collées de façon à obtenir une pièce un peu plus grande que l'ouverture avant. Cette forme est ensuite mise en forme par ponçage et sert de «master» pour remouler un nouveau pare-brise thermoformé. Chaque aile d'un seul tenant devra être légèrement dégauchie car elle présente un petit fléchissement.

## CLASSIC PLANE

ne sont collées que sur leur section. Ensuite, on peut installer le plan horizontal, en accordant son alignement avec la voilure. Enfin, on colle la dérive. Les pièces sont moulées dans un plastique assez dur, ce qui rend difficile et long tout entreprise de séparer les gouvernes pour les représenter braquées.





## HI PLANES MODELS

elle est d'une seule pièce directement transparente. Il faut simplement penser à peindre la face interne avant de la mettre en place. Enfin, le pare-brise demande également un certain temps de pose. J'ai dû recharger les montants latéraux, puis les retailler pour essayer de mettre en place cette pièce.

### Voilure

Les ailes sont composées de deux pièces chacune. Le bord de fuite est affiné à l'aide d'une lame de cutter (intérieur et extérieur) et avant de coller les demi-coquilles on veille à ce que ces pièces soient bien droites. Le tenon qui doit venir dans le fuselage est raccourci et ajusté à sa mortaise. Soyez patient car il faut que la maquette ait les ailes bien positionnées. Hi Planes Models donne en option les deux types de saumons, les courts et ceux des dernières versions (H2B4). Ces derniers ont des retassures importantes et sont de formes erronées. J'ai préféré les retailler dans un morceau de carte plastique. Une fois les ailes montées sur le fuselage, les mâts sont mis à la bonne longueur.

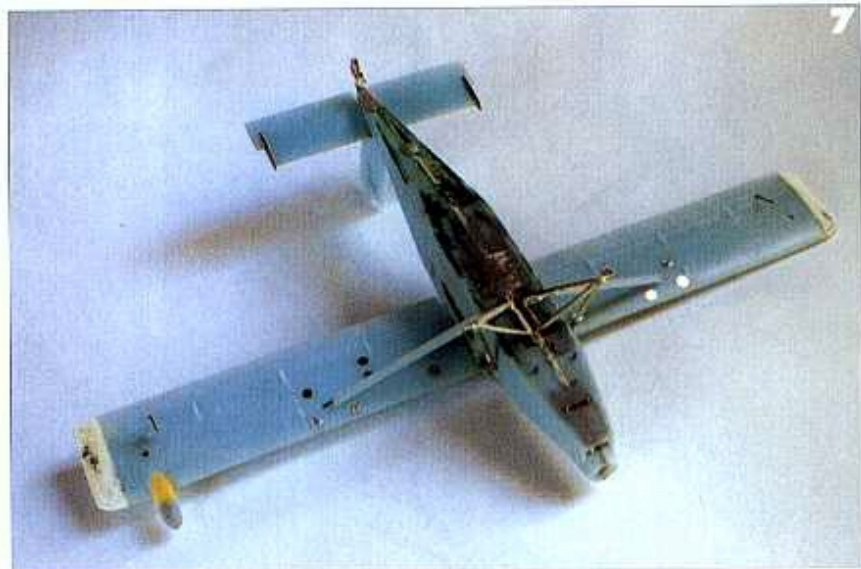
Attention au niveau de l'empennage. Il faut tout d'abord coller le plan horizontal en veillant à son alignement avec l'aile, puis faire une encoche pour installer la dérive. Celle-ci est décalée par rapport au plan fixe (cf photos). Sur la version réalisée (ALAT) le pied de dérive est beaucoup plus grand. Il a été taillé dans un morceau de carte plastique. Cette pièce est néanmoins fournie sur la grappe. Enfin, les cloisons aux extrémités du plan horizontal ont été confectionnées en feuille d'aluminium.

### Train d'atterrissage

Ils sont fournis en métal blanc. Après ébarbage, on essaye à sec de le positionner pour vérifier leur angle. Le point d'attache de l'amortisseur devant le pare-brise est percé et une petite encoche est réalisée dans le triangle inférieur pour consolider le montage. Les roues fournies ne sont pas d'un moulage très précis aussi ai-je remplacé ces pièces par d'autres en résine (True Detail, roues pour Cessna A-37 Dragonfly au 1/48e (réf. TD4808). Les jantes du PC-6 ont les renforts au nombre de huit. Malheureusement celles que j'ai pu trouver n'en ont que six séparations et la jante est un peu forte en diamètre. De meilleure facture, j'ai tout de même conservé celles-ci en attendant mieux. La roulette de queue moulée d'une seule pièce est assez bien représentée. Le garde-boue et le compas d'amortisseur sont figurés et seule la jambe doit être raccourcie. Cette pièce est collée à l'extrémité du fuselage. Le dispositif tubulaire visible devant la roulette sous le fuselage est confectionné en fil étiré.

### Décoration

L'avion est entièrement vert-kaki foncé armée de terre obtenu par mélange. Avant de commencer à peindre, masquez toutes les parties transparentes. Il faut que la peinture soit un peu satinée. ✓



7 - Les quelques détails de surface visibles à l'intrados ont été rehaussés par de la feuille d'aluminium adhésive. De même, certains renforts de structure en légèr surépaisseur ont été confectionnés dans ce matériau (pointe arrière du fuselage, mâts, etc).

### DOCUMENTATION

- Australian air power today, par G. Meggs, (Kookaburra 1988)
- SAFCH IPMS Autriche
- Documents Pilatus

8 - à gauche la pièce Hi Planes Models un peu trop petite dont les détails de la jante sont empiétés, à droite la roue de la maquette allemande présentant le même défaut de moulage mais d'un diamètre légèrement trop fort, et au centre la roue de substitution de True Details en résine sur laquelle on réalisera les détails de la jante en carte plastique.

Remerciements à Messieurs : Jean-Luc Achez, Ansermat, Hervé Barbon, Rex Barker, Raymond Courbier, Jean-Louis Favier, Landry, Roland Le Guennou, Frédéric Lert, Greg Meggs, Jacques Michel, Philippe Navarro, Thomas Peter, Poissereux, Claude Poisson, Jean-Marc Poincin, Hervé Roumat, Sébastien Theurillat.

## CLASSIC PLANE

### Train d'atterrissage

Il est préférable de le refaire en tube métallique ou en plastique, car ceux fournis sont fragilisés par le changement de section au niveau du soufflet de l'amortisseur. Les roues sont changées comme sur le modèle HPM par celle en résine True Details. Les huit renforts des jantes sont réalisés en carte plastique. On commence par supprimer les petits ergots moulés, puis chaque renfort est taillé en biseau (côté le plus haut vers l'extérieur de la jante) après avoir été fixé à la colle cyanoacrylate. Un morceau de fil étiré de 1 mm de diamètre rehausse l'axe de roue. Sur la roulette de queue un garde-boue est confectionné dans une feuille d'aluminium et l'axe est renforcé.

### Décoration

C'est vraiment le type de camouflage qui motive... L'avion est entièrement peint en tan (un marron qui tire un peu sur le rose), puis les taches noires sont appliquées. Enfin, les taches vertes pour faciliter la réalisation certaines en noir dont les extrémités sont pointues. Les décalcomanies proviennent d'une planche Aussie Decals, mais la marque allemande Classic Plane prévoit de commercialiser plusieurs boîtes de PC-6 Pilatus dont une avec des décalcomanies australiennes. Sinon, il vous reste la solution du pochoir, car la silhouette du kangourou n'est pas difficile à réaliser. ✓



8





## P H O T O S C O P E



1, 3, 4 et 5 - Quatre vues du splendide camouflage arboré par un PC-6 australien qui nous a séduit pour une des décorations. Rares sont les occasions de voir l'avion sous toutes ses coutures, vous pouvez ainsi réaliser le seyant camouflage sans difficulté. Les Pilatus Turbo Porter sont désormais remplacés par des Nomad dans l'armée australienne. (via Greg Meggs)

2 - Le PC-6 de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT) n°894, immatriculé MCE, que l'on a eu l'occasion de voir à plusieurs reprises dans les journées portes-ouvertes et les meetings aériens en France. Notez la spirale jaune sur la casserole d'hélice. (J-M Poincin)





## P H O T O S C O P E



6 - PC-6 suisse, V-612, équipé de skis et de roues de petit diamètre comme l'autorisent les terrains en dur. (T. Peter)

7 - PC-6 H2M, V-620, vu à Buochs qui a reçu un camouflage expérimental de deux tons de vert. L'appareil est dépourvu de portière au niveau du poste de pilotage et il est équipé d'un pare-brise bombé. (T. Peter)

8 et 9 - La roue du PC-6, version grand format utilisée des terrains non préparés. (H. Barbon)

10 - La roulette de queue avec son garde-boue de section très carrée et le dispositif particulier installé sur le fuselage, sans doute un système de butée. (J. Michel)

11 - La vue de profil nous montre de nombreux détails de renforts, le revêtement riveté du fuselage. (J-M Poincin)



12 - Un ski sur un PC-6 de l'armée suisse. (T. Peter)

13 - Les bras du train d'atterrissage avec une vue du dessous de l'appareil et de ses trappes ventrales. Ce logement peut être utilisé pour l'emport de systèmes de reconnaissance. (J-L Achez)

19 - Le dessous du capot-moteur abritant la turbine. On voit à gauche le volet réglable, les différents drains, les ouies sur le petit panneau rond, etc. (H. Roumat)

20 - Le mât qui relie la voilure au fuselage sur un des PC-6 de l'ALAT. (H. Barbon)

21 - Détail du point de fixation sur le fuselage et des renforts. (H. Roumat)



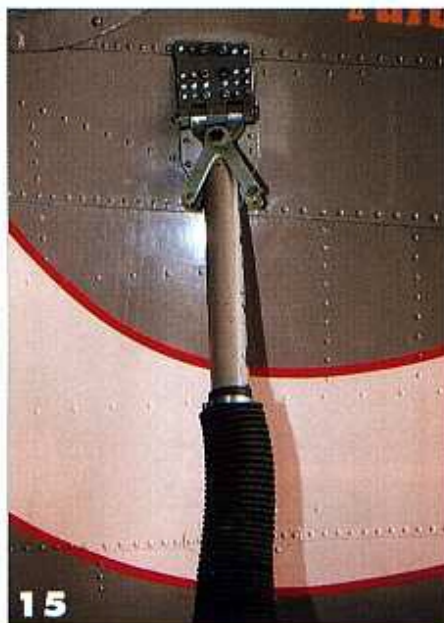
Remerciements à Messieurs : Jean-Luc Achez, Ansermot, Hervé Barbon, Rex Barker, Raymond Courbier, Jean-Louis Favier, Landry, Roland Le Gacmon, Frédéric Lert, Greg Meggs, Jacques Michel, Philippe Navarro, Thomas Peter, Poisseroux, Claude Poisson, Jean-Marc Poincin, Hervé Roumat, Sébastien Theurillat.



# PHOTOSCOPE



14



15



16

14 - Le nez du PC-6 montrant de nombreux détails comme l'espace entre la casserole d'hélice et le capot-moteur, l'inclinaison des échappement de la turbine, la forme du fuselage, les marchepieds, les bras du train d'atterrissage, etc. (Via Greg Meggs)

15 - Le point de fixation sur le fuselage du bras d'amortisseur du train d'atterrissage. (H. Roumat)

16 - Tout comme l'équipement interne, la disposition et les types d'antennes varient suivant les avions, ici celles du Turbo Miogo. (H. Roumat)

17 - Au niveau de la grande porte latérale droite se trouve au raccord aile/fuselage un carénage. (H. Roumat)

18 - La prise d'air frontale du PC-6 dans laquelle on remarque les trois compartiments, avec au centre la grille d'un radiateur. (J-P Poissereux)



17



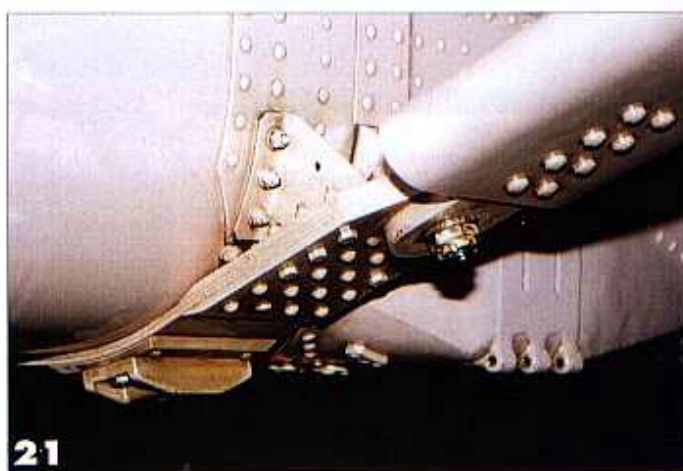
18



19



20



21



## P H O T O S C O P E



22



23



24



25

24 - Un PC-6 B2H4 de l'Armée de Terre. On remarque que le pied de dérive est beaucoup plus important. Ces machines de l'ALAT présentent des caractéristiques particulières comme les antennes de toit, celle sur le haut de la dérive. Noter le bossage sous le fuselage, le dispositif devant la roulette de queue et l'écope devant l'antenne de toit. La cocarde est apposée sur la porte qui donne accès à un compartiment bagages. (R. Le Guennou)

25 - L'empennage d'un PC-6 avec ses typiques structures sur les gouvernes mobiles. On note également les dépéréditeurs d'électricité statique et les petits compensateurs fixes sur le bord de fuite de celles-ci. (E. Lert)

22 - Détail des tringles qui commandent les compensateurs installés sur la totalité du bord de fuite des gouvernes de profondeur de ce PC-6 suisse utilisé par un club de parachutistes d'Ecrivillers. Notez également la commande de ces gouvernes. (J. Michel)



26



27



28

28 - Gros plan sur un saumon classique d'un PC-6 (ici le Turbo Mingo). Notez la position du feu par rapport à l'autre version. (H. Roumat)

23 - A chaque extrémité du plan horizontal est fixée une cloison. Notez aussi la forme du saumon de la profondeur. (H. Roumat)

26 - Sur les dernières versions de PC-6, H2B4, on constate que les saumons d'aile ont été modifiés, la voilure de terminant par un carénage au bord de fuite incliné. (J. Michel)

27 et 29 - Les PC-6 de l'ALAT présentent les mêmes saumons caractéristiques, qui sont d'autant plus voyants qu'ils sont d'une couleur différente du reste de l'appareil. (H. Barbon)



29



# PHOTOSCOPE

30 - L'aile bâbord du «MCE» de l'ALAT avec son radar météo. Notez le phare d'atterrissage, la position de la cocarde, le contre-poids sur l'aileron. (H. Barbon)

31 - Pour une autonomie accrue, une seule solution : l'emport de carburant supplémentaire, avec le réservoir d'un PC-6 de l'ALAT. On notera les formes très différentes de l'ogive et du cône arrière du bidon. (H. Barbon)

32 - Certains PC-6 sont dépourvus de portière. On voit ici un Turbo Porter équipé d'un pare-brise bulbeux offrant notamment une meilleure visibilité latérale. (J-M Poincin)

33 - Une vue de l'intrados avec le volet de courbure et l'aileron de l'aile tribord. Notez l'important espace entre les parties mobile et fixe de la voilure. Le carénage en haut de la porte coulissante est également bien visible. (H. Barbon)



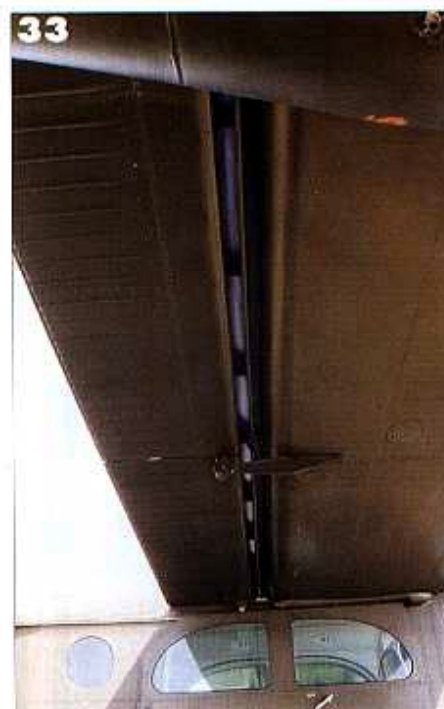
30



31



32



33

34 - Il n'y a pas pour l'instant de maquette au 1/48e, toutefois un «desk model» a été produit à cette échelle. Renseignements : «Atout'Air», 92 route de Chambéry, 73420 Le Vivier du Lac, Tél. : 03 79 35 60 24.



34



## P H O T O S C O P E



35



36



37



38



39

35 - Les dessous du PC-6 avec les doubles commandes des palonniers et leurs structures tubulaires. Le manche à balai de droite a été supprimé. (J-M Poincin)

36 - Nous pourrions vous montrer dix appareils avec dix planches de bord différentes, chaque avion ayant un équipement variant suivant des besoins de chaque utilisateur. Si vous avez envie de réaliser une machine précise, essayez de vous procurer la disposition de son tableau de bord, pour un appareil d'aéroclub, c'est en général assez facile à obtenir. (J-M Poincin, J-P Poissieroux)

37 - Sur une machine aussi largement présente dans les aérodromes depuis plus de 30 ans on constate que les équipements peuvent varier. Ainsi, différents types de sièges ont été installés. Ici un avec une enrase fermée. (J-M Poincin)

38 - La portière d'un PC-6 H2B4 de l'ALAT nous montrant son capitonnage, le porte-cartes, le hublot d'aération, etc. Notez le marchepied sur la jambe de l'amortisseur. (H. Barbon)

39 - Autre type de siège pilote, à châssis tubulaire, dont le dossier remonte beaucoup plus que sur le modèle précédent. Notez le siège de droite monté vers la cabine de cet avion destiné au transport de parachutistes, et les rideaux pare-soleil. (J-P Poissieroux)

40 - La commande de sortie des volets de courbure au plafond de la cabine. (J-M Poincin)

41 - La cabine d'un PC-6, version transport de parachutistes. Un détail amusant : la banquette inclinée. (J-M Poincin)



40



41





39, rue de la Fontaine au Roi - 75011 Paris  
Tél. : 01.43.38.23.67. - Fax : 01.43.38.22.64.

### OFFRE SPÉCIALE

Offre Valable du 31 octobre au 30 novembre 1997, dans la limite des stocks disponibles.  
Pour tout achat d'au moins 250 F,  
nous vous offrons une des trois maquettes Airfix 1/72 suivantes :  
Spitfire Mk. I - Curtiss P-40 Kittyhawk - Messerschmitt Bf 109 G

Revell 1/72		Dewoitine D.520	
Messerschmitt Me 262 a	28 F	Grumman F4F-4 Wildcat	156 F
BAC Lightning F6	76 F	Accademy 1/48	
Focke Wulf Fw Flietzer	76 F	P-38 E Lightning	165 F
Grumman F7F-3 Tigercat	76 F	P-38 L Lightning Pathfinder	200 F
Hasegawa 1/72		Spitfire Mk. XIV	145 F
P-51 D Mustang 20th		Heller 1/48	
Fighter Group	199 F	Mirage 2000 N	180 F
AH-1 S Cobra USAF	110 F	Mirage IV P	139 F
TBF-1 C Avenger	130 F	Super Etendard	180 F
Spitfire Mk VIII	110 F	Sepecat Jaguar A	180 F
Spitfire Mk IX	110 F		
Dewoitine D. 520	110 F	La gamme des accessoires KMC en résine est maintenant disponible	
Tamiya 1/48		Humbrol, le pot :	10 F
Brewster F2A Buffalo	118 F	Aeromaster Acrylique, le pot :	16 F
Mustang III RAF	156 F		

CHÈQUE - MANDAT - GB

Du mardi au samedi, de 10h à 12h30 et 13h30 à 19h  
VPC - Liste sur demande  
Métro : République ou Goncourt

## Vente par correspondance uniquement TMA 75 rue Claude Decaen 75012 PARIS

Tél : 01 43 47 35 16 Fax : 01 43 47 34 37

MAQUETTES EN PLASTIQUE 1/72		HIT KIT Potez 25 à moteur Gnome-Rhône/Jupiter	
AZUR Loire 130	132F	Potez 25 TOE (fin novembre)	120F
AZUR Latécoère 298	120F	KP Siebel 204D/E (bombardier)	50F
AZUR Heinkel He 60	120F	KP Siebel 204A (nez plein)	50F
AZUR Breda 65	100F	KP Polikarpov Po-2	30F
AML Heinkel He 46C	75F	KP Piper L4H à roues	35F
MPM Seversky P-35A	84F	DACOPLAST Yak 9 D/B/R	55F
MPM Hansa Bran. W.29	110F	DACOPLAST Lagg 3 t.66	55F
MPM Fokker G.1	110F	PEGASUS Bréguet XIV B2	150F
MPM Tup.SB2M-103bis	110F	MN P-51H	55F
MPM Ju.W.34 (à flotteurs)	138F	SMER Amiot 143	60F
PAVLA Arado Ar 231	90F	SMER Bloch 210	60F
PAVLA Focke Achgelis 330	68F	SMER Dewoitine 510	32F
PAVLA Henschel 129A	90F	RPM PWS 16bis	50F
PAVLA Blackburn Roc	90F	RPM MiG 3	50F
PAVLA Nieman R-10	90F	RPM Beriev Be-4	70F
PAVLA Ki-102 Randy	145F	ZTS Yak IM	35F
PAVLA K.11W Shirakigu	90F	ICM Tupolev Tu-2	130F
PAVLA Vought F6U Pirate	85F	ICM Yak 9 K/T/DD/B	70F
PAVLA K.QIWI Lorna	150F	MAQUETTES EN RESINE 1/48	
PAVLA AR-2	145F	Classic R.A. Me 309	240F
AERO Spitfire Mk.21	80F	Classic R.A. Me 209	240F
MARIVOX Saab 17	95F	Classic R.A. Fokker G.1	380F
HIT KIT Spad 61C1	85F	HML Henschel Hs 126	320F
HIT KIT Potez 27	120F	MAQUETTES EN RESINE 1/72	
HIT KIT Potez 25 à moteur Lorraine	120F	AIRKIT Socata TBM 700 180F	
HIT KIT Potez 25 à moteur Jupiter polonais	120F	CMR D.H. Vampire Mk.1 180F	

Envoyez vos commandes accompagnées du règlement (chèque ou mandat) à l'ordre de TMA. Participation aux frais d'envoi : 30 F, quelque soit le montant de la commande.

**DEMANDEZ NOTRE CATALOGUE GRATUIT**

## Model Art

DECAL SYSTEM

LES NOUVEAUTÉS SONT LÀ!  
1/72ème: Avengers, Corsairs, D.520, Bréguet 693, Laté 298, Nord 1101...  
1/48ème: Avengers, Corsairs, D.520, Bréguet 693 & Vought 156F!

72/023: GRUMMAN AVENGER TBM-3E, TBM-53, TBM-3W Aéro. Navale: 4F, 6F, 9F (Suez) + 5S & 15S. SUPERMARINE SCIMITAR: 800B, 803 & 899NAS Fleet Air Arm.

72/024: F4U-7 CORSAIR: 12F, 14F (Suez), 17F Aéro. Navale. NORD 1101 "Ramier": GAEL & ELA41. EMB312F TUCANO: DV05/312. DH SEA VIXEN: 890, 892 & 899NAS.

72/025: DEWOITINE D.520: GCIII/5 (Cat Stélin) + Esc. AC1 & AC2 Aéronautique Navale. BRÉGUET 693: GBAI/51 (2 appareils). LATECOÈRE 298: Esc. HB1 & HB2 Aéro. Nav.

48/005: GRUMMAN AVENGER TBM-3E, TBM-53, TBM-3W Aéro. Navale: 4F, 6F, 9F (Suez) + 5S & 15S. BRÉGUET 693: GBAI/51 (2 appareils) - 1940 - Cdt. Groupe & Esc. 2/51).

48/006: F4U-7 CORSAIR: 12F, 14F (Suez), 17F Aéro. Nav. DEWOITINE D.520: GCIII/6 (Cat Stélin) + Esc. AC1 & AC2 Aéro. Navale. VOUCHT 156F: Esc. AB1 Aéro. Nav. 1940.

72/022: Cocardes françaises 1938-1942 de 30, 60, 80, 100, 120, 150 & 180cms. Bordures de 5 & 10cms fournies séparément pour cocardes de 60 & 80cms + bandes blanches de fuselage, bandes d'identification & bandes "des as" tricolores + bandes de dérives.

48/002: DOUGLAS SBD-5 DAUNTLESS 3FB & 4FB Aéronautique Navale 1944. DEWOITINE D.520 Groupe Doret Combats de la Libération - France 1944. WESTLAND WYVERN S.4: 813 NAS, 827 NAS & 831 NAS Fleet Air Arm.

48/003: DOUGLAS INVADER GB1/91 "Bourgoigne" & ERP2/19 "Armagnac" Indochine + ERP1/32 "Armagnac" Algérie. HUNTER GA.11 764Sqn R. Navy & T.8M899Sqn. FRADU. HUNTER Mk.56 Patrouille Suisse, J-4007 "James Bond" & Flieger Staffel 4 Suisse.

GEN001: DÉCAL VIERGE 20 X 14 cms: 20FF/12.00 la planche Franco de port.

\*72/003, 72/007, 72/019 & 72/021: planches épuisées. 72/018: Stock Final.\*

TOUJOURS DISPONIBLES: 72/002, 72/010, 72/011, 72/012, 72/014 & 72/018 ainsi que 48/001, 48/004 et 144/001, 144/002 et 144/003. Liste contre 2 timbres.

**MAQUETTES & ACCESSOIRES:**  
PREMIÈRE: TUCANO EMB-312 (Planche 72/021) - 60FF / 58.00  
AEROCUB: PILATUS PC-9 - 85FF / 58.50. Aussi: PILATUS PC-7 - 85FF / 58.50  
AEROCUB: Siège M.B. Mk10 (métal) - photodécoupe - 17FF / 51.70 pièce  
AEROCUB: Hélice 3 pales & train pour Tucano (whale métal) - 28FF / 52.80  
AEROCUB: Vous cherchez d'autres produits "Aeroclub"? Contactez-nous!  
\*\*\* TOUTS NOS PRIX S'ENTENDENT FRANCO DE PORT PAR AVION \*\*\*

**MODALITÉS DE COMMANDE**  
Paiement par CHÈQUE BANCAIRE FRANÇAIS libellé en FRANCS au tarif suivant:  
1/72 & 1/144: 40FF la planche. 1/48: 50FF la planche. (FRANCO DE PORT PAR AVION)  
Paiement en STERLING par CB/VISA/MASTERCARD/EUROCARD/EUROCHEQUE/IMO  
TARIF CEE: 1/72 & 1/144: 64.00 chaque. 1/48: 95.00 chaque FRANCO DE PORT par avion.  
HORS EUROPE: 72 & 144: 64.50 chaque. 48/001: 95.50 chaque. FRANCO DE PORT par avion.  
PAR TÉLÉPHONE (Carte de Crédit: indiquer nom/adresse/n° de carte/date d'expiration)  
MODEL ART DECAL SYSTEM P.O. Box 64, BURY, Lancs, UK Tel:(0)1706 827500 (24h/24)

**TARIFS COMMERCIAUX SUR DEMANDE**  
Tél/Fax : 00 44 1706 827 500

## TMA

75 rue Claude Decaen  
75012 PARIS

tel : 01 43 47 35 16 fax : 01 43 47 34 37

**Distributeur des marques  
MPM, Hobby Special et Condor**

**Fokker G.1**

**Tupolev SB-2 M-103bis**

**Seversky P-35A**

**Hansa Brandenburg W.29**

**Co-producteur et distributeur de la marque AZUR**

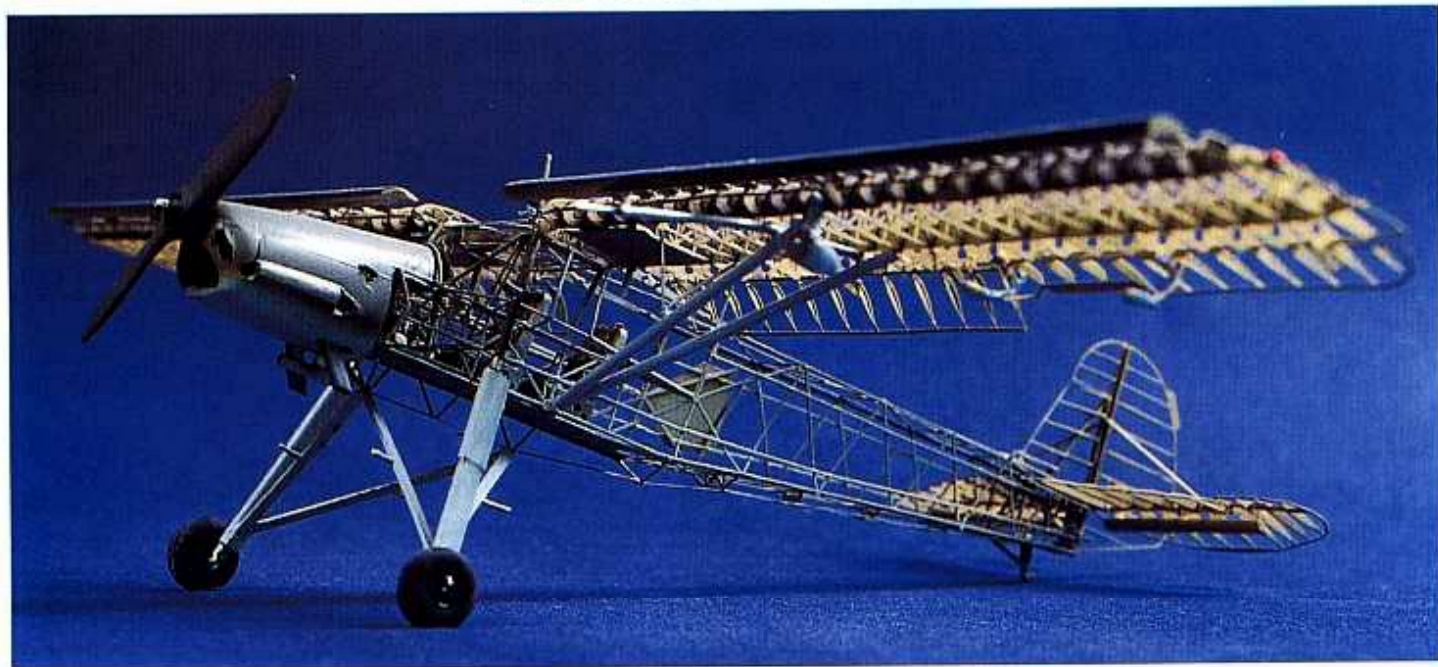
**LATECOÈRE 298**

**LOIRE 130**



# EN REPLIQUE

EDUARD • 1/72e



## FIESELER FI 156 STORCH

Distribué par  
cocktail Jouets  
REF. 7008

**Texte et montage  
d'Olivier Canon**

**T**roisième maquette de la série «Strip Down», entièrement conçue en métal photodécoupé, et premier modèle d'un avion de la Seconde Guerre mondiale, ce Storch est constitué de quatre plaques de pièces photodécoupées, le tout accompagné d'une maquette Heller complète, en plastique injecté traditionnel. Le mariage de ces deux matériaux réussit à donner un effet époustouflant.

La qualité du laiton, très souple et très fin, facilite le pliage mais accroît d'autant sa fragilité. C'est une évidence qui implique une attention toute particulière mais qui est en partie compensée par la qualité générale du kit car Eduard a parfaitement maîtrisé les problèmes d'ajustement. Il faut prendre des précautions pour travailler et s'installer sur une surface plane. Utilisez des lames neuves (très tranchantes) et assemblez les pièces avec une colle

cyanoacrylate. Enfin, munissez-vous de votre pince brucelle la plus fine. Pour appliquer la colle il faut agir par capillarité, vous trempez un fil électrique dénudé dans une goutte de colle pour mettre des points de fixation plus facilement aux endroits les plus inaccessibles. C'est un peu long, mais le résultat est garanti. Il vous faut faire preuve de beaucoup de patience et surtout avoir de la minutie car les éléments sont vraiment souples et fragiles.

### Fuselage

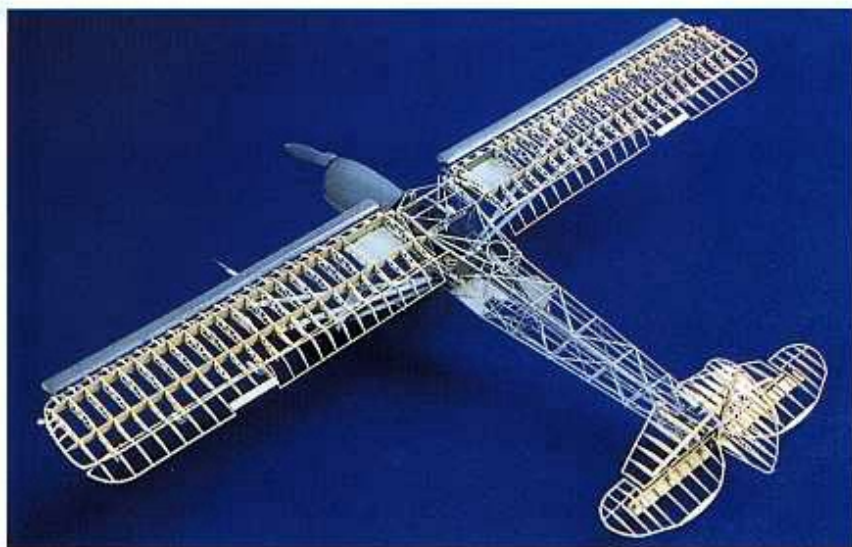
Le pliage de la structure tubulaire du Storch est délicat, vous vous en doutez. Pour plier chaque portion il faut maintenir fermement à plat à l'aide d'un réglet le plus près possible de l'axe de rotation la partie à rabattre. Pour le fuselage les pans sont à angle droit. Veillez à ce qu'ils soient bien alignés les uns par rapport aux autres. Vous pouvez également vous aider d'une lame de cutter en utilisant le plat de celle-ci. Sur les sièges il faut ajouter deux petites tiges obliques qui joignent l'assise au dossier à mi-hauteur. Je n'ai pas utilisé le manche à balai du kit Heller, mais ai préféré prendre un morceau de tube (ou du fil étiré) sur lequel la poignée a été confectionnée en enroulant un fin fil (cuivre de bobinage électronique par exemple). Afin que la finition soit la plus nette possible, les éléments sont peints en sous-ensembles. Ainsi, faut-il appliquer une couche de gris-vert (RLM 02), à l'aérographe c'est plus facile, sur tout le fuselage tubulaire et peindre les sièges à part. On peut tout de même prendre le pinceau pour figurer le dossier et les sangles du harnais.

### Capot-moteur

C'est là que se trouve toute l'utilité de la présence du modèle Heller. Il faut récupérer le capot-moteur pour le greffer sur la structure métallique. Couper les pièces en







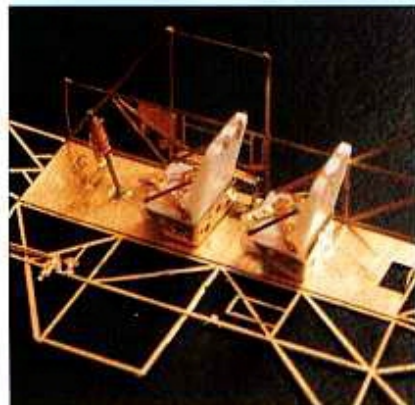
plastique à l'aide d'une lame neuve facilite cette opération sans grande difficulté. Sur la face avant du capot il faut percer deux ouvertures obliques à l'aide d'un petit foret de  $\varnothing 0,5$  mm. Les ergots latéraux censés représenter les pipes d'échappement sont supprimés pour être retaillés dans un tube. Dans l'entrée d'air les tiges des culbuteurs (laiton) sont installées (cf photoscope). Le petit radiateur sous le capot est refait avec un morceau de tube métallique ou de profilé en plastique.

## Empennage

Les gouvernes se montent sans problème. Vous avez la partie fixe du plan horizontal (droite et gauche) et les profondeurs. Les couples de la structure sont à plier à  $90^\circ$  délicatement. On pourra simplement raccourcir les pattes qui viennent assurer la fixation au fuselage. La partie fixe de la dérive est composée de deux pièces. Après avoir plié les cinq couples de la pièce 47, on insère un renfort oblique (32) qui doit prendre place derrière une petite languette sur le fuselage. Avant de mettre tout cela en position, véri-

*A gauche - La maquette Eduard en cours de montage avec les flancs de sa structure qui ne sont pas encore mis en place. Malgré l'aspect compliqué des pièces, leur conception est prévue pour faciliter le montage au maximum.*

*A droite - Pour donner une homogénéité à la maquette par rapport à la réalité, toute la structure tubulaire a été peinte en gris-vert alors que les parties en bois l'ont en beige clair. On peut constater que même mis en couleur, ce type de maquette garde autant d'attrait que le modèle laissé couleur laiton.*



fiez à sec que tout s'aligne parfaitement. Ensuite, le collage est effectué selon la méthode explicitée au début.

## Voilure

C'est la partie la plus impressionnante une fois terminée, c'est sans doute la plus difficile également. Chaque aile est composée de sept éléments, dont un en plastique à récupérer sur la maquette Heller (bec de bord d'attaque). Sur la pièce principale il faut plier à  $90^\circ$  tous les couples. Une fois cette opération menée, on insère un longeron doté de pattes (autant que de couples, 19 en tout) qui vient prendre place dans des petites encoches prévues à cet effet dans la partie avant. Il faut que ce longeron ne dépasse pas par rapport à l'épaisseur de l'aile. Un second longeron est à installer sur la partie arrière de l'aile (sans patte celui-ci). Sur le saumon d'aile dépassent trois languettes qu'il faut rabattre pour figurer cette partie arrondie de la voilure. Pour mener à bien cette opération il faut maintenir la partie plane qui forme la limite du saumon pour replier convenablement chaque languette sans déformer l'extrémité de l'aile. Vous l'avez compris, la difficulté réside ici en la régularité du travail car les pièces doivent être pliées de façon à pouvoir s'assembler ensemble par la suite dans toute une série d'encoches et de perforations qui assurent leur rigidité et leur alignement. A l'intrados, sur les petits mâts qui relient le grand «V» à la voilure il manque une tige transversale qui est confectionnée en corde à piano. Le tube pitot installé entre les bras du mât de V bâbord est réalisé avec un morceau de seringue. Il forme une légère cassure juste à la sortie du bras avant du mât. Un phare a été taillé dans un morceau de grappe transparente et profilé en goutte d'eau. Les guignols à l'intrados sont fournis en photodécoupe. Pour ceux figurés avec le contre-poids, il faut récupérer la partie bombée de la masselotte d'équilibrage en forme de goutte sur la maquette Heller.

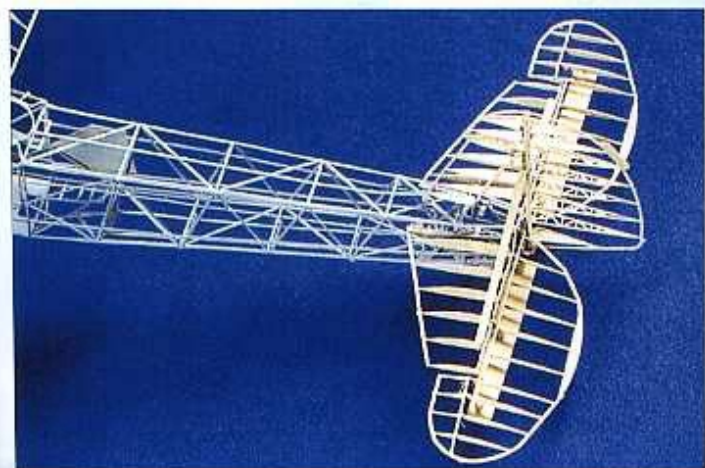
## Train d'atterrissage

J'ai remplacé les mâts en plastique du modèle Heller par d'autres confectionnés en carte plastique. Les marchepieds sont réalisés en fil étiré. Certains pneus de Storch étaient striés et d'autres étaient lisses, cela vous laisse toute latitude pour réaliser ce détail supplémentaire.

## Décoration

Toute la structure tubulaire de la maquette est en gris-vert (RLM 02). La voilure étant fabriquée en bois en réalité, les éléments correspondants sont peints couleur bois clair. Le capot-moteur est vert RLM 71 et la mâtüre bleu clair RLM 65.

En conclusion on peut constater que les formes du gracieux appareil d'observation allemand ont été parfaitement rendues. La prouesse technique d'Eduard est à souligner et à féliciter car ce type de maquette ouvre la porte à des idées de dioramas : avions crashés, en révision, etc. ✓





## P H O T O S C O P E

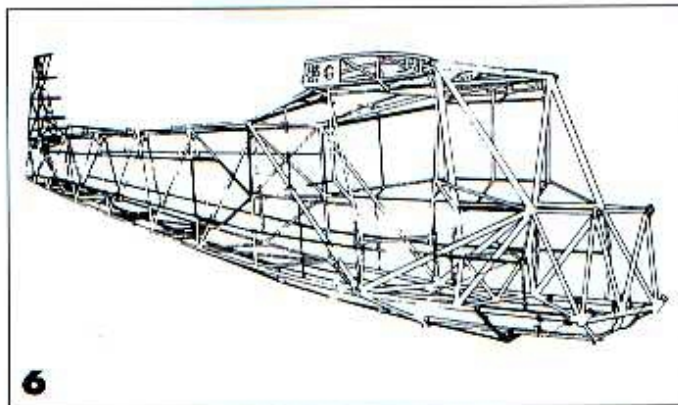
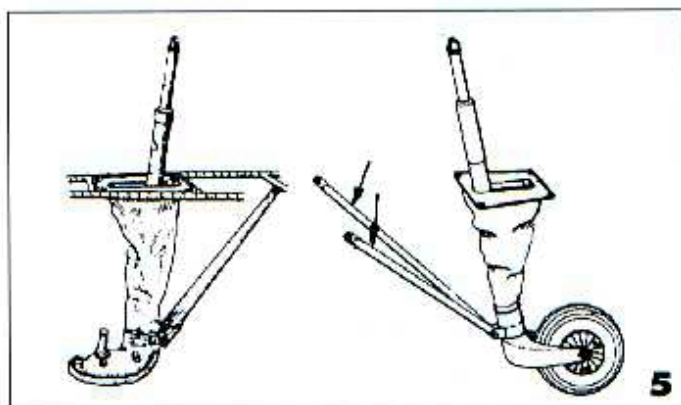


1 - Fieseler Fi 156 Storch vu à la Ferté Alais dans les années 70. Notez l'angle des volets de courbure (W. Lathuillé)

3 - Une vue arrière du même appareil avec les volets braqués. A remarquer la cassure de la voilure par rapport à la cabine vitrée. (W. Lathuillé)

2 - L'aile gauche de l'avion avec la fixation du mât de la voilure en V. Les articulations des gouvernes mobiles et leurs contre-poids sont parfaitement visibles. A noter la cassure du tube-pilot et les becs de bord d'attaque. (W. Lathuillé)

4 - La petite planche de bord du Storch, d'une simplicité qui est à l'image de cet appareil très fonctionnel. Notez la belle garniture de la poignée du manche à balai. (W. Lathuillé)





## P H O T O S C O P E



7

7 - La cabine vitrée caractéristique qui permet d'avoir un champ de vision vers le bas grâce au décalage d'une partie de la verrière.  
(W. Lathuillé)



8

8 - Une vue de face avec l'ouverture béante du capot-moteur par laquelle on aperçoit les tiges des culbuteurs du moteur Argus. On peut également voir les détails des jambes de train, le petit radiateur ventral, les échappements, etc.  
(W. Lathuillé)

9 - Détails du pare-brise anguleux et du capot-moteur dont on peut voir le décalage par rapport au fuselage.  
(W. Lathuillé)

10 - Le côté gauche du capot-moteur en regardant vers l'avant. La forme arrondie tranche avec les facettes de la carlingue. (W. Lathuillé)

11 - Une vue générale du capot-moteur du Storch et de son train d'atterrissage gracile. Son surnom lui va comme un gant, la cigogne.  
Notez la porte qui épouse la forme du fuselage. (W. Lathuillé)



9



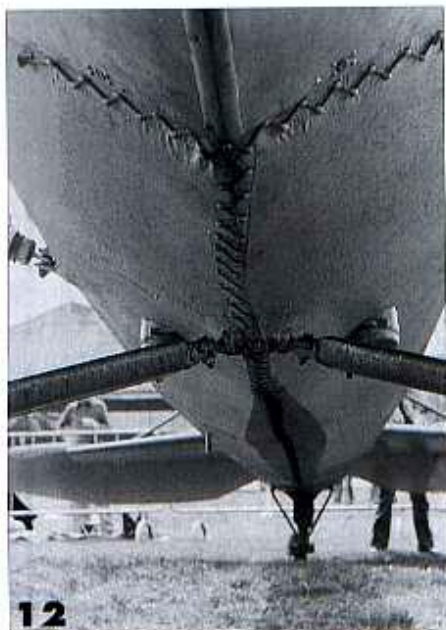
10



11



## P H O T O S C O P E



12



13

14



12 - Le ventre du petit monomoteur et la couture de son revêtement entoilé. On peut constater que cet avion est vraiment d'une conception très simple. (W. Lathuillé)

13 - Détail de la roulette de queue qui pouvait être remplacée par une simple béquille. On voit également la petite trappe de visite, le soufflet sur la jambe et l'ouverture par laquelle traverse la conjugaison du plan horizontal qui peut varier en incidence. (W. Lathuillé)

14 et 15 - Fi 156 sur le front russe durant l'hiver 1942 dans la région de Demjansk. L'appareil porte un camouflage hivernal, blanc lavable, par-dessus une robe classique vert RLM 70/71 avec l'intrados bleu clair (RLM 65). Il a les marquages réglementaires du théâtre d'opération : bande jaune à l'arrière du fuselage et saumon d'aile à l'intrados. Sur la photo de l'avion au sol on voit que l'application est très large puisque ce marquage va jusqu'à la croix de nationalité. Notez l'insigne sur la dérive, un blason à dantiers noirs et blancs liseré rouge. (Coll. O. Canon)

15

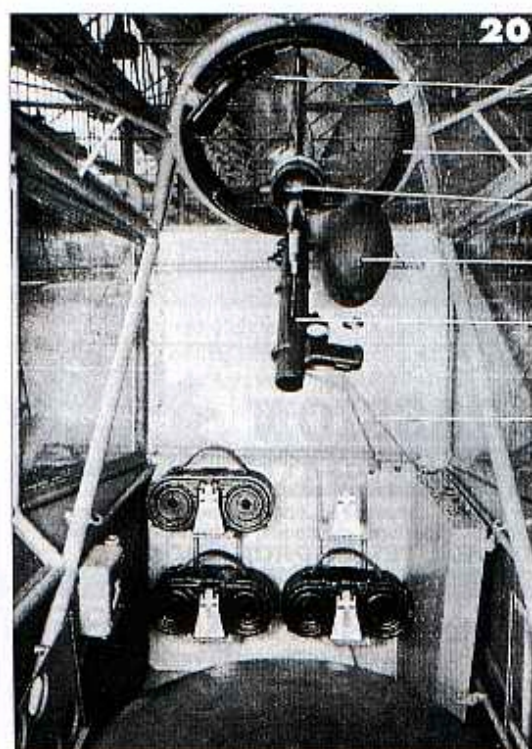
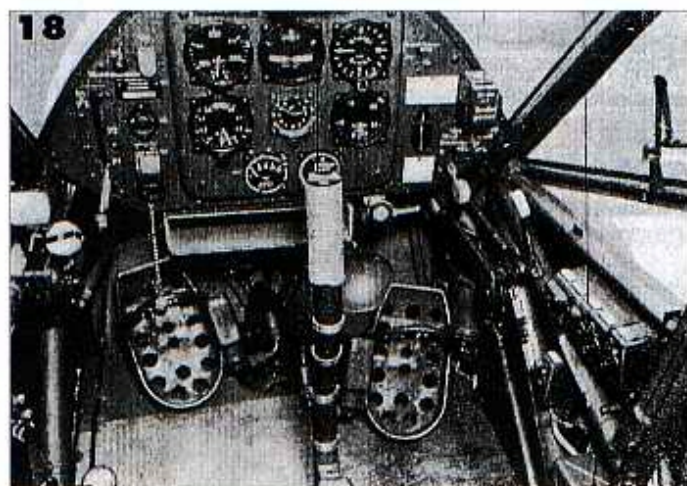


16





## P H O T O S C O P E



16 - Fw 156 C2 sanitaire en Crimée en automne 1942. L'avion est codé GA+TL et porte la marque de la Croix Rouge (sur un disque blanc) par-dessus une bande jaune. (Coll. O. Canon)

17 - Fw 156 C3 tropical en Afrique du Nord en janvier 1941. Notez l'insigne de l'aigle de la Luftwaffe sur la carte d'Afrique. L'avion porte un camouflage de deux tons de verts RLM 70/71 sur lequel sont appliqués les vermicelles couleur sable (RLM 79), et la bande blanche, marque du théâtre d'opération méditerranéen. (Coll. J. Leperre)

19 - Storch aux couleurs hongroises avec un camouflage hivernal. Notez que le plan horizontal présente à l'intrados une bande d'identification (probablement blanche). (Coll. J. Leperre)

21 - Une très belle vue arrière mettant en évidence la forme de l'aile et son raccord avec la cabine vitrée sur ce Storch sanitaire. (Coll. J. Leperre)

