

Wing Masters

1/24
SPITFIRE MK V

COLLECTION - MAQUETTES - HISTOIRE - NOUVEAUTÉS

°36 BIMESTRIEL SEPTEMBRE-OCTOBRE 2003
France métro. : 6,20 €



1/32
DEVOITINE D.520
TF-104G STARFIGHTER

HISTOIRE

Spit à flotteurs
dernière campagne
de la RAF

1/48 **F4U-5N**
NIGHT CORSAIR

1/48
F-47D THUNDERBOLT
F-108B TAIFUN
(PHOTOSCOPE)
F-88C-6



1/72
MACCHI
MC 205 VELTRO

L 19562-36-F: 6,20 € - RD



N°38 SEPTEMBRE - OCTOBRE 2003

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

François Vauvillier

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION :

Jean-Marie Mongin

DIRECTEUR DE LA RÉDACTION MAQUETTISME :

Dominique BREFFORT

RÉDACTEUR EN CHEF :

Anis EL BIED

PRINCIPAUX COLLABORATEURS : V. Barbic,

A.-M. Bohorquez, J.-P. Bonneville,

J.-Ph. Fauvarque, N. Gohin, G. Gorkhoff,

V. Griot, J. Guillaume, J. Haccoun,

A. Jouineau, Vincent Kemmorgant, P.-A. Lambert, R. &

J. Meissonier, R.-H. Diaz, D. Pabé, B. Pautigny, D.

Sack, J.-M. Villalba Dominguez, C. Wozny,

E-mail : wingmasters@histecol.com

DIRECTEUR DE FABRICATION : Patrick Lesieur

CHEF DE FABRICATION : Géraldine Mallet

RÉDACTRICE GRAPHISTE : Magali Missein

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ (Fax : 01 47 00 51 11)

— Directeur de publicité :

Jean-Claude Piffret (01 40 21 18 23)

— Equipe de publicité :

Sandra Villemois (01 40 21 17 94)

Sandrine Hégar (01 40 21 17 99)

— Graphistes : Géraldine Mallet

Aurélien Saintecroix (01 40 21 07 08)

Nathalie Sanchez

— Assistante de publicité :

Corinne Lepoittevin (01 40 21 18 28)

DÉPARTEMENT COMMERCIAL (Fax : 01 47 00 20 75)

— Directeur commercial :

Jean-Christophe Rebourg (01 40 21 18 26)

— Directrice du développement :

Patricia Douriquan (01 40 21 06 04)

— Responsable commerciale :

Christine Vichy (01 40 21 75 34)

— Assistante commerciale :

Aurélien Gauverchain (01 40 21 07 09)

— Accueil :

Priscilla Musset-Laya (01 40 21 18 20)

— Responsable des abonnements :

Samia Mezghani (01 40 21 07 76)

abonnement@histecol.com

— Responsable vente par correspondance :

Françoise David (01 40 21 17 96), vpc@histecol.com

RÉDACTION ET MAQUETTE

Yves Buffetaut, Christophe Camillello,

Philippe Charbonnier, Marc-Antoine Colin,

Jean-François Colombet, Yves Debay,

Jean-Marc Deschamps, Laurent Duclos,

Morgan Gilard, Raymond Giuliani, Denis Gilé,

Ewan Le Voyer, Eric Micheletti, Thibault Parilli,

Nicolas Stratigios, Alexandre Thiers,

Philippe Teulé, Jean-Louis Vieu, Léonie Young.

DÉPARTEMENT GESTION

— Directrice financière : Chantal Raynaud

— Comptabilité : Alain Thibout,

Jean-Nicolas Kalkias.

— Secrétaire administrative :

Laetitia Quinton (01 40 21 18 24)

ABONNEMENTS, RÉDACTION

Histoire & Collections, 5, avenue

de la République, 75541 Paris CEDEX 11.

Tél. : 01 40 21 18 20. Fax : 01 47 00 51 11

Tari : 1 an, France : 32,50 €

DOM-TOM et autres pays : 39 €

Vente en kiosque : par MLP

Modif et réassort : par Sordap Tél. : 01 55 51 83 61.

Vente au détail : Armes & Collections,

19, avenue de la République, 75011 Paris.

Tél. : 01 47 00 66 72

DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER

— Italie : Tuttotopia, Emmano Albertoli Editore,

Via S. Sonino, 34, I-43100 Parma.

Éditeur responsable pour la Belgique :

Tondeur Diffusion, Avenue Van Kalken,

99-1070 Bruxelles.

Abonnements. Tél. : 02 555 02 17

Administration des ventes. Tél. : 02 555 02 21

E-mail : press@tondeur.be - Fax : 02 555 02 09

Tarifs Abonnements

6 n° : 41 € (port compris)

12 n° : 82 € (port compris)

WINGMASTERS est un bimestriel publié

par HISTOIRE & COLLECTIONS,

SA au capital de 182 938, 82 €. Siège social :

19, avenue de la République, 75011 Paris.

Président-directeur général : François Vauvillier. Vice-

président : Jean Bouchery.

Directeur général : Jean-Marie Mongin.

Principaux associés : François Vauvillier,

Jean-Marie Mongin, Eric Micheletti.

CPPAP n° : 0804 K 78983

Maquette : Macintosh G4/500

Photocomposition intégrée :

Power Macintosh G3/400 et G3/350

Printed in France/Imprimé en France

Traitement de l'image : Studio A & C

Impression : L'Écluse Deprez

N° ISSN : 1253-4110

© Copyright : Histoire & Collections 2003.

Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

Spitfire Mk V

1/24

Nicolas Gohin 8

Supermarine Spitfire type 355

Vasco Barbic 12

Corsair d'illustrateur

Bruno Pautigny 18

Vought F4U-5N Night Corsair

1/48

Julien Haccoun 20

Macchi Mc 205 Veltro

1/72

Anis El Bied 24

Dewoitine D.520

1/32

Olivier Soulleys 34

Lockheed TF-104G Starfighter

1/32

Patrick Bouclans 40

Bf 108 Taifun

1/48

Christophe Wozny 45

P-47D Thunderbolt

1/48

Julien Haccoun 50

Junkers Ju 88C-6

1/48

Frank Oudin 53

La dernière campagne de la RAF (1^{re} partie)

Yves Buffetaut 56

LES NOUVEAUTÉS LIVRES

6

LES NOUVEAUTÉS ACCESSOIRES,

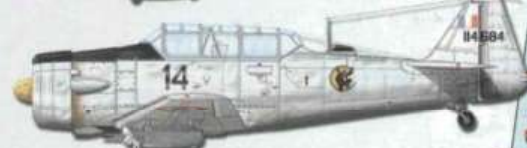
65

DECALS, MAQUETTES, FIGURINES, POUR TOUT SAVOIR SUR :

LES ABONNEMENTS, LA PLANCHE DE DÉCALS WINGMASTERS,

LES PETITES ANNONCES (32) ET LES ANCIENS NUMÉROS

27 à 33



KITS
EN NET

Avec Internet, c'est un peu tout ou rien ! Vous aurez constaté que certains sujets offrent pléthore de sites quant à l'inverse, d'autres restent désespérément orphelins... C'est par exemple le cas avec <http://uboat.net/technical/ju88.htm> qui offre quelques infos



sur le Ju-88 (un site dédié aux U-boats) et cela se limite à... une page. Le site complet ne semble pas encore au goût du jour et il en est de même pour le D.520, le Mc 205 ou le Bf 108 qui sont des oubliés du web.



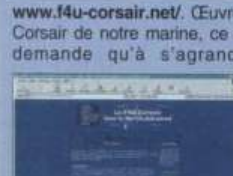
À l'opposé, on a <http://f-100.org/hun.shtml>, un véritable site encyclopédique sur le F-100 où rien ne semble manquer. Les sujets modernes



inspirent décidément car http://uk.geocities.com/int_f104_society/, site fourni par l'association des fondus du « one-oh-four », propose de les rejoindre en souscrivant à la lettre d'information sur les F-104. Il abrite une masse d'infos impressionnantes cohabitant avec une belle bibliographie et une liste de 110 boîtes différentes de Starfighter, toutes échelles confondues. Pour les photos cependant, mieux vaut surfer sur www.starfighters.nl où se trouve une formidable galerie sur les F-104 dans le monde, résultat d'une vraie collaboration internationale. Pour rester dans les photos, un autre site de « close-ups » sur www.b-domke.de/AviationImages.html, qui devrait faire plaisir aux maquetistes montants du moderne et de l'hélico. Une surprise sur www.fourthflightgroup.com/eagles/spitv.html qui compare les performances des principales versions du Spitfire à l'aide de tableaux et de données statistiques, une approche technique qui devrait plaire aux plus exigeants.



À jumeler avec www.deltaweb.co.uk/spitfire/ qui reprend l'histoire opérationnelle du Spitfire, mais sans illustrations ni photos... dommage pour le côté multimédia du web. Pour rester contemporain avec le Spit (ou presque), un petit passage sur www.f4u-corsair.net/. Œuvre d'un passionné des Corsair de notre marine, ce petit site convivial ne demande qu'à s'agrandir grâce à votre contribution. Les sources sont citées, une note d'honnêteté souvent absente dans un environnement où copyright est trop souvent synonyme de « droit de copier »... Avec tout ça, le papier a encore de beaux jours devant lui !



Bon surf jusqu'au numéro 37. J. Guillaume Jguillaume76@hotmail.com

★ 24 août à Roquevaire (Bouches-du-Rhône). Bourse aux jouets de collection à la salle R. Reynaud. Géraldine Auzié. ☎ 04-42-32-93-86. Fax: 04-42-32-96-68.

★ 30 et 31 août à Mons (Belgique). Exposition-concours avec bourse d'échanges. J. Simon. Rue Vandervelde 190. 7000 Mons. Belgique. ☎ 0479/713984.

★ 6 et 7 septembre à Plancoët (Côtes d'Armor). 2^e Salon européen de la maquette dans la salle omnisports. Émeraude Maquette Club. 14, rue V. Hugo. 22130 Plancoët. ☎ 02-96-80-42-59 ou ☎ 02-96-82-19-97.

★ 6 et 7 septembre à Bruges (Belgique). 12^e exposition/concours Hobby Time au St. Lode-wijkscollege. Magdalenestraat 30. Pascal Vanmeenen. Hopstraat 32. B-8500 Kortrijk. Belgique. (00-32)56-25-85-39. E-mail: pascal.vanmeenen@pandora.be

★ 7 septembre à Rocroi (Ardennes). 2^e Forum de la maquette et de la figurine. Ch. Brognara. 9, rue M^{me} Meillant. 08160 Flize. E-mail: CBROGNARA@aol.com. ☎ 03-24-54-63-06 ou 06-61-13-22-59

★ 13 septembre à Villeneuve St Denis (Seine & Marne). Exposition, concours et bourse d'échanges dans la Salle communale. AMMH 77. Stéphane au 06-12-07-76-28.

★ 13 et 14 septembre à Nogent sur Seine (Aube). 6^e Salon de la Maquette et du modèle réduit organisé par le Modélisme Nogentais à l'Agora Michel Baroin. ☎ 03-25-39-92-33 (à partir de 18 heures).

★ 13 et 14 septembre à Mayence (Allemagne). « Internationale Inspiration Modellbau » au château Kurfürstliches Schloß. 1. Modellbaclub mainz e.V. « Inspiration Modellbau ». Postfach 3306. D-55023 Mainz. Allemagne. ☎ ++6190-72534 (après 19 heures). E-mail: mundschenk@fh-mainz.de. Internet: www.modellbaclub-mainz.de

★ 13 et 14 septembre à Seiches sur Loir (Maine & Loire). Exposition-concours de maquettes. Philippe Branchu. 8, rue J. Brel. 49140 Seiches sur Loir. ☎ 02-41-76-20-82.

★ 14 septembre à Ozoir-le-Voulgis (Seine et Marne). Exposition de maquettes. P. Prault. 44, avenue de la Gare. 77390 Ozoir-le-Voulgis. ☎ 01-64-07-64-39.

★ 20 et 21 septembre à Chateauroux (Indre). Exposition-concours de maquettes organisée par la Maquette Club 36 dans la salle des fêtes de Belle Isle. ☎ 02-54-34-59-07 ou ☎ 02-54-36-34-38 (après 18 heures).

★ 21 et 22 septembre à Bourgoin-Jallieu (Isère). Salon du Jouet avec concours et bourse d'échanges. J.-J. Sevenier. 6, avenue du Dauphiné. 38300 Bourgoin-Jallieu. ☎ 04-74-28-54-89.

★ 27 et 28 septembre à Saubrigues (près Capbreton Landes). Salon de la maquette toutes collections. O. Pissolle. 343, chemin du Duc. 40230 Benessee Maremme. ☎ 05-58-77-51-06.

★ 4 et 5 octobre à Neuville de Poitou (Vienne). 18^e Modelexpo, Salon européen de la Maquette et du Modèle réduit. Modelexpo. 9, rue de la Jeunesse. BP 19. 86170 Neuville de Poitou. Tél.: 05-49-51-59-79. Fax: 05-49-51-38-68. Site: www.model-expo.net. E-mail: modelexpo@wanadoo.fr

★ 11 et 12 octobre à Hyères-les-Palmiers (Var). « Maquettexpo 2003 », 13^e salon Eurosud de la maquette statique et de la figurine, avec bourse d'échanges, au Forum du casino. AMV 83. Hôtel de ville. Case 52. 83130 La Garde. Tél./Fax: 0494-149-350. E-mail: amv83@wanadoo.fr. Site: www.amv83.org

★ 12 octobre à Tulette (Drome). 10^e bourse d'échanges et exposition dans la salle des fêtes de la ville. P. Cibert. La Papeterie. 26790 Tulette. ☎ 04-75-98-35-51.

★ 26 octobre à Didenheim (Haut-Rhin). 4^e bourse d'échanges maquettes, figurines, documentation organisée par la Maquette Figurines Club de Haute Alsace. A. Missner. ☎ 03-89-59-31-80.

★ 1 et 2 novembre à Claix (sud de Grenoble, Isère). Exposition-concours de maquettes et modèles réduits organisée par le Grenoble Maquette Club. GMC. 2, rue Ch. Péguy. 38100 Grenoble. E-mail: grenoblecm@hotmail.com

★ 8 et 9 novembre à Avignon (Vaucluse). 17^e Model Show et Salon du Jouet au parc des Expositions d'Avignon-sud. 1515 Organisation. Chemin de Provence. 84810 Aubignan. ☎ 04-90-62-69-65. Fax: 04-90-62-73-34. www.1515-org.fr. E-mail: org1515@aol.com

★ 22 et 23 novembre à Lorient (Morbihan). 15^e Salon de la Maquette et de la Figurine au Palais des Congrès. Korrigan Maquettes Club. 133, rue Beauvais. 56100 Lorient. ☎ 02-97-84-82-85.

★ 23 novembre à Chateauroux (Indre). Bourse miniatures (auto, train, maquette, modélisme) organisée par la Maquette Club 36 dans la Salle des fêtes de Belle Isle. Inscriptions et renseignements: 02-54-34-59-07 ou 02-54-36-34-38 (après 18h).

★ 28 et 29 juin à Mons (Belgique). 2^e « Mons Day », concours international de maquettisme avec bourse d'échanges au Vaux Hall, avenue Reine Astrid. 7000 Mons. Pré-inscriptions avant le 31 mai. Wings & Tracks model shop. 52, rue de la Coupe. 7000 Mons, Belgique. Tél./Fax: (0032)65-84-67-44. E-mail: david-chaval@hotmail.com. Inscriptions en ligne: www.mons-day.be

★ 28 et 29 juin à Gravelines (Nord). 5^e Salon des Rives de l'Aa à la scène Vauban de l'arsenal de Gravelines. RAME de l'Aa. C/o B. Nys. 44, rue des Alpes. 59820 Gravelines. ☎ 06-67-51-52-97 ou ☎ 06-09-33-23-53.

★ 3 août au Mayet-de-Montagne (Allier). 1^{er} Bourse d'échanges de miniatures et maquettes. Les Amis de la Montagne Bourbonnaise. 03250 Le Mayet de Montagne. Tél./Fax: 04-70-59-75-24.

★ 10 août à Zelzate (Belgique). Exposition de modélisme SMAZ au St-Laurentinstituut. Patronagestraat 51. Joeri Michiels. Tél./Fax: +32(0)50/364452 ou Geert Van Damme. Tél./Fax: +32(0)9/2580569.

★ 24 août à Roquevaire (Bouches-du-Rhône). Bourse aux jouets de collection à la salle R. Reynaud. Géraldine Auzié. ☎ 04-42-32-93-86. Fax: 04-42-32-96-68.

★ 30 et 31 août à Mons (Belgique). Exposition-concours avec bourse d'échanges. J. Simon. Rue Vandervelde 190. 7000 Mons. Belgique. ☎ 0479/713984.

★ 6 et 7 septembre à Plancoët (Côtes d'Armor). 2^e Salon européen de la maquette dans la salle omnisports. Émeraude Maquette Club. 14, rue V. Hugo. 22130 Plancoët. ☎ 02-96-80-42-59 ou ☎ 02-96-82-19-97.

lexpo.net. E-mail: modelexpo@wanadoo.fr

★ 6 et 7 septembre à Bruges (Belgique). 12^e exposition/concours Hobby Time au St. Lode-wijkscollege. Magdalenestraat 30. Pascal Vanmeenen. Hopstraat 32. B-8500 Kortrijk. Belgique. (00-32)56-25-85-39. E-mail: pascal.vanmeenen@pandora.be

★ 7 septembre à Rocroi (Ardennes). 2^e Forum de la maquette et de la figurine. Ch. Brognara. 9, rue M^{me} Meillant. 08160 Flize. E-mail: CBROGNARA@aol.com. ☎ 03-24-54-63-06 ou 06-61-13-22-59

★ 13 septembre à Villeneuve St Denis (Seine & Marne). Exposition, concours et bourse d'échanges dans la Salle communale. AMMH 77. Stéphane au 06-12-07-76-28.

★ 13 et 14 septembre à Nogent sur Seine (Aube). 6^e Salon de la Maquette et du modèle réduit organisé par le Modélisme Nogentais à l'Agora Michel Baroin. ☎ 03-25-39-92-33 (à partir de 18 heures).

★ 13 et 14 septembre à Mayence (Allemagne). « Internationale Inspiration Modellbau » au château Kurfürstliches Schloß. 1. Modellbaclub mainz e.V. « Inspiration Modellbau ». Postfach 3306. D-55023 Mainz. Allemagne. ☎ ++6190-72534 (après 19 heures). E-mail: mundschenk@fh-mainz.de. Internet: www.modellbaclub-mainz.de

★ 13 et 14 septembre à Seiches sur Loir (Maine & Loire). Exposition-concours de maquettes. Philippe Branchu. 8, rue J. Brel. 49140 Seiches sur Loir. ☎ 02-41-76-20-82.

★ 14 septembre à Ozoir-le-Voulgis (Seine et Marne). Exposition de maquettes. P. Prault. 44, avenue de la Gare. 77390 Ozoir-le-Voulgis. ☎ 01-64-07-64-39.

★ 20 et 21 septembre à Chateauroux (Indre). Exposition-concours de maquettes organisée par la Maquette Club 36 dans la salle des fêtes de Belle Isle. ☎ 02-54-34-59-07 ou ☎ 02-54-36-34-38 (après 18 heures).

★ 21 et 22 septembre à Bourgoin-Jallieu (Isère). Salon du Jouet avec concours et bourse d'échanges. J.-J. Sevenier. 6, avenue du Dauphiné. 38300 Bourgoin-Jallieu. ☎ 04-74-28-54-89.

★ 27 et 28 septembre à Saubrigues (près Capbreton Landes). Salon de la maquette toutes collections. O. Pissolle. 343, chemin du Duc. 40230 Benessee Maremme. ☎ 05-58-77-51-06.

★ 4 et 5 octobre à Neuville de Poitou (Vienne). 18^e Modelexpo, Salon européen de la Maquette et du Modèle réduit. Modelexpo. 9, rue de la Jeunesse. BP 19. 86170 Neuville de Poitou. Tél.: 05-49-51-59-79. Fax: 05-49-51-38-68. Site: www.model-expo.net. E-mail: modelexpo@wanadoo.fr

★ 11 et 12 octobre à Hyères-les-Palmiers (Var). « Maquettexpo 2003 », 13^e salon Eurosud de la maquette statique et de la figurine, avec bourse d'échanges, au Forum du casino. AMV 83. Hôtel de ville. Case 52. 83130 La Garde. Tél./Fax: 0494-149-350. E-mail: amv83@wanadoo.fr. Site: www.amv83.org

★ 12 octobre à Tulette (Drome). 10^e bourse d'échanges et exposition dans la salle des fêtes de la ville. P. Cibert. La Papeterie. 26790 Tulette. ☎ 04-75-98-35-51.

★ 26 octobre à Didenheim (Haut-Rhin). 4^e bourse d'échanges maquettes, figurines, documentation organisée par la Maquette Figurines Club de Haute Alsace. A. Missner. ☎ 03-89-59-31-80.

★ 1 et 2 novembre à Claix (sud de Grenoble, Isère). Exposition-concours de maquettes et modèles réduits organisée par le Grenoble Maquette Club. GMC. 2, rue Ch. Péguy. 38100 Grenoble. E-mail: grenoblecm@hotmail.com

★ 8 et 9 novembre à Avignon (Vaucluse). 17^e Model Show et Salon du Jouet au parc des Expositions d'Avignon-sud. 1515 Organisation. Chemin de Provence. 84810 Aubignan. ☎ 04-90-62-69-65. Fax: 04-90-62-73-34. www.1515-org.fr. E-mail: org1515@aol.com

★ 22 et 23 novembre à Lorient (Morbihan). 15^e Salon de la Maquette et de la Figurine au Palais des Congrès. Korrigan Maquettes Club. 133, rue Beauvais. 56100 Lorient. ☎ 02-97-84-82-85.

★ 23 novembre à Chateauroux (Indre). Bourse miniatures (auto, train, maquette, modélisme) organisée par la Maquette Club 36 dans la Salle des fêtes de Belle Isle. Inscriptions et renseignements: 02-54-34-59-07 ou 02-54-36-34-38 (après 18h).

★ 28 et 29 juin à Mons (Belgique). 2^e « Mons Day », concours international de maquettisme avec bourse d'échanges au Vaux Hall, avenue Reine Astrid. 7000 Mons. Pré-inscriptions avant le 31 mai. Wings & Tracks model shop. 52, rue de la Coupe. 7000 Mons, Belgique. Tél./Fax: (0032)65-84-67-44. E-mail: david-chaval@hotmail.com. Inscriptions en ligne: www.mons-day.be

★ 28 et 29 juin à Gravelines (Nord). 5^e Salon des Rives de l'Aa à la scène Vauban de l'arsenal de Gravelines. RAME de l'Aa. C/o B. Nys. 44, rue des Alpes. 59820 Gravelines. ☎ 06-67-51-52-97 ou ☎ 06-09-33-23-53.

★ 3 août au Mayet-de-Montagne (Allier). 1^{er} Bourse d'échanges de miniatures et maquettes. Les Amis de la Montagne Bourbonnaise. 03250 Le Mayet de Montagne. Tél./Fax: 04-70-59-75-24.

★ 10 août à Zelzate (Belgique). Exposition de modélisme SMAZ au St-Laurentinstituut. Patronagestraat 51. Joeri Michiels. Tél./Fax: +32(0)50/364452 ou Geert Van Damme. Tél./Fax: +32(0)9/2580569.

★ 24 août à Roquevaire (Bouches-du-Rhône). Bourse aux jouets de collection à la salle R. Reynaud. Géraldine Auzié. ☎ 04-42-32-93-86. Fax: 04-42-32-96-68.

★ 30 et 31 août à Mons (Belgique). Exposition-concours avec bourse d'échanges. J. Simon. Rue Vandervelde 190. 7000 Mons. Belgique. ☎ 0479/713984.

★ 6 et 7 septembre à Plancoët (Côtes d'Armor). 2^e Salon européen de la maquette dans la salle omnisports. Émeraude Maquette Club. 14, rue V. Hugo. 22130 Plancoët. ☎ 02-96-80-42-59 ou ☎ 02-96-82-19-97.

lexpo.net. E-mail: modelexpo@wanadoo.fr

★ 6 et 7 septembre à Bruges (Belgique). 12^e exposition/concours Hobby Time au St. Lode-wijkscollege. Magdalenestraat 30. Pascal Vanmeenen. Hopstraat 32. B-8500 Kortrijk. Belgique. (00-32)56-25-85-39. E-mail: pascal.vanmeenen@pandora.be

★ 7 septembre à Rocroi (Ardennes). 2^e Forum de la maquette et de la figurine. Ch. Brognara. 9, rue M^{me} Meillant. 08160 Flize. E-mail: CBROGNARA@aol.com. ☎ 03-24-54-63-06 ou 06-61-13-22-59

★ 13 septembre à Villeneuve St Denis (Seine & Marne). Exposition, concours et bourse d'échanges dans la Salle communale. AMMH 77. Stéphane au 06-12-07-76-28.

★ 13 et 14 septembre à Nogent sur Seine (Aube). 6^e Salon de la Maquette et du modèle réduit organisé par le Modélisme Nogentais à l'Agora Michel Baroin. ☎ 03-25-39-92-33 (à partir de 18 heures).

★ 13 et 14 septembre à Mayence (Allemagne). « Internationale Inspiration Modellbau » au château Kurfürstliches Schloß. 1. Modellbaclub mainz e.V. « Inspiration Modellbau ». Postfach 3306. D-55023 Mainz. Allemagne. ☎ ++6190-72534 (après 19 heures). E-mail: mundschenk@fh-mainz.de. Internet: www.modellbaclub-mainz.de

★ 13 et 14 septembre à Seiches sur Loir (Maine & Loire). Exposition-concours de maquettes. Philippe Branchu. 8, rue J. Brel. 49140 Seiches sur Loir. ☎ 02-41-76-20-82.

★ 14 septembre à Ozoir-le-Voulgis (Seine et Marne). Exposition de maquettes. P. Prault. 44, avenue de la Gare. 77390 Ozoir-le-Voulgis. ☎ 01-64-07-64-39.

★ 20 et 21 septembre à Chateauroux (Indre). Exposition-concours de maquettes organisée par la Maquette Club 36 dans la salle des fêtes de Belle Isle. ☎ 02-54-34-59-07 ou ☎ 02-54-36-34-38 (après 18 heures).

★ 21 et 22 septembre à Bourgoin-Jallieu (Isère). Salon du Jouet avec concours et bourse d'échanges. J.-J. Sevenier. 6, avenue du Dauphiné. 38300 Bourgoin-Jallieu. ☎ 04-74-28-54-89.

★ 27 et 28 septembre à Saubrigues (près Capbreton Landes). Salon de la maquette toutes collections. O. Pissolle. 343, chemin du Duc. 40230 Benessee Maremme. ☎ 05-58-77-51-06.

★ 4 et 5 octobre à Neuville de Poitou (Vienne). 18^e Modelexpo, Salon européen de la Maquette et du Modèle réduit. Modelexpo. 9, rue de la Jeunesse. BP 19. 86170 Neuville de Poitou. Tél.: 05-49-51-59-79. Fax: 05-49-51-38-68. Site: www.model-expo.net. E-mail: modelexpo@wanadoo.fr

★ 11 et 12 octobre à Hyères-les-Palmiers (Var). « Maquettexpo 2003 », 13^e salon Eurosud de la maquette statique et de la figurine, avec bourse d'échanges, au Forum du casino. AMV 83. Hôtel de ville. Case 52. 83130 La Garde. Tél./Fax: 0494-149-350. E-mail: amv83@wanadoo.fr. Site: www.amv83.org

★ 12 octobre à Tulette (Drome). 10^e bourse d'échanges et exposition dans la salle des fêtes de la ville. P. Cibert. La Papeterie. 26790 Tulette. ☎ 04-75-98-35-51.

★ 26 octobre à Didenheim (Haut-Rhin). 4^e bourse d'échanges maquettes, figurines, documentation organisée par la Maquette Figurines Club de Haute Alsace. A. Missner. ☎ 03-89-59-31-80.

★ 1 et 2 novembre à Claix (sud de Grenoble, Isère). Exposition-concours de maquettes et modèles réduits organisée par le Grenoble Maquette Club. GMC. 2, rue Ch. Péguy. 38100 Grenoble. E-mail: grenoblecm@hotmail.com

★ 8 et 9 novembre à Avignon (Vaucluse). 17^e Model Show et Salon du Jouet au parc des Expositions d'Avignon-sud. 1515 Organisation. Chemin de Provence. 84810 Aubignan. ☎ 04-90-62-69-65. Fax: 04-90-62-73-34. www.1515-org.fr. E-mail: org1515@aol.com

★ 22 et 23 novembre à Lorient (Morbihan). 15^e Salon de la Maquette et de la Figurine au Palais des Congrès. Korrigan Maquettes Club. 133, rue Beauvais. 56100 Lorient. ☎ 02-97-84-82-85.

★ 23 novembre à Chateauroux (Indre). Bourse miniatures (auto, train, maquette, modélisme) organisée par la Maquette Club 36 dans la Salle des fêtes de Belle Isle. Inscriptions et renseignements: 02-54-34-59-07 ou 02-54-36-34-38 (après 18h).

★ 28 et 29 juin à Mons (Belgique). 2^e « Mons Day », concours international de maquettisme avec bourse d'échanges au Vaux Hall, avenue Reine Astrid. 7000 Mons. Pré-inscriptions avant le 31 mai. Wings & Tracks model shop. 52, rue de la Coupe. 7000 Mons, Belgique. Tél./Fax: (0032)65-84-67-44. E-mail: david-chaval@hotmail.com. Inscriptions en ligne: www.mons-day.be

★ 28 et 29 juin à Gravelines (Nord). 5^e Salon des Rives de l'Aa à la scène Vauban de l'arsenal de Gravelines. RAME de l'Aa. C/o B. Nys. 44, rue des Alpes. 59820 Gravelines. ☎ 06-67-51-52-97 ou ☎ 06-09-33-23-53.

★ 3 août au Mayet-de-Montagne (Allier). 1^{er} Bourse d'échanges de miniatures et maquettes. Les Amis de la Montagne Bourbonnaise. 03250 Le Mayet de Montagne. Tél./Fax: 04-70-59-75-24.

★ 10 août à Zelzate (Belgique). Exposition de modélisme SMAZ au St-Laurentinstituut. Patronagestraat 51. Joeri Michiels. Tél./Fax: +32(0)50/364452 ou Geert Van Damme. Tél./Fax: +32(0)9/2580569.

★ 24 août à Roquevaire (Bouches-du-Rhône). Bourse aux jouets de collection à la salle R. Reynaud. Géraldine Auzié. ☎ 04-42-32-93-86. Fax: 04-42-32-96-68.

★ 30 et 31 août à Mons (Belgique). Exposition-concours avec bourse d'échanges. J. Simon. Rue Vandervelde 190. 7000 Mons. Belgique. ☎ 0479/713984.

★ 6 et 7 septembre à Plancoët (Côtes d'Armor). 2^e Salon européen de la maquette dans la salle omnisports. Émeraude Maquette Club. 14, rue V. Hugo. 22130 Plancoët. ☎ 02-96-80-42-59 ou ☎ 02-96-82-19-97.

lexpo.net. E-mail: modelexpo@wanadoo.fr

★ 6 et 7 septembre à Bruges (Belgique). 12^e exposition/concours Hobby Time au St. Lode-wijkscollege. Magdalenestraat 30. Pascal Vanmeenen. Hopstraat 32. B-8500 Kortrijk. Belgique. (00-32)56-25-85-39. E-mail: pascal.vanmeenen@pandora.be

★ 7 septembre à Rocroi (Ardennes). 2^e Forum de la maquette et de la figurine. Ch. Brognara. 9, rue M^{me} Meillant. 08160 Flize. E-mail: CBROGNARA@aol.com. ☎ 03-24-54-63-06 ou 06-61-13-22-59

★ 13 septembre à Villeneuve St Denis (Seine & Marne). Exposition, concours et bourse d'échanges dans la Salle communale. AMMH 77. Stéphane au 06-12-07-76-28.

★ 13 et 14 septembre à Nogent sur Seine (Aube). 6^e Salon de la Maquette et du modèle réduit organisé par le Modélisme Nogentais à l'Agora Michel Baroin. ☎ 03-25-39-92-33 (à partir de 18 heures).

★ 13 et 14 septembre à Mayence (Allemagne). « Internationale Inspiration Modellbau » au château Kurfürstliches Schloß. 1. Modellbaclub mainz e.V. « Inspiration Modellbau ». Postfach 3306. D-55023 Mainz. Allemagne. ☎ ++6190-72534 (après 19 heures). E-mail: mundschenk@fh-mainz.de. Internet: www.modellbaclub-mainz.de

★ 13 et 14 septembre à Seiches sur Loir (Maine & Loire). Exposition-concours de maquettes. Philippe Branchu. 8, rue J. Brel. 49140 Seiches sur Loir. ☎ 02-41-76-20-82.

★ 14 septembre à Ozoir-le-Voulgis (Seine et Marne). Exposition de maquettes. P. Prault. 44, avenue de la Gare. 77390 Ozoir-le-Voulgis. ☎ 01-64-07-64-39.

★ 20 et 21 septembre à Chateauroux (Indre). Exposition-concours de maquettes organisée par la Maquette Club 36 dans la salle des fêtes de Belle Isle. ☎ 02-54-34-59-07 ou ☎ 02-54-36-34-38 (après 18 heures).

■ NOUVEAUTÉS LIBRAIRIE par A. El Bied, J. Guillaume et F. Marsaly.



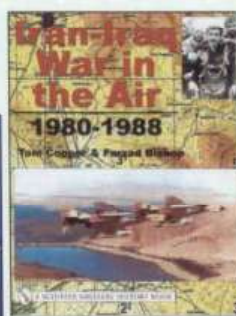
LES CRUSADER FRANÇAIS EN ACTION

On parle du Spitfire comme du plus élégant assemblage de tôle de l'histoire de l'aéronautique. Le Crusader est sans doute, lui, le plus viril. En 1964, juste avant que le F-8 de l'US Navy ne commencent à tailler des coupes sombres dans les rangs de l'aviation du Nord-Vietnam, l'aéronautique française se dota du plus performant chasseur embarqué de l'époque. Jusqu'en 1999, les « Crouze » français baladèrent leurs panaches de fumée noire sur toutes les mers du monde. Prévu pour une mise à la retraite au début des années quatre-vingt, le F-8 continua à voler vingt ans de plus, au grand désespoir de ses pilotes qui rêvaient de F-18 ou de Rafale, mais à la joie immense des passionnés.

Jean-Marie Gall a été pilote de Crusader et lui a consacré l'essentiel de sa carrière de marin. Passionné par cette machine inoubliable, il publia en 1997 la première édition de ce livre, bien vite épuisée. Si cette nouvelle mouture est impressionnante avec sa centaine de pages supplémentaires et ses 200 photos rajoutées, elle l'est également — et surtout peut-être — parce que Jean-Marie nous donne l'occasion d'assouvir un fantasme, devenir pilote de « Crouze » ! Étonnant non ? Il s'est attaché, avec un talent remarquable, à nous décrire le plus honnêtement possible le métier de pilote de chasse embarqué, le métier de dompteur de « MiGMaster ». Les petits événements de la carrière fort longue du F-8 sous la « cocarde à hameçon », les drames, inévitables de ce métier, le vocabulaire, les procédures, les anecdotes parfois hilarantes, tout y est, et pour vous rendre un peu plus intime des « Lascars », comme si vous aviez passé quelques années à Landivisau. Mais il n'a pas délaissé le côté plus classique de son livre avec un photoscope très dense, des schémas techniques nombreux, des profils couleur et tout ce qui fait une documentation sérieuse. Mieux imprimé et plus complet que sa première version, « *Les Crusader français en action* » est un livre culte, aussi impressionnant que le Crusader lui-même. Et n'oubliez pas : « *When you're out of F-8, you're out of Fighters...* » F. Marsaly. Par Jean-Marie Gall. Gall. Editions Lela Presse, Collection « Histoire de l'aviation », vol. 16, 368 pages, environ 1000 photos en noir et blanc et en couleurs, profils. Format 21,7 x 30,4 cm.

MIRAGE F1 CHECK LIST N° 1

Depuis le début des années soixante-dix, le Mirage F1 poursuit une carrière étonnante. Chasseur de supériorité aérienne jusqu'à l'arrivée du Mirage 2000, il subit une première modification de son rôle avec l'arrivée de la version



CR de reconnaissance, dont les capacités tactiques sont très largement reconnues. Avec les cellules de F1C démobilisées, une conversion en avion d'attaque est engagée et la version F1CT a largement été employée au combat, au Kosovo notamment.

Si cet avion est très répandu, on ne peut pas en dire autant de la littérature qu'il lui est consacrée. Après une très bonne, mais un peu courte étude publiée par l'anglais Aerofax il y a près de vingt ans, il n'y avait rien à lire sur cet avion. Voici qu'arrive ce *Check List n° 1*. Destiné principalement aux maquetistes, ce volume très iconographique couvre essentiellement les versions du F1 en service en France. Les vues de détail, très nombreuses, complètent les différentes photos d'ensemble permettant d'admirer le seul Mirage à ailes en flèche sous toutes ses coutures, dans toutes ses livrées et sous les insignes de toutes ses unités. Les décorations commémoratives sont présentes. Une courte section de profils, une série de plans au 1/72, un répertoire des escadilles avec leurs insignes, une revue de l'armement et quelques photos de pilotes vont permettre à certains de tirer le maximum des modèles Heller/Escl. Seul bémol, le papier utilisé, mat, donne une tonalité un peu sombre aux clichés. À vrai dire, il y a longtemps que ce genre d'ouvrage monographique simple et efficace devrait exister et couvrir l'ensemble des avions français. On ne peut qu'encourager l'éditeur et les auteurs, de vrais passionnés, à poursuivre leur travail pour notre seul plaisir ! F. Marsaly. Par Frédéric Vergnères et Philippe Auger. Édité par DTU, 112 pages, 292 photos couleur, plans au 1/72, écorchés, profils couleur. Format 21 x 29,7 cm.

IRAN-IRAQ WAR IN THE AIR

Enfin un ouvrage sérieux pour traiter de ce conflit encore très confidentiel au regard du peu de publications existant sur le sujet. Après des années de recherches, les deux auteurs ont compilé une masse importante de renseignements sur cette guerre aux implications encore très actuelles.

Hormis un historique des forces en présence et des ordres de bataille complets, le gros du livre s'intéresse aux campagnes aériennes meurtrières qui ont émaillé les huit ans de guerre entre les deux régimes, l'un théocratique, l'autre plus laïc, mais despotique. Bienvenue à plus d'un titre, cette étude remet les pendules à l'heure quant à la disponibilité réelle de l'IIAF, force mobile et inventive aux capacités offensives redoutables, et à l'efficacité de l'aviation du *Rais*, scellée et équipée par les Occidentaux — dont la France, très présente — mais mise en œuvre suivant le lourd modèle soviétique. Les illustrations issues de collections privées et officielles accompagnent les poignants témoignages des acteurs de l'une des plus importantes confrontations aériennes contem-



poraines. Un *must* pour qui veut commencer à comprendre l'interminable imbroglio du golfe Persique. J. Guillaume. Par Tom Cooper & Farzad Bishop. Édité par Schiffer Publishing — Bushwood Books, 304 pages, 150 photos N & B, texte en anglais. Format 23,5 x 31 cm.

THE WAR IN RUSSIA

Ce 12^e volume de la superbe série « *Jagd-waffe* » traite de la guerre aérienne en Russie, entre les mois de janvier et d'octobre 1942. Si vous ne connaissez pas déjà la formule, sachez qu'elle a comme parti pris de s'adresser autant aux amateurs d'histoire que de modèles réduits, indirectement. En effet, le texte est très précis et complet, avec des légendes soulignant les spécificités et les caractéristiques de chaque machine, des chasseurs évidemment ici, et comporte autant de fois que nécessaire un rappel sur les pilotes, les opérations en cours, des infos utiles sur les couleurs, etc. Les photos, l'un des autres points forts de la série, sont de belle qualité et sont surtout complétées de magnifiques profils couleur, réalisés certes en infographie, mais avec un sens du détail et de la nuance qui pourrait taquiner l'ego des meilleurs illustrateurs traditionnels. Vous pourrez également, si une machine vous intéresse tout particulièrement, tirer bénéfice des informations iconographiques et des dessins informatiques, en jouant au jeu bien délicat de l'interprétation des teintes.

Il s'agit en tout cas de la meilleure documentation publiée ces dernières années sur ce thème fécond qui ne s'épuise pas lorsqu'il est traité avec cette classe. A. El Bied. Par Christer Bergström et Martin Pegg. Édité par Classic Publications. 96 pages, 266 photos et illustrations. Texte en anglais. Format 22,6 x 30,3 cm.

N. A. F-100 SUPER SABRE

Digne successeur du F-86, lui même précédé du P-51 (quel talent chez North American !), le F-100 fut le premier vrai chasseur capable de franchir le mur du son en palier, le 25 mai 1953 avec George Welch aux commandes. Passant de l'interception au bombardement nucléaire, puis conventionnel, avant de se voir chargé de la suppression des défenses ennemies et du Fast-FAC (contrôle aérien avancé rapide) au Vietnam, le *Hun* est l'un des mythiques *Century Fighters* à la carrière bien remplie.

Abondant en témoignages de pilotes et de mécanos qui relatent les missions nucléaires (d'entraînement...) de la guerre froide et les opérations d'appui en Asie du sud-est, ce livre est une excellente compilation historique ficelée par deux spécialistes du genre. En sus d'une intense carrière sous la bannière



étoilée, le F-100 a aussi volé « cheu nous », l'AdA étant le premier client étranger en 1958. Le dernier des 102 appareils français sera retiré après 20 ans de service à Djibouti, le remplacement étant assuré alors par les Jaguar. Les autres utilisateurs furent la RoCAF (Taiwan), la KDL (Danemark) et la THK (Turquie), chaque partie faisant l'objet d'un traitement relativement complet (mais toujours trop court pour nous !) en fin d'ouvrage. Les annexes listent les caractéristiques techniques des utilisateurs, la production, les pertes en Asie, les appareils préservés et les conversions en cibles volantes QF-100. Une bonne étude globale où la seule section couleur est réservée au portfolio central de huit pages. J. Guillaume. Par Peter E. Davies & David W. Menard. Édité par Crowood Press, 236 photos N & B et couleur, 176 pages, schémas. Texte en anglais. Format 22,8 x 28,7 cm.

REMEMBERING REVELL MODEL KITS

Le livre idéal pour frustrer toutes les générations de maquetistes ! Les plus anciens d'entre vous vont se souvenir de ces formidables kits parfois mal fagotés qui déclenchèrent cette passion sans borne, les plus jeunes se diront : « *Décidément, les fabricants actuels manquent d'imagination !* », et ceux du milieu probablement de penser que s'ils avaient su ils auraient acheté cette vieille maquette aujourd'hui introuvable en dessous d'un prix totalement déraisonnable.

Remarquable page de l'histoire des loirs populaires des années cinquante à soixante-dix, *Remembering Revell* est bien plus qu'un catalogue du célèbre fabricant californien. C'est aussi une certaine vision de notre passe-temps favori et le récit détaillé des choix guidant la politique commerciale de la société depuis sa création à la fin des années quarante, jusqu'à son rachat par Monogram en 1979. Autant dire l'âge d'or de la maquette plastique qui vit passer des véhicules mythiques de toute sorte (LEM, X-15, Santa Maria, Ford T, cargo nucléaire Savannah...), puis des personnages de Comics, des animaux, des armes de point et des sujets de fantaisie. Il nous reste à regretter les X-3 Stiletto, P6M Seamaster et autres Piasecki YH-16, seulement évalués à quelques dizaines de dollars... car, non content de nous mettre l'eau à la bouche, Graham nous donne même la cote de la longue série « S » à l'usage des collectionneurs.

Si un banal *Century Fighter* plafonne à un quinzaime de dollars, la Station Spatial monte à... \$900 ! À savoir avant de surfer sur les sites d'enchères... J. Guillaume. Par Thomas Graham. Édité par Schiffer Publishing Bushwood Books, 176 pages, 450 illustrations couleur, texte en anglais. Format 21,7 x 28,1 cm.



DOWN TO EARTH, STRAFING ACES OF THE 9TH AF & RUMANIAN ACES OF WWII & P-40 ACES OF THE PACIFIC

Bien parti sur sa lancée, Osprey continue à allonger sa liste « d'avions d'as ». En premier lieu, une surprise avec ces *as du strafing* (mitrillage au sol) de la 8^e A.F. qui prirent au moins autant de risques, sinon plus, en affrontant la Flak, que leurs homologues en combat aérien. Un petit guide à l'usage du *strafleur* (sur P-47, P-51 ou P-38) clôt cette histoire pour le moins négligée jusqu'ici. Les 128 pages de William Hess contiennent l'iconographie habituelle de cette collection avec photos noir et blanc et profils couleur. Paru peu après, *Rumanian Aces* s'intéresse lui au palmarès de la chasse roumaine aux côtés de l'Axe entre 1941 et 1945. Signée Dénes Bernad, (un professionnel du sujet), cette étude décrit l'ensemble des campagnes menées par les Roumains en URSS et dans les Balkans, avec un tableau de chasse très complet en annexe. Une page d'histoire longtemps oubliée mais désormais bien documentée. Enfin, troisième nouveauté, par Carl Molesworth, avec les *as de P-40* dans le théâtre Pacifique. Après avoir été laminés à Pearl Harbour, les P-40 ont eu du mal à s'imposer face aux appareils japonais dotés de meilleures performances. Cela n'a pas empêché 22 pilotes de glaner le statut d'*as* (dont deux en un jour), sans même parler de ceux qui y inaugurèrent leur palmarès avant d'atteindre la barre des cinq victoires en Europe. Une bonne vision des opérations dans les îles pour ce 35^e volume de la série. J. Guillaume. Édité par Osprey Publishing, 96 pages, photos N & B, profils couleur, plans, texte en anglais. Format 18,5 x 24,9 cm.

FW 190A PART-1 - AVIOLIBRI VARIANT

Inaugurant une nouvelle collection avec cette monographie technique sur le Fw 190A, IBN tente une approche encore plus orientée sur le maquettisme comme l'illustrent les nombreux plans comparatifs peuplant ses pages. Deux parties distinctes composent ce fascicule, à commencer par un chapitre décrivant les sous-versions du prototype Fw 190V et de la série A, jusqu'aux A-4. Chaque modèle est présenté avec ses particularités signalées par des fléchages sur des plans au 1/72 et au 1/48 et par des photos en noir et blanc. Un petit texte explicatif accompagne les schémas et 19 profils couleur de très bonne qualité agrémentent l'ensemble. La seconde partie aborde la présentation et le montage d'une maquette Tamiya au 1/48, mais si les photos couleur trouvent leur place, difficile d'en dire autant pour celles en noir et blanc. D'autre part, il manque quelques vues en cours de montage, en particulier au niveau de l'habitacle, du moteur et des trains, qui nécessitent un peu de travail complémentaire. Les qualités et défauts de la maquette sont toutefois bien décrits. Les annexes reprennent pour leur part les accessoires existants pour améliorer le kit de base. Une initiative à suivre, surtout si elle s'oriente vers des sujets jusque-là peu traités par ailleurs. J. Guillaume. Par Mauro Ferri & Alessio Bastianini. Édité par IBN Editore, 64 pages, 33 photos N & B, profils, plans, texte en italien et anglais.

BOEING « WIDEBODIES »

Dernier né de la prolifique série *Enthusiast Color*, ce petit ouvrage revient sur la longue carrière des gros porteurs Boeing. Sont donc abordés les modèles 747, 767, 777, DC-10 et MD-11 (hé oui, depuis 1997, le catalogue MDD est tombé dans l'escarcelle de Boeing!), le tout entraînant le lecteur vers un futur à haute vitesse décrit dans la dernière partie. Bien illustrée par de nombreuses photos couleur maison, cette courte fresque destinée au grand public américain, montre à quel point le match Airbus-Boeing se joue à tous les niveaux. Convivial, mais assurément partisan. J. Guillaume. Par Michael Haenggli. Édité par MBI, 96 pages, 75 photos couleur, texte en anglais. Format 21 x 23 cm.

303rd BOMB GROUP & JG 27 AFRIKA

Série montante, « *Aviation Elite* », s'enrichit de ces deux nouveautés sur les unités marquantes de la Seconde Guerre mondiale. Commençons avec l'histoire du 303rd Bomb Group basé en Grande Bretagne, dont les B-17 furent à la pointe de l'offensive contre le Reich. De la formation de l'unité, aux *Carpet Bombing* (tapis de bombes), le 303rd BG mena plus de missions sur B-17 qu'aucune autre unité. Ce fascicule de Brian O'Neill est suivi du n° 12 par John Weal sur la JG 27 Afrika, l'escadre rattachée à l'Afrika Korps de Rommel, dont la carrière avait débuté au-dessus de l'Angleterre. Déjà pourvue d'un palmarès impressionnant, cette unité inversa le rapport de force en Afrique du Nord dès son arrivée en 1941 et resta jusqu'à la fin de la guerre, l'un des groupes de chasse mythiques de la Luftwaffe. Deux historiques bien illustrés et ponctués de nombreux témoignages vécus. J. Guillaume. Édité par Osprey Publishing, 128 pages, 120/130 photos N & B, profils couleur, texte en anglais. Format 18,5 x 24,9 cm.



COCARDE TRICOLORI

Entièrement en couleurs, ce fascicule présente en détail la dotation de chacune des composantes aériennes des administrations italiennes. Outre l'*Aeronautica Militare*, la *Marina Militare* et la *Cavalleria dell'Aria*, vous y trouverez les aviations des *Carabinieri* (gendarmes), de la *Guardia di Finanza* (douanes), de la *Polizia di Stato* (police nationale), des *Vigili del Fuoco* (pompiers), de la *Protezione Civile*, du *Corpo Forestale* et de la *Guardia Costiera* (garde-côtes). Chaque chapitre liste les aéronefs en service et un petit historique suit différents « ordres de bataille ». Un résumé anglais

accompagne le texte italien. L'ensemble est très convivial et l'on se prend à rêver d'un équivalent français... J. Guillaume. Compilé par Riccardo Niccoli. Édité par R.N. Publishing, 112 pages, 188 photos couleur, texte en italien en anglais. Format 21 x 29,7 cm.



A-1 SKYRAIDER IN VIETNAM

Décidément en verve, Schiffer vient de sortir ce superbe historique sur les A-1 lors de la guerre du Vietnam. L'auteur, également bien connu chez Squadron Signal, revient sur les longues opérations de ce camion à bombes utilisé conjointement par la Navy et l'Air Force. Le texte est principalement basé sur des témoignages vivants de pilotes et de « rampanants » et les anecdotes illustrent parfaitement la robustesse et la versatilité de ce gros appareil. Sont notamment abordés le raid sur Son Tay, les A-1 de la VNAF, les « Sandy ». 20 pages d'annexes concluent cette remarquable étude, très bien illustrée. J. Guillaume. Par Wayne Mutza. Édité par Schiffer Publishing - Bushwood Books, 216 pages, 300 photos couleur et N & B, texte en anglais. Format 22,3 x 28,8 cm.



SIKORSKY HH-52A, AN ILLUSTRATED HISTORY

Principalement utilisé par l'*US Coast Guards* et la marine japonaise, le H-52 Seaguard est un hélicoptère relativement méconnu à ce jour. Aucune maquette ne lui a été consacrée, peu d'articles furent écrits et ce livre semble être la première publication sérieuse sur le sujet.

Ce petit frère du Sea King est largement décrit, chaque cellule faisant l'objet d'un court historique grâce à l'importante contribution de nombreux anciens membres d'équipage. De la genèse, à la succession par les H-65 Dolphins, en passant par la production Mitsubishi, les essais de l'*US Army* et le marché civil, tout est raconté avec force détails par un historien de formation. J. Guillaume. Par Lennart Lundh. Édité par Schiffer Publishing - Bushwood Books, 152 pages, 334 photos N&B et couleur, texte en anglais. Format 21,7 x 28,1 cm.



JAGUAR 30 ANS 1973-2003

Déjà 30 ans que le vénérable Jaguar sillonne nos cieux, de St-Dizier à Istrana, en passant par Quadioum, le Golfe, les réunions *Red Flag* et Mururoa. Remplaçant des F-100 et après avoir servi au sein de trois escadres (3^e, 7^e et 11^e), le « Jag » a été peu à peu remplacé par les Mirage 2000 N, quand les unités n'ont pas été simplement dissoutes. Compilée par la 7^e Escadre de Chasse, cette plaquette commémorative revient sur tous les grands événements de la carrière des Jaguar de l'AdA. Des récits des principaux intéressés (dont feu le Cne Croci, mort au Tchad)

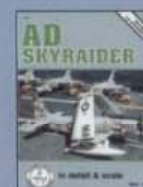
composent cet hommage rendu à l'un des principaux avions d'arme français qui ne va pas tarder à nous tirer sa révérence. De très belles photos souvent inédites. J. Guillaume. Publié sous le patronage de EC 7, 90 pages, 94 photos couleur et N & B, texte en français. Format 21 x 29,7 cm.



LE RENOUVEAU DE L'AVIATION FRANÇAISE 1945-1960

Sous la houlette d'un éditeur nouvellement venu sur le marché du livre spécialisé, c'est toute une partie du patrimoine aéronautique français, longtemps conservée dans des archives privées, qui voit le jour pour notre plus grande satisfaction. Après un premier fascicule consacré à l'aviation civile française de 1919 à 1939 (cf. *WingMasters* n° 32), voici une nouvelle fournaise de photos complètement inédites qui vous feront découvrir avec nostalgie (et en couleurs parfois, comme dans le cahier central ou sur les deux couvertures), l'aventure de la renaissance des ailes et du savoir faire aéronautique français, à une époque où le développement d'un prototype ne se transformait pas en tranche de vie, comme avec le Rafale, contraintes budgétaires, polyvalence, ambitions technologiques en moins il est vrai, encore que...

Les photos sont de très belle qualité et les légendes, constituant l'essentiel du texte, dédoublées d'un complément en anglais pour s'ouvrir les horizons commerciaux que cette excellente collection mérite. A. El Bied. Édité par Avia Editions. Collection Philippe Ricco. 130 photos. Format 21 x 29,7 cm. Pour tous renseignements complémentaires sur cette collection et sa disponibilité contactez : Avia Editions, Quartier Malarias, 07400 Rochemaure, France.



AD SKYRAIDER IN DETAIL & SCALE

Ce volume, le 67^e de cette prolifique collection spécialement destinée aux maquetistes, recense toutes les variantes du fameux Skyraider, des débuts jusqu'au AD-7, dont la production s'acheva en février 1957. Si Bert Kinzey, son auteur, ne déroge pas à une démarche désormais bien établie (court historique de chaque version avec photos en noir et blanc, voire en couleurs d'appareils en situation, ou saisis dans leurs plus intimes détails, complété de 10 profils couleur en infographie), on regrettera cet entêtement parti pris d'ignorer la carrière de l'appareil sous les couleurs de la France (alors qu'il contribua notablement au renforcement de ses capacités d'appui-feu en Algérie), ainsi que l'absence de tout plan. Autrement, ce volume est assez complet, listant notamment à la fin la plupart des maquettes existantes à toutes les échelles, et vous permettra de disposer d'une bonne source documentaire à un prix assez raisonnable.

A. El Bied. Par Bert Kinzey. Édité par Squadron Signal, 80 pages. Photos noir et blanc et en couleurs, profils. Texte en anglais. Format 21,6 x 28 cm.

1/24

Spitfire Mk. Vb Eagle Squadron

Il était inévitable de voir sortir dans la gamme Trumpeter au 1/24 le Supermarine Spitfire, ici un Mk. V, l'un des plus construits. Bien conçu, collant aux plans consultés (tirés de l'*Aero Detail* n° 8), ce kit nous réserve quelques belles surprises comme un moteur Merlin finement détaillé. Visite

TEXTE ET MAQUETTE
NICOLAS GOHIN
PHOTOS ANIS EL BIED

Trois grandes phases ponctuent le gros du travail à fournir : le moteur, le poste de pilotage et l'armement. D'un montage très simple, il vous suffit d'une bonne documentation (ce n'est pas ce qui manque...) pour meubler ces sous ensembles et conférer un surcroît de réalisme au « roi des chasseurs ».

Poste de pilotage

Nous démarrons de manière habituelle par l'habitacle en suivant la notice. Elle suggère de débiter par le siège avec sa structure, puis de passer au plancher, à la tringlerie inférieure et au tableau de bord compo-

sé de la partie arrière, d'un film d'instruments et de la console avec ses cadrans déjà percés. Le dossier du pilote est à peindre en XF-9 rouge sombre (*Hull Red*) Tamiya. Cette teinte simulera la couleur du bois et un brossage à sec de H 71 (Gunze) reproduira veines et rainures. Les renforts latéraux sont peints en marron foncé H 406 et la structure arrière en vert anglais intérieur H 319. Un brossage à sec de blanc cassé souligne les derniers petits détails. Il suffit de diffuser alors un jus noir à l'huile dans certains interstices pour donner un peu de profondeur, sans oublier un travail de peinture fine avec du gris foncé pour les angles et les zones éraillées.

La tringlerie inférieure est peinte avec des teintes métalliques : du cuivre pour l'ensemble et un métal brûlé pour les pistons. Elle est collée au plancher préalablement peint en vert H 319 aussi. Le support du tableau de bord est toujours en vert intérieur anglais et la console en noir. Un jus de noir à l'huile et un brossage à sec de blanc accentueront les fins détails des cadrans. Étonnamment, on passe aux étapes 5 et 7, laissant provisoirement de côté le moteur, pour finaliser les parois latérales, en vert intérieur aussi avec des détails en noir. Ces dernières sont des

Maquette : Trumpeter 1/24



1



2



3



4

1 et 2. Le cockpit avec son portillon d'accès très souvent montré ouvert lorsque l'avion était au sol. On distingue une partie des équipements latéraux, ainsi que le brélage confectionné de toutes pièces. Le pare-brise était en réalité dédoublé d'une vitre blindée, option que le fabricant n'a pas omis, sans oublier le petit rétroviseur en son sommet. 3 à 5. Le capot du Spit' est fait de panneaux que l'on peut facilement ôter pour montrer le superbe propulseur. Ces éléments se placent bien sur les cadres du nez, à condition de faire quelques ajustages à sec et de rattraper à la carte plastique au besoin les espaces pouvant se signaler.

pièces rapportées, ce qui permet d'en compléter la représentation à l'aide de fils métalliques de différents diamètres et de finaliser la peinture à loisir. Les détails sont ici aussi repris grâce à la technique du brossage à sec. Du rouge plutôt terne signale enfin certaines poignées.

Armement

Les culasses des mitrailleuses s'assemblent à la perfection, ainsi que les canons de 20 mm. Tous sont dotés de leur bandes d'alimentation et de leurs tambours. Ces pièces sont peintes en noir, brossées à sec avec du pigment métallique sec prélevé au fond d'un vieux pot de peinture enamel. Les tambours sont par contre en métal non usé (le pot Humbrol n° 11 convient parfaitement à cet égard).



5

Les douilles des balles des mitrailleuses sont en bronze poli et les têtes en gris métal. Une touche de rouge est apposée par intervalles de cinq pour signaler les projectiles traçants.

Moteur

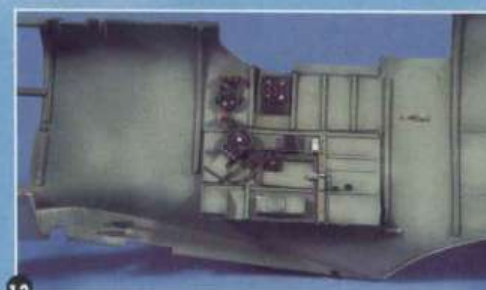
Trumpeter nous donne un superbe Rolls Royce Merlin 45, mais dénué d'un grand nombre de conduites, très présentes pourtant, sur la partie arrière notamment. Le bloc est en noir mat brossé

à sec pour les reflets métalliques, tandis que les détails ont été peints en suivant les indications de la notice, justes cette fois-ci. Enfin, un jus de noir et de terre de Siennne recouvre la pièce entière pour souligner les fins éléments. Comme à mon accoutumée, tous les rivets sont signalés par une petite goutte de peinture chromée, conformément aux photos de la page 37 de l'*Aéro Détail*, qui nous servira d'ailleurs pour déterminer la couleur (présumée) exacte des nombreuses conduites d'alimentation. La cloison coupe feu est détaillée par adjonction de câbles, mise en couleur avec une dominante de vert Humbrol n° 30, puis percée aux endroits où le câblage la relie avec le moteur. Certaines conduites sont dotées de fines bandelettes de ruban adhésif Tamiya simulant les colliers de fixation.

Accessoires

La fourche de queue est peinte en gris foncé H 301. Sa roue en vinyle a été remplacée, tout comme les roues principales par celles en résine de la marque française Contact. Les jambes de trains, identiques aux vraies quant à la finesse des détails, sont conçues pour être fonctionnelles (avec des ressorts logés à l'intérieur des fûts), mais je n'en vois pas toujours l'utilité, essentiellement pour des





6 à 8. Le moteur Merlin de ce Spit' est, comme l'on a coutume de le dire pour les kits à cette échelle, une maquette dans la maquette, avec une bonne trentaine de pièces.

9. La cloison séparant le moteur de l'habitacle reçoit aussi quelques améliorations avant peinture sous la forme de fils métalliques.

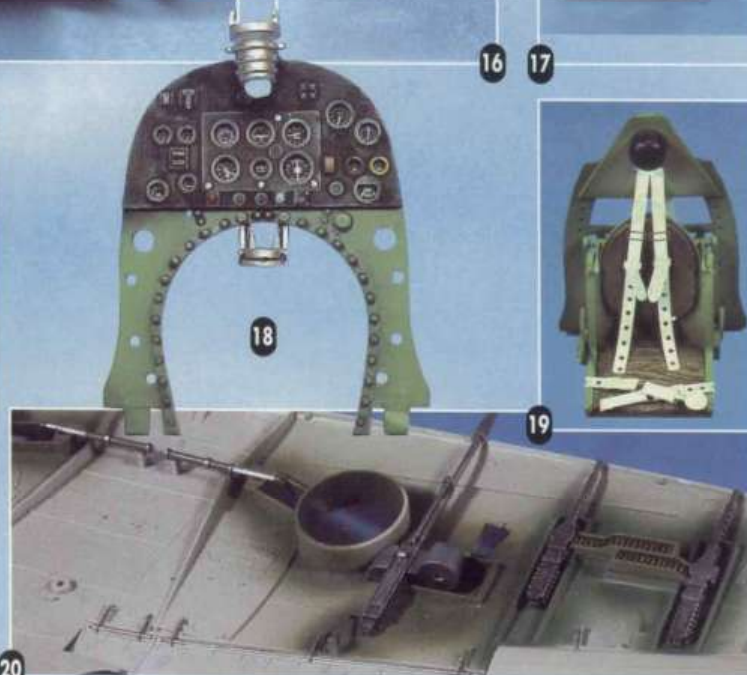
10. Les trains avec les roues en résine de la nouvelle marque française Contact, pièces striées sur les tranches et moulées avec un méplat caractéristique.

11. Le pas d'hélice est d'origine en « drapeau », donc inadapté pour un avion au sol, en raison de petits tenons présents à la racine des pales. Il suffit de les éliminer pour positionner correctement celles-ci sur la base du moyeu.

12 à 15. Le fuselage en cours d'aménagement, avec les parois rapportées simplement peintes dans des tons contrastés et brossées à sec. Le moteur demande un certain doigté pour prendre place.

16 à 19. L'habitacle se présente sous la forme d'un ensemble relativement complet avec un siège en plusieurs pièces, une cloison arrière double, un plancher avec la tringlerie de commande, et un tableau de bord doté d'une instrumentation imprimée sur un petit film.

20. L'intérieur de l'aile tribord montre l'armement de ce Spit' Mk. V avec les mitrailleuses Browning de 7,7 mm et le canon de 20 mm. On notera également la tringlerie métallique des volets, la hauteur des parois des logements et les petits vérins complémentaires.



20



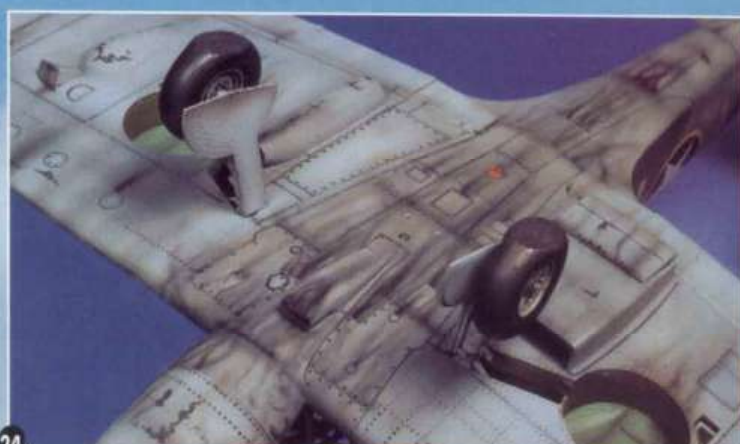
21



22



23



24

21 et 22. Toutes les marques de nationalité sont reproduites à la peinture avec un pistolet et des pochoirs découpés après agrandissement à l'échelle de décais de récupération.

23. La jambe de train droite avec le pneu en résine de la marque Contact. Le fût est assez simple, seuls quelques colliers sont rehaussés de tons différents et les boulons repris en bronze.

24. Le ventre du Spit' était souvent copieusement maculé d'huile et de traces de fluides. Ce détail est ici reproduit à l'aérographe avec une peinture très liquide. Le petit phare d'atterrissage, rarement vu lorsque l'avion était au repos, est néanmoins montré ouvert.

raisons de solidité. Elles sont peintes de la même couleur que les intrados, mais leurs colliers de fixation sont sensiblement plus foncés.

S'agissant des gouvernes, toutes fonctionnelles, on retrouve l'astucieux système de tringlerie métallique assurant leur débattement. Pour représenter les volets ouverts pensez à en biseauter les bords, leurs cotes étant mal définies d'origine.

Travaux en peinture

Voulant changer des sempiternelles décorations de l'aviation de Sa gracieuse Majesté, j'ai opté pour un appareil du corps de volontaires américains dans la RAF en rêvassant devant l'une des dernières planches Aero-master au 1/48, « Yanks in the RAF », choix qui me permet en outre de tester les prouesses de la photocopie couleur actuelle (sur un support de décal vierge) pour reproduire le rapace querelleur peint sur le capot gauche.

Délaissant pour une fois mes chères teintes Gunze, je me suis essayé à la peinture Humbrol, histoire de voir ce que cette dernière autorise en termes de finesse et d'effets. Les couleurs retenues sont les suivantes : Dark Green FS 34 079 (vert foncé, n° 30), Ocean Grey FS 36 152 (gris océan, n° 106) et Sea Medium Grey FS 36 270 (gris mer moyen, n° 165).

Evidemment, pour un « acrylicophage », le temps de séchage et l'odeur peuvent rebuter, mais avec un peu d'expérience et un lissage des surfaces entre chaque couche, on parvient à un résultat très satisfaisant.

Le gris clair d'intrados est appliqué par voiles successifs après un préombrage des lignes de structure. Le gris foncé sera peint de manière similaire. Pour le vert foncé, les schémas des pages 38-39 de l'Aero Détail ont été scannés, imprimés et agrandis à 200 %. Il vous suffit de découper les zones ne correspondant pas aux bandes que l'on souhaite peindre, et de s'en servir comme masques en jouant sur leur proximité avec les surfaces, en fonction du degré de netteté souhaité pour les délimitations.

La patine, que l'on a déjà esquissée avec le pré-ombrage, sera poursuivie par la vaporisation de différents « filtres » (solutions de peinture diluée au moins à 50 %) marron et clairs. Une astuce glanée dans les pages de SteelMasters (n° 58, page 54), due à mon ami Frédéric Astier, me permet de tester quelques effets d'usure intéressants en pulvérisant à certains endroits du gris foncé au travers d'une éponge Spontex à la trame passablement étirée.

Toute la décoration a été réalisée avec des pochoirs transparents, taille de la maquette oblige. On n'oubliera pas de masquer ensuite les anciennes cocardes anglaises avec les couleurs du camouflage, en accentuant juste ce qu'il faut leur dominante pour signaler leurs

précédents emplacements. Les codes MD-T sont en Sky H 74 (gris vert pâle), peints avant le camouflage, et masqués pour éviter les surépaisseurs que l'on obtiendrait en insistant avec une teinte claire sur un fond sombre. La peinture s'achève alors par la reprise des détails de surface avec des jus complétés d'un travail au crayon fin de couleur, et la réalisation des nombreuses coulures d'huile qui maculaient le ventre d'un Spitfire.

Il ne reste plus qu'à placer les accessoires mis de côté et de tendre le fil d'antenne avant de dénicher une place dans sa vitrine !

Note : toutes les références de teintes avec le préfixe « H » sont celles de la gamme acrylique Gunze.

Documentation utilisée

- Aero Detail n° 8
- Supermarine Spitfire, Osprey Modelling Manuals n° 18
- WingMasters n° 25





Le premier Spitfire Mk V à flotteurs (W 3760) vu lors de ses premiers essais en octobre 1942. Cet appareil est équipé d'une hélice quadripale et de la prise d'air courte de carburateur. (DR)

SUPERMARINE SPITFIRE TYPE 355

évolution marine d'un pur sang...

TEXTE ET CROQUIS
V. BARBIC

Pendant la Deuxième Guerre mondiale la zone du canal de Suez était devenue un immense camp retranché britannique qui s'étalait sur une bande de terre de près de 200 km de long.

À perte de vue, s'étalait un réseau complexe d'installations portuaires, de casemements et de terrains d'aviation. Ainsi, durant toute cette période, l'on pouvait voir de nombreux avions évoluer dans l'azur du ciel égyptien, dont certains types très intéressants comme cette version quasi confidentielle de l'élégant Spitfire : l'hydravion FMk VB. Il y a quelques années, je suis tombé par hasard sur une photo de cette version peu commune du Spitfire. Cette découverte m'incita immédiatement à entreprendre des recherches qui me conduisirent de musées en archives pour, finalement, faire la connaissance du *Flight Commander* William Lindsay qui avait eu le privilège de voler sur cet appareil lors de sa mise au point opérationnelle. À la suite de nos longues conversations, et grâce aux précieux renseignements que je pus en retirer, je parvins ainsi à réaliser la maquette de cet hydravion oublié en me servant d'un vieux kit au 1/32 comme base de travail (N.D.L.R. Thème que nous aborderons en détail dans un de nos prochains numéros).

À cette époque, tout comme à l'heure actuelle, l'hydravion Spitfire type 355 était très peu connu et le *Flight Com-*

mander Lindsay eut beaucoup de mal, pendant la guerre comme après le conflit, à convaincre certains pilotes de chasse ou interlocuteurs civils de l'existence de cet avion ; il dut même, dans certains cas, produire son carnet de bord pour prouver la véracité de son propos !

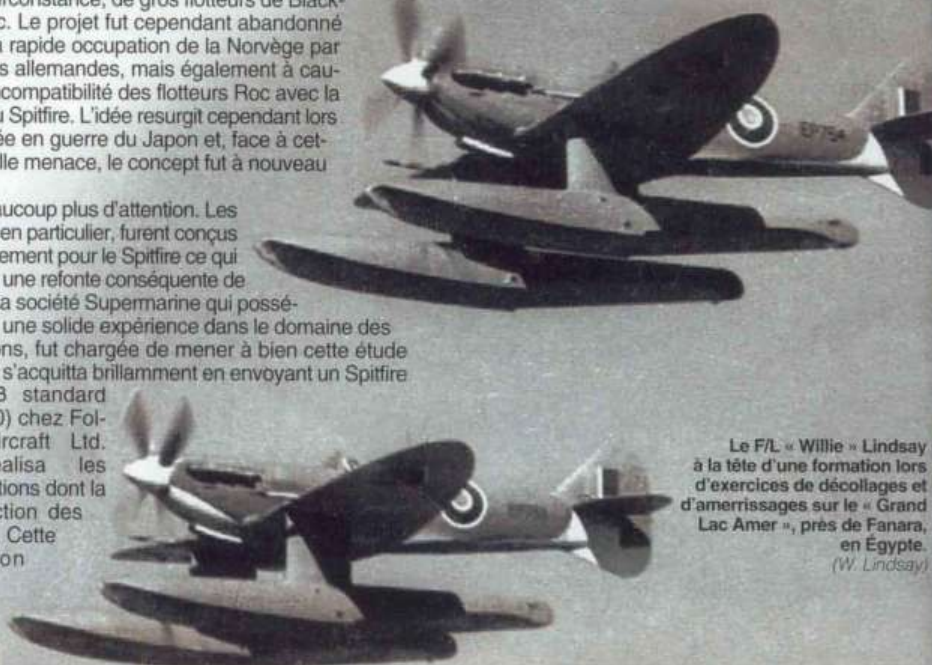
Genèse

Face à l'imminence de l'invasion de la Norvège par les Allemands et pour pallier le manque de terrains d'aviation disponibles dans ce pays, le ministère de l'air (l'*Air Ministry*) caressa l'idée d'un Spitfire opérant à partir des eaux des nombreux fjords norvégiens. Ainsi de nombreux essais furent effectués sur plusieurs types d'appareils, dont le Spitfire FMK IA (R-6722) équipé, pour la circonstance, de gros flotteurs de Blackburn Roc. Le projet fut cependant abandonné suite à la rapide occupation de la Norvège par les forces allemandes, mais également à cause de l'incompatibilité des flotteurs Roc avec la cellule du Spitfire. L'idée resurgit cependant lors de l'entrée en guerre du Japon et, face à cette nouvelle menace, le concept fut à nouveau étudié

avec beaucoup plus d'attention. Les flotteurs, en particulier, furent conçus spécifiquement pour le Spitfire ce qui entraîna une refonte conséquente de l'avion. La société Supermarine qui possédait déjà une solide expérience dans le domaine des hydravions, fut chargée de mener à bien cette étude dont elle s'acquitta brillamment en envoyant un Spitfire FMk VB standard (n° 3760) chez Folland Aircraft Ltd. qui réalisa les modifications dont la construction des flotteurs. Cette opération

consista à renforcer la structure des ailes au niveau des longerons, des points d'attaches furent ajoutés sur l'intrados, tandis que le train d'atterrissage était supprimé et ses puits obstrués. Certaines tôles furent également remplacées par d'autres, plus épaisses, aux endroits accueillant les flotteurs. Le fuselage fut également modifié en conséquence par le renforcement du longeron inférieur, deux alvéoles étant pratiquées pour permettre l'arrimage de l'échelle d'accès au cockpit et une nouvelle hélice à quatre pales d'un diamètre de 3,43 mètres, dotée d'une casserole rallongée, fut installée.

Les nouveaux flotteurs présentaient des caractéristiques beaucoup plus sophistiquées que ceux du Blackburn Roc. Chacun d'eux était en effet attaché à une unique poutre carénée. Ils renfermaient les bouteilles



Le F/L « Willie » Lindsay à la tête d'une formation lors d'exercices de décollages et d'atterrissages sur le « Grand Lac Amer », près de Fanara, en Égypte. (W. Lindsay)

Le F/L « Willie » Lindsay au décollage à Fanara. Cette photo fut probablement prise un jour ou deux avant que l'unité d'évaluation fut démantelée. (W. Lindsay)



d'air comprimé et étaient munis de bittes d'amarrage tandis que leurs gouvernails étaient actionnés au moyen de l'ancien système de frein, rendu obsolète par la suppression du train d'atterrissage.

À ce stade initial, le prototype W 3760 était dépourvu de son armement, et lors des premiers essais, il était toujours équipé de ses ailerons d'origine ainsi que du volumineux filtre de carburateur tropical « Vokes ». Curieusement, pour un Mk VB de début de production, le W 3760 fut livré avec une canopée à vitres blindées caractéristique d'un modèle de fin de série. Dans sa configuration finale, la machine se caractérisait par un aileron et un gouvernail à bords droits lui procurant une meilleure stabilité latérale, une hélice Rotol quadripale au diamètre de 3,28 mètres, une entrée d'air de type « B » mieux profilée et un armement comprenant deux canons Hispano de 20 mm et quatre mitrailleuses Browning de .303 (7,7 mm).

En Égypte...

Les différents essais sur mer et en vol s'étant avérés globalement positifs, deux autres hydravions Mk VB furent alors commandés. En conséquence, au début d'août 1943, le ministre de l'Air ordonna le transfert des Spitfire EP 751 et EP 754 à Folland Aircraft Ltd. qui accomplit leur conversion en hydravions dans le temps record de 16 jours. Il est à noter qu'à l'instar du W 3760, il s'agissait à nouveau de deux Spitfire tropicalisés et propulsés par un moteur Rolls Royce Merlin 45.

Les trois hydravions pouvaient désormais être livrés à une unité de maintenance de la RAF où ils reçurent leurs équipements opérationnels et de navigation, puis, en septembre 1943, ils furent démontés avant d'être

emballés dans des caisses et convoyés outre mer, théâtre d'opérations envisagé pour leur utilisation. C'est ainsi qu'ils quittèrent la Grande Bretagne par bateau au mois d'octobre de la même année, atteignant un mois plus tard leur destination finale, le port d'Alexandrie en Égypte. Toujours en pièces détachées, ils furent ensuite transportés par voie routière jusqu'à Kasfareet, une énorme base de maintenance et de réparation dans la zone du canal de Suez, où ils seront alors sortis de leurs caisses, assemblés et testés. Leur périple continue plus au sud, à Fanara, au bord des « grands lacs amers » où ils arriveront équipés, comme tout hydravion, de leur échelle d'accès en bois et de leurs accessoires d'amarrage incluant l'indispensable crochet ainsi qu'un chariot de mise à flot.

Interlude allemand

Il fut alors envisagé de les envoyer secrètement dans le Dodécanèse où ils seraient basés dans une des nombreuses petites îles grecques proches de la côte turque afin d'intercepter les trimoteurs de transport Ju 52 utilisés par les Allemands pour l'approvisionnement de leurs garnisons disséminées sur certaines îles. Il était prévu que ces opérations s'effectueraient à partir de grottes ou d'autres cachettes naturelles, nombreuses dans ces îles, tandis que le support logistique et leur guidage radar seraient assurés par un sous marin de la Royal Navy.

De toute évidence, cette dernière n'était guère enthousiaste à l'idée de sacrifier un de ses sous marins pour un tel projet. Finalement, l'occupation de toute cette zone par les Allemands fit définitivement avorter ce plan un peu fumeux. Est-ce en conséquence de cet abandon ou tout simplement en l'absence d'un autre projet? Toujours

est-il que l'unité fut dissoute tandis que les avions allaient refaire en sens inverse, et à nouveau dans des caisses, leur itinéraire initial pour être finalement débarqués à leur point de départ. Nul ne saura donc jamais quel aurait pu être le résultat d'un projet aussi audacieux. Cependant, si l'on tient compte de la puissance de la Luftwaffe en Méditerranée en 1943 qui alignait déjà ses redoutables Fw 190 et des versions plus musclées du Bf 109 (tels les G-6/R-6), et que les Bf 109 du JG 27 pouvaient à tout moment intercepter les Spitfire à partir de leur base de Rhodes, on ne peut guère se faire d'illusion quant au sort de ces deux ou trois malheureux hydravions.

L'épisode Lindsay

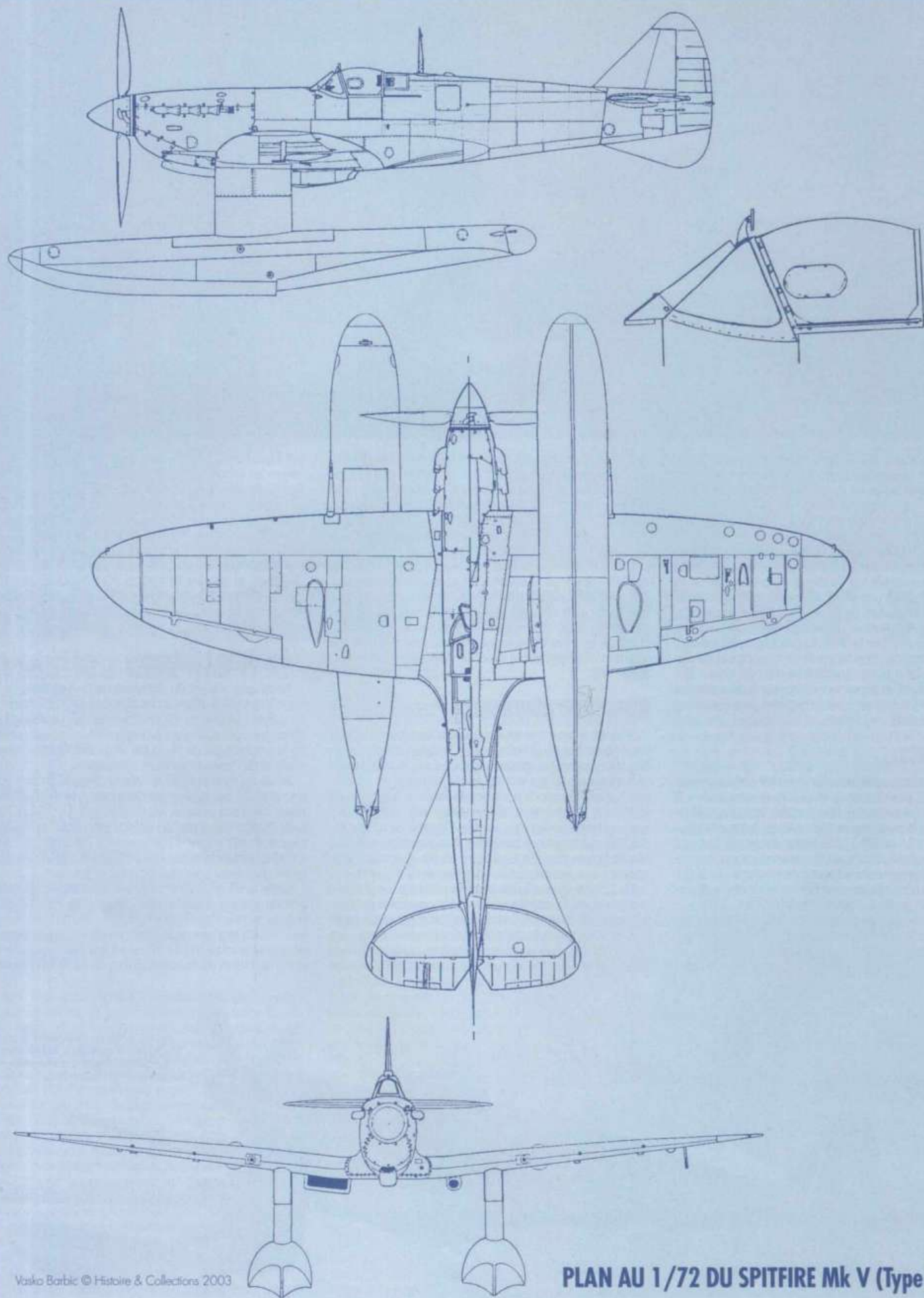
Mais cela restant du domaine de l'hypothèse, revenons aux seules affirmations auxquelles on peut apporter crédit : celles du *Flight Commander Lindsay*. Les lignes qui vont suivre vous brosseront un tableau précis de la chronologie de la courte saga des Spitfire hydravions et de l'opinion de leurs utilisateurs.

Ainsi, au moment de l'arrivée en Égypte de nos Spitfire, et alors que le premier exemplaire, le W3760, était laissé dans ses caisses, les deux autres (EP 751 et 754) furent remontés et mis en service par l'unité de maintenance n° 107 avant d'être envoyés à Fanara, la base d'hydravions la plus ancienne d'Égypte, construite bien avant guerre au bord du grand lac « amer ».

Cette unité de la RAF disposait de deux catapultes à grande vitesse équipées d'un moteur de 100 CV, d'un chariot multifonctions pour hydravion mû par un moteur de Ford V8 et d'une grue, actionnée par vapeur, pour le levage et la mise à terre des avions à partir de la vieille jetée de béton de la base. Enfin, un hydravion biplan

Le W. 3760 au décollage à partir d'un plan d'eau dans les environs de Southampton, en Angleterre, toujours en octobre 1942. (Vickers)





Vasko Barbic © Histoire & Collections 2003

PLAN AU 1/72 DU SPITFIRE Mk V (Type 355)

Walrus emprunté au sauvetage en mer (*Air Sea Rescue*) complétait ce dispositif et servait à l'entraînement des personnels des Spitfire à flotteurs. La raison de la présence de ce vénérable Walrus était que ses équipements de navigation, pour la plupart identiques à ceux du Spitfire (les deux avions sortaient de « l'écurie » Supermarine) seraient familiers aux futurs pilotes, accélérant ainsi leur formation.

La seule qualification requise pour voler sur ces hydravions étant un nombre d'heures de vol important sur Spitfire, les cinq pilotes qui formèrent le No 71 O.T.U *Floatplane Detachment* (Détachement d'Hydravion) étaient tous confirmés sur cet appareil. Ces hommes provenaient de différentes unités basées dans le Delta du Nil où ils se trouvaient au repos, exception faite du *Flying Officer* Lindsay qui, à l'époque, était instructeur à l'école de tir du Moyen Orient d'El-Ballah située, elle aussi, dans la zone du canal de Suez. Comme il l'évoquera en ma présence en se remémorant les souvenirs de la « bonne vieille Égypte » sa période en tant qu'instructeur fut de courte durée. En effet, au retour d'un vol d'accoutumance sur un Ju 87 Stuka capturé, il répondit à l'appel demandant des pilotes ayant un carnet d'heures de vol bien rempli sur Spitfire, espérant ainsi retourner à des activités aériennes plus excitantes... au grand dam du commandant de l'école de tir qui lui passa un savon tout en lui indiquant de manière abrupte : « *Lindsay, je ne peux rien vous dire de plus au sujet de la mission pour laquelle vous vous êtes engagé, si ce n'est que vous serez amené à piloter des hydravions.* »

Ne sachant pas, au départ, que sa démarche le portait volontaire pour une mission, il jugea plus prudent de ne pas demander plus de précisions à son supérieur, trop heureux de savoir qu'il risquait d'être retenu pour voler sur hydravion dans un cadre purement opérationnel. Le *Wing Commander* Mac Donald chargé de la formation des nouveaux pilotes fut transporté dans le Ju 87 de Lindsay de El-Ballah à Fanara, où il prit commandement du détachement d'hydravion No 71 O.T.U en novembre 1943.

D'après son carnet de notes personnel, le *Flight Officer* Lindsay débuta son entraînement sur le Walrus W 3050 le 30 novembre 1943, et effectua son premier vol en solo sur le Spitfire hydravion EP 751 le 2 décembre de la même année, date à partir de laquelle il continua ses vols d'entraînement et d'essais sur les deux machines. Peu après que les cinq pilotes eussent accompli leur formation, le *Wing Commander* Mac Donald choisit le *Flight Officer* Lindsay pour diriger le premier vol opérationnel officiel en le nommant au grade d'*Acting Flight Commander*. Les vols d'entraînement en formation et ceux de familiarisation se poursuivirent à un rythme soutenu jusqu'au 13 décembre 1943, Lindsay effectuant alors son dernier vol sur le Spit' EP 754.

Toujours le W. 3760, mais en 1943, après quelques modifications initiales comme le nouveau filtre à air sous le nez, l'installation de l'armement alaire et l'augmentation de la corde de la dérive par l'installation d'une arête. (Vickers)



À cette date, l'unité ayant été subitement dissoute, Lindsay retourna à El-Ballah à bord d'un Avro Anson, un avion qui lui parut un vrai tacot après les jours passés à piloter les Spitfire hydravions. Fort heureusement, son séjour à l'école de tir fut assez court car il rejoignit bientôt le Squadron No 242 (canadien) de la RAF, une unité de Spitfire opérant à partir de la Corse et basée à Bastia. Les autres personnels du détachement d'hydravions n° 71 connurent le même sort, tous retournèrent à leur unité d'origine. Les trois avions désormais inutiles furent renvoyés par bateau en Angleterre où ils arrivèrent à la mi-1944. Sans avoir effectué une seule mission de guerre, les machines furent rayées de l'inventaire au mois de décembre de la même année; une fin plutôt triste pour cette version pourtant très intéressante du fameux Spitfire.

Perspectives

Du seul point de vue du *Flight Officer* Lindsay l'expérience fut cependant enrichissante et les 16 jours qui s'écoulèrent lors de cet interlude, très plaisants.

Lindsay avouera néanmoins qu'il resta reconnaissant à la providence de l'avoir épargné en ne rejoignant pas le Dodécannèse, lui évitant ainsi un commandement qui eut certainement été éphémère! Ce sentiment fut conforté à la lumière des enseignements qu'il acquit durant sa brève période de formation. En effet, les hydravions accusaient une vitesse inférieure de 48 km/h (30 mph) à celle du Spitfire Mk VB « terrien » dont ils étaient directement dérivés, ce dernier affichant déjà une différence de 40 km/h (25 mph) avec le Fw 190, d'où une chute notable des performances de l'hydravion face au redoutable chasseur allemand. Mais c'est surtout son faible rayon d'action qui constituait sa faiblesse principale. Il suffit, en effet, de comparer quelques chiffres éloquentes : la distance à vol d'oiseau qu'aurait dû parcourir un hydravion décollant de sa base du Dodécannèse jusqu'à la zone d'interception des transports de Ju 52 étant d'environ 225 kilomètres alors que son rayon d'action ne dépassait pas 579 kilomètres, il lui restait donc peu de carburant pour rentrer à sa base et encore moins pour engager un combat tournoyant ! □

Traduction Michelle Gorius.

Ce superbe cliché du EP 751 en bordure du grand lac « amer » fut pris fin 1943, après l'annulation des opérations contre les Ju 52 de la Luftwaffe dans le Dodécannèse. (DR)



MAQUETTES

Modèles-Miniatures-Figurines-Jouets

AVIGNON

MODEL SHOW
sam 8, dim 9 Novembre
Parc des expositions

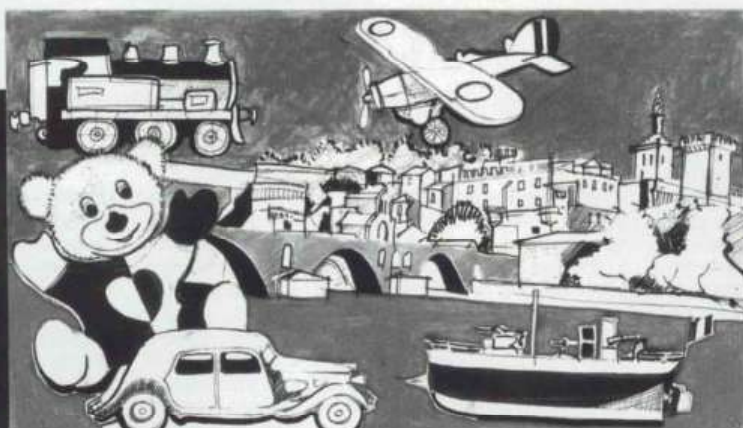
2 salons
à ne pas
manquer

ROUEN

sam 29, dim 30 Novembre
Parc des expositions

10 h - 19 h

- 10 000 m²
- Animations,
- Expositions,
- Fournisseurs
- Bourse aux jouets



Renseignements :
AVIGNON
Tél. 04 90 62 69 65 HB
Fax. 04 90 62 73 34
ROUEN
Tél. 02 35 68 02 44
Fax. 02 35 68 02 46



HOBBY 57

Site internet : www.hobby57.com



CATALOGUE 2003
Edition n°3
18000 réf.
139 marques répertoriées
PRIX (port inclus) 23 €
France Métropolitaine

Galerie Souterraine - 1, avenue Ney - 57000 Metz
Tél. : 03. 87. 75. 07. 82. Fax : 03. 87. 75. 11. 65.

VENTE PAR CORRESPONDANCE

MODEL 25

24, rue des Febvres - 25200 Montbéliard
Tél. : 03 81 91 74 69 - Fax : 03 81 91 47 42
delmo52@aol.com

VPC... VPC... VPC... VPC... VPC... VPC... VPC... VPC... VPC...

Vous recherchez un kit ?
Nous ferons le maximum pour vous satisfaire !
TOUTES LES GRANDES MARQUES, MAIS AUSSI...
Eduard - MPM - Aeromaster - Battle Axe - Neomega - Flighpath - Gavia
ICM - Cutting Edge - Huma - Planet - CMK - Trumpeter - Classic Airframes
Microscale - Azur - Model Art - HIPM - Kazan - Aires - Black Box - Airwaves
Blue Max - Special Hobby - Pavla - Sword - Amtech - etc.

Ouragan Models est une création de Model 25

Envoi France et Etranger - Colissimo suivi - Paiement sécurisé VISA et MASTERCARD

CATALOGUES 2003



Les catalogues Italeri-Zvezda 2003 sont disponibles chez T2M !
Vous y découvrirez toutes ces gammes ainsi que les nouveautés 2003.
Disponibles chez tous les détaillants ou auprès de T2M (voir bon de commande ci-dessous).
Joindre € 9,00 (€ 6,56 + € 2,44 Frais de port).

à retourner à :
T2M, BP6 - F 57380 FAULQUEMONT

BON DE COMMANDE

Catalogues Italeri-Zvezda 2003

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

Ci-joint la somme de € 9,00

☐ Chèque Bancaire

☐ Carte Bancaire

.....

N°CB

Date d'expiration :

Signature :



Tarif uniquement valable pour la France Métropolitaine.



114 pages couleur.
Langue française.

24 pages couleur.
Langue française.



EOL PARIS

EOL LEADER EUROPEEN
3 MAGASINS A VOTRE SERVICE
OUVERTS DU MARDI AU SAMEDI
de 10h à 19h sans interruption

- **MODELISME RADIOCOMMANDE**
55, bd St Germain 75005 Paris
- **MAQUETTISME ET FIGURINES**
70, bd St Germain 75005 Paris
- **MODELE REDUIT COLLECTION**
62, bd St Germain 75005 Paris

EOL SUD OUEST
17, cours du Chapeau Rouge
33000 Bordeaux "Centre"
DU MARDI AU SAMEDI de 10h à 19h sans interruption
Tél : 05 56 79 90 90 / Fax : 05 56 79 90 99
Modélisme - Maquettisme - Figurines

NOUVEAU MAGASIN

VITRINES EN VERRE
SÉCURISÉ

Sur mesure ou standard
Plus de 50 modèles proposés

Catalogue gratuit
avec tarifs

CRÉATIONS
OPHELIA

BP 70
77833 OZOIR-LA-FERRIÈRE Cedex
Tél : 01 64 40 33 54
Fax : 01 60 02 51 72
http://www.creations-ophelia.fr
E-Mail : creations.opheliasarl@wanadoo.fr

LE PETIT DIABLE
Pour mieux vous servir !
120, Bd Poincaré
62400 BETHUNE
Tél : 03 21 65 15 54
Minitel : 03 21 64 05 05*
*Coût 161

Le spécialiste N°1 de la MAQUETTE du Nord de la France

Les dernières nouveautés sont sur notre site internet
www.minikit.fr

MODELISME

SPECIALISTE MAQUETTES et MINIATURES
Peintures : Lifecolor, Humbrol et Tamiya
Profilés : Evergreen

Fanatic Auxerre

17 bis, Rue Roger de Collerye
(milieu rue du Temple)
89000 Auxerre
Tél : 03.86.52.59.86
Fax : 03.86.52.89.73

MAQUETTES 84
VENTE PAR CORRESPONDANCE

132, Rue Carreterie 84000 AVIGNON Tél : 04.32.76.36.98
Du Mardi au Samedi inclus de 10 H à 19 H non stop
email : maquettes.84@wanadoo.fr site en reconstruction

POUR RESERVER VOTRE ESPACE PUBLICITAIRE
OU POUR TOUT AUTRE RENSEIGNEMENT,
CONTACTER :
JEAN-CLAUDE PIFFRET
Tél : 01 40 21 18 23 - Fax : 01 47 00 51 11

SPECIAL EAST

QUARTIER GRAND VIGNE
CHEMIN DE LA FEUTRIERE
13780 CUGES LES PINS
FRANCE
TEL : 06.22.78.45.46.

blanc.michel@free.fr
www.chez.com/specialeast
Port en France : cde < à 54 € = 5.34 €
> à 54 € = 6.86 €
> à 152 € = FRANCO
Expédition en Europe : nous consulter

VENTE PAR CORRESPONDANCE UNIQUEMENT
DU LUNDI AU SAMEDI DE 9H00 À 19H00

<p>ACE 1/72 GRUMMAN AF 2S FIREFIGHTING 28,00 €</p> <p>ARDPOL 1/72 AVIATIK CIII 35,00 €</p> <p>A MODEL 1/72 AN 71 AEWR AWACS 88,00 € YAK 28 R 18,30 €</p> <p>AMTECH 1/72 JUNKERS JU 88 S2/T3 32,50 €</p> <p>EXTRATECH PHOTOCOUCPE 1/72 MORANE SAULNIER MS 225 6,60 € BREGUET 693 12,20 €</p> <p>CMK PILOTES 1/72 TOUTE LA GAMME DISPO 7,00 €</p> <p>DOC MODELS 1/72 PILOTES FRANCAIS 14/18 8,50 €</p> <p>PART PHOTOCOUCPE 1/72 Toute la gamme disponible S72155 SUKHOI SU 2 11,00 € S72186 A7 E CORSAIR II 11,50 € S72194 MI 8 T INTERIEUR 13,50 €</p> <p>PAVLA 1/72 AIRSPEED OXFORD MK I/II 26,90 €</p> <p>PLANET MODEL 1/72 STAMPE SV 4 B/C 31,00 €</p> <p>RODEN 1/72 F 2A FELIXTOWE 29,90 € BRISTOL F2B 12,00 €</p> <p>OMEGA MODELS 1/72 HURRICANE MK IIB BIPLACE RUSSE 32,00 €</p> <p>ITALERI 1/72 TU 22 BACKFIRE 35,90 €</p> <p>MINI HOBBY 1/72 SR 71 A BLACKBIRD 18,00 €</p> <p>TP MODELS 1/72 CAMION LUFT BUSSING NAG 500A 26,00 € AUSTIN K6 6X4 22,50 €</p> <p>PEND OREILLE 1/48 TRACTION AVANT 11CV 28,00 €</p> <p>PROMO 1/48 PZL P11c MIRAGE (déco polonaise) + SET CONTACT (roues + gouvernes) + MOTEUR MERCURY TORO MODEL 45,00 €</p> <p>RODEN 1/48 GLOSTER SEA GLADIATOR 29,90 €</p> <p>AIRWAVES 1/48 CONVERSION TEMPEST MK II 33,80 €</p> <p>CMK PILOTES 1/48 48101 PILOTES ME 262 (2 FIG) 9,20 €</p> <p>CONTACT ROUES + GOUVERNES PZL P11c 1/48 17,00 € ROUES P51 1/24 TRUMPETER 16,00 € DETAIL SET GLADIATOR 1/48 17,00 € ROUES WILDCAT 1/32 13,00 € ROUES F18 HORNET 1/32 15,00 € Nouveautés à venir : nous consulter</p>	<p>ENGINES AND THINGS MOTEURS 1/48 Toute la gamme disponible 48024 DB 601 BF 109 E/F ME 210 9,50 € 48073 CW 1820 CURTISS H75 9,50 € 48175 ALFA ROMEO 126 3 MOT SM 79 22,00 €</p> <p>JADAR 1/48 CANONS METAL JU 87 G2 14,90 €</p> <p>PART 1/48 Toute la gamme disponible 48101 LA 7 10,50 € 48104 SU 15 TM 15,80 € 48108 GLOSTER GLADIATOR 15,80 € 48113 KI 43 II OSCAR 9,00 € 48117 MIG 15 UTI 15,80 €</p> <p>ULTRACAST 1/48 48119 ECHAPPEMENTS MC 202 6,10 € 48120 ECHAPPEMENTS FW 190 D 6,10 € 48125 ROUES P47N DIAMOND 6,10 €</p> <p>Toute la gamme disponible TORO MODELS 1/48 PILOTE POLONAIS 1939 9,80 €</p> <p>LEGEND 1/32 LF3206 SIEGE SJU 5/6 F18 HORNET 7,00 €</p> <p>PEINTURES MISTER KIT Toute la gamme en stock - le pot 3,10 €</p> <p>GUIDELINE PUBLICATIONS ME 109 WESTERN FRONT 18,50 € HAWKER HURRICANE 1939 1945 18,50 €</p> <p>HISTOIRE ET COLLECTIONS CORSAIR 1940 1970 36,50 € JUNKERS JU 87 14,95 €</p> <p>DTU PUBLICATIONS CHECK LIST MIRAGE F1 28,00 € DEWOITINE D520 18,30 € DAUNTLESS HELLDIVER 18,30 €</p> <p>LEGEND 1/48 LF4034 F/A 18 A/C COCKPIT 17,00 € LF4038 LA 7 COCKPIT 18,00 €</p> <p>LEDWOCH MILITARIA N° 46 HE 177 14,40 € N° 137 B26 MARAUDER 18,30 €</p> <p>MUSHROOM MITSUBISHI A5M CLAUDE 17,50 € GC 1/145 POLISH IN FRANCE 22,00 €</p> <p>REVI MITSUBISHI G4M BETTY 25,00 €</p> <p>TROJCA JU 88 VOL 1 24,00 € ME 109 VOL 1 21,50 € FW 190 VOL 1 21,50 €</p> <p>WWP PUBLICATIONS WESTLAND LYNX IN DETAILS 17,20 €</p> <p>AZUR 1/32 D520 40,00 €</p>
--	---

Et aussi :
ACADEMY, AER, AEROCUB, AIRES, AIRWAVES, ALLIANCE, AML, AMODEL, AZTEC, BILEK, BLUE RIDER, CMK, DOC MODELS, EASTERN EXPRESS, ENGINES AND THINGS, EDUARD, EXTRATECH, ICM, ARMO JADAR, LEGATO, LEGEND, MAC, MAQUETTE, NEOMEGA MATADOR, PART, PLANET MODELS, RODEN, SKY MODELS, SPECIAL HOBBY, ULTRACAST, TWOBOBS, WESPE, ZVEZDA.

La documentation :
AJ PRESS, ALI D'ITALIA, CLASSIC PUBLICATIONS, FAHRZEUG, JAPO, HIST ET COLLECTIONS, KAGERO, LEDWOCH MILITARIA, MBI, MUSHROOM, SQUADRON SIGNAL, TROJCA, WARPAINT, WWP, 4+.

1/48

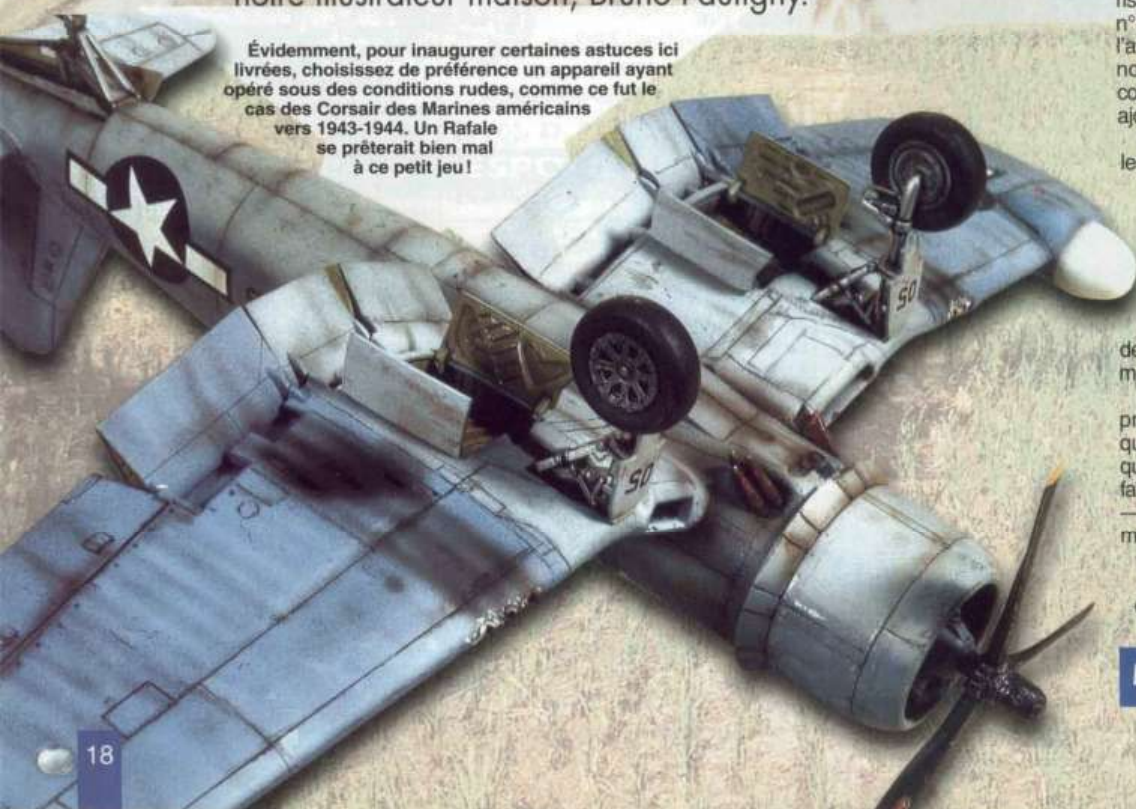


Ce F4U-1 « Birdcage » équipé d'une nacelle radar sur l'aile tribord a été monté tel que fourni dans la boîte, en cherchant seulement à tirer profit de l'excellence de ses détails extérieurs (gravure, rivetage, volets sortis) par une peinture plus poussée que d'habitude.

TEXTE ET MAQUETTE
BRUNO PAUTIGNY
PHOTOS ANIS EL BIED

Ce court article n'a pas pour objectif, une fois n'est pas coutume, de décrire la réalisation d'une maquette, mais, en partant d'une excellente base, comme ce F4U-1 Corsair, de vous initier à quelques techniques de peinture simples de notre illustrateur maison, Bruno Pautigny.

Évidemment, pour inaugurer certaines astuces ici livrées, choisissez de préférence un appareil ayant opéré sous des conditions rudes, comme ce fut le cas des Corsair des Marines américains vers 1943-1944. Un Rafale se prêterait bien mal à ce petit jeu !



CORSAIR

Comme tout maquettiste néanmoins, j'ai débuté en vaporisant de l'aluminium Humbrol (pot n° 11) sur les parties métalliques de l'avion, rompu avec quelques gouttes de noir mat pour en atténuer l'éclat. Cette sous-couche permettra un travail d'éraillage, plus réaliste qu'un ajout de teinte sur le modèle achevé.

Notre sujet reçoit une livrée deux tons, gris bleu pour les surfaces supérieures et gris clair pour les surfaces inférieures. Ces teintes ont été préparées à partir de blanc pur, de noir, de bleu et de brun, provenant de la gamme acrylique Gunze, que nous connaissons bien. J'ai un petit faible pour l'acrylique pour des raisons pratiques, telles que leur rapidité de séchage, la simplicité d'entretien de l'aérographe (dans mon cas un Paasche VJR doté d'un embout de 0,2 mm), et, bien évidemment, la finesse de leur pigmentation.

Je préfère réaliser mes propres mélanges et par conséquent mes propres dilutions, plutôt que de me fier aux teintes toutes faites proposées par les fabricants — non qu'elles soient fausses, mais simplement par une espèce de déformation professionnelle et ce côté un peu frondeur et individualiste de ma corporation. Mais revenons un instant

Maquette : Tamiya 1/48

aux couleurs : trois tons ont été préparés, le gris clair inférieur, le gris bleu du dessus et une variante de ce dernier, plus « fatiguée », obtenue par ajout de blanc simplement. Les teintes sont vaporisées à main levée, bêtement dirais-je, sans aucune recherche d'effet particulier pour le moment.

On patine, on use...

On va maintenant conférer une allure plus opérationnelle à notre Corsair en appliquant le dérivé affadi du bleu. C'est là que quelques astuces interviennent. En effet, ce bleu est vaporisé en jets fins et irréguliers depuis les bords d'attaque jusqu'aux extrémités, pour la voilure, afin d'imiter les effets du vent relatif. Pour la carlingue, en revanche, ces traînées sont appliquées de haut en bas, afin de reproduire les altérations causées par le ruissellement d'eau et d'autres phénomènes érosifs. Contrairement à de nombreux maquetistes, préférant éclaircir le centre des panneaux, je choisis systématiquement les lignes de structure, ayant observé que c'est à ces endroits précis que la couleur d'origine subit souvent le plus d'agression.

Le travail avec les teintes opaques est désormais achevé. Dorénavant, toutes les opérations de patine et de vieillissement seront menées à bien avec des couleurs translucides selon le procédé que je vais vous décrire. On pose toutefois les décalcomanies à ce stade, car elles participent, autant que la couleur elle-même, au caractère plus ou moins « usé » de la maquette. En effet, on voit souvent (de moins en moins heureusement) dans les expositions des appareils

salis comme des chars sur le front de l'Est, affublés de rutilants « stickers » aussi immaculés qu'un logo de Racertexan!

Les lavis seront obtenus à partir d'encres acryliques pour Beaux-Arts (Magic Color, Aerocolor, Pébéo, etc) dont la spécificité est d'être au départ transparentes ou semi-opaques tout au moins. Ces encres, une fois diluées dans de l'eau, perdent leur pouvoir couvrant, mais également leur qualité d'adhérence et leur capacité à

bien se diffuser. Pour y remédier, on y ajoute quelques gouttes de vernis pour renforcer leur accroche. J'utilise aussi parfois, et c'est l'idéal en fait, du *Medium*, qui n'est autre que leur diluant naturel, produit à la disponibilité aléatoire malheureusement dans les commerces. Je veille toujours à avoir dans ma palette trois teintes de base : du noir, du Sépia et du brun. Par ailleurs, je les complète systématiquement des trois couleurs primaires, le rouge magenta, le jaune et le bleu cyan afin d'enrichir ma palette de tons.

toire malheureusement dans les commerces. Je veille toujours à avoir dans ma palette trois teintes de base : du noir, du Sépia et du brun. Par ailleurs, je les complète systématiquement des trois couleurs primaires, le rouge magenta, le jaune et le bleu cyan afin d'enrichir ma palette de tons.

Mais où ?

Concrètement sur cette maquette cela est appliqué comme suit : les traces de cordite des bouches de mitrailleuses sont figurées avec du noir, recouvert de plusieurs voiles de brun très dilué. Les lignes de structure, déjà éclaircies je vous le rappelle, sont retouchées de manière discontinue avec de l'encre brune légèrement jaunée pour celles du dessus et sur les côtés, et avec

S'agissant des lignes de structure gravées en creux, dont la profondeur génère déjà sa propre ombre, il n'est pas nécessaire de les obstruer au « bitume de Judée » ! Un peu de marron Humbrol mélangé avec 80 % d'essence à briquet est diffusé par capillarité, mais aussi en débordant volontairement un peu pour figurer diverses salissures grasses.

un éventail allant du brun rougeâtre au brun Sépia au niveau du ventre, ce dernier étant l'endroit le plus sale de l'avion. Les couloirs de carburant qui partaient du point de remplissage supérieur vers les flancs (l'une des caractéristiques de l'oiseau), sont réalisées au pinceau fin pour les traînées les plus précises, et adoucies à l'aérographe avec de l'encre Sépia complétée d'une pointe de vert.

Les effets métalliques dus à la maintenance sont reproduits avec le plat d'une lame XActo qui ôtera le plus de peinture et de matière, puis affinés avec sa pointe. Une usure plus subtile est faite en frottant légèrement divers endroits avec un tampon de laine d'acier pour ébéniste, mais également en recouvrant l'avion d'éraflures fines avec un crayon de couleur métallique (plusieurs marques existent sur le marché comme Prismalo, Derwent, etc.)

On termine en alternant diverses couches de vernis mat et satiné, non pas en les diffusant sur toute la maquette, mais en cherchant au contraire à tirer parti de la patine et à l'accentuer au besoin ; une base mate par exemple sur une zone claire renforce l'aspect usé, tandis que la brillante est réservée aux endroits les moins exposés, les Corsair ayant été livrés dans un fini satiné.

J'espère qu'à la première lecture ce court exposé ne vous a pas paru trop rébarbatif, ou faisant l'inventaire de techniques réservées soit disant à une certaine « élite » se piquant de connaître toutes les ficelles de la peinture. En réalité, ces procédés sont d'une simplicité enfantine et seule la pratique et quelques essais préalables vous convaincront de leur accessibilité et de leur efficacité. Ce fut d'ailleurs le but de mon propos : exposer à tous des techniques rapidement maîtrisables, pour un résultat dont vous serez fiers, je le souhaite ! □

Cette vue montre bien le résultat que l'on obtient en éclaircissant les lignes de structure, choix qui permet de souligner de manière différente et originale la structure interne de l'appareil.

d'illustrateur



1/48



Les éclats de peinture sont reproduits au pinceau fin à la Humbrol n° 11. Avec un peu d'entraînement, il est possible d'obtenir un résultat convaincant. Les éraillures aux emplantures suivent la structure interne de l'aile, détail très visible sur certains Corsair éprouvés. Un dernier voile de vernis mat contribue à fonder et à homogénéiser le rendu.

F4U-5 N USMC

Texte et maquette
Julien Haccoun
Photos A. El Bied & J. Haccoun

Incontestablement, l'un des modèles de Corsair les plus importants. Le F4U-5N accompagnait, il y a deux ans déjà, la sortie du F4U-7 Hasegawa. Un peu resté dans l'ombre de son cousin français, le voici aujourd'hui sous les marques du Marine Corps.

Nous ne reviendrons pas en détail sur le contenu de la boîte puisque cela a déjà été fait notamment dans les numéros 20 et 21 de *WingMasters*. Nous nous contenterons juste de rappeler que sans être le Corsair définitif à cette échelle, la maquette Hasegawa est tout de même très belle et juste dans l'ensemble quoiqu'un peu délicate à assembler par endroits.

Visite interne

Le cockpit, passable à l'échelle, a été légèrement amélioré par l'ajout de quelques pièces bien voyantes provenant du kit de détaillage Jaguar (siège, interrup-

teurs de casquette, viseur, etc.), la majorité étant conservée à part pour d'autres projets.

Les parties basses du cockpit (plancher et parois des consoles) ont été peintes en *Interior Green* et les parties hautes (consoles et flancs) ont reçu une couche de noir mat selon les normes en vigueur à l'époque. La planche de bord, très belle, est celle de la boîte, peinte en noir et brossée à sec aux acryliques Prince August. Les détails, boutons et autres commutateurs, reçoivent les classiques touches de couleur pour « illuminer » l'ensemble.

Le moteur très beau d'origine, a été légèrement détaillé par ajout de quelques câbles d'allumage, puis a reçu une peinture contrastée par l'application d'un jus brun



noir assez appuyé. Après avoir assemblé le fuselage, il a fallu éliminer le joint de moulage à l'avant du décalage axial des deux parties du moule à tiroir, en prenant soin de ne pas perdre la gravure. La solution retenue a consisté à appliquer plusieurs couches de mastic liquide *Surfacer* uniquement aux endroits nécessaires, en veillant à reprendre la gravure encore visible à la poin-

Ci-contre.

Les bords d'attaque des Corsair, et notamment aux environs de la carlingue, présentaient très fréquemment de nombreuses traces de maintenance, laissant entrevoir le métal nu.

Maquette Hasegawa 1/48



Le jaune étant faiblement couvrant, il est préférable de « sous couler » l'hélice dans cette couleur, avant de protéger ses extrémités et d'appliquer le noir. Ainsi, on obtient de beaux contrastes et des teintes authentiques. Les logos constructeurs sont tous présents, mais on peut faire l'impasse sur ce détail, dont le temps et la maintenance pouvaient avoir raison.

1 à 5. Au chapitre des activités fastidieuses : la préparation des charges externes, et en particulier des dix roquettes de 5 pouces, qu'il faut équiper de leur culot au préalable débarrassé de ses ailettes, beaucoup trop épaisses. Le joint de collage, les lignes de moulage longitudinales et les pastilles d'éjections sont mastiqués, puis éliminés en fixant la roquette dans le mandrin d'une mini perceuse. Il ne reste plus ensuite qu'à fixer les quarante ailettes découpées dans de la carte plastique fine.

6/7. Un vieux bidon de Mustang a été recyclé en réservoir de Napalm. La pièce est légèrement cabossée au cutter et au papier de verre, avant d'être peinte en jaune vif et patinée avec un mélange rouge brun d'acryliques Prince August.

8/9. Le réservoir auxiliaire provient du kit Jaguar conçu pour les modèles Hasegawa de F4U-5, F4U-7 et AU-1. La pièce est magnifique (mieux proportionnée que celle d'Hasegawa), délicatement détaillée, et ne demande qu'à recevoir le tube recourbé de mise à l'air.

te sèche entre chaque application et chaque séance de ponçage. Le mastic et le plastique seront ainsi progressivement nivelés, sans perte de détail.

Le train d'atterrissage reste un mystère dans sa conception : pourquoi séparer le fût de sa partie basse, quand Tamiya, pour ses F4U-1 par exemple, a pu mouler le tout d'une seule pièce sans sacrifier le niveau de détails ? Quoi qu'il en soit, le travail de nettoyage de ces pièces après assemblage et élimination des pastilles d'éjection, est fastidieux et demande du soin pour obtenir un résultat convenable. Les durits de freinage et les ressorts de rappel ont respectivement été confectionnés dans du fil à souder et dans du fil de cuivre fin enroulé autour d'un axe. Les roues sont d'origine Hi Tech et proviennent d'un set pour le F6F Hellcat. La roulette de queue a juste reçu un nouvel anneau d'amarrage en remplacement de l'élément moulé plein. Les baies de train n'ont pas été modifiées : étant donné la livrée noire d'ensemble et le peu de visibilité de cette zone, nous nous sommes permis l'impasse.

L'assemblage des ailes au fuselage a demandé peu de travail, excepté à l'avant du bord d'attaque où il convient d'éviter de mastiquer la zone.

Peinture et finitions

Le travail de peinture est la partie la plus intéressante de ce montage, et restituer l'aspect fatigué des Corsair noirs des Marines a, à vrai dire, motivé le choix du sujet. La décoration choisie est celle de la boîte et représente un appareil de la VMF(N)-513, basé à Kunson, en Corée, en 1952. Une série d'articles parus en son temps

Ci-dessous.
Trois vues du cockpit montrant notamment le brélage complexe et les détails du tableau de bord, avec le bourrelet en cuir du viseur. Tous les détails visibles proviennent d'un kit Jaguar : le siège avec son parapack et ses harnais moulés est tout simplement superbe. C'est d'ailleurs l'élément le plus visible de l'habitacle.





Ci-dessus.

Avec les modèles Tamiya et Hasegawa couvrant toutes les versions majeures au 1/48 du Corsair (F4U-1, F4U-5N, F4U-7), bien des années après les kits Otaki et Monogram, nous avons de superbes sujets de dioramas. Le seul absent reste le F4U-4 (sorti par Hasegawa d'ailleurs au début des années quatre-vingt), dont nous espérons toujours une mouture revisitée.

Ci-contre.

Le ventre du Corsair est copieusement marqué par des projections de boue, cet appareil ayant été très souvent mis en œuvre depuis des terrains sommairement aménagés et détrempés.

Ci-dessous.

On remarquera que les traces d'échappement, en clair évidemment sur fond noir, présentent quelques striures verticales plus sombres. À la sortie des pipes, ces salissures sont brunes.

dans « Avions et Pilotes » aux Ed. Atlas a été bien utile, en plus des photos trouvées sur Internet. Le schéma de base est on ne plus simple : noir mat intégral ! Le noir H12 (Gunze) a été pulvérisé sur l'ensemble de la cellule sans insister sur les puits de train peints au préalable en *Midnight Blue* (H 54), partant du principe que ces avions étaient repeints en dépôt, sans souci du détail. Les panneaux ont ensuite été retouchés aléatoirement avec des voiles de noir très dilué (5 à 10 % de peinture maximum) coupé de bleu, de chamois, ou de brun, pour nuancer la teinte de base et lui donner de la profondeur. Il n'est pas nécessaire d'éclaircir systématiquement le centre des panneaux, les teintes pouvant vieillir de manière aléatoire sur l'ensemble des surfaces exposées.

Une couche de vernis brillant a ensuite été passée uniquement aux endroits devant recevoir les décals. Après pose des motifs (provenant de la boîte en majorité et de la référence Superscale 48-694 pour les stencils), un voile de vernis mat Aeromaster a été déposé pour uniformiser le fini en évitant de trop insister afin de ne pas blanchir les surfaces. Les éclats de peinture causés par la maintenance, très voyants sur les Corsair en Corée, ont été reproduits au pinceau fin tout sur les vis et les d'accès au moteur. Le « caractère » de l'avion a été renforcé par une patine et des



salissures assez appuyées pour restituer l'effet des dures conditions opérationnelles en Corée durant les mois d'hiver et de printemps en particulier. L'intrados des ailes a été maculé de boue autour du train d'atterrissage lui-même copieusement sali d'ailleurs. Le relief a été reproduit à l'aide de mastic liquide *Surfacer* tapoté avec une vieille brosse plate, puis des projections d'ocre et de chamois plus ou moins coupés de marron ont été réalisées aux alentours.

Les extrados ont reçu plusieurs lavis des mêmes teintes appliqués au pinceau : en mouillant la surface avec un peu d'eau, puis en déposant de petites touches de peinture, on peut obtenir des effets intéressants avec un peu d'expérience. Les coulures le long des volets ont

été tirées au pinceau fin. Enfin une application aléatoire de jus brun à l'huile achève de donner du relief à la patine. Les charges offensives, peintes et patinées à part, ont demandé beaucoup de travail. Sans être absolument indispensables, elles contribuent cependant à donner un peu de couleur à cette livrée sombre. Le montage a classiquement été conclu par leur installation sous les ailes et par la confection du fil d'antenne en nylon noir. Sans être d'une facilité exemplaire, ce modèle est tout de même relativement agréable à monter et permet d'ajouter à sa collection l'un des plus beaux modèles de Corsair.



Comme pour le U-2 *Senior Span* d'un précédent *WingMasters*, l'auteur s'est lancé ici dans le difficile exercice de la peinture d'un avion tout noir. Il est vrai que les conditions climatiques très rigoureuses prévalant à l'époque en Corée permettent de s'en donner à cœur joie en salissant l'avion.

1/72



Un certain soin est à apporter lors de l'assemblage du nez de l'avion car les parties rapportées au-dessus et au-dessous joignent mal et peuvent dénaturer la fine silhouette du « Veltro ». Les pipes d'échappement sont solidaires du fuselage, d'où un certain manque de netteté.

MACCHI MC 205



Le Veltro fut le chasseur le plus efficace et le plus rapide de la fameuse série « 5 » où l'on trouve le Fiat G-55 et le Reggiane Re. 2005.

Ci-dessous.
Italeri nous offre une jolie petite maquette vendue à un prix très raisonnable. Même montée sortie de boîte, elle donne un résultat correct, bien que le train soit un peu épais et le pare-brise assez opaque.

TEXTE MAQUETTE ET PHOTOS ANIS EL BIED

Ce kit fut monté avec une planche de photodécoupe Part (réf. 72199) et complété de décals Skymodels vraiment sublimes. La place manquant dans ce court article, voyons brièvement les points essentiels. La gravure en creux manque par endroits de nervosité, tandis que les formes collent à la perfection aux plans publiés dans la monographie consacrée au Veltro parue en 1997 chez IBN Editore et signée M. di Terlizzi, un spécialiste du sujet.

Le cockpit est convenable, mais demande à être aménagé. Les parties vitrées sont de médiocre qualité et la

canopée fut ici remplacée par la pièce Part donnant les montants sous lesquels un rectangle d'acétate fin est placé. Le raccord du pare-brise avec le fuselage est innommable et du soin est à apporter lors de cette étape cruciale car, paradoxalement, les petites échelles pardonnent moins certains défauts que les grandes : on encourt rapidement le risque de se retrouver face à une caricature de son sujet.

Le nez est la partie la plus délicate à assembler et l'on note que les deux radiateurs doivent être taillés en hauteur pour s'ajuster correctement. Il y manque de nombreux bossages en goutte d'eau que nous avons réalisés en thermoformé.

La voilure s'ajuste assez correctement ; un espace reste cependant à combler à l'arrière du radiateur qu'il

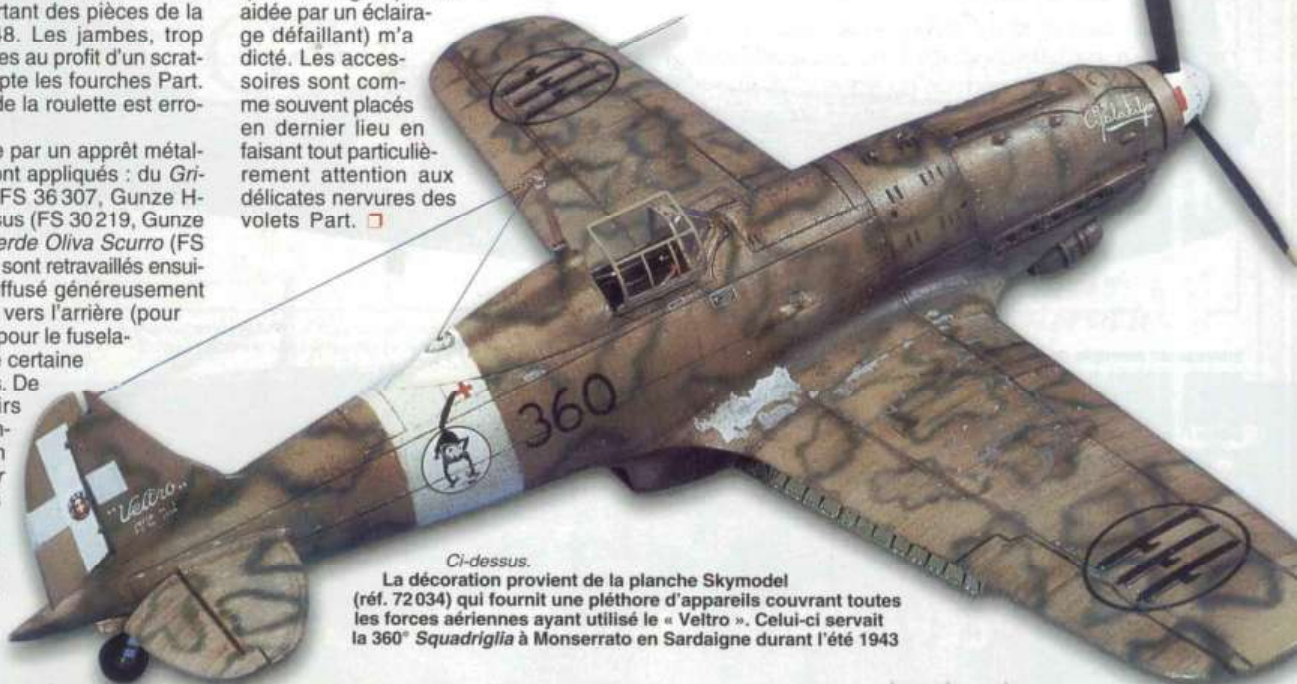
Maquette : Italeri 1/72

faut soigneusement fixer à la colle liquide. Les puits de train, obstrués de façon irréaliste sur le kit, sont complètement reconstruits en partant des pièces de la maquette Hasegawa au 1/48. Les jambes, trop lourdes d'origine, sont éliminées au profit d'un scratch quasi intégral, si l'on excepte les fourches Part. Enfin, la forme du carénage de la roulette est erronée et doit être reprofilée.

La mise en peinture débute par un apprêt métallique, puis les tons italiens sont appliqués : du *Grigio Azzuro Chiaro* dessous (FS 36 307, Gunze H-324), du *Nocciola Chiaro* dessus (FS 30 219, Gunze H-310) et des anneaux en *Verde Oliva Scurro* (FS 34 052, Gunze H-65). Les tons sont retravaillés ensuite et un lavis brun à l'huile diffusé généreusement en tirant les excès de l'avant vers l'arrière (pour la voilure) et de haut en bas (pour le fuselage) afin de tenter d'imiter une certaine forme de dégradation des tons. De fines lignes de rivets clairs constellent enfin l'avion. Un pinceau fin et une encre bien opaque comme la *Magic Color* sont d'idéals compagnons pour cette entreprise.

Les éraillures sont faites à la lame XActo et à la pointe sèche, mais évitez de trop vous fier au modèle car les machines italiennes étaient

mieux entretenues que ce que ma fougue (certes aidée par un éclairage défaillant) m'a dicté. Les accessoires sont comme souvent placés en dernier lieu en faisant tout particulièrement attention aux délicates nervures des volets Part. □



Ci-dessus.

La décoration provient de la planche Skymodel (réf. 72 034) qui fournit une pléthore d'appareils couvrant toutes les forces aériennes ayant utilisé le « Veltro ». Celui-ci servait la 360^e Squadriglia à Monserrato en Sardaigne durant l'été 1943

VELTRO



1 à 3. La voilure est considérablement désaïpaissie au niveau des zones hachurées pour recevoir la structure des volets Part. Le train d'origine et le nouveau avec les roues dotées de jantes en photodécoupe et une partie du cloisonnement des baies.

4 à 8. Le train achevé avec ses roues écrasées dont les rainures sont peintes en trompe l'œil. L'habitacle avec le baquet d'origine, quelques ajout et les harnais Part. Les couleurs sont volontairement exagérées et contrastées. Le radiateur ventral avec les grilles de la boîte, et le tableau de bord Italeri complété des cadrans en décals et d'un viseur. Enfin, les deux parois aménagées et toujours peintes dans des tons plus tranchés que le *Verde anticorrosione* FS 34 558 (théoriquement du Gunze H-312 avec 50 % de gris clair) qu'ils sont censés reproduire.



Ci-contre

Italeri donne en option des canons d'ailes de 20 mm qui apparaissent sur les Macchi Mc 205 de la série III à laquelle appartenait justement cet exemplaire (n° 92160) de la 360^e Squadriglia. Ils ne figurent pas sur la maquette.

Ci-dessus.

Le ventre donne un aperçu du travail de réaménagement des puits de train où l'on distingue une partie du câblage du moteur DB 605 allemand et les contrefiches métalliques.

MACCHI MC 205 VELTRO



Macchi Mc 205 Veltro n° 9348 (série I, sans canons de 20 mm) de l'Aeronautica Militare à Lecce-Galatina en août 1944. Il appartenait auparavant à la 153^e Squadriglia du 51^e Stormo de la Regia Aeronautica, dont les marques sont masquées par des retouches de vert foncé sur l'empennage et le fuselage.

Intéressant exemple de marquages anglais apposés sur un Mc 205 Veltro (série I, n° de série 9337) de la 3^e Squadriglia capturé fin 1943 par la RAAF. Les cocardes sont aux emplacements usuels sur le fuselage et la voilure. Le *Fin Flash* sur la dérive et une bande de vert foncé masquent la croix blanche et une partie des inscriptions.



Macchi Mc 205 Veltro n° 92266 (série III, avec canons de 20 mm) de la 1^{re} Squadriglia du 1^{er} Gruppo de l'ANR à Campodiformio en 1944. Contrairement aux autres Veltro, celui-ci est peint dans les teintes allemandes : gris bleu ciel RLM 76 dessous et combinaison des deux gris RLM 74/75 dessus, avec une casserole noire et blanche.

Macchi Mc 205 Veltro (série III) de la 2^e Squadriglia (1^{er} Gruppo) de l'ANR (Aeronautica Nazionale Repubblicana, ou aviation nationale républicaine qui continua le combat aux côtés des Allemands après la reddition italienne du 8 septembre 1943). Cet appareil basé à Campodiformio en janvier 1944, se caractérise par un insigne à l'avant représentant un moustique sur fond bleu, un 2 blanc sur les trappes de train et une casserole à spirale noire. Le camouflage, classique, est fait de *Grigio Azzuro Chiaro* 1 (gris clair FS 36307) dessous, de *Nocciola Chiaro* 4 (noisette FS 30219) dessus, avec des anneaux irréguliers en *Verde Oliva Scuro* 2 (vert olive foncé FS 34052).



Macchi Mc 205 Veltro (série III) de la 360^e Squadriglia basé en Sardaigne en 1943 de l'Aeronautica Militare, force cobelligérante qui entra dans le giron anglo-saxon fin 1943 contre l'ancien allié allemand. Pour distinguer ses appareils de ceux de l'ANR, elle adopta la cocarde tricolore italienne.



Macchi Mc 205 Veltro (série III) de la JG 77, Italie, fin 1943. Le camouflage ne change pas sur cet exemplaire réquisitionné par les Allemands. Les marques de la Luftwaffe sont en revanche toutes présentes avec une bordure noire sur la *Balkenkreuz* lorsque celle-ci passe sur la bande blanche pour la rendre plus visible.



Wing Masters

Les publications

G RÂCE À CE CAHIER SPÉCIAL, nous sommes heureux de proposer à tous nos lecteurs l'ensemble des publications WingMasters et une sélection d'ouvrages Histoire & Collections consacrés à l'histoire de l'aviation du XX^e siècle ou au maquettisme.

Sous le label WingMasters, synonyme de la plus haute qualité et d'un sérieux incomparable, vous retrouverez dans ces pages le descriptif complet de nos anciens numéros

(déjà près de 40 pour le bimestriel et quatre pour les hors-série trimestriels).

En page 33, un bon de commande vous permet de recevoir toutes les publications qui vous manqueraient, et de rejoindre la grande famille des abonnés.

A très bientôt.

5, Avenue de la République 75541 Paris Cedex 11. Tél. : (33) 01 40 21 18 20 — Fax : (33) 01 47 00 51 11
E-mail : abonnement@histecoll.com. E-mail : vpc@histecoll.com

histoire & collections

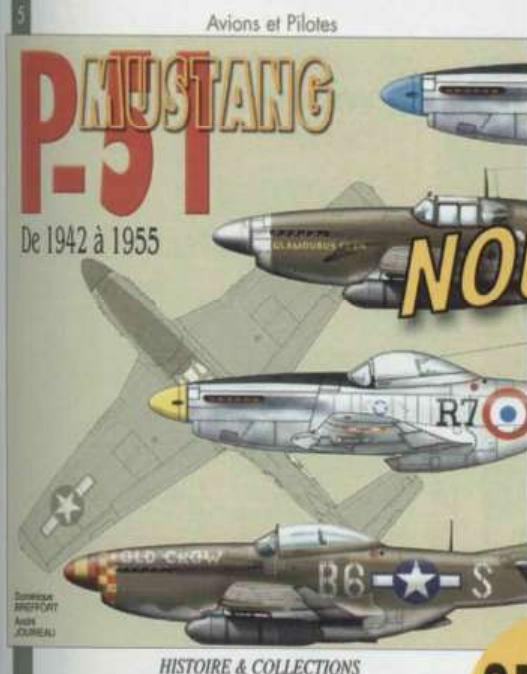
La collection AVIONS et PILOTES

histoire & collections

LE P-51 MUSTANG, 1942-1955

Découvrez tous les modèles, toutes les livrées du chasseur américain le plus connu de l'US Air Force. Mais attention, la carrière de ce formidable appareil ne se borne pas au Second Conflit mondial, il a aussi hanté les cieux de Palestine, de Corée, d'Indochine, du Pérou ou du Nevada dans ces dernières versions destinées aux célèbres courses américaines...

NOUVEAU!



HISTOIRE & COLLECTIONS



HISTOIRE & COLLECTIONS

21,95 €
franco

Une collection technique destinée aux maquetistes comme aux passionnés d'histoire de l'aviation.

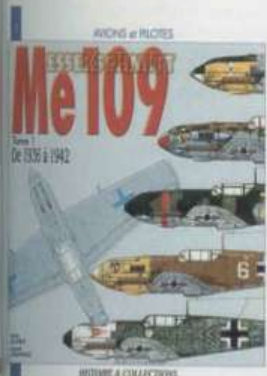
- 84 pages.
- Plus de 200 profils couleurs
- Planches d'insignes d'escadrilles
- Plans trois vues
- Détails de camouflages
- Détails techniques
- Fiches techniques
- Historiques, etc...
- Format 200 x 240 mm, dos carré.

**PARUTION
SEPTEMBRE
2003**

English versions
also available !

André Jouineau, Anis Elbied et Dominique Breffort, tous « piliers » de Wingmasters, vous présentent les avions les plus célèbres du XX^e siècle

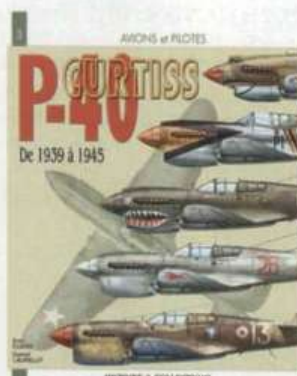
21,95 €
franco



**Le Messerschmitt Me 109
1936-1942. Tome 1**



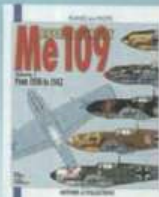
**Le Messerschmitt Me 109
1942-1945. Tome 2**



**Le Curtiss P-40
1939-1945**



**Le Junkers Ju 87
1936-1945**



1/32

Pour le moment un kit de détaillage existe chez Fabflight pour ce superbe Dewoitine. Nous attendons et espérons avec impatience l'édition d'un moteur Hispano-Suiza 12Y-45 à cette échelle tant cela va de soi, et pourquoi pas au 1/48 pour accompagner les kits Tamiya.



DEWOITINE D.520C-1

Enfin !!! La réactivité de la marque franco-tchèque profite de la vague déferlante des nouveaux kits au 1/32, et nous gratifie d'un Dewoitine D.520, fleuron de la chasse française de la Seconde Guerre mondiale. Afin d'encourager une telle initiative, nous avons choisi la solution du détaillage poussé pour vous montrer cette pièce sous son meilleur jour.

La 2^e escadrille du GC. II/3 fut la deuxième unité à être équipée de D. 520 dans le courant du mois de mai 1940. Nombre de ses appareils possédaient des numéros au graphisme moins rigoureux que de coutume. La bande oblique rouge permettait de faire la distinction avec les appareils de l'autre escadrille du groupe.

TEXTE ET MAQUETTE
O. SOULLEYS
PHOTOS ANIS EL BIED

Cependant présentée telle que donnée dans la boîte, et à condition de ne pas être trop regardant sur le détail du cockpit, cette maquette est plus que convenable car deux points ont été bien saisis : la gravure en creux et la bonne reproduction des formes.

Ailes et fuselage

Exceptionnellement, et parce que la conception du modèle le permet, nous commençons le montage par ces deux sous ensembles. Les demi ailes sont copieusement affinées de l'intérieur jusqu'à obtention d'un bord de fuite bien fin. Les pièces qui cloisonnent l'emplacement des volets sont désépaissies et fixées une fois la voilure refermée. Plusieurs essais à blanc sont nécessaires, sinon vos ailes seront trop épaisses au niveau

des raccords Karman. Les orifices des mitrailleuses et d'éjection des douilles sont percés avec une lime queue de rat. Sur le fuselage, l'ouverture des prises d'air latérales, sous la ligne des échappements, est agrandie par ponçage et les grilles protectrices confectionnées avec des sections très fines de plastique étiré. On réalise également, sur le côté gauche, (sous la longue prise d'air en avant des trois ouïes) les vide-vite avec du microtubo en laiton, dont un à l'extrémité en biseau. Quelques lignes de rivets sont figurées, surtout sur le dessus du capot moteur en longeant les lignes de structure. On n'oubliera pas de représenter, toujours avec du microtubo, les deux bouchons de remplissage d'huile et la soupape de sécurité de la nourrice d'huile, derrière le cône d'hélice.

Habitacle

Le poste de pilotage, volontairement simplifié par Azur en prévision de la sortie d'un boîtier amélioré en 2001, permet au maquettiste de s'exprimer avec peu de moyens. En ce qui nous concerne, nous avons utilisé différents profilés Evergreen, de la feuille d'étain, du ruban à masquer Tamiya et des éléments de récupération cor-



Maquette : Azur 1/32

Les D. 520 français reprirent du service en 1944 contre les poches de résistance allemandes sur la façade atlantique. Récupérés sur des stocks de la Luftwaffe, où ils servirent à l'instruction avancée, ces appareils, dont on a ici le n° 6 (n° de série 689) du G. C II/18 « Saintonge » avec l'insigne du têtard sur losange bleu ciel, conservèrent leurs teintes allemandes (ventre en RLM 76, flancs et extrados en RLM 74/75), mais avec un mouchetis — couvrant également les ailes — d'origine assez indéterminée, pouvant être fait de vert et de brun foncés trouvés sur le terrain. Le « Saintonge » effectua une soixantaine de missions sur D. 520 à partir de décembre 1944, avant de recevoir des Spitfire Mk. V en février 1945.



Illustration de Bruno Pautigny

me des décals (MDC) pour les cadrans du tableau de bord et autres chutes de fils électriques. L'excellent fascicule sur le D. 520 dans la série « les Ailes de Gloire » paru aux Éditions d'Along a été d'un grand secours, puisque l'habitacle y est bien décrit, ainsi que le viseur « Lanterne ». C'est ainsi que l'on a pu vérifier la justesse de la planche de bord sur laquelle quelques interrupteurs et câbles ont néanmoins été ajoutés.

Les consoles latérales sont entièrement refaites en prenant comme gabarits les pièces Azur. Parmi les éléments conservés de la boîte, nous retrouvons le plancher, le tableau de bord et son support, la cloison arrière (perforée à la mini perceuse), le porte-documents (sur la cloison droite), le manche à balai et les palonniers. Le tout sera bleu nuit avec des boîtiers gris et noirs et de multiples interrupteurs et connexions colorés animant cet habitacle sombre.

Train et radiateur

De nouvelles trappes de trains sont découpées dans de la carte plastique (de 5/10^e de mm) en utilisant les pièces du kit comme gabarits également. Une fois la forme générale obtenue, les trappes sont découpées en trois parties en observant bien la documentation. Les détails intérieurs, comme les rails permettant à ces tôles de coulisser l'une contre l'autre (lorsque l'amortisseur se comprime), sont réalisés en profilés Evergreen. Les durits sont figurées à l'aide de fils d'étain et de fil électrique dénudé. L'axe de la roue est tordu vers le bas pour reproduire l'inclinaison du pneu vers l'intérieur. La roulette de queue est braquée de côté,

et sa fourche complétée d'un soufflet confectionné avec du mastic Tamiya mis en forme avec l'extrémité d'un cure-dent. Le radiateur ventral est fixé avec les grilles fournies par Azur. Il faut à ce stade prendre le soin de combler quelques espaces afin que les raccords soient parfaits. Le volet de refroidissement provient d'un morceau d'aluminium fin et est complété de bielles de commande en corde à piano. Un dernier tour d'horizon s'impose avant de

en voici les zones
— assurer un
— ment de la piè-
avant des trains qui
centrale des bords
— conserver un

d'entamer le camouflage,
« sensibles » :
bon ajuste-
ce ventrale en
recouvre la section
d'attaque;
prolongement régulier



entre la partie
arrière fixe de la
— ne pas laiss-
entre le pare-bri-

verrière et le dos;
ser apparaître de jour
se et le fuselage.

Décoration

Délaissant les deux décorations de la boîte (D. 520C-1 du GC. II/3 et du GC. III/6, reproduisant l'appareil de Le Gloan avec ses bandes de Vichy sur le nez et l'empennage), nous avons opté pour la machine de l'adjudant chef Bouton, appartenant à la 2^e escadrille du GC. II/3, en juin 1940. Le liseré rouge est fait à partir dans une planche de décalcomanie monochrome du commerce. Un dessin du n° 30 est reproduit au crayon sur papier, découpé une première fois sur la planche, puis placé à l'envers au dos de celle-ci (pour le 3 seulement), puis découpé à nouveau avec des ciseaux bien affûtés.

Le schéma trois tons est réalisé avec un mélange simple de peinture Gunze (voir tableau p.37). Un jus de peinture à l'huile marron foncé dans les lignes de structure, quelques coulures d'huile, de légers éclats de peinture et des traces d'échappements marron clair et marron sombre animent les surfaces du chasseur.

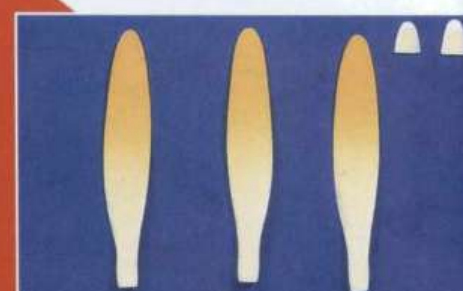
Certes, ce montage n'est pas de type « Lego », mais il n'en est pas pour autant seulement réservé aux maquetistes chevronnés. Certains parmi nous seront ravis de construire le modèle uniquement avec les pièces de la boîte, et d'autres pousseront le détail comme nous l'avons fait, voire plus loin.

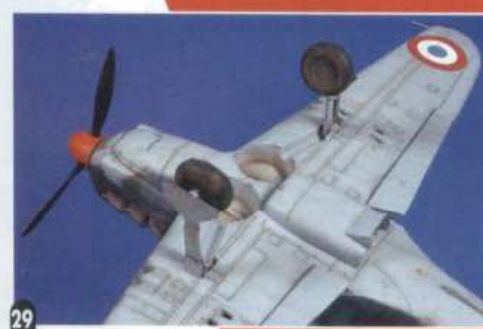
Azur envisage de lancer une gamme d'avions français au 1/32, mais cela dépendra du succès de ce Dewoitine... Alors Messieurs les maquetistes, il ne tient qu'à vous d'assurer la pérennité du projet. En attendant, bon montage!

Au centre et ci-dessous.

Cette vue de dessus montre la disposition des taches du camouflage, disposition parfaitement aléatoire sur les avions français de cette période. Les feux d'ailes sont simplement peints en vert à droite, et en rouge à gauche, avant d'être recouverts d'une petite goutte de vernis brillant. On notera également la roulette de queue braquée pour dynamiser la représentation.





TABLEAU D'ÉQUIVALENCE DES TEINTES FRANÇAISES (2^e GM)

	LIFECOLOR	HUMBROL	GUNZE
CHAMOIS	UA 144	71	H 318
BLEU INTERIEUR	UA 044	77	H 54
GRIS BLEU CLAIR (INTRADOS)	UA 141	87 (80%) + 34 (20%)	H 65 (90%) + H 11 (10%)
KAKI	UA 142	150	H 80 (90%) + H 329 (10%)
OMBRE CALCINÉE	UA 143	170	H 84 (85%) + H 333 (15%)
GRIS BLEU (EXTRADOS)	UA 145	157 (85%) + 147 (15%)	H 56 (85%) + H 325 (15%)

Remerciements à Reza, Stéphane, Yann, Virginie et tout particulièrement à José Fernandez, l'initiateur de la gamme Azur et du sujet.

Ci-dessous.

Même si la plupart des D. 520 au repos avaient des volets rentrés, pourquoi se priver du plaisir de les représenter sortis comme le propose le fabricant ?

1 à 11. Le cockpit est considérablement retravaillé au niveau du plancher et de son siège, tandis que les consoles sont reconstruites de toutes pièces en partant des éléments Azur, car l'échelle se prête vraiment au superdétaillage. On remarque le harnais en feuille de plomb, le levier de réglage en hauteur du siège en toile, les bras latéraux, le palonnier avec des sangles en ruban Tamiya et, surtout, le collimateur Baile-Lemaire OPL RX 39 (communément appelé viseur « Lanterne ») avec son petit dôme au sommet. Le tableau de bord, juste, est simplement complété d'éléments en plastique blanc. La pièce rectangulaire représente la continuité de la plaque arrière du pilote et fait office de cache optique pour les vitrages latéraux.

Les couleurs utilisées pour l'habitacle sont un bleu nuit pour la base, de l'aluminium pour l'éraillage, avec des jus à l'huile, complétés de terre à décor pour les salissures du plancher et de tonalités vives pour les pommeaux.

12 et 13. De nouvelles trappes sont découpées dans de la carte plastique fine et placées par sections de trois sur les fûts d'origine. On remarque les colliers et les durits coudées au niveau du piston.

14 à 18. Point de chirurgie lourde sur le capot mais quelques raffinements accentuant sa fidélité : installation de portions de microtubo pour les vide-vite de côté, les bouchons d'huile de capot et leur soupape.

Les prises d'air sont grillagées à la carte et les raccords en arrière reprofilés en carte et au mastic. La casserole d'hélice (modèle Ratier) est perforée pour le passage du canon axial et son disque recouvert d'une feuille d'aluminium adhésif rivetée. Certaines lignes de structure sont aussi complétées de rivets réalisés à la pointe sèche. Le pare-brise est ajusté avec soin, puis de nouveaux rails en laiton sont placés sur les rebords du cockpit. Azur a intelligemment pensé la découpe

des vitrages arrière pour assurer au maquettiste un ponçage en toute sécurité, bravo ! La nouvelle canopée provient d'un set d'amélioration *Fabflight* récemment édité pour cette maquette.

19 et 20. Le radiateur ventral se voit équipé d'un nouveau clapet avec deux biellettes en corde à piano. Pour un meilleur ajustage, il est conseillé de le placer sur un petit épaulement en carte.

21. Les nouvelles pales d'hélice *Fabflight* plus fines sont à raccourcir de quelques millimètres pour correspondre aux cotes, les deux sections de droite montrant le surplus.

22 à 24. Du cockpit on ne distingue plus vraiment grand-chose le fuselage refermé, excepté les éléments soulignés par des touches de couleurs vives. Le mât d'antenne est un peu affiné et une poignée placée sous le montant frontal. Les montants du pare-brise sont copieusement éraillés, tout comme les zones dans le voisinage immédiat des nouveaux rails.

25 et 26. Le capot dévoile ses fines trainées d'échappement, et un fondu réaliste du camouflage fait au pistolet, avec des acryliques Gunze.

Certains contours sont volontairement assombris par superposition de teintes.

27. Les feux de position de la dérive sont remplacés par d'autres de la marque tchèque CMK. Le « Lévrier » est tracé à la main avec un Rotring sur du décal blanc, puis découpé. Inutile de préciser que de nombreux essais furent nécessaires avant d'obtenir le bon échantillon. Notez les petits filets de couleur claire sur les nervures de l'entoilage, là où la peinture était justement la plus exposée.

28 à 30. Les détails du nez et du ventre de notre D.520, avec le mécanisme de changement de pas de l'hélice en aluminium brillant, les petites grilles des prises d'air, la peinture des vis des panneaux et les bouches des mitrailleuses percées en respectant un évaselement plus important sur les intrados.

Un petit feu de couleur ambre est placé devant l'antenne réceptrice repliable. Les pneus, dont il faut respecter l'inclinaison prononcée vers le centre de l'avion, sont salis et maculés de terre à décor sur les tranches.





warrior-models.com

Spécialiste de modèles réduits militaires • catalogue & vente en ligne

GAVIA : KIT PLASTIQUE AU 1/48^{ème} DE GRANDE QUALITE. DANS CHAQUE BOITE 65 PIECES EN PLASTIQUE INJECTE 35 PIECES EN PHOTO-DECOUPE ET PIECES EN RESINE.

5 DECORATIONS AU CHOIX.

PRIX SPECIAL ETE

Venez aussi découvrir les marque AIRDOL AIRMODEL COLLECTION ARMOUR ET BIEN D'AUTRES...



22,80 €



31,90 €



32,70 €



23,20 €



32,73 €



23,20 €



23,10 €

Warrior-Models
Rue Feu de St Eloi
76550
Ambrumesnil



23,00 €



23,00 €



26,00 €



35,00 €
Motorisé



23,00 €



32,00 €



101,00 €
Motorisé



27,00 €

TAMIYA

Kit plastique au 1/48^{ème} avec la finition de tamiya

certaines modèles avec micro moteur.

Prix Discount spécial été sur l'ensemble des modèles d'avions -10%

www.warrior-models.com



MISE EN SOUSCRIPTION DE MAQUETTES CONCERNANT DES VERSIONS PARTICULIÈRES D'APPAREILS FRANÇAIS DE 1939-1945 :

Potez 637 A3, version de reconnaissance avec un observateur en gondole ventrale.

Latécoère 298 DE, version de surveillance avec gondole ventrale pour l'observateur.

Loire 130 C1 colonial, version à moteur et poste mitrailleur arrière modifiés pour l'utilisation en outre-mer.

FIN DE LA SOUSCRIPTION : 15 octobre 2003

Réalisées en partenariat entre AIR MAGAZINE et AZUR, elles contiennent une maquette de base en plastique, des pièces en résine et en thermoformé. Réalisées en série limitée elles sont réservées aux souscripteurs et ne seront pas disponibles dans le commerce par la suite.

Elles sont proposées au prix de 25 euros chacune plus 4 euros de frais de port par maquette pour la France (5 euros pour les pays de l'Union Européenne).

A partir de 3 maquettes commandées les frais de port sont offerts pour la France (pour les pays de l'Union Européenne forfait de 7 euros pour l'ensemble de la commande). Pour les autres pays, prière de se renseigner.

JE COMMANDE :

_____ maquette(s) au 1/72 du Potez 637 A3 à 25 € soit _____ €

_____ maquette(s) au 1/72 du Loire 130 C1 colonial à 25 € soit _____ €

_____ maquette(s) au 1/72 du Latécoère 298 DE à 25 € soit _____ €

Soit un total de : _____ € Plus les frais de port (offerts à partir de 3 maquettes)

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

Je paye par ☐ Chèque ☐ Mandat ☐ Carte de crédit

En cas de paiement par carte de crédit (Visa, Eurocard, mastercard)

N° de carte : _____ date d'expiration : _____ Signature : _____

A retourner accompagné de votre règlement à TMA, 75 rue Claude Decaen 75012 Paris

1/32



Maquette : Hasegawa 1/32

Starfighter TF-104 G

TEXTE ET MAQUETTE
P. BOUCLANS
PHOTOS DE L'AUTEUR
& ANIS EL BIED

Cet article a pour but d'expliquer la transformation d'un Starfighter monoplace en biplace. N'ayant jamais eu la patience d'attendre une conversion quelconque pour obtenir un TF-104, j'ai décidé (après de longues réflexions) de réaliser cette maquette sur la base du F-104C Hasegawa au 1/32.

À l'heure où ces lignes sont rédigées, j'ai appris que la conversion en résine venait finalement d'être réalisée aux États-Unis. Possédant les plans de W. Peeters (ayant travaillé pour l'équipe Verlinden) au 1/48, je les ai agrandis au 1/32, afin de définir les cotes de la baïgnoire biplace, les traits de coupe dans le fuselage, le gabarit pour les masters des verrières, la position du train avant et les différences de contours des panneaux. La version biplace ne possédant pas de canon, les compartiments du matériel électronique représentés ouverts sont également modifiés par rapport à la version monoplace. Une tâche certes longue, mais qui donne au final un résultat spectaculaire et surtout très peu courant.

Cockpit

Pour me faciliter le travail, j'ai utilisé le baquet de la boîte et celui du kit KMC que j'ai collé ensemble selon le plan. On répète l'opération pour les tableaux de bord et les sièges éjectables, en intégrant toutes les modifications propres à la version biplace. Le détaillage supplémentaire (boutons, câbles et instrumentation) est un travail maison à l'aide de baguettes Evergreen, de fil de plomb et de cuivre.

L'ensemble est peint en gris clair Tamiya (*Light Grey*) puis brossé à sec avec du blanc complété d'une pointe de gris. Le tout est alors suivi d'un jus gris foncé : cette opération fait ressortir tous les boutons et cadrans ce qui facilite de beaucoup leur peinture. Les boutons jaunes, rouges, blancs et gris, sont rehaussés au final avec les peintures acryliques prince August, tandis que les écrans radars sont reproduits avec du Clear Tamiya.

Les planchers sont légèrement brossés à sec avec de l'aluminium mat et leurs renforcements accentués

avec du pastel noir. Les sièges d'origine KMC ne nécessitent pour leur part qu'un bon travail de peinture.

Les verrières sont obtenues par thermoformage à partir d'un master en hêtre (opération que je n'ai pu maîtriser correctement malgré tous mes efforts). La canopée a été ensuite tronçonnée en quatre morceaux, en éliminant le nouveau pare-brise au profit de celui du kit d'origine qui présente de meilleurs reliefs. L'intérieur des parties basculantes a été détaillé avec du fil de cuivre et de la tige Evergreen. La casquette entre les deux sièges est faite avec du papier mouchoir imbibé d'eau et de colle blanche, mélangées à parts égales, puis peinte en vert olive.

Ci-dessus et ci-dessous.

Entreprise très ambitieuse que ce superbe diorama réalisé par l'un de nos (nombreux !) lecteurs belges.

L'ampleur de la tâche nécessite un long travail préparatoire pour réunir la documentation et penser à l'agencement des éléments.





Fuselage

Plusieurs ajustements à sec du baquet dans un demi-fuselage ont été nécessaires pour établir son positionnement exact. Celui-ci défini, l'opération de chirurgie peut commencer : toute l'arête dorsale du monoplace est découpée et la baie du train avant rebouchée. Les panneaux de visite du compartiment des appareillages électriques, de la turbine, de l'oxygène et de l'hydraulique, sont alors découpés et affinés sur leurs tranches pour correspondre à la finesse des tôles en aluminium. La trappe hydraulique arrière et le compartiment du parachute de freinage sont eux aussi enlevés et complètement reconstruits de l'intérieur, comme cela fut le cas pour l'étape précédente.

À ce stade du travail, la maquette est poncée pour éliminer ses lignes en relief et complètement regravée en creux en tenant compte des spécificités du biplace. Les rivets sont représentés à l'aide d'une petite roue dentée assez pointue montée sur un manche de compas de dessinateur en se servant de bande Dymo adhésive comme guide.

Réacteurs et train

J'ai utilisé deux réacteurs J-79 General Electric, un pour le chariot et un dans l'avion même. Les conduites diverses n'ont pas été difficiles à représenter avec du fil de plomb : ce réacteur était d'aspect assez simple et assez dépouillé fort heureusement ! Une bonne peinture fait le reste, avec des effets de métal bleui obtenus à la poudre de pastel.

La baie de train avant est complètement reconstruite et repositionnée davantage vers le centre de gravité de l'avion. Le train avant a accueilli quelques détails supplémentaires (vérin, conduites hydrauliques et câbles électriques) pour un meilleur aspect. Le train principal et ses trappes, ont été traités de la même manière, toujours en partant de la boîte à rabiote et de matériaux simples.

Avant de peindre l'ensemble en blanc mat, il a reçu une couche primaire de noir Tamiya. Cette méthode permet de créer un subtil effet d'ombres lors de

Ci-contre et ci-dessous.

Quelques vues des éléments composant l'atelier d'entretien, avec notamment le réacteur J-79 sur son chariot. Tous sont issus du mariage de kits de détaillage du commerce agrémentés de nombreuses pièces en scratch.



Ci-dessous.
Le camouflage de type « Vietnam » est appliqué sur un préombrage des lignes de structure dont l'auteur nous livre sa recette dans cet article.

l'application du blanc. La jambe droite ne possède pas de roue, ce qui permet de montrer le système de freinage et le crick destiné au changement du pneu. Un jus noir déposé à l'aide d'un pinceau fin accentuera les creux sur les jambes de train que l'on parachèvera avec un brossage à sec de blanc. La dernière opération consiste à poser les marquages de servitude, en finissant avec une fine couche de vernis satiné acrylique Prince August.

Peinture

Bien évidemment avant de procéder à la mise en peinture, après tant de manipulations et de modifications apportées, la maquette a été complètement nettoyée à l'alcool dénaturé, et masquée aux endroits ne devant pas être camouflés. L'avion représenté appartient au 1^{er} Wing de la force aérienne belge à Beauchevain en 1976.

En partant du ton le plus clair vers le ton le plus foncé, les quatre couleurs « Vietnam » suivantes ont été appliquées :

gris clair FS 36 622 (Gunze H 311); vert clair FS 34 102 (Gunze H 303); sable FS 30 219 (Gunze H 310); vert foncé FS 34 079 (Gunze H 309). Elles furent toutes diluées pour les premières couches avec 50 % d'alcool dénaturé. L'étape suivante

consiste à surligner toute la gravure d'un trait de noir mat Tamiya à l'aérographe (dilué avec 70 % d'alcool), en tenant l'outil bien perpendiculaire par rapport à la maquette, car la couleur doit bien se loger dans le fond de la gravure, en sachant que la largeur du trait détermine le degré d'ombrage désiré. Grâce à ce procédé simple, je ne pratique plus la technique des lavis et des jus... qui ne correspond pas trop (à mon goût) à la réalité quand l'effet est trop prononcé.





Au terme de ces deux premières opérations, le camouflage est intégralement repeint pour effacer presque complètement les lignes noires. L'appréciation et l'œil du peintre (ou du coloriste) interviennent grandement à ce niveau et influent sur l'importance du recouvrement. Ici en revanche, l'aérographe ne doit pas être trop perpendiculaire au modèle, pour ne pas trop couvrir le fond de la gravure. Attention aussi aux bords flous, les taches les plus diffuses ne devant, bien évidemment, pas servir à marquer la séparation des couleurs !

Cette nouvelle opération menée à son terme, l'aérographe est à nouveau sollicité pour éclaircir l'intérieur de chaque panneau, avec la couleur de base coupée d'une pointe de blanc, le tout très dilué, ce qui donne un effet de peinture délavée. Vient ensuite la classique pose des décals à l'aide des produits assouplissants Microscale. Les éraflures de la peinture sont faites avec de l'aluminium mat Humbrol assombri d'une pointe de noir pour l'effet terni. Les traînées diverses sont

5 - Le train principal avec ses deux trappes à l'avant presque refermées, le compartiment hydraulique arrière, et les aérofreins, déjà prédécoupés d'origine.

6 - C'est surtout au niveau du ventre que l'on peut se rendre compte des effets du préombrage. La gravure, entièrement refaite en creux, n'est pas pour une fois surlignée de lavis sombre, par choix personnel.



1/2/3 - Le cockpit biplace et les baies d'avionique ouvertes sont les points ayant nécessité le plus de travail, l'auteur étant parti d'un F-104C monospace. Il est vrai que le 1/32 est l'échelle qui se prête le mieux à ce type d'entreprise, car la taille des éléments à créer est raisonnable.

4 - Le nez de ce TF-104G avec la roulette, son logement assez encaissé (dont on aperçoit les détails internes des trappes) et les trois baies découpées et entièrement réaménagées. On notera que l'assiette du radar est absente pour laisser apprécier le travail de création.

obtenues à l'huile, ou aux pastels, selon leur nature présumée. Pour finir, toute la maquette a été recouverte de vernis satiné acrylique Prince August.

Diorama

Tout le décor est fait maison avec du carton plume gravé pour les murs et le sol. Le mobilier d'atelier est en scratch grâce à de nombreux plans parus dans différents volumes *Verlinden Way*. Les figurines sont des Marines multiposes Airfix passablement transformés et les accessoires de maintenance d'origine Italeri avec un apport en scratch. Les passerelles et escaliers sont en profilés Evergreen, ainsi que l'installation électrique et le chauffage. Quant aux différents panneaux, posters et autres accessoires, les progrès de la photographie numérique ont permis leur reproduction aux dimensions voulues.

Bouclans Patrick, Amay Modèles Club, IPMS Belgique.





Ci-dessus. L'agencement et le nombre d'accessoires dans un diorama sont un paramètre très important. Une mauvaise disposition, ou une pléthore d'éléments, (comme on peut le voir parfois sur de très belles réalisations en concours), peuvent nuire à l'effet recherché. L'idéal est de concevoir le tout à partir de documents photographiques pour éviter ce type d'erreurs.



7 - Vue d'ensemble du support avec juste ce qu'il faut d'éléments pour le rendre réaliste. On peut salir le sol avec quelques traces d'huile et de liquide hydraulique.

8/9 - Le chariot en scratch avec le réacteur J-79 quasiment achevé posé dessus pour un premier ajustage.

10/11 - Le cockpit achevé et peint ainsi que certains composants de la maquette à des stades divers. On notera que les parois ne sont pas complètement terminées, ayant juste reçu une couche de gris moyen, suivie d'un jus et d'un brossage à sec.

12 - Où l'on se rend compte de la complexité d'une telle tâche... Il faut penser à plusieurs



éléments simultanément et ne négliger les finitions d'aucun. On aperçoit entre autre ici le master, en blanc, de la nouvelle canopée biplace.

13 - La baie droite est complètement aménagée. Ses rebords montrent le travail d'affinage du plastique en vue d'y poser des languettes de carte fine assurant la fixation du panneau ôté.

14 - Vue du ventre rendant compte du travail d'aménagement et les raccords des prises d'air devant être retouchés au mastic, une quasi constante sur les kits de Starfighter.

15 - Le train principal est évidemment l'un des points forts du kit. Ici, nombre de conduits en fils métalliques (maintenus pour certains par des colliers en ruban adhésif Tamiya) et des pièces en carte plastique apparaissent.

16 - Le préombrage est l'une des techniques les plus courantes de mise en valeur des panneaux d'un avion. Certains la complètent par la diffusion d'un lavis pour signaler avec plus de précision la disposition des lignes de structure, d'autres non, comme notre auteur. Partez de l'observation de photos réelles pour choisir votre approche personnelle du thème.



Sources principales
— Lock-On n° 1
F104 G/J, Verlinden
— F-104G/R n° 17,
Editions Verheggen.



1/48



TEXTE ET MAQUETTE
C. WOZNY
PHOTOS A. EL BIED
& E. OLSZOWY

Eduard a édité un Messerschmitt BF 108 « Taifun » d'une qualité très proche de celle des grandes marques japonaises. Nous vous proposons de le découvrir ici dans des couleurs peu connues, celles de l'armée de l'air yougoslave juste avant l'invasion allemande d'avril 1941.

Pour la réalisation de ce modèle, j'ai utilisé en supplément la planche de photodécoupe n° 48392 de la même marque et des décalcomanies de la marque serbe Lift Here décalcs (réf. D-48LH). Nous avons choisi de représenter la version Bf 108B-1 utilisée par l'aviation royale yougoslave au début de la guerre, et équipée d'une hélice « Schwartz » que l'on trouve dans la pochette.

BF 108 « TAIFUN »

Cockpit

On y trouve un plancher, deux parois détaillées, trois banquettes, deux tableaux de bords, les réservoirs et les principales commandes de vol. On suit simplement la notice. L'appareil est équipé de ces trois banquettes sans l'ajout du réservoir de carburant, réservé pour la version tropicalisée. Les palonniers en photodécoupe sont placés avec attention car la notice explique mal l'opération. Les sous-ensembles du cockpit sont en bleu marine H 54 (Gunze). Les sièges sont ensuite peints en couleur cuir (Humbrol n° 62). Une application de terre de Sienne brûlée avec des fondus plus ou moins nuancés restituera l'aspect du cuir des sièges.

Les hamais placés, la même technique en reproduira les nuances. La planche de photodécoupe propose deux modèles de tableaux de bord et c'est le n° 15 que j'ai choisi, car plus conforme aux photos en ma disposition. Sachez cependant que l'on trouve dans la boîte deux planches aux cadrans percés ou non. Si votre budget est limité, un excellent résultat est toujours à la portée de tous moyennant un petit effort supplémentaire. Les deux demi-parois du cock-

pit rejoignent d'abord le plancher, puis viennent les sièges. Le tout est alors glissé dans la partie avant du fuselage. Un montage à blanc de l'aile inférieure sur la cellule montre que l'embase du plancher empêche un assemblage correct de l'intrados avec la cellule. Pas d'autres solutions ici que de raboter de la matière jusqu'à obtention d'une continuité parfaite, ou presque. La préparation de la verrière débute par le placement des caches collants Express Mask afin d'isoler les montants en prévision de leur peinture à l'aérographe. Celle-ci reçoit ensuite sur ses faces internes de nouveaux montants avec les tringleries des petits rideaux et les poignées d'ouverture. L'ensemble est alors réservé pour être installé lors des travaux finaux.

Moteur et voilure

Le moteur me paraît un peu sous dimensionné. Tant pis, il fera néanmoins belle illusion à travers le panneau que je me propose de découper. Quelques conduites au niveau des cylindres et des câblages derrière le moteur viennent agrémenter cette belle pièce.

Pour sa mise en place, il faut le reculer de quelques millimètres pour conserver la correcte distance avec la cloison pare-feu à l'arrière. En effet, si l'on se fie à la notice originale l'espacement serait trop important; l'erratum joint corrige ce défaut, mais en donnant une fausse disposition des points d'attaches du bâti moteur, trop avancés sur le bloc.

Je me suis néanmoins fié à l'erratum car la partie la plus visible est celle se trouvant en arrière; quant à la disposition correcte des points de fixation à l'avant du bâti, on n'y fera pas trop attention puisqu'ils sont masqués par le capotage supérieur. J'ajoute enfin que cette disposition permet aux extrémités des pipes d'échappement de tomber juste dans l'ouverture inférieure du nez, comme il convient.

ment de tomber juste dans l'ouverture inférieure du nez, comme il convient.

Ces corrections apportées, le moteur Argus est peint en



Ci-contre.

Lancé en 1934, le Bf 108 fut un avion très populaire dans la Luftwaffe et chez ses utilisateurs étrangers, dont la Yougoslavie qui reçut 12 exemplaires de la version B. Ce dernier était utilisé par le 704^e escadron de liaison, basé à Zagreb en 1940 (en Croatie actuelle), et fut détruit lors d'une collision en vol avec un Hurricane Mk. I yougoslave, la même année.



1 & 2. La verrière du « Taifun » ne pourra être représentée ainsi sans une découpe. Si le fabricant a prévu de très utiles masques pour sa peinture, on aurait aimé disposer d'éléments séparés pour admirer le spacieux habitacle.
Le second cliché montre la séparation franche des couleurs au niveau des bords d'attaque et du capot. La pochette *Lift Here* nous fournit une hélice en résine

destinée aux versions yougoslaves qui remplacera les deux fournies dans la boîte Eduard.
3, 4 & 5. Trois vues du cockpit en cours d'assemblage ou d'amélioration, montrant le détail du plancher avec ses éléments en place, les deux parois rapportées avec la jauge d'essence, les porte-cartes notamment, les montants internes en profilé plastique de la verrière découpée et la tringlerie en fil métallique des petits rideaux.

6. Le train d'atterrissage est assez simple, comme l'illustre ce cliché où les fûts sont simplement complétés du câblage de freinage. Notez la couleur gris RLM 66 des trappes de train, le petit radiateur d'huile avec son embout tropicalisé et le panneau moteur découpé montrant les renforts internes ajoutés.
7 & 8. On affine la queue de l'appareil en refaisant en carte plastique fine les congés d'empennage qui sont légèrement en relief en réalité.
Les fonds des logements ne sont pas sans rappeler ceux de son grand frère, le Bf 109. Et pour cause, le « Taifun » ayant servi de banc d'essai pour la mise au point de nouvelles techniques de construction.
9 & 10. On peut améliorer la cloison pare-feu en refaisant une partie des renforts (esquissés sur la pièce d'origine) et en l'équipant de quelques câbles, d'un accumulateur et d'un instincteur. Les bras de soutien du moteur sont percés dans la partie pleine, Eduard ayant fait l'impasse sur ce détail.
11. Le nez en cours de réflexion : une petite prise d'air apparaît dans le coin supérieur du panneau découpé, suivie d'une autre taillée dans du profilé, en retrait du cône d'hélice. La prise d'air centrale est affinée, puis cloisonnée, enfin un épaulement en plastique est réalisé sur le pourtour du panneau ouvert.
12 & 13. Le moteur Argus AS-10 est une petite maquette dans la maquette, comptant presque trente pièces avec tous ses cylindres à part. Avec les tubulures d'évacuation des gaz ajoutées que l'on voit ici, l'ensemble est très réaliste.

14. Vue de droite de la large baie vitrée du Bf 108 (ici un Nord 1002 français préservé au Musée Royal de l'Armée de Bruxelles) avec la poignée d'ouverture et la main courante sur la partie haute. Les détails de l'intérieur sont assez visibles. On notera que sur cette version la console centrale du tableau de bord était un peu avancée.

15. La cloison pare-feu d'un Nord 1002 en cours de restauration au musée de la RAF à Duxford en Angleterre. Les fûts de jambes ne sont pas équipés de leurs colliers montrant leur simplicité de conception. 16. Le fond du cockpit avec sa cloison arrière. La finesse des petits vitrages latéraux est un des points à noter. 17. La paroi de gauche du cockpit, avec le volumineux

volant double de compensation des profondeurs (dont on voit les chaînes de transmission), le manche à balai et diverses manettes du tableau de bord.

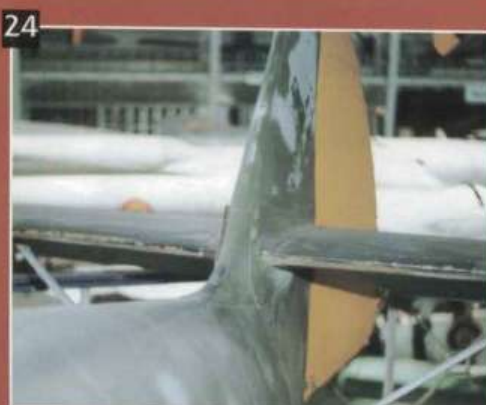
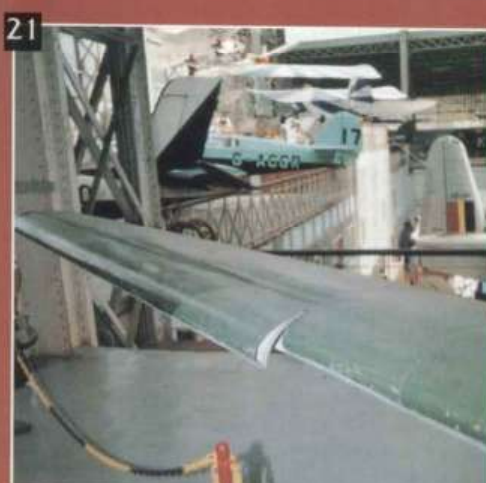
18. La queue avec ses petits panneaux circulaires d'accès à l'amortisseur de la roulette, ici du modèle court. Les mâts de soutien de l'empennage sont noyés dans le fuselage en bas, et maintenus par des ferrures au-dessus. 19. Impossible de ne pas penser au Bf 109 en voyant la conception du train du « Taifun », même simplicité et même fragilité sans doute ! Les roues crantées assurant leur relevage sont bien visibles. 20. Les logements de train sans leur housse protectrice en tissu sur les côtés.

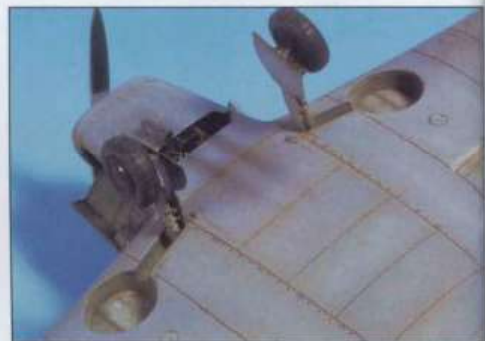
La partie pleine recevant le fût était en revanche en métal et solidaire de l'aile.

21, 22 & 25. Les bords d'attaque en position sortie vus de dessus, de côté et du dessous. Eduard n'a pas prévu de les représenter ainsi, assez logiquement d'ailleurs, car ces derniers étaient la plupart du temps remontés au sol.

23. Le dessous de l'aile avec le compensateur de l'aileron montre la séparation assez marquée entre le volet et le reste de la voilure.

24. Les congés des empennages de profondeur sont en légère surépaisseur tout comme la section reliant le pied de dérive au fuselage.





noir et brossé à sec en alu Humbrol n° 56 avec des nuances d'alu brûlé (Modelmaster 1415). Les parties internes du capot seront quant à elles en gris vert RLM 02 (Gunze H 70).

Fuselage

Les deux demi-fuselages, avec les empennages sans leurs gouvernes qui ont été découpées, sont d'abord collés. La dérive retenue est le modèle sans masselotte sur le sommet. Les deux demi voilures supérieure sont ensuite plaquées contre le fuselage pour éviter tout problème de joints. Au niveau du capot moteur, le panneau de maintenance du côté droit est découpé, puis reçoit à l'intérieur des renforts en plastique étiré. La prise d'air principale de nez est affinée, puis cloisonnée en carte plastique fine en ménageant une échancrure au sommet, juste sous le cône d'hélice. Au-dessus du capot, manque une petite prise d'air, légèrement décalée sur la droite et confectionnée avec un bout de tube plastique Evergreen biseauté. Elle est complétée d'une autre prise d'air ressemblant à un tuyau de mise à l'air non percé, tirée d'un accessoire de modélisme ferroviaire au 1/87 et placée juste en retrait du coin supérieur du panneau ouvert. Il convient enfin de remplacer le cône de l'hélice en résine par une pointe de bombe allemande au 1/72, la pièce d'origine manquant un peu de finesse. Les bords de fuite sont affinés et l'habillage en photodécoupe des logements de roues installé. Les jambes de train nécessitent un léger ébavurage et la pose des durits de freinage. Pour les compas, on préférera les pièces de la boîte car leurs homologues en photodécoupe ne sont pas assez épais. Les trappes de train sont en revanche celles de la planche de photodécoupe. La roulette de nez ne réclame enfin rien d'autre qu'une peinture soignée.

La peinture

L'ensemble de l'avion est fait d'un camouflage trois tons : marron clair, vert foncé et chocolat, avec un dessous gris moyen. Les teintes utilisées sont, dans l'ordre, les références Gunze suivantes : H 310, H 73, H 406 et H 306. On commence par les teintes les plus claires avant de reproduire les taches au moyen de masques en papier découpés d'après la notice de la planche *Lift Here*. Les délimitations semi floues sont obtenues en ménageant un léger espace entre la zone à peindre et le papier et en jouant aussi sur l'angle de pulvérisation (plus la peinture s'engouffre sous le rebord du papier, plus la séparation est diffuse, ce qui est parfaitement logique).

Une couche de vernis brillant Microscale est ensuite appliquée, puis vient la pose des décalcomanies qui se fait sans encombre tant les motifs sont fins et de qualité, et, enfin, une nouvelle couche de vernis, mat cette fois.

Le vieillissement débute par l'application de lavis à l'huile de terre de Sienne et de terre d'ombre brûlée à différents endroits. Les teintes vertes sont ensuite éclaircies avec du vert olive à l'huile Winsor et Newton, tandis que les marrons sont repris avec de la terre de Sienne naturelle et du blanc de la même marque. Cela terminé, il ne reste qu'à coller les petites pièces comme les antennes, les jambes de train, le phare sous l'aile et les feux rouge et vert, tous tirés d'une pochette CMK.

Simple, juste et facile à monter, cette maquette est certainement l'une des plus originales de la gamme Eduard, et il va sans dire que cette planche *Lift Here* vous permettra de la représenter aux couleurs d'une aviation mineure, mais très moderne en son temps. □

Ci-dessus à gauche et au milieu.

L'intérieur du Bf 108 était spacieux et ergonomique. Pour la couleur de fond, on choisira un gris bleu profond. Les sièges ont été peints selon des techniques de figurinistes, en « tirant » au pinceau plat des couleurs à l'huile pour les fondre dans l'ordre suivant : on peint d'abord le marron, que l'on complète d'un lavis de terre de Sienne, avant d'ajouter une base claire et de travailler dans le « frais », c'est-à-dire avant que les teintes soient sèches, pour profiter de leur miscibilité.

Ci-dessus à droite. Un lavis marron clair à l'huile met en évidence la fine gravure en creux de ce « Taifun », en soulignant également les lignes de rivets visibles le long des congés d'ailes.

CORRESPONDANCES DES COULEURS EN FS ET HUMBROL

Vert foncé :	F. S. 34096	Humbrol n° 30
Gris clair :	F. S. 36270	Humbrol n° 64
Marron foncé :	F. S. 30045	Humbrol n° 98
Ocre :	F. S. 30219	Humbrol n° 118

Lift Here : lifthere@eunet.yu. Plus d'infos pour la vente de leurs produits sur www.maketorama.co.yu/lifthere.

Documentation

- Réplic n° 129
- Flugzeug Modell Journal 1 et 2 (2003).
- Model Detail Photo Monograph n° 4.

Adam Skupiewski. Editions Rossograph.

Sur ce cliché, les gouvernes braquées et le fuselage très pur du « Taifun », où l'on reconnaît la conception modulaire des avions de W. Messerschmitt.

Maquette : Eduard
Accessoires : photodécoupe Eduard
(réf. 48 392), décal Lift Here (réf. 071).

1/48



Maquette : Tamiya 1/48

P-47D THUNDERBOLT « 405 TH » FG

TEXTE ET MAQUETTE
JULIEN HACCOUN
PHOTOS DE L'AUTEUR
& D'ANIS EL BIED

LES INCONDITIONNELS
l'attendaient avec impatience
et Tamiya n'a pas tardé à
les satisfaire. Le P-47D
« Bubbletop » est donc disponible
et c'est encore un coup de maître !

chez l'éditeur polonais MBI), il semblerait que la totalité des modèles « Bubbletop » ait été construite par Republic : en ce qui nous concerne cela veut dire que la teinte dominante est le *Dull Dark Green*, ou vert foncé (correspondant approximativement au FS 34 092 — pot Gunze H 302 additionné d'un peu de bleu —) propre à ce constructeur, et non pas le classique *Interior Green*, couramment rencontré sur les autres appareils, notamment les P-47D Razorback produits par Curtiss.

Toutes les pièces sont peintes avant assemblage, et pour accroître encore le niveau de détail, les hamais en décalcomanies ont été remplacés par de la photodécoupe Eduard colorée (une grande invention !). Vient ensuite un collimateur en résine Aires qui se substitue à la pièce transparente de la boîte.

Le cockpit terminé, on installe les longerons, le turbocompresseur dans son logement à l'arrière

du fuselage, et on perce les orifices des échappements en avant de l'emplanture de l'aile pour y installer ultérieurement de petits clapets faits maison. On laissera de côté les petits volets rectangulaires (le plus grand, à l'avant, servant à refroidir le radiateur d'huile et le petit, à l'arrière, étant un déflecteur fixe selon toute apparence), pour les installer au moment de l'assemblage final : cela facilitera la mise en peinture et le polissage sans risquer de les endommager.

On pouvait craindre, de par la conception de la maquette, que la dérive rapportée ne pose un problème, mais la qualité des ajustements est si bonne que le joint entre les éléments de dérive et le fuselage est quasiment invisible. Les photos parlent d'elles-mêmes d'ailleurs. Tout au plus, faut-il prendre soin d'assembler fermement les demi-fuselages, afin d'éviter tout risque de décalage avec le dos.

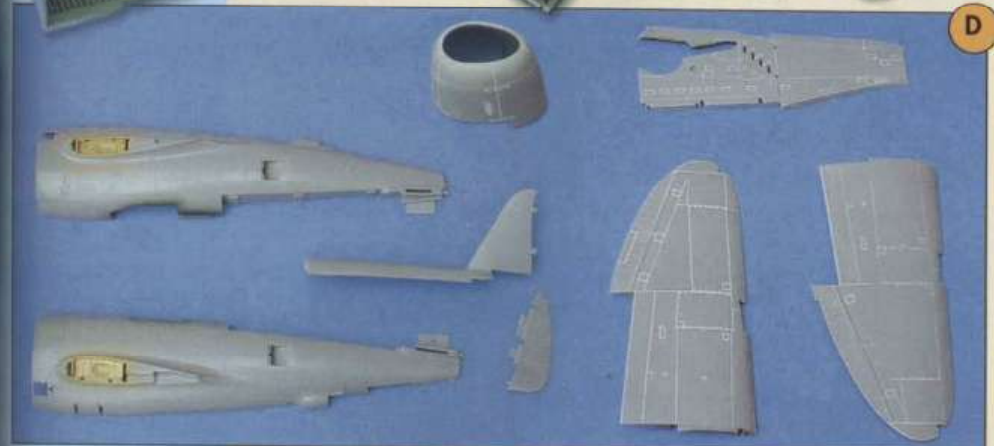
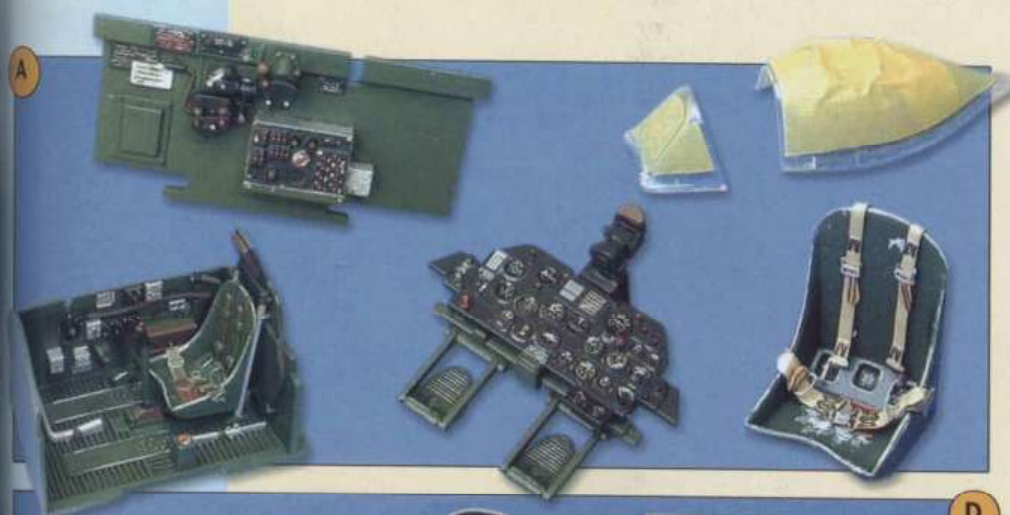
Les bandes de débarquement sont peintes à l'aide de masques en débutant par la couleur blanche, avant de passer le noir. Leur largeur à l'échelle est de 9 mm pour les ailes et de 1 cm sur le fuselage ; leur parallélisme peut s'accommoder de quelques débords car l'application fut souvent hâtive et sommaire.

L'assemblage de cette maquette est, comme on pouvait s'y attendre, d'une simplicité déconcertante : nous nous limiterons donc à détailler quelques points clés du montage et de la peinture, en précisant simplement que ce modèle a été réalisé en une semaine pour vous faire bénéficier de la primeur d'un kit à peine sorti au Japon lorsque nous en entreprîmes le montage (malgré le fini métallique choisi d'emblée par le Rédacteur en chef ...). Pour se simplifier la vie au moment de la peinture, il est préférable de planifier le travail, de travailler par sous-ensembles en retardant le collage de certaines pièces jusqu'au dernier moment.

Cockpit et Fuselage

Le montage débute classiquement par l'habitacle. D'après la documentation disponible et consultée (essentiellement les *Detail & Scale* et *Aero Détail* sur le P-47, sans oublier la monographie parue





A. Les éléments composant le cockpit, prêts pour installation dans le fuselage. Ici tout est sorti de boîte, exceptés les harnais Eduard prépeints, très jolis et pratiques, ainsi que le collimateur en résine, pièce inutilisée d'un cockpit Aires. Leur support est néanmoins la pièce Tamiya débarrassée des éléments de visée. Les glaces des réflecteurs seront mises en place aux stades des finitions. La verrière bulle caractéristique est superbement reproduite par Tamiya. Elle sera masquée de l'intérieur et de l'extérieur immédiatement après dégrappage pour la protéger de la peinture et des rayures.

B. Pour résoudre le problème de cloisonnement des puits de train, un peu délicat en raison de la conception même de ce sous-ensemble par pans séparés, on peut utiliser une méthode peu orthodoxe, mais efficace, qui consiste à fixer les extrados sur le fuselage. En prenant appui sur le longeron, cela ne pose aucun problème et le raccord est parfait. Il ne reste plus, ensuite, qu'à aménager les puits complets avec les durits et fermer l'aile en rapportant l'intrados. Simple, efficace : il suffisait d'y penser.

C. Les jambes de train sont détaillées, peintes et patinées, puis réservées jusqu'aux finitions. La préparation de sous-ensembles dans la réalisation d'une maquette permet de rationaliser le montage et limite les risques de casse à la fin.

D. Si l'on prévoit de faire un fini métallique, on peut entamer la préparation des pièces avant l'assemblage final : le capot et les éléments composant les ailes sont poncés séparément à l'abrasif Tamiya de grain 1000 à 2000 avant d'être lustrés. Le fuselage subira

le même sort quand on aura assemblé et ajusté la dérive. Les volets de refroidissement et les clapets d'échappement ne sont pas collés : ils seront mis en place après peinture pour ne pas être endommagés et faciliter un éventuel lustrage de la couche métallique.

E / F. Le moteur PW R-2800 est détaillé par l'habituelle couronne d'allumage : cette fois-ci, les faisceaux ont été confectionnés en fil de caoutchouc, beaucoup plus pratique pour ce genre de travail que le fil de cuivre ou de plomb. Le double allumage de chaque cylindre est préparé avant fixation sur la couronne en collant deux sections de fil avec une pointe de cyanoacrylate. Les extrémités seront enfilées dans de petits trous percés dans les cylindres. À raison de deux fils par cylindre, pour un P&W 2800, cela fait 36 sections à préparer et mettre en place. Patience, patience... mais le résultat en vaut la chandelle.

G. Le fil de caoutchouc est vendu dans les merceries, en bobine, gainé par une tresse de coton qu'il suffit de détricoter. C'est un accessoire de choix pour représenter les durits et câbles de diamètre moyen : on peut le peindre facilement ou le laisser en l'état, le mettre en forme à volonté et le coller avec de toutes petites quantités de cyanoacrylate assurant toutefois une très bonne tenue.

H. L'hélice a été peinte selon la méthode éprouvée : peinture des extrémités de pales en jaune par dessus une couche de blanc, masquage, puis peinture en noir brillant ou satiné en prévision de la pose des logos et marquages en décalcomanies. Le moyeu est peint en chrome de la gamme Alclad II, tandis que le cône est du même bleu que l'anneau du capot, les montants et les bandes apposées sur les empennages.



DES BANDES D'INVASION ...

Leur peinture est ordonnée le 3 juin 1944 au soir pour une application avant le 5 juin 1944. Elles sont effacées des surfaces supérieures à partir du 4 juillet 1944 pour préserver le camouflage. On enlève ensuite les bandes alaires entre le 25 août 1944 et le 10 novembre 1944.

La suppression des bandes de fuselage est enfin décidée le 31 décembre 1944, mais au sein du 56th Fighter Group (au moins), cette dernière consigne n'a pas été appliquée à la lettre, jusqu'au remplacement des P-47D par les P-47M.



Moteur et ailes

Le groupe moto-propulseur est identique à celui du Razorback (seuls les magnétos changent) : c'est un sous-ensemble qui peut être traité à part et rapporté au final. Le moteur est toujours aussi beau et a été détaillé à l'aide de sections de fil de caoutchouc simulant le système d'allumage. Le capot est peint séparément et mis de côté pour la fin. Les ailes ont été collées au fuselage pour plus de commodité : en procédant de la sorte, on peut détailler à loisir les caissons de puits de train complets. Les intrados sont ensuite collés en place ; ici encore nous avons des ajustements impeccables avec quasiment aucun espace, bref le rêve.

Peinture et décoration

La peinture aluminium demande un travail de préparation plus important que les camouflages classiques. Ici, la totalité de la cellule a été poncée au papier de verre très fin (1000 à 2000), puis lustrée au *Micromesh Polishing Clothes*, une toile abrasive de grain très fin (3600, 4000, 6000, 8000 et 12000), collée sur une cale en mousse. On peut d'ailleurs se faciliter la tâche en ponçant et lustrant certaines pièces avant assemblage, quitte à reprendre les raccords ultérieurement.

Le fini métallique a été obtenu à l'aide d'aluminium Gunze (gamme Mr. Color), passé à l'aérographe : il ne faut pas hésiter à pulvériser plusieurs couches qui donneront un effet légèrement poudreux. On lustre ensuite plus ou moins énergiquement avec un chiffon doux, ou un mouchoir en papier, et on recommence l'opération plusieurs fois, jusqu'à obtention d'un aspect satisfaisant. Il est important de préciser qu'un nettoyage des pièces à l'alcool avant peinture est très fortement conseillé si l'on ne veut pas s'exposer à des déconve-



nues, comme une mauvaise adhérence du pigment métallique et des irrégularités de teinte. Dans notre précipitation enthousiaste, c'est ce qui est arrivé. Punition : quelques voiles et retouches supplémentaires...

La décoration sur laquelle nous nous sommes finalement arrêtés, avec difficulté tant les possibilités sont nombreuses et colorées, concerne « *Georgia Peach II* », un P-47D-25 du 510th FS/405th FG, piloté par le capitaine E.C. Powell entre les mois de juillet et de septembre 1944. Les bandes d'invasion sont dans notre cas réduites aux intrados et au dessous du fuselage, ce qui correspond aux directives officielles de l'état major de l'USAAF pour cette période.

Les marquages bleus, la pin-up et les bandes de débarquement sont très représentatifs des P-47 Thunderbolt de la 9th Air Force et donnent un aspect attrayant à la machine. Les décals de la planche Eagle Strike (« *American Jabos* » Pt. VI, réf. 48097) sont appliqués sans problème : l'eau et les produits Aeromaster Aeroset (fixant) et Aerosol (assouplissant) n'altèrent pas trop le fini, s'ils sont essuyés dans les minutes qui suivent.

Pour casser l'aspect artificiel de la peinture lustrée, un jus acrylique à base de peinture noire Prince August très diluée à l'eau est diffusé au pinceau fin dans la gravure et essuyé, en cas de débordement, dans le sens du vent relatif sur les ailes, et verticalement sur le fuselage. Enfin, les décals sont repris au vernis mat (à l'aérographe et au pinceau) pour en atténuer la brillance. Il ne reste plus qu'à réunir les sous-ensembles en n'oubliant pas les volets d'échappement avant d'installer le moteur. On place alors l'hélice, le train, les trappes, les parties transparentes, l'antenne, et voilà ! Facile, la maquette est belle, le maquettiste est comblé : un P-47 de plus dans la vitrine. Il ne reste plus qu'à entamer le suivant, et pourquoi pas celui de François Gabresky ?

I. La pin up de la planche Eagle Strike se pose directement sur le fuselage lustré, sans aucun détournement, le film transparent débordant de très peu. Il est dommage que Tamiya n'ait pas prévu de faire coulisser la canopée par l'intermédiaire de l'arceau central : celle-ci ne peut en effet être placée qu'en position fermée ou complètement ouverte.

J. Les jambes sont équipées de durits de freinage en fil de plomb ou de caoutchouc en leur conférant un galbe prononcé au niveau du compas.

K. Les volets d'atterrissage se logent dans les échancrures de l'aile et sont maintenus par des charnières triangulaires identiques aux pièces originales. Aucun des P-47 édités jusqu'à présent par les autres marques ne présentait ce raffinement.

L. Sur cette vue on aperçoit la disposition parallèle au sol des mitrailleuses de 12,7 mm. Ces pièces sont déjà percées aux deux extrémités, conçues pour un collage précis en butant sur des tenons moulés à l'intérieur de l'aile ! Les petites plaques d'instruction posées à l'avant des fûts sont présentes sur la planche de la boîte. Leur légère épaisseur simule d'ailleurs à merveille la fine plaque métallique sur laquelle elles figuraient.

M. Les trois petits feux de bout d'aile de couleur ambre, rouge et vert proviennent d'une pochette (M.V. Products, réf. LS 502). Étant un peu proéminents, on prendra soin de les placer dans des cavités réalisées à la fraise boule.



Ci-contre.
L'appareil a été modérément sali pour éviter un effet trop clinquant, et la gravure reprise avec un jus sombre acrylique en essuyant les petites bavures au chiffon doux. Les trainées résiduelles sur certains panneaux complètent alors le fini opérationnel recherché.



TEXTE ET MAQUETTE
F. OUDIN
PHOTOS A. EL BIED

REVELL ne réinvente en aucun cas cette version du Ju 88 car il s'agit tout bonnement de la maquette sortie chez DML/Dragon il y a plusieurs années, que nous retrouvons avec plaisir à un plus prix compétitif qu'à l'origine.

Elle reste le meilleur kit du Ju 88 à cette échelle, précise dans ses formes et dimensions, moulée dans un plastique gris clair, un peu dur à travailler cependant. Le niveau de détails est excellent, avec une fine gravure en creux, des pièces transparentes bien limpides, et surtout une découpe des pièces qui permet de réaliser plusieurs versions avec le même moule. L'autre avantage de cette édition réside dans ses décals de bonne qualité.

Mais attention, même si le plumage est très beau, le ramassage n'est pas aussi évident ! Comprenez par là que si le kit paraît excellent sur les grappes, le montage, lui, n'est pas tout à fait facile et il y a certaines règles à respecter pour obtenir un joli modèle. Vous êtes prêt ? Alors allons-y !

JUNKERS Ju 88C-6

Fuselage

Comme pour 99 % des maquettes d'avions, on commence par l'intérieur, très bien détaillé. J'ai néanmoins ajouté à mon modèle une planche de photodécoupe Eduard (réf. 48-287) où l'on trouve des caisses à munitions, les harnais des pilotes, le tableau de bord en rhodoïd et différents raffinements d'usage. Deux versions sont réalisables avec ce kit : l'une de chasse de nuit (avec le radar Lichtenstein) et l'autre d'assaut ou « Zerstörer », sujet de cet article.

L'intérieur est peint en RLM 66 (Gunze H 416), ainsi que les sièges, l'équipement radio, les consoles latérales, le tableau de bord, et le palonnier. On poursuit en reprenant les petits détails au pinceau fin et on pose les harnais en photodécoupe. Le tout

monté, un jus à l'huile ira dans les recoins pour donner un peu de profondeur. Un léger voile de vernis mat et un peu de poudre de graphite viennent sensiblement ternir l'ensemble avant de passer aux éraillures. Il va sans dire que des essais à blanc sont nécessaires avant peinture pour être sûr que tout s'ajuste convenablement. On referme alors les deux demi fuselages, en vérifiant une nouvelle fois les ajustements, notamment celui de la gondole inférieure avec le nez rapporté. Pour éliminer les difficiles raccords à ce niveau, on utilise du mastic liquide M. Surfacer 500 déposé en petites quantités, mais sur tout le pourtour !

L'autre section du fuselage demandera aussi un peu d'attention et de ponçage : l'intérieur du logement de la roulette de queue est peint et patiné à ce stade et deux orifices (impropres à la version retenue, sur le côté gauche et sur le dos de l'appareil), sont obturés à la carte plastique. Les trous fixant l'empennage sont légèrement agrandis pour un meilleur ajustement, la dérive est mise en place ainsi que la pièce fermant la soute à bombes. Pour clore cette étape, et au risque de nous répéter, faites attention à l'alignement du nez avec la carlingue, car la qualité de l'assemblage déterminera celui des ailes s'emboîtant à cheval sur les deux sections justement. L'ensemble bien sec, la verrière, masquée et peinte en gris noir RLM 66 (pour la



Ci-contre.
Avion symbolique de la Luftwaffe, et sans doute le meilleur des bombardiers moyens qu'elle engagea pendant la Seconde Guerre mondiale, le Ju 88 a été de toutes ses campagnes, de la Pologne, à la défense nocturne du Reich en 1943 à 1945 avec les versions G. Les premiers modèles seront utilisés comme bombardiers rapides, mais on en fit rapidement un chasseur d'assaut, exploitant ainsi au maximum sa bonne vitesse initiale et sa versatilité.

Maquette : Revell 1/48



couleur interne des montants), est collée et ses raccords signolés au mastic liquide.

Voilure

Les ailes sont ponçées de l'intérieur pour améliorer leur assemblage. Du ponçage et un peu de mastic sont indispensables pour les saumons d'ailes et au niveau des bords d'attaque. Les puits de trains peints en gris vert RLM 02, on passe à l'instal-

Les nacelles moteurs réclament également un petit masticage pour une bonne jonction avec les zones plates, mais rien de bien méchant.

Peinture et décoration

Après masquage des parties internes, toute la maquette est débarrassée dans un premier temps à la laine d'acier des traces de colle et de mastic, avant d'être lustrée avec un chiffon doux. J'ai choisi de représenter un Ju 88C-6 du 14./KG40 basé entre Lorient et Bordeaux-Mérignac en 1943. Cet avion était

En haut, à gauche.

Nous avons le choix entre deux types de verrières, avec une ou deux mitrailleuses défensives, dont on aperçoit ici les soufflets en cuir et les petites mires tirées d'un kit d'amélioration.

En haut, à droite.

Le nez plein de cette version du Ju 88, avec la disposition légèrement décalée sur la droite des armes de bord et la gondole inférieure ouverte, l'une des pièces les plus délicates à ajuster de ce kit.

Ci-dessus, à gauche et à droite.

Le solide train d'atterrissage que l'on peindra en RLM 02. Ne vous y fiez pas cependant complètement à ces vues, car la disposition des contrefiches latérales y est erronée, ces dernières devant être orientées vers l'extérieur de la voilure.

lation de la voilure sur le fuselage pour découvrir qu'un écart reste à combler au mastic, ou, comme dans notre cas, avec une bande d'aluminium adhésif de deux millimètres de largeur, artifice qui reproduira les surépaisseurs visibles sur l'appareil original.

Attention au repérage des jambes du train car l'on a vite fait de les intervertir, comme nous le fîmes ! En effet, les principales contrefiches latérales doivent être orientées vers les saumons et non vers la carlingue. Désolé donc pour les puristes ! Les trains sont bien évidemment assemblés, peints et patinés à part, et les fonds des logements complétés de pièces en photodécoupe Eduard.

Ci-contre. La camouflages, très seyant, est fait de verts RLM 70/71, recouverts d'un badigeon soigneusement appliqué de gris bleu clair RLM 76.

piloté par l'Oblt. Kurt Necesany, vétéran aux 500 sorties. Cette décoration fut retenue pour son originalité et surtout après la lecture de « Bloody Biscay », un livre retraçant l'enfer des longues patrouilles au-dessus de l'Atlantique.

Une couche de vert noir RLM 70 (Gunze H 64) est d'abord passée au pistolet sur les surfaces supérieures de l'avion. Des masques en papier à angles droits viennent ensuite préserver certaines parties de la couche suivante, du vert foncé RLM 71 (Gunze H 65), en vue d'obtenir un classique schéma en

splinters. Le gris bleu clair RLM 76 (Gunze H 416) et alors pulvérisé à main levée, en s'aidant de quelques photos et de la notice de la planche de décalcomanies Third Group (réf. 48-051). Cette dernière couche, bien qu'appliquée sur le terrain même, ayant apparemment été apposée avec un certain soin (et non comme les badigeons hivernaux lavables à l'eau observés sur certains Ju 88 et Ju

On n'omettra pas d'écraser un peu les pneus en veillant à conférer aux méplats un angle léger puisque le train n'était pas parfaitement perpendiculaire avec les nacelles moteurs.



87 du front de l'Est), on insistera sur le RLM 76 pour lui conférer l'opacité qui convient.

Bien sèche, la peinture est protégée avec une couche de vernis brillant, puis vient la pose des décalcomanies, de bonne qualité disons-le. Les stencils de la boîte, convenables aussi, seront appliqués avec des produits assouplissants.

Pour user un peu notre Ju 88, on débutera par un jus à l'huile, terre de Sienné et noir, essuyé avec un chiffon propre dans le sens de l'écoulement de l'air. Quelques aplats de bleu très clair (dilués avec 95 % d'alcool) concerneront les panneaux sur lesquels on souhaite reproduire les morsures d'une luminosité trop vive. Les détails laissés de côté sont placés à ce stade, puis arrive une couche de vernis mat (1/3 d'eau distillée, 1/3 de diluant Tamiya, 1/3 de vernis mat Aeromaster, une recette en trois temps concoctée par notre ami J. Haccoun...).

Pour finir, on utilisera à nouveau l'aérographe en vaporisant du noir suie (Gunze H 343), du noir pur, du brun clair et du gris clair (tous bien dilués et en couches successives), qui agiront comme des glacis dont la superposition permettra d'obtenir progressivement l'effet désiré.

Ci-dessus à gauche.

Les fils d'antenne sont en plastique étiré noir et sont collés à la cyanoacrylate. Pour les isolateurs, une goutte de colle à bois peinte en blanc fait parfaitement l'affaire.

Ci-dessus au milieu.

La petite roulette de queue est très réussie et utilisée quasiment en l'état. On observe à ce niveau les détails du garde-boue et les renforts internes des trappes.

Ci-dessus à droite.

Le fabricant a bien saisi la courbure de la voilure au niveau des ailerons. Un jus à l'huile appliqué avec précision vient souligner les lignes de panneaux et autres petites trappes.

Au 1/48, c'est le meilleur modèle de Ju 88 sur le marché et même s'il demande un peu plus de travail, surtout au niveau des ajustements, il n'en reste pas moins une très belle maquette, à la portée d'un grand nombre de passionnés. □

Ci-dessous.

Par rapport au modèle A-4, le C-6 (décliné en sous versions a et b pour la chasse diurne et nocturne) apparu en 1942, était une version plus lourde avec un nez métallique et de nombreuses variantes de radars : Lichtenstein BC, C-1, SN-2 (à partir de 1944), des appareillages électroniques de protection FuG 227 Flensburg et FuG 350 Naxos, principalement utilisés pour la chasse nocturne. L'armement, très composite, pouvait intégrer le dispositif *Schräge Muzik* contre les bombardiers anglais opérant de nuit.

Les C-6a disposait quant à lui de trois canons de 20 mm, de trois mitrailleuses de 7,92 mm, d'une de 13 mm pour le tir arrière et, parfois, de deux autres canons de 20 mm placés dans la gondole inférieure. Les moteurs étaient des Jumo 211JB à 12 cylindres inversés donnant chacun 1 400 CV pour une vitesse maximale de 500 km/h (311 mph).





Des pilotes d'un squadron néo-zélandais sur un terrain belge. Seul le Squadron Leader, J. H. Iremonger, est britannique... une réminiscence du colonialisme. (IWM)

YVES BUFFETAUT
ILLUSTRATIONS
BRUNO PAUTIGNY

Après la victoire de Normandie, due en grande partie à l'aviation, la guerre aérienne change quelque peu de nature : l'ennemi se retire rapidement vers ses frontières et vers les Pays-Bas. La chasse alliée va donc opérer en soutien d'un front beaucoup plus grand.

Le mois de septembre 1944 est marqué par une avance sans précédent des troupes alliées et par la libération de la majeure partie de la France, mais aussi par un ralentissement des opérations dû à un manque de carburant et à l'échec cinglant de l'offensive britannique à Arnhem. Dans le même temps, l'Angleterre est frappée par une nouvelle arme contre laquelle il n'existe aucune parade, la fusée V2.

À la poursuite des Allemands

Le 25 août, Paris est libéré tandis que la lutte se poursuit de façon âpre en aval, sur le cours inférieur de la Seine où s'accomplit la retraite allemande. Les Allemands perdent un nombreux matériel, mais beaucoup d'hommes s'échappent. La bataille aérienne y revêt une activité que l'on ignore aujourd'hui : la Luftwaffe est en effet engagée

LA DERNIERE CAMPAGNE

à fond pour tenter de sauver l'armée allemande et les combats aériens ne cessent pas. Le 23 août, les Spitfire du No 83 Group revendiquent la destruction de 12 chasseurs ennemis et le 25, la bataille atteint son paroxysme : la chasse anglaise est engagée dans l'attaque de toutes les barques, bacs, bateaux utilisés de Caudebec-en-Caux à Vernon, protégée par les chasseurs de la 9th US Air Force. Les Allemands ne cessent de jeter des avions au-dessus de la Seine et en fin de journée, les Américains revendiquent pas moins de 77 victoires aériennes, un chiffre probablement exagéré.

Après la victoire en Normandie, les Alliés se heurtent à un nouveau problème : l'avance étant très rapide — la Belgique est atteinte dès le 2 septembre — les aérodromes normands se trouvent soudain bien trop loin en arrière. Les unités de construction d'aérodromes doivent normalement trouver des emplacements, car les Allemands laissent dévastées leurs bases. Des unités de reconnaissance, dans des voitures blindées, accompagnent les avant-gardes de l'armée, afin de découvrir des sites propices. Cela se révèle vite une tâche impossible, car l'avance alliée est rapide et la construction d'un aérodrome, même provisoire, prend beaucoup de temps. Les équipes de construction reçoivent donc l'ordre de réparer et de réutiliser les aérodromes existants.

En règle générale, les Allemands ont détruit tous les hangars et autres bâtiments et les pistes ont parfois reçu l'attention des bombardiers alliés, de telle sorte que la recherche pourrait ressembler à une gageure. Mais la RAF n'est pas très regardante : est acceptée « toute piste longue de 1 200 mètres sur laquelle une voiture peut rouler à 50 km/h sans être trop secouée ». Dans ces conditions, la plupart des aérodromes du nord de la France et de Belgique sont remis en état.

Notons que dans le sud du pays, après le débarquement de Provence, le 15 août 1944, la résistance allemande ne dure que quelques jours, puis Hitler ordonne un repli général de toutes les troupes se trouvant au sud de la France, sauf celles qui tiennent les ports importants. La rapidité du repli allemand laisse l'aviation de bombardement alliée sans objectif et après une semaine de bataille, les bombardiers lourds n'interviennent plus dans le secteur, puis c'est le tour des bombardiers moyens et légers, qui retournent en Italie. Seule reste la chasse, qui accompagne les troupes américaines et françaises dans leur remontée de la vallée du Rhône.

Ci-dessous.
Le temps ne s'améliore pas au début de l'année 1945 et ce Typhoon de la 2nd Tactical Air Force est forcé de rouler dans de profondes flaques d'eau afin de gagner sa piste de décollage. Il est armé de deux bombes de 500 kg destinées à une cible ferroviaire en Allemagne. (IWM)





Spitfire contre V2

Tous les espoirs sont donc permis aux Alliés au début du mois de septembre 1944, mais les choses ne vont cesser de se gâter au fil des semaines et le rétablissement allemand sera spectaculaire.

Les mauvaises nouvelles commencent en Angleterre. Le 8 septembre 1944, alors même que la bataille contre les V1 est virtuellement gagnée, une formidable explosion se produit à Chiswick, suivie quelques instants plus tard par le bruit de l'arrivée du projectile : le premier V2 vient de frapper l'Angleterre. Dans les six mois qui suivront, 1 000 fusées de ce type exploseront dans le secteur de Londres.

DE LA RAF (1)

Depuis mars 1944, les Alliés ont repéré l'existence de la fusée, mais les raids aériens pour tenter de détruire les lieux de fabrication et les sites de départ ne se révèlent pas très efficaces. Dès que les attaques commencent, les Britanniques mettent en œuvre une série de contre-mesures qui échouent pour la plupart. Le No 100 Group envoie des avions chargés de brouiller les communications allemandes, mais cela n'a aucun effet. Le système de brouillage radio depuis des émetteurs au sol est quant à lui totalement inopérant, car il est dirigé vers la France, alors que les V2 sont tirés des Pays-Bas.

Les chasseurs de l'*Air Defence of Great Britain* (la chasse pure, par opposition aux chasseurs bombardiers de la *2nd Tactical Air Force*) mènent plus de 900 reconnaissances aériennes entre La Haye et Leiden afin d'essayer de trouver des sites de stockage ou de lancement.

Le 17 septembre commence la bataille d'Arnhem, dont la précipitation est due en partie à la volonté d'en finir au plus vite avec la menace des V2. Mais elle se solde par un échec. Les V2 continuent de s'abattre sur l'Angleterre. Du 25 septembre au 3 octobre, Norwich est atteinte 16 fois et Londres, 39 fois.

À cette date, la principale usine d'assemblage a été localisée, au cœur des montagnes du Harz, dans deux profonds tunnels indestructibles. Seules les bombes Tallboys pourraient y causer des dégâts, mais celles-ci existent en très petite quantité et Churchill les a réservées pour détruire le Tirpitz (les Britanniques ignorent que le navire n'est plus capable de prendre la mer). En conséquence, la RAF doit mener un combat beaucoup plus hasardeux : la *2nd Tactical Air Force* est chargée de rechercher et de



Ci-dessus, à gauche et à droite. Scènes d'entretien de Spitfire Mk. IX dont tous les panneaux de nez sont ôtés. (IWM)

Ci-contre. Tout le prétendu flegme des pilotes de Sa gracieuse Majesté apparaît sur ce cliché de composition avec, en arrière plan, le nez d'un Spit' Mk. IX. (IWM)

détruire les sites hollandais. Cette offensive est menée du 15 octobre au 15 novembre et la *2nd Tactical Air Force* exécute 10 000 sorties, sans compter 600 autres menées par l'ADGB. Les seuls résultats sont la destruction de nombreux camions et autres véhicules à La Haye, Leiden et Hoek van Holland, mais l'histoire officielle de la RAF reconnaît elle-même « qu'il est impossible de savoir si les activités des équipes de lanceurs de V2 ont été affectées » par ces opérations.

Il tombe alors environ 60 V2 par quinzaine en Angleterre et les pertes humaines commencent à augmenter sérieusement. Le 25 novembre 1944, une fusée explose dans un magasin *Woolworth* bondé, à Deptford, tuant 160 personnes et en mutilant 135 autres.

Cette catastrophe conduit le gouvernement britannique à fléchir dans sa volonté de ne pas bombarder une zone aussi densément peuplée que celle de La Haye (le même gouvernement n'avait pas eu tant de scrupules à envisager le bombardement du Havre ou celui de Boulogne-Billancourt...). Le gouvernement néerlandais en exil donne son accord pour de tels raids, s'il s'agit de la seule façon de parer la menace des V2.



Ci-contre. Ce pilote d'un Spitfire Mk XI d'une unité de reconnaissance a bien du mal à rejoindre son appareil au milieu d'immenses flaques d'eau. (IWM)



Ci-dessus.

Un Spitfire Mk. IX du No 412 Squadron de la Royal Canadian Air Force s'apprête à décoller d'un aérodrome avancé aux Pays-Bas. Il est armé d'une bombe de 250 kg et de deux bombes de 125 kg. (IWM)



Ci-dessus.

Un Messerschmitt Bf 109G abandonné par les Allemands en Belgique examiné sous toutes ses coutures par des hommes de la RAF. On remarquera que la spirale est impeccablement appliquée, contrairement à l'usage. (IWM)

Ci-contre.

Démarrage du moteur de « Barbara », le Spitfire du Flying Officer Verpoorten, de Bruxelles. On remarque trois marques de victoires sous le pare-brise. A la fin de la guerre, la proportion de non-Britanniques dans la RAF est énorme : la moitié des équipages proviennent soit des pays occupés (ou anciennement occupés), Belgique, Pays-Bas, France, etc., soit des dominions (Canada, Afrique du Sud, Nouvelle-Zélande, Australie, Rhodésie, etc.) (IWM)

Les opérations ne sont pas menées par les « Heavies » (bombardiers lourds) de Bomber Harris, qui ravagent tout sur leur passage, malgré les demandes du Home Secretary (ministre de l'intérieur) qui craint qu'un V2 explose dans une station de métro, causant un massacre encore plus grand que celui du Woolworth. Le No 12 Group est choisi pour effectuer les attaques, avec des Spitfire Mk XIV, emportant seulement deux bombes de 125 kg, car décollant de Grande-Bretagne. Les raids ne sont pas aisés, car

les zones attaquées sont boisées et fortement défendues par la Flak. En outre, le temps est mauvais et de nombreuses missions sont abandonnées.

Les premiers résultats étant bien peu efficaces, une attaque plus importante est menée le 24 décembre, avec 33 Spitfire Mk XIV, des No 229, 602 et 453 (RAAF) Squadrons. Cette fois, les avions font une halte en Belgique afin de se ravitailler en carburant, de telle sorte qu'ils emportent une bombe de 250 kg ventrale en plus des deux bombes de 125 kg. L'objectif est Marlot, un groupe d'immeubles situés près du bois de Haagsche Bosch, dans la banlieue de La Haye. Les destructions sont importantes et l'immeuble censé être un état-major en rapport avec les V2, est abandonné par les Allemands, mais les tirs de fusées continuent.

En janvier, 300 sorties sont menées contre La Haye, dont le tiers abandonné en cours de route à cause du mauvais temps. La 2nd Tactical Air

Force est aussi employée. L'histoire officielle note (page 173 de son tome III) : « La moins ratée des missions de ce mois est exécutée le 22 janvier par quatre squadrons de Spitfire chasseurs-bombardiers appartenant à la 2nd Tactical Air Force qui détruisent l'usine d'oxygène liquide d'Alblasserdam ». Pendant un temps, les Britanniques croient que leurs missions remportent un peu de succès, puisque le nombre de V2 tombant sur l'Angleterre diminue. Mais bientôt, ils se rendent à l'évidence : les Allemands ont choisi un nouvel objectif, Anvers. 217 fusées tombent sur le grand port pendant l'offensive des Ardennes. Mais dès que



Ci-contre.

Pour tout arranger, les infrastructures des aérodromes ont été entièrement détruites par les Allemands lors de leur repli. Les mécaniciens chargés de l'entretien de ce Typhoon de la 2nd Tactical Air Force travaillent au milieu des ruines en 1944. (IWM)

s'achève la bataille, les V2 sont à nouveau tournés vers l'Angleterre. Du 3 janvier au 15 février, 755 Anglais sont tués et 2 264 sérieusement blessés. Le 3 mars, tout scrupule envolé, le gouvernement britannique décide d'engager les bombardiers moyens pour en finir. Les No 137 et 139 Wings du No 2 Group lancent leurs Mitchell et Boston qui ratent complètement leur objectif et ravagent La Haye, tuant de très nombreux civils. Le général Coningham ordonne aussitôt l'interdiction de telles attaques. Le raid a été d'autant plus malvenu que le 27 mars, les Allemands tirent leur dernier V2, le 1 115^e à frapper l'Angleterre. En tout, les V2 ont tué 2 855 personnes et blessé 6 268 autres, c'est-à-dire moins que les V1 (tirés en bien plus grand nombre et ayant tué 6 139 personnes et blessé plus de 17 000). Il est intéressant de noter que si la RAF a été en mesure de lutter efficacement contre les V1, elle n'a jamais rien pu faire contre les V2, la campagne que nous venons de décrire le prouvant amplement.

Échec à Arnhem

La première grande offensive menée par les Alliés après la bataille de Normandie est celle d'Arnhem, le 17 septembre 1944, dans le but de franchir le Rhin inférieur (et la Meuse) afin de contour-



Ci-dessus.

Pour les mécaniciens, les conditions climatiques ont des effets aussi désagréables que pour les pilotes. Ces deux armuriers transportent des bandes d'obus de 20 mm au milieu d'un vrai marécage avant d'atteindre un Typhoon du No 440 Squadron, aux Pays-Bas. (IWM)

ner la ligne *Siegfried*. Pour cela, 3 887 avions alliés sont utilisés, dont 1 240 chasseurs en protection directe des parachutistes. Notre propos n'est pas de résumer ici cette bataille, qui tourne mal dès le début. Il est intéressant de noter que la 2nd Tactical Air Force se révèle incapable de changer ses plans pour faire face à la détérioration des événements. Et paradoxalement, alors que l'aviation alliée dispose sur le papier d'une supériorité absolue, les parachutistes encerclés dans Arnhem sont obligés de lutter sans aucun soutien aérien... La 2nd TAF parvient néanmoins à empêcher la Luftwaffe de détruire les ponts de Nimègue. Celle-ci utilise pour la circonstance des bombardiers Mistel, mais ils sont refoulés par les Spitfire du No 83 Group, qui revendique la destruction de 46 avions allemands au-dessus de Nimègue. Finalement, ce sont des hommes grenouilles allemands qui font sauter les ponts...

Pendant que la bataille s'achève, la 2nd Trabeeal Air Force mène une vaste opération de destruction des voies de communication sur les arrières des

troupes allemandes, certes efficace, mais sans intérêt pour les parachutistes qui succombent. Dans le même temps, le No 85 Group, qui comprend de nombreux Squadrons de chasse de nuit, s'installe à Anvers et dans sa région.

Walcheren

Le port d'Anvers, d'une importance cruciale pour les Alliés, n'est pas utilisable malgré sa conquête dans les premiers jours de septembre, car les Allemands tiennent encore l'île de Walcheren qui com-

Ci-dessous.

Le 11 septembre 1944 : deux semaines plus tôt, la bataille s'achevait en Normandie. À présent, les Alliés sont en Belgique et ce cliché est le premier pris dans ce pays. Il montre des mécaniciens portant des réservoirs supplémentaires (vides !) jusqu'à des Mustang P-51B/C du No 65 Squadron.



LA CHASSE ANGLAISE 1944-1945



Mosquito FB VI (chasseur bombardier) du No 464 Squadron de la RAAF (Royal Australian Air Force) rattaché au No 140 Wing (2nd TAF), en février 1944. Il participa au fameux raid contre la prison d'Amiens le 18 février 1944 et il sera perdu en janvier 1945 lors d'une mission vers Merville en France.



Hawker Typhoon du No 439 Squadron canadien rattaché au No 143 Wing (2nd TAF), en août 1944 à St André en France. Les bandes d'invasion ont été effacées du dessus et n'apparaissent plus que sur les intrados. Notez le report de la lettre individuelle H à l'avant des échappements.



Supermarine Spitfire Fr. Mk XIV du No 39 Wing (comprenant les No 16, 69 et 140 Squadrons) à Eindhoven aux Pays-Bas en janvier 1945, c'est à dire au moment de l'attaque allemande contre les aérodromes alliés. Cet exemplaire piloté par le Wing Commander R. C. Wadell, pouvait également accomplir des missions de reconnaissance grâce à la caméra dont on voit le vitrage circulaire sur la cocarde.



Supermarine FR. Mk XIVe à verrière à bulle. Cet exemplaire, le NM 821 (dont le surnom « Fochinell » apparaît en blanc sur le nez), servit le No 414 Squadron, avant de rejoindre le No 2, peu de temps après la victoire, en août 1945. Également destiné à la reconnaissance, il était optimisé pour les basses altitudes grâce à des ailes tronquées de 1,30 m améliorant sa maniabilité.



Mustang Mk. III du commandant du No 133 Wing (No 84 Group, 2nd TAF) Stanislaw Skalski, dont les initiales ont remplacé sur le fuselage les lettres réglementaires. L'appareil arbore toutes ses bandes de débarquement ainsi que 21 marques de victoires sous le cockpit.



Le Tempest fut le plus puissant chasseur de l'arsenal britannique en fin de guerre. Cet exemplaire stationné en Allemagne en 1946, à Wundorf, appartenait au No 80 Squadron participant alors à l'occupation du pays. Les marquages sont relativement colorés, signe de détente, et l'on y reconnaît l'éclair du No 274 Squadron, sa précédente unité.



Ci-dessus.
Un Focke-Wulf Fw 190A abattu durant l'opération Bodenplatte, le 1^{er} janvier 1945.
(IWM)

mande l'estuaire de la Scheldt. Une attaque en règle est préparée contre l'île, qui reçoit d'abord la visite des bombardiers lourds, puis environ 650 sorties de la 2nd Trabieal Air Force. L'assaut amphibie commence le 1^{er} novembre à l'aube, par mauvais temps. Le No 183 Squadron, équipé de Typhoon armés de roquettes, attaque juste au moment où les péniches de débarquement abordent l'île. L'intervention permet de détourner quelque peu l'attention des défenseurs allemands. Ceux-ci se battent bien et ils tiendront jusqu'au

8 novembre sur une petite île d'environ 12 km sur 12, soumise à un feu d'enfer. Pendant cette semaine de combat, la 2nd Trabieal Air Force exécute plus de 10 000 sorties, tire 11 637 roquettes, parfois à seulement 180 mètres d'altitude et largue 1 558 tonnes de bombes. Elle perd 50 avions et 31 pilotes. Toute l'opération s'est déroulée par un temps exécrable, mais l'aviation a pu intervenir car il n'y avait aucun obstacle, l'île étant située au niveau de la mer ou même en dessous de son niveau.

À la même époque, la 2nd Tactical Air Force se spécialise dans les raids contre les états-majors allemands. Ainsi, le 24 octobre 1944, les No 193, 197, 257, 263 et 266 Squadrons attaquent un

Ci-dessus, à gauche.

Jusque dans les derniers jours de la guerre, les combats sont violents. Le Flight Lieutenant Leslie Luckhoff, un Sud-Africain de la 2nd Tactical Air Force a reçu des éclats d'obus dans le fuselage qui l'ont manqué de très peu. Il en a l'air encore contrarié. Il est vrai que d'après la légende de l'époque, il doit se marier deux jours plus tard avec une WAAF anglaise, Jean Bethell, de Weston-Super-Mare.
(IWM)

Ci-dessus.

Chargement de roquettes sur un Typhoon de la 2nd Tactical Air Force basé en Allemagne. Ce cliché permet de bien comprendre le système d'attache de la roquette sur son rail, comme une crémaillère sur une tringle à rideaux.
(IWM)

immeuble au centre de Dordrecht où une importante réunion d'officiers allemands se tient (c'est la résistance qui a prévenu les Alliés). L'attaque est un plein succès, l'immeuble étant touché par quatre bombes de 500 kg qui l'effondrent totalement. Les pertes allemandes sont très lourdes : deux généraux, 17 officiers supérieurs, 55 officiers subalternes, appartenant tous à l'état-major de la 15. Armée, sont tués, de même que 20 soldats.

Dans le même ordre d'idée, trois squadrons du No 2 Group, escortés de huit Mustang du No 12 Group, attaquent le siège de la Gestapo à Aarhus. Les avions volent si bas que l'un d'entre eux touche les toits, perd sa roulette de queue et une partie de son empennage, mais l'immeuble est là aussi détruit et toutes les archives de la Gestapo locale partent en fumée.

En mars 1945, un raid du même genre est mené par les mêmes squadrons (No 21, 464 et 487) contre un autre immeuble tenu par la Gestapo, cette fois à Copenhague, mais il se termine moins bien : le Wing Commander Kleboe heurte un pylône.

Ci-dessus.

Les conditions météorologiques sont loin d'être bonnes pendant l'hiver 1944-1945. Dans le meilleur des cas, les terrains sont recouverts de neige, comme cet aérodrome belge où apparaissent au premier plan des Spitfire Mk. IX. (IWM)





Ci-dessus.
Un Lancaster basé en Belgique a été incendié par
les avions allemands lors de l'opération Bodenplatte.
(IWM)



Ci-dessus, à droite.
Le Warrant Officer Gosling et le Squadron Leader
Hayhurst se préparent à prendre place dans leur
Mosquito de chasse de nuit sur un terrain français
couvert de neige, durant l'hiver 1944-1945.
Les bombardiers de la Luftwaffe n'interviennent
que pour des raids nocturnes et la chasse de nuit
est donc indispensable.
(IWM)

ne et s'écrase en flammes; l'immeuble est bel et bien détruit, mais aussi une école voisine où sont tués de très nombreux enfants. Déjà, lors de l'attaque de Dordrecht, une école pour enfants tuberculeux avait été touchée.

La 2nd Tactical Air Force ne cesse de se renforcer. Elle dispose de plus en plus d'aérodromes, construits ou restaurés par les *Construction Wings* du génie ou les *Airfields Construction Wings* de la RAF. De la prise de Bruxelles à la fin de la guerre, ces unités permettent à la RAF de disposer de 17 nouveaux aérodromes et en remettent en état 37.



Au centre, à droite.
La guerre est terminée
et les Alliés découvrent
au Danemark
de nombreux avions
intacts : la Luftwaffe et
la Kriegsmarine ont
regroupé au Danemark et
en Norvège le plus
de matériel possible (ici
de magnifiques Ju 88)
dans l'éventualité
d'une poursuite
de la lutte après la
conquête de
l'Allemagne par
les Alliés, mais l'amiral
Dönitz en décidera
autrement en acceptant
la capitulation. (IWM)

Ci-contre.
Ravitaillement
en carburant de
l'un des premiers Spitfire
Mk. IX à s'être posé
en Provence. Il appartient
au No 72 Squadron.
La Royal Navy et la RAF
fournissent l'essentiel
de la participation
britannique au
débarquement de
Provence. Faute
d'adversaire, tous les
bombardiers repartiront
vite vers d'autres ciels,
seuls les chasseurs
accompagnant
les troupes alliées lors
de la remontée du Rhône.
(IWM)





Ci-dessus.
Des mécaniciens s'affairent sur un Spitfire du No 43 Squadron dans le sud de la France, à la fin du mois d'août 1944. La scène se déroule dans la vallée du Rhône. (IWM)

Ci-contre.
Inspection quotidienne d'un Spitfire Mk. IX du No 127 Squadron sur un terrain détrempé en Belgique durant l'hiver 1944-1945. L'appareil est préparé pour une prochaine mission car les bombes alaires sont déjà en place. (IWM)

Les Ardennes et « Bodenplatte »

En novembre 1944, le temps est ignoble et en dehors des missions pour la conquête de Walcheren, les sorties sont peu nombreuses. En décembre, également, même au début de l'offensive des Ardennes, où le temps est complètement bouché. Du 16 au 23 décembre, les Allemands progressent en gros de 20 kilomètres par jour. Mais le 24, le temps se lève un peu et la 2nd Trabeeal Air Force mène 600 sorties. Dès lors, l'avance allemande ralentit, puis s'arrête. Il n'est de toute façon pas évident qu'elle aurait pu durer plus longtemps, même sans le retour des avions alliés, l'essence faisant défaut aux *Panzerdivisionen* et les renforts améri-

Ci-dessus.
Ces Spitfire Mk. XIV qui s'apprêtent à prendre l'air au petit matin pour une première patrouille appartiennent au No 350 Squadron, l'escadrille belge la plus célèbre de la seconde partie de la guerre. (IWM)



cains arrivant en masse. Le 24 décembre, la Luftwaffe intervient aussi et perd neuf avions descendus par les appareils du No 83 Group. Parmi ceux-ci se trouve un Messerschmitt Me 262 à réaction, abattu par un Tempest. Le No 83 Group perd le même jour 13 avions, sous les coups de la Luftwaffe et surtout de la Flak. Le 1^{er} janvier 1945, les Allemands tentent le tout pour le tout en lançant l'opé-

ration *Bodenplatte* qui vise à la destruction au sol de la 2nd Tactical Air Force. Entre 790 et 870 chasseurs et chasseurs bombardiers ont été réunis, des pilotes expérimentés et des instructeurs ayant été collectés jusqu'à Vienne et Prague pour cette opération de la dernière chance. Cela dit, la plupart des autres pilotes sont novices.

Les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances des Allemands, mais sont quand même notables, en raison de l'effet de surprise en particulier. 144 avions de la 2nd Trabeeal Air Force sont détruits, dont 120 opérationnels. 84 autres sont endommagés et de très nombreux véhicules, dépôts, etc. sont incendiés. 40 aviateurs britanniques sont tués et 145 blessés et six pilotes sont abattus. Et il ne s'agit ici que des chiffres concernant la 2nd Trabeeal Air Force et non les forces américaines.

Mais les pertes allemandes sont lourdes. Les Britanniques revendiquent la destruction de 137 avions allemands, un chiffre exagéré, mais 96 épaves seront quand même comptées au sol et il est certain que d'autres avions allemands sont tombés dans leurs lignes (certains abattus par la Flak) et d'autres tombés en mer ou dans la Scheldt. 60 pilotes allemands sont capturés. 45 avions ont été abattus par les avions de la 2nd Trabeeal Air Force.

ce. L'aérodrome allié le plus gravement touché est celui d'Eindhoven. Finalement, les résultats de l'opération *Bodenplatte* sont plus graves pour les Allemands que pour les Alliés, car les premiers ont perdu des pilotes, dont ils manquent cruellement, alors que les seconds ont perdu des avions, dont ils ont pléthore. Les combats pour la bataille d'Allemagne s'annoncent donc mal pour la Luftwaffe. ☐

(à suivre)





légèrement épaisses, ces décalcomanies brésiliennes seront assurément appréciées par les spécialistes du genre
Références : 1/72 D & E

MiG 19 (4-5-6)

Eduard 1/32

Avec ces trois références Eduard propose un ensemble très complet pour détailler le MiG-19S Trumpeter au 1/32 Le set intérieur permet d'améliorer nettement le siège éjectable du kit et l'ensemble du cockpit : baignoire, parois latérales, viseur, verrière Les instruments sont au choix figurés en film ou imprimés en couleurs Certaines pièces fragiles sont heureusement fournies en double exemplaires! Le set extérieur permet de pousser le détail dans les puits de trains et d'aérofreins Quelques grilles sont également fournies pour donner encore un peu plus de vie au modèle Le troisième set concerne les moteurs, et plus particulièrement leurs sorties, dans la réalité très complexes et un peu schématisées par Trumpeter Ce sont là trois pochettes convaincantes pour améliorer cette imposante maquette
Référence 32078 (Interior set), réf 32084 (Exterior set), réf 32085 (Engine set)

GERMAN INSIGNAS - GREAT WAR COLLECTION (7-8)

FCM 1/72 & 1/48

Désireux de s'installer sur ce créneau, le prolifique fabricant Brésilien présente également deux planches de référence avec les insignes allemands de la Grande Guerre Identiques mais à deux échelles différentes, nous trouvons deux types de croix allemandes, + les croix de fer du début du conflit et + les croix style Omega introduites en avril 1918 Sont disponibles les marquages de servitude pour des + Fokker D II, Dr I et D VII, et pour des + Albatros D III (OEF et OAW) et DV En sus des insignes, une série de planches d'instruments et de marquages divers complètent ces feuilles Certains instruments sont même proposés individuellement Pour plus de détails, consulter FCM sur www.webspace.com/br/fcm Références : 02-72 & 02-48

CAÇAS ALBATROS D III E D V - GREAT WAR COLLECTION (9-10)

FCM 1/72

Continuons dans la série Grande Guerre de FCM avec ces deux planches moins génériques que les précédentes Plus ciblées puisque consacrées à une série d'Albatros D III (OAW et AEF) et + V personnalisés, ces références se présentent comme suit Sur la 72-16, le + III bois et noir de Poralla, le + + V noir de Krissenberth avec un bel Edelweiss sur les flancs, le + + V noir d'Udet, le + III rouge à tête de mort de Brumowski, les + + III de Bedd, et + + III à losanges de Wittenfeld et le + + Va « Stropp » de Fritz

Sur la planche 72-17, même festival de couleur avec le + + V noir et bois de Neckel, le + + V vert/bois/noir de Stimmet, le + + III « 2 jaune » de Flik, le + + V bleu/rouge de Strähle arborant une hache blanche sur les flancs, le + + III tout bois de Liese et le flamboyant + + V de Rumey blanc/noir/vert/mauve Si vous optez pour une décoration à base de losanges,

n'oubliez pas de vous procurer les planches adéquates (voir plus haut), car ces motifs ne sont pas inclus Quant aux notices, bien que succinctes, elles contiennent l'essentiel en terme de couleur et d'emplacement des vignettes
Références : 72-16 & 72-17

VARIG COLORS - AIRLINES COLLECTION (11-12)

FCM 1/144

Plus classique chez FCM la gamme « Airlines » consacrée aux compagnies aériennes Les dernières arrivées sont ces deux planches Varig avec, d'une part la célébration des 75 ans de la compagnie nationale brésilienne, et d'autre part, un petit retour en arrière avec ces deux vénérables Propliners que sont le DC-3 et le Constellation La référence 144-20 consacrée aux 75 ans de Varig contient les décorations de trois Boeing 737, à savoir un + 737-300 (Minicraft) décoré avec l'imposant logo anniversaire (le PP-VZP) ou porteur de la livrée classique (blanc/bleu Varig), un + 737-400 (Minicraft) et un + 737-800 équipé de winglets (Revell, voir WM n° 35), également aux couleurs usuelles actuelles Sont fournis tous les stencils, portes et immatriculations, ainsi que les hublots pour le -300 Pour les « anciens » (kits Minicraft pour les deux), deux + DC-3 identiques sont proposés (les PP-VPO et VPB) et quatre + L-1039 Super Constellation (PP-VDA, B, C et D) subtilement différents puisque seuls les logos des réservoirs en bouts d'ailes changent Très fines, ces décalcomanies sont des additions bienvenues au catalogue Références : 144-20 (Boeing 737) & 144-21 (Propliners)

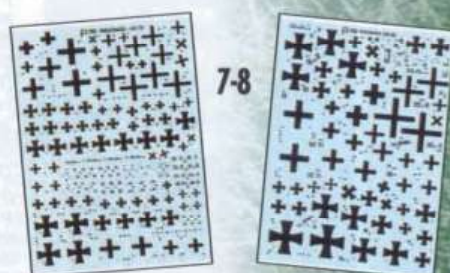
LATIN AMERICAN AIR FORCES (13-14)

FCM 1/72

Autre collection déjà bien entamée par notre Brésilien favori, celle consacrée aux forces aériennes sud-américaines La première de ces nouveautés au 1/72 contient les marquages nationaux et les stencils des appareils suivants : + un Pilatus PC-7 mexicain (Aeroclub) camouflé avec une gueule de requin, + un F-86E Sabre (Academy) colombien camouflé gris/vert, + un Mirage F1 (Heller) équatorien, + un MiG-29A (Italeri) péruvien, + un C-46 Commando (William Bros) blanc/alu brésilien et + un A-4AR Skyhawk (A-4M Fujimi) argentin en deux tons de gris

La seconde nouveauté au 1/72 est axée sur un Mirage IIIE (Heller, AML, High Plane...) du 1°GDA aux couleurs des 30 ans de l'unité avec un « camouflé » noir/vert/jaune/bleu et une sinistre tête de panthère sur la dérive La difficulté viendra lors de la délimitation des zones de couleur, une grosse ligne noire séparant chaque ton - ladite ligne se présentant en une interminable série de vignettes... et bien sûr, la maquette ne saurait être juste sans ses bidons supplémentaires, décorés de la même façon! Le Mirage est accompagné d'un + S-70 chilien vert olive avec dérive bleue, + d'un F-5E chilien et d'un + UH-1H camouflé de la Força Aérea Brasileira L'assortiment est aussi original que sympathique et la formule permet l'utilisation optimale de chaque planche

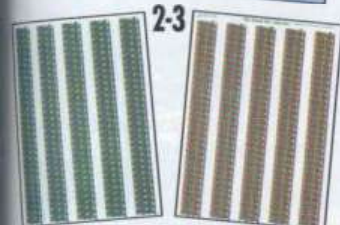
Référence : 72-14 & 72-15 (Mirage 30 ans)



AIRBRUSH IN MODEL BUILDING (15)

CD-ROM Revell

Revell frappe un joli coup en proposant aux maniaques du plastique que nous sommes un CD-ROM sur des techniques maquetistes que nous croyions connaître sur le bout des ongles Ce support contient de nombreuses astuces qui raviront les débutants qui ne savent pas vers qui se tourner, et qui rafraîchiront la mémoire des anciens Revell se met donc à la place de celui qui aborde pour la première fois le monde lilliputien de la maquette, en l'aidant et en le conseillant dans



LYSANDER Mk III (1)

CMK 1/48

Si vous n'avez pas encore monté le Lysander Gavia au 1/48 (cf article de montage dans WingMasters n° 26), CMK vous propose quelques raffinements non négligeables qui concerneront principalement les parties externes de l'avion Passons rapidement sur le cockpit bénéficiant d'un peu de photodécoupe (hamais, armature pilote) pour focaliser notre attention sur les points suivants : une bonne résine beige reproduit l'ensemble des plans stabilisateurs avec des gouvernes séparées, les becs basculants des bords d'attaque avec leurs rails, l'échappement coudé du moteur à droite, un moteur complet avec carter et cylindres à part recevant un bâti en photodécoupe, et des ailerons joliment entoilés Nul doute que ce set apportera ce qu'il faut de vie au Lysander, avion haut sur pattes Référence 4130

5-COLOR LOZENGE - LOWER & UPPER SURFACES - GREAT WAR COLLECTION (2-3)

FCM 1/72

Destinées à couvrir les surfaces supérieures et inférieures des ailes des chasseurs allemands de la Première Guerre mondiale, ces deux références proposent chacune quatre bandes de motifs à losanges (complétant ainsi les planches Almark, Techmod et Eagle Strike) Les deux planches sont à base de + cinq couleurs (marine, jaune, vert, rose, violet pour les extrados et + marine, vert clair et foncé, jaune et violet pour les intrados) à apposer suivant quatre schémas possibles Sont également fournies les bandes collantes couvrant le rivetage de fixation de la toile, saumon sur l'intrados et bleu clair sur l'extrados La notice fournit les explications nécessaires quant à l'application de ce camouflé particulier arrivé en avril 1917 Brillantes et

NOUVEAUTES ACCESSOIRES



16



17

remplacent en totalité les éléments en plastique. La planche de bord est surmontée de deux types de collimateurs tête haute (modèle 40/42 ou 50/52), des parois latérales habillent les flancs de l'habitacle composé essentiellement d'une baignoire, d'une plage arrière, d'un siège, de nouveaux rails équipés des crochets de fermeture, et d'une multitude de petites pièces (une trentaine en tout) qui vous permettront d'obtenir un ensemble presque aussi fouillé que le vrai. La notice est claire, précise et comporte des indications bibliographiques, de couleurs et des références internet. Référence 48067

F-16C Block 40/50 (17)

Black Box 1/48

Semblable au kit ci-dessus, dont elle reprend une partie des pièces, cette référence remplacera avantageusement le cockpit du biplace F-16DJ, voire du F-16D Brakeet israélien produits par Hasegawa. Les instructions indiquent quelles parties de la maquette découper pour y insérer la grande baignoire double et les casquettes des postes avant et arrière. Les classiques éléments tels que manches, manettes, palonniers, sièges (équipés de leur brélage) compléteront le tout avec une profusion de détails. Ces deux références sont très belles et apporteront, au prix, il est vrai, d'une petite chirurgie et de quelques ajustements, un plus indéniable aux maquettes japonaises. Référence 48070

MiG 29 UB (18)

FM 1/48

En provenance de Hongrie, voici un ensemble de détaillage pour le beau MiG 29 biplace Academy. Une vingtaine de pièces proprement moulées dans une résine grise ainsi qu'une trentaine supplémentaires en photodécoupe composent ce joli set. Le niveau de détail est assez élevé mais certaines telles que les flancs de l'habitacle souffrent d'un moulage un peu mou alors que, curieusement, d'autres éléments sont très précis. Parmi les pièces en résine (comptant notamment les deux baignoires, les manches et une partie des montants de canopée), figurent les planches de bord qui comportent une échancrure destinée à recevoir le panneau de cadrans en photodécoupe complété d'un film d'instruments en rhodoid. La photodécoupe remplacera notamment le collimateur et permettra de détailler la verrière, les rebords de l'habitacle et les sièges en résine déjà brêlés. Voici un set bienvenu : il ne reste plus qu'à voir comment tout cela s'installe dans la maquette. Référence 480113

Mc 202 FOLGORE (19)

Superscale 1/48

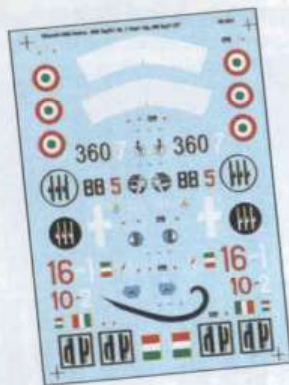
Point n'est coutume de trop voir Superscale s'intéresser aux sujets non allemands, ou non américains, du moins depuis que nous vous présentons régulièrement les planches de cet éditeur. Cette sélection destinée au kit Hasegawa a retenu trois sujets déclinés comme suit :
 • Un MC 202 de la 96^e Squadriglia (9^e Gruppo) en Italie en 1941, avec un nez blanc, une bande de fuselage blanche aussi, et les marques usuelles (croix sur la dérive, insigne d'unité et des lictes sur le fuselage) par-dessus un camouflage vert foncé dessus avec des anneaux sable, sur un ventre gris clair uniquement au niveau de la voilure, car le reste des intrados reprend les couleurs du dessus.
 • Un Mc 202 de la 361^e Squadriglia (21^e

Gruppo) en Russie, en 1941, avec un nez et une bande jaunes, couleur revenant à hauteur des demi-saumons inférieurs, des marques normales (faisceaux des lictes et croix blanche de dérive), avec un camouflage fait de gris clair dessous, toujours localisé sous les ailes, et de sable dessus avec des taches vertes diffuses.
 • Arrive enfin un dernier Mc 202, de la 368^e Squadriglia (153^e Gruppo) en Tunisie en 1942, sable et gris dessous, sans changement quant à leur disposition par rapport au précédent, avec des anneaux verts sur toutes les surfaces du dessus. Les touches de couleurs sont localisées ici au niveau du cône d'hélice, de la bande de fuselage et de la croix arrière, tous blancs. Les motifs paraissent être de belle qualité, étant imprimés finement et avec précision. Les bandes arrière sont toutes fournies et sont prédécoupées pour épouser les formes du fuselage. La notice signale l'emplacement des rares marquages de servitude, référence les couleurs dans la gamme FS et donne une bibliographie succincte. Référence 48-862

MC 205 Veltro (20)

Superscale 1/48

Après le Folgore, voici logiquement chez Superscale la suite prévue pour son grand cousin, le Veltro, chasseur reproduit à l'échelle par Hasegawa dans les années quatre-vingt-dix. Les décorations données sont au nombre de quatre. Nous trouvons pour commencer un appareil de la 88^e Squadriglia (1^e Stormo), en Sicile, en 1943 (déjà retenu par Hasegawa). Le camouflage, classique, est un mélange de Nocchiola Chiaro (noisette) avec des anneaux Verde Oliva Scuro (vert olive foncé), sur fond Grigio Azzurro Chiaro (gris clair), localisé au niveau des intrados d'aile. Les marques sont ici, outre l'emblème des lictes à l'avant, la bande et la croix blanches, un bel insigne représentant un archer apposé entre les codes. Le suivant appartenait à la 2^e Squadriglia du 1^{er} Gruppo de l'ANR (qui continua le combat aux côtés des Allemands après l'armistice), et était peint identiquement, si l'on excepte ce qui semble être un vert moins soutenu (d'après la notice) pour les anneaux supérieurs (chose qu'infirme la documentation en notre disposition penchant plutôt pour le même vert olive que le premier). Les marques sont ici un insigne de nez représentant un moustique sur fond bleu ciel, un cône d'hélice blanc à spirale noire, et le drapeau national italien, spécifique aux avions de l'Aeronautica Nazionale Repubblicana, sur la bande blanche de fuselage et sur la dérive.
 • Le Veltro qui suit est toujours un élément de l'ANR (1^{er} Squadriglia, 1^{er} Gruppo), vu la même année en Italie également, mais avec un camouflage typiquement allemand fait de RLM 76 dessous, avec une combinaison de RLM 82/83 dessus qui nous semble, sujette à caution, la plupart des avions peints ainsi étant davantage donnés avec les gris RLM 74/75. Quant à ses particularités, l'on note un cône noir et blanc dans les proportions 2/3, 1/3, l'insigne des « As du Bâton » devant, le drapeau italien sur le fuselage et la dérive et un grand « 16-1 » en rouge et blanc sur les côtés.
 • Le dernier Mc 205 de cette sélection appartenait à l'Aeronautica Militare qui combattit du côté allié et opérait pour le compte de la 360^e Squadriglia (51^e Stormo) en Italie en 1944. Au chapitre des couleurs, on retrouve le gris clair déjà signalé dessous, et la combinaison de noisette et de vert en anneaux (toujours plus clair que celui généralement donné) avec un cône rouge (couleur que n'indique pas la notice) et



20



21

blanc, un 360 noir bordé de blanc, un 1 blanc entourant la cocarde italienne et un insigne représentant un chat attrapant des souris sur fond blanc. On notera enfin que tous les MC 205 sont donnés comme des modèles de la série III avec des canons de 20 mm dans la voilure (dont 64 exemplaires furent utilisés en opérations), et que seul le premier appareil de la 88^e Squadriglia en était dépourvu, appartenant selon toute vraisemblance à la série I. Référence 48-861

Bf 109 G-5/G-6 (21)

Superscale 1/48

Cette sélection Superscale vous donne des machines assez connues que l'on a toujours plaisir à retrouver. Cependant la première est celle du Maj Gunther Specht, (pilote chevronné qui disparut sur Bf 109 lors de l'opération « Bodenplatte » en janvier 1945) Gruppenkommandeur du II/JG 11, en Allemagne, courant 1944. L'appareil, un G-5AS (avec verrière Ertel et une dérive haute semblable à celle des G-10 et K-4), est camouflé en RLM 74/75/76 selon le schéma suivant : gris bleu clair dessous, et aplats de gris dessus avec une prédominance de 74 laissant un peu de place à un mouchetis de 75 sur la queue et à partir du cockpit. Le cône est blanc à spirale noire et l'on trouve une large bande jaune à l'arrière. Comme marques, figurent un double chevron assez clair sur la carlingue, une barre horizontale noire et blanche, et un insigne sous le cockpit.
 • Le suivant est un G-6 de l'Oberleutnant Wilhelm Schilling, Staffelführer du 9/JG 54, en Allemagne en 1944, appareil au demeurant assez vu et connu : le camouflage est toujours un composite de RLM 74/75/76 appliqué selon un schéma plus commun, tandis que les marques sont un 1 et une barre horizontale, jaunes et noirs, avec une belle bande bleue, une belle hélice blanche spirale de noir et les deux insignes identifiant l'escadrille et l'escadre (diable cornu sur fond jaune et cœur vert avec écusson rouge et noir).
 • Le dernier Bf 109 est un G-6 également, celui du Hauptman Karl-Heinz Langer, Staffelführer du 7/JG 53, que l'on identifie facilement à l'époque par sa belle cornette

F-16C Block 52 (16)

Black Box 1/48

Même si l'on entend un peu moins parler ces derniers temps, Black Box poursuit sa production à un rythme régulier. Parmi les récentes références éditées, ce kit destiné au F-16C Block 40/42 et 50/52 (maquettes F-16 CJ et CG Hasegawa). Comme à l'accoutumée, les pièces sont extrêmement bien détaillées, finement moulées et sans bulles (apparemment le fabricant a résolu ses problèmes de moulage). Le seul reproche concerne l'emballage dans lequel certaines pièces particulièrement fragiles souffrent du voyage... Le contenu est lui exempt de reproche : les pièces

NOUVEAUTES ACCESSOIRES



22

blanche apposée sur les bossages des culasses de mitrailleuses à l'avant Il arbore en outre l'écusson de la JG 53 avec un 1 blanc suivi d'une barre verticale noire à l'arrière de part et d'autre de la *balkenkreuz*, ainsi que casserole noire aux deux tiers et blanche pour le reste Les couleurs quant à elles sont identiques aux précédentes, mais leur application est moins diffuse, étant davantage à vagues et couvrant le bas du fuselage à partir du cockpit *Référence* : 48-863

Bf 109F-2 (22)

Superscale 1/48

Nous sommes toujours avec le Bf 109 mais pour le compte des *Friedrich* cette fois, ce qui nous donne une série d'appareils vus en début de conflit Pour ouvrir le bal nous avons celui du *Staffelkapitän* du 8/JG 26 (31 victoires) en France, en 1941 Les couleurs sont toujours celles du schéma gris usuel RLM 74/75 appliquées en mouchetis assez appuyés dessus Le nez est entièrement jaune et ce jusqu'à l'arrière de la prise d'air du compresseur; suivent les deux insignes, celui d'escadron et celui de l'escadrille (un bonhomme pressé avec une canne, en noir et blanc), puis viennent un 13 noir et une barre horizontale bordée de blanc et un gouvernail jaune Celui qui suit (pilote par le *Major* Hartmann Gasser, *Kommodore* du 11/JG 51 en Russie en 1941 au score de 103 victoires) possédait une casserole noire, une barre blanche horizontale devant un double chevron noir et blanc, une fine bande jaune à l'arrière, le corbeau pleureur au parapluie sur écusson, le tout apposé sur un fond camouflé en RLM 74/75 dessus avec des intrados en RLM 76

Le dernier « *Friedrich* » est celui du *Hauptmann* Karl-Heinz Lessmann, *Gruppenkommandeur* du 1/JG 52 (37 victoires), vu en Allemagne en 1941 Il se signale par une casserole moitié noire, moitié blanche, un nez en jaune jusqu'à l'arrière de la prise d'air du compresseur, un double chevron noir et blanc, l'insigne de groupe (le sanglier sur écusson) et un gouvernail jaune Quant au camouflage il est identique aux précédents *Référence* 48-864

MARAUDING INVADERS Pt II (23)

Aeromaster 1/48

Suite de la série consacrée au A-26/B-26 Invader (cf WM n° 35) avec encore trois appareils colorés Le premier, appartenant au 452nd BG en Corée, est intégralement *Olive Drab* avec les extrémités des plans peints en blanc et les codes en jaune Il porte un gigantesque tableau de missions à l'aplomb de l'habitacle et un « *Goofy* » sur le nez Les deux autres sont métal naturel Le *Jersey Bounce* du 3rd BG, en Corée également, a les nacelles-moteurs peintes en noir et les saumons jaunes tandis que le « *Hollywood Hangover* » (452nd BG au Japon) a des saumons verts et est décoré d'une jolie *Pin-up* allongée et totalement dévêtue Voilà qui donnera une raison supplémentaire de s'intéresser à cet avion un peu négligé! *Référence* 48-615

KENNEDY'S TOMCATS

2002/3 (24)

Aeromaster 1/48

Le CVW-7 embarqué sur l'USS *Kennedy* reste le dernier *Carrier Air Wing* à être équipé de deux unités de F-14 (du modèle B en l'occurrence), toutes deux représentées sur cette planche On nous propose d'abord le AG/114 du VF-143

dans une version faible visibilité de la livrée « *full trim* » qu'arboraient les « *Pukin'Dogs* » à la fin des années soixante-dix, avec les bandes latérales sous l'habitacle et le célèbre chien ailé sur les dérivés Les deux autres appareils sont affectés au VF-11 Les prestigieux « *Red Rippers* » sont à l'heure actuelle la plus ancienne unité de chasse de l'US Navy et une des plus titrées, mais leurs décorations (tous types d'appareils confondus) n'ont jamais été très attrayantes pour les maquettistes Si cela est encore une fois confirmé par le AG/205 à la robe « *low viz* » tristounette, il en va tout autrement du AG-bird « *Ripper Two-Zero-Zero* » qui arbore des dérivés bleu nuit avec une version grand format de la hure de sanglier, emblème du squadron, en surimpression sur un éclair rouge Avec des quilles et un panneau antiréflex également bleu nuit, voici sans conteste une « *déco* » de Bombcat à la fois haute en couleurs, originale et d'actualité, qui donne envie de se (re) lancer dans un modèle Hasegawa Cerise sur le gâteau, la notice propose quelques photos et un texte d'une page sur les configurations d'armement utilisées en Afghanistan Vivement recommandé *Référence* 48-606

KENNEDY'S HORNETS

2002/3 (25)

Aeromaster 1/48

On reste sur le JFK avec un échantillon de F/A-18C du CVW-7 Le VFA-126 « *Knighthawks* » est représenté par le AG/300, discrètement décoré d'un aigle sur les dérivés et pourvu de stencils voyants, avec une fausse verrière peinte sous le fuselage Les deux autres appareils appartiennent au VFA-131 « *Wildcats* » : d'une part le AG/400, dans une livrée fort patriotique faite de marquages rouges et de bandes aux couleurs nationales apposées au dos du fuselage et sur les dérivés frappées d'une tête de félin, et d'autre part le AG/402 dans une variante faible visibilité franchement plus terne de la même décoration La notice propose ici aussi quelques photos et un texte explicatif sur les missions accomplies par les F/A-18, cette fois durant « *Iraqi Freedom* » Tout cela est très bien réalisé mais sans doute moins enthousiasmant que la planche destinée aux F-14B, analysée plus haut Au risque de nous répéter, même si cette dernière référence est susceptible de rencontrer un succès certain aux USA dans le climat géopolitique actuel, on commence à friser l'indigestion de Hornet? A réserver aux inconditionnels! *Référence* 48-607

FLANKERS ON PATROL (26)

Linden Hill 1/48

L'artisan anglais Linden Hill occupe une place à part dans le petit monde des éditeurs de décalcomanies Il le prouve une fois encore avec cette référence qui permet de réaliser pas moins de 19 Flanker (si, vous avez bien lu!) de tous types et de toutes nationalités, avec leurs marquages de servitude exhaustifs La pochette comprend deux planches plus deux annexes à l'impression irréprochable, un livret de 12 pages couleur et deux feuillets additionnels Chaque appareil proposé bénéficie de profils couleur et d'un petit historique visiblement très bien documenté On trouve ainsi 11 appareils russes (5 cinq Su-27, 4 un Su-27UB, 1 un Su-27UBM, 1 un Su-30 et 2 deux Su-33 embarqués) dont un « 38 rouge » célèbre pour avoir serré d'un peu près

un P-3 Orion norvégien en 1987

Ces appareils portent une variété d'insignes de régiment ou personnels allant de la tête de tigre à St-Georges terrassant le dragon, en passant par divers aigles et même un ours blanc, parfois avec une reprise des couleurs nationales sur la dérive

Viennent ensuite 4 un Su-30KM-1 et 4 un SU-30K indiens du No 24 Sqn, 4 un Su-27 et 4 un Su-27UB ukrainiens, 4 un Su-27SK vietnamien et 4 trois appareils chinois (Su-27UBK, Su-27SK et Su-30MKK) Tous ces avions sont camouflés en divers tons de gris-bleu, à l'exception des Flanker chinois intégralement gris moyen sur gris clair On regrettera simplement l'absence de schémas de camouflage en vue du dessus, pourtant indispensables car variant considérablement d'un appareil à l'autre Les différences entre chaque version sont cependant bien expliquées et les conversions disponibles sur base Academy sont mentionnées Un must absolu! *Référence* LDH48005

F-105D THUNDERCHIEF 563rd

TFS/23rd TFW (27)

Superscale 1/48

Cette nouvelle référence consacrée au « *Thud* » Revell/Monogram permet de réaliser un unique appareil en livrée métallisée (polyuréthane) et arête de fuselage « *Olive Drab* », vu à Da Nang en 1965 Outre l'insigne du TAC sur un éclair, il porte un as de pique sur bande blanche au sommet de la dérive et une gouverne de direction rayée rouge et blanc On retrouve ces couleurs sur des bandes ceinturant l'extrémité des ailes et des stabilis Pas de « *nose art* » mais un chat de dessin animé est apposé de chaque côté du croupion Tous les stencils et marques de nationalités sont fournis, les motifs destinés à être apposés sous les ailes étant prédécoupés en plusieurs parties pour tenir compte des logements de train Coloré et très guerrier à la fois *Référence* 48-867

F-8E CRUSADERS VF-53, VF-11

et VMF (AW)-333 (28-29)

Superscale 1/48

La première de ces deux nouvelles références est consacrée au AG-bird « *NF/200* du VF-53 sur l'USS *Hancock* en 1967 L'appareil au radôme jaune vif porte un chevron multicolore sur la dérive et la mention « *COMATKCAIRWINGFIVE* » dans une flèche le long du fuselage Des écrous remplacent les doubles zéros du mode sur le nez La seconde planche permet de réaliser deux appareils Le premier est un F8U-2NE (ancienne dénomination du F-8E) du VF-11, codé AB/207 à bord de l'USS F D *Roosevelt* en 1960 Outre une bande jaune, sa dérive est frappée de la devise et du blason des « *Red Rippers* » dont il arbore la tête de sanglier en arrière des bouches de canons Des motifs représentant un éclair rouge sur fond bleu nuit sont à apposer sur les quilles ventrales mais semblent trop larges pour la maquette Hasegawa à laquelle ces planches sont pourtant destinées Il vaudra mieux peindre le fond et détourner ces éclairs Le second appareil, plus discret, est le DN/7 du VMF (AW)-333 « *Shamrocks* » des Marines en 1967 Il est orné en tout et pour tout d'une large bande de dérive blanche avec une bordure et trois trèfles en vert Le choix de décorations pour le Crusader à cette échelle continue à s'étouffer, ce n'est sans doute qu'un début... *Références* : 48-865 et 48-866



23



24-25



26



27

FW 190D-12 « V63 » (30)

RV Resin 1/48

Les projets de chasseurs allemands et en particulier les dérivés du Fw 190 sont une source d'inspiration inépuisable pour les fabricants et les accessoiristes.

Dans une petite boîte cartonnée vous trouverez de quoi convertir le joli Fw 190D-12 Italeri/Dragon/Trimaster en modèle D-12. Cette version se distingue du D-9 par son groupe motopropulseur, un Jumo 213 F turbocompressé, alimenté en air par une large prise d'air installée sur le flanc droit à la manière du Ta-152 H. Les pièces en résine composant ce kit sont peu nombreuses et de très bonne facture : deux demi-fuselages finement et fidèlement rivetés, une prise d'air et les pales d'hélice. Pour compléter l'ensemble on a également les parties vitrées en thermoformé, une petite planche de photodécoupe gravée par Extratech (comportant les harnais, la plage arrière, les planches de bord, le palonnier, etc) et les instruments imprimés sur du rhodoid. Enfin, une petite planche de décals remarquablement fins, imprimée par Extratech permet de représenter le prototype codé CS + IA. La notice est simple mais claire et présente le schéma de camouflage de l'appareil. Les inconditionnels de la machine apprécieront à n'en pas douter.

Fw 190C-0 « V18/U1 »
KANGURUH (31)

RV Resin 1/48

Conçu pour pallier les insuffisances du Fw 190 A à haute altitude, le Fw 190C ne dépassa pas le stade du développement en raison de divers problèmes techniques et de décisions politiques. La machine, néanmoins construite à cinq exemplaires (prototypes V18/29/30/32/33), était un hybride : fuselage et voilure de Fw 190 classique, hélice quadripale, queue large type Ta 152, nez allongé refermant un DB 603 avec une écope en mentonnière et une large prise d'air ventrale (d'où son surnom de kangourou) à la façon du P-51 alimentant le turbocompresseur indispensable aux performances en altitude. Après une campagne d'essais en demi-teinte, le projet fut stoppé au profit des futurs chasseurs de K. Tank et les cellules furent finalement converties en prototypes de Ta 152.

L'artisan tchèque RV Resin nous propose donc cette version du plus agressif des chasseurs allemands sous la forme d'un kit multimedia complet. L'impression à l'ouverture de la boîte est bonne : environ trente pièces en résine parfaitement moulées, sans bulle aucune, sont accompagnées d'une petite planche de photodécoupe d'origine Extratech, d'un pare-brise et d'une canopée (avec les renforts caractéristiques pour l'habitacle pressurisé) d'un seul tenant en thermoformé et des jambes de train superbement moulées en métal.

Les pièces sont très finement détaillées, le fuselage et les ailes sont entièrement rivetés (comme l'est le Ta 152 C du même fabricant déjà analysé dans nos colonnes). Certains éléments, comme l'habitacle ou le train d'atterrissage, sont « inspirés » du Fw 190 Italeri/Dragon/Trimaster, mais les particularités propres à cette version sont bien respectées. La prise d'air ventrale est bien massive et les échappements courant à l'emplanture de l'aile sont partiellement moulés avec le fuselage ce qui simplifiera d'autant le montage sans nuire à l'aspect final. Cette maquette devrait être une bonne introduction au montage de kits multi-matériaux car la découpe est simple.

Quelques essais à blanc montrent que l'ajustement de l'intrados avec le fuselage et les extrados demanderont un peu d'attention, mais avec du soin, un minimum d'expérience et un peu de mastic, il devrait être possible d'arriver au bout du montage sans trop de difficulté. La décoration, unique, est intéressante : il s'agit du Cf + OY partiellement peint en RLM 02 sur une base métallique. Les marquages, réduits au strict minimum, sont très finement imprimés sur une petite planche de décals. Un dernier mot concernant la notice qui nous présente le montage sous forme d'éclaté avec un plan 3 1/2 vues pour le camouflage : quiconque connaît le Fw 190 n'aura pas de problème particulier pour s'y retrouver. Cet appareil original mérite sa place dans toute collection d'appareil de la Luftwaffe et de Fw 190 en particulier. Résine, photodécoupe, métal et thermoformé.

BEST SELLERS « IMPERIAL
HAYATES » Pt III (32)

Aeromaster 1/48

Quatre décorations pour la magnifique maquette Hasegawa (cf WM n° 12) avec pour commencer trois appareils peints en vert Nakajima avec le ventre gris verdâtre : le premier, un Ki-84Ko, appartient au 1^{er} Hiko-Sentai (Philippines, 1945) et a l'anneau de capot rouge et le gouvernail rayé rouge et blanc. Le second est un Ki-84A du 1^{er} Régiment de Chasse, 3^e Chutai à Formose en 1945 également, et est joliment décoré d'une flèche jaune sur la queue. La casserole d'hélice est reprise dans la même teinte. Le troisième Ki-84Ko basé au Japon a servi au sein du 52^e Hiko-Sentai, 2^e Chutai et porte une petite flèche stylisée rouge sur la dérive. Le dernier Hayate est un Ki-84A d'un régiment d'interception provisoire et porte à ce titre les Hinomaru à fond blanc par-dessus un camouflage vert JAAF et gris clair ou aluminium. Son capot porte un large 16 blanc et un beau rapace orne sa dérive rayée de rouge. Cette belle planche contient assez de marquages pour décorer entièrement les quatre appareils. Référence 48-623.

AMERICAN SPITFIRE & US
SPITFIRE, AFRICA & ITALY
(33-34)

Aeromaster 1/72

Si vous aimez les Spitfire à cocardes américaines vous trouverez certainement votre bonheur sur ces deux planches qui permettent de décorer intégralement pas moins de neuf avions.

Sur la première on dispose des motifs pour décorer cinq Spit, avec dans l'ordre : deux Spit IX, l'un à cocardes britanniques en camouflage standard gris et vert avec une pin-up allongée sur le capot et l'autre du 309th FS en camouflage désert avec la casserole d'hélice rouge caractéristique de l'unité et des bandes d'ailes de la même couleur. Viennent ensuite deux Spit MK V : le premier basé à Manston en 1942 est vert et gris et le second, du 309th FS, équipé d'un filtre tropical, est peint dans un curieux camouflage de Dark Green et d'Olive Drab. Enfin le dernier, portant également les marques du 309th FS et les bandes alaires rouges, est un Mk IX en camouflage standard européen, décoré sur le nez d'un dessin de Porky avec le fameux « That's all Folks ». La seconde planche est tout aussi intéressante puisque l'on pourra représenter quatre appareils utilisés en Afrique et en Italie, en

commençant par un Spit Mk V à filtre du 307th FS décoré d'une gueule de requin par-dessus son camouflage méditerranéen. Vient ensuite un Spitfire Mk IIc de la Royal Navy portant les étoiles US pour l'opération « Torch ». Cet appareil est peint dans le schéma FAA standard. Le suivant est un Mk VIII en Italie 1944, nommé « Fargo Express », camouflé terre et sable avec quatre marques de victoires et des bandes alaires jaunes. On termine avec un Mk IX du 309th FS baptisé « Lady Ellen III », camouflé vert et gris avec des bandes d'ailes et la casserole d'hélice en rouge. Ces planches sont complètes, de belle qualité et on appréciera le choix des décors pour des modèles variés de Spitfire. Références 72-201 et 72-202. Existe aussi sous la Réf 48-629.

POST D-DAY SPITFIRES
1944/45 (35-36)

Aeromaster 1/48

On reste dans le Spitfire, mais au 1/48 cette fois, avec deux références pour représenter divers modèles de Spit employés en opérations après le débarquement, tous camouflés en gris et vert.

Sur la première planche, le premier sujet est un Spit Mk XVI à verrière bulle du No 485 Sqn portant un petit blason et le nom « Rongotea » sur le fuselage avec une casserole rouge et blanche. Le second est un Mk IX du même Squadron en 1944 avec les bandes d'invasion à l'intrados uniquement, et un éléphant rose (si si !) sous le cockpit. Le suivant est également un Mk XVI « razorback » du No 451 Sqn avec un petit kangourou jaune sous le pare-brise. Le dernier est un Spit Mk V, monture du WingCo du No 142 Wing, orné des badges polonais et canadiens sur le capot.

On continue avec la seconde planche où l'on trouve trois Spit IX : « Duci » du No 340 Sqn français portant une croix de Lorraine sous le pare-brise avec une casserole d'hélice noire ; « Waipawa Special » appartenant au No 485 Sqn est le même appareil avec l'éléphant rose proposé sur la première planche, mais portant les bandes de débarquement complètes (sur le fuselage au moins, la notice étant ambiguë à ce sujet). Nous avons également un Spit Mk VII nommé « Isabel II » et arborant deux marques de victoires, et enfin un Spit Mk XIV anonyme du No 2 Sqn à la casserole noire, basé en Allemagne en juin 1945.

Chaque référence contient les cocardes de fuselage imprimées d'une pièce avec les lettres codes (c'est un bon point : plus de problème d'alignement !) et deux jeux de cocardes alaires. Références 48-580 et 48-581.

BLACK WIDOWS Pt I & Pt II
(37-38)

Aeromaster 1/48

Avec la sortie annoncée du P-61 Amtech, Aeromaster anticipe en nous proposant ces deux planches à thème, consacrées à des veuves noires basées dans le Pacifique.

Nous avons donc sous la première référence trois chasseurs de nuit tous noirs avec les casseroles d'hélice et les volets de capots peints en rouge, appartenant au 548th NFS : « Midnight Madness » est décoré sur le nez d'une tête de chat armé de revolvers sur fond de clair de lune, félin repris sur le petit badge apposé sous le cockpit ; « Cooper Snooper » attirera immanquablement



28-29



30



31



32



33-34



35-36



37-38



39-40

41-42



43-44

45-46



47

48-49



l'attention grâce à sa pin-up vêtue en tout et pour tout d'une paire de talons hauts (glurps !); le dernier sujet est « The Spook/Anonymous » portant deux grands yeux et une bouche sur le radôme.

Les trois appareils de la deuxième référence étaient, eux, alignés par le 6th NFS et camouflés en *Olive Drab/Neutral Grey* « Moonhappy » porte une charmante créature allongée sur un croissant de lune; « Nightie Mission » est décorée d'une autre jeune femme dans une position tout aussi lascive mais un peu moins déshabillée (la robe étant proposée en rose ou en bleu); « Jap Batty » est incontestablement moins réjouissant puisque seule une petite chauve-souris est peinte sous le cockpit.

Ces deux planches contiennent les étoiles pour les trois appareils et des stencils pour deux d'entre-eux. De quoi avoir l'eau à la bouche en attendant la maquette. *Références 48-628 et 48-629*

SHOOTING STARS OVER KOREA Pt I & Pt II (39-40)

Aeromaster 1/48

Destinées au F-80 Monogram (en attendant qu'un fabricant nous propose une maquette au standard actuel), voici deux planches pour représenter des Shooting Star utilisés en Corée.

Nous trouvons dans l'ordre : « un F-80 du 36th FBS / 8th FBG décoré d'une pin-up allongée avec une bombe sous le bras et des flèches rouges sur la dérive, « Spirit of HOBO » du 36th FBS / 8th FBG avec des marquages jaunes sur le fuselage et la dérive, et un clochard dans un logo indiquant de multiples sorties. Les deux derniers appareils de cette planche sont décorés de la bande bleue de dérive du 35th FBS / 8th FBG et sont nommés respectivement « Salty Dog » et « Ramblin' Reck Tew ». Les appareils de la seconde référence sont graphiquement plus intéressants puisque « Evil Eye Eagle / Miss Barbara Ann » du 36th FBS / 8th FBG porte une large gueule de requin et une tête de gangster sur le nez, tandis que « Fat Cat », de la même unité, est décoré avec une tête de Gros Minet. « Strip N'Stare » appartient au 25th FIS / 51st FIW et arbore une pin-up apposée sur un grand motif rouge peint autour du nez. Enfin, « Brock Buster II » conclut cette série avec élégance : il appartient au 16th FIS / 51st FIW et porte une décoration similaire à l'appareil précédant mais peinte en bleu, avec un petit insigne à tête de tigre. Ces deux planches portent toutes les motifs colorés, des stencils, un panneau antireflet et les étoiles pour un appareil. *Références 48-627 et 48-630*

F-104 STARFIGHTERS & F-105D (41-42)

Twobobs 1/48

Ce fabricant américain est certainement l'un des plus *colorful* du moment, sujet oblige. Point d'*Olive drab* ou de gris RLM allemand se disputant les faveurs des spécialistes, selon la luminosité, la période, le bal des directives, ou la présence de pots de peinture d'origine non déterminée sur un terrain venant d'être pris. Ici tout est clair, les sujets bien définis, des jets à 99 %, les références des teintes connues, puisqu'ayant été déterminées à partir d'une iconographie couleur et par des amis de l'équipe (assez bien introduite dans les cercles militaires d'ailleurs). Le premier thème est le célèbre F-104 (modèle J, maquette Hasegawa) décliné aux couleurs de l'ex-Empire du

Soleil Levant, autrement dit on ne peut plus percutantes. Généralement un aplat de gris clair, rehaussé de bandes bleues, rouges et blanches, voire parfois de camouflages de types low viz, mais frappés des Hinomaru et d'insignes de dérive bien voyants. Une superbe référence pour redécouvrir ce classique durant la période 1979-1982.

La deuxième planche est plus discrète, mais a le mérite de traiter un appareil qui sera bientôt sous les feux de la rampe avec la sortie du kit Trumpeter au 1/32. Ici nous avons du « Wrap Around » c'est-à-dire du camouflage intégral, pour trois F-105D du 466th TFS à AFB dans l'Utah en 1983, peu de temps donc avant le retrait définitif du service actif des « bûches ». Les camouflages combinent deux verts avec un gris ou un sable, ou encore, et c'est plus original, deux sables avec du marron assez vil.

Les notices imprimées en couleurs recto verso sur un papier glacé fourmillent d'indications, avec trois photos pour les F-105, et donnent des aperçus dessus dessous des schémas à suivre avec les références des teintes en FS, Testors, Humbrol, Gunze et XTracolor. Les décalcomanies imprimées par Microscale sont fines avec des couleurs authentiques. *Références 48051 (F-104), 48019 (F-105)*

Fw 190A-3 & F4U-1D (43-44)

Eduard 1/48

Dans sa série de prestige « Color Tech » Eduard a sorti ces deux pochettes contenant deux habitacles détaillés et en couleurs, tout au moins pour les pièces les plus visibles (tableaux de bord, consoles, harnais, bloc manettes, etc). L'exécution est diaboliquement précise et donnera à vos cockpits un côté « industriel ». Les autres éléments, reproduits dans un métal vierge de teinte, donnent pour le FW 190A, la casquette, diverses pièces pour la longue canopée, les durits et les compas, en passant par des éléments de la fourche de queue, la structure du siège, la barre plate de la plaque blindée, sans oublier l'habillage des parois.

Quant au F4U-1 on trouve nombre d'appendices allant sur le réservoir pendulaire, des pièces pour les trains, les grilles de prises d'air, les chaudières des trappes, les conduits des logements, la couronne du moteur, un complément pour la roulette et les renvois de commande pour l'essentiel. On conclura en disant que les deux fournissent le traditionnel tableau de bord avec ses instruments sur film. *Références 49214/215*

Mi-24 D Hind (45-46)

Eduard 1/48

Pour le modèle Monogram, réédité par Revell du « Hind » (cf montage *Wing Masters* n° 24) voici deux pochettes relativement complètes qui vous permettront d'habiller cette imposante maquette. La première propose de débiter par la réfection des parois de la soute (renforts, vitrages, mains courantes) avant d'attaquer le cœur du sujet, le cockpit qui se voit compléter d'un grand nombre de consoles (tableaux de bord compris avec film), d'appareillages, de manches et de commandes diverses, puis de passer aux nouveaux sièges que l'on pliera avant de les hamacher et aux vitrages rabattables qui reçoivent quelques poignées. La seconde, destinée aux parties externes, couvre la poutre arrière qui se voit affublée d'un nombre conséquent de



50



51



52



53

grilles et de renforts, de mains courantes, d'antennes, sans oublier les éjecteurs de leurres thermiques. On poursuit dans le même état d'esprit pour la coque avant où toutes les parties fines sont revisitées sous la forme d'antennes, de renforts et d'appendices divers et variés. On passe ensuite aux essuie-glace, au train, à la perche avant et à l'armement dont les pylônes sont améliorés. *Références 48 413/414*

SPITFIRE Mk XVI (47)

Extra Tech 1/48

Si les accessoires pour Spit ne sont pas une denrée rare cela dépend des versions, certaines comme le Mk XVI étant plutôt oubliées. Voyons donc ce que nous offre cette pochette (dont la notice est toujours aussi chiche en taille, comme si la déforestation arrivait à sa phase terminale...).

La maquette ICM, puisque c'est d'elle dont il s'agit, recevra surtout des détails externes comme les parois des caissons à munitions sur les ailes, les bossages en goutte d'eau, ceux plus arrondis, le bouchon du réservoir, les trappes des témoins de train, les fonds des logements, les jantes des roues, leurs compas, les volets des radiateurs, quelques crochets à placer sur le ventre, les empennages, les crochets pour bombes, les pylônes et des tôles autour des éjecteurs de douilles. Pour le cockpit, rien, ou presque, si l'on excepte les montants inférieurs du pare-brise. *Référence 48040*

D 520 (48-49)

Fabflight 1/48

De ce nouveau fabricant nous avons reçu, entre autres, ces deux pochettes qui se destinent, l'une au modèle Tamiya, et l'autre au récent kit Azur. La première reprend notamment le point litigieux du kit nippon à savoir le radiateur (pour lequel Hi Tech avait en son temps sorti un transkit) en fournissant quelques raffinements tels que les roues (moulées avec leurs

méplats), le siège, les ailerons, les stabilisateurs en deux parties. Le second nous offre une canopée complète (qui devrait aux dires du fabricant être de meilleure facture que sur le prétrilage que nous avons examiné), un gouvernail, des roues écrasées, un siège, des pales d'hélices (un peu trop longues), les gouvernes de profondeur et les ailerons. La résine beige est de bonne qualité avec quasiment aucun travail préparatoire.

Tous nos encouragements à ce jeune fabricant. **Références** DET 006, DET 001. **Fabflight** : 21, rue Alexandre Dufloat, 62131 Verquin.

Moteur DB 605 (50)

MDC 1/32

Voici une somptueuse référence qui vous permettra de tirer le meilleur parti des Bf 109G Hasegawa sortis dernièrement. Le souci du détail est permanent et la reproduction comprend de très nombreuses pièces ainsi qu'une petite notice couleur pour vous aider dans sa réalisation et sa peinture. Une petite planche de photodécoupe, des durits en caoutchouc, ainsi que quelques séries de chiffres en décals blancs complètent ce petit bijou. Le moulage, toujours effectué dans cette résine souple, est optimal. Un excellent produit que les amateurs du genre se doivent de posséder.

Un exemple à suivre pour les appareils français comme le D520 de ce numéro. **Référence** CV 32025.

Ki-44 SHOKI & N1K-2 SHIDENKAI (51-52)

FM 1/48

Ces pochettes de détaillage comprennent deux ensembles complets destinés à deux belles maquettes : le Ki-44 et le N1K2-J d'Hasegawa. Chacun est complété d'une petite planche de métal photodécoupé prévue pour les tableaux de bord, les sièges ajourés et les manettes. La conception des pièces en résine est identique pour les deux kits avec des baquets, cloisonnés ou non à l'avant et à l'arrière et des parois rapportées dotées d'un grand nombre de détails qui complètent boîtiers, manettes, volant de trim, le tout sur parois structurées et délicatement câblées.

Les notices de petite taille n'en sont pas moins explicites et claires, précision des croquis aidant. Aucune indication de mise en couleur n'est en revanche fournie, mais il est vrai que le fabricant d'origine des maquettes y a pensé correctement. À découvrir. **Références** 48 0203 (Ki-44) & 48011 (Shidenkai).

PILOTES 2° GM (53)

CMK 1/48 & 1/32

Parmi les dernières nouveautés reçues de Tchéquie figurent ces trois références destinées à vos dioramas. Deux sont consacrées à la Luftwaffe (au 1/48 et au 1/32) pour des pilotes de Me 262 et des thèmes plus généraux. La dernière se destine à la Navy moderne et contient deux personnages, un pilote et un mécano. Toutes ces figurines sont multiposes et moulées dans une résine grise, élastique et sans bulles. La sculpture est un peu appuyée et le détail très fin, notamment pour l'équipement du pilote de la marine. **Références** 48 101, 32098, 32092.

NOUVEAUTÉS DESK MODELS

CONCORDE

Gemini 1/140

Ce modèle d'un oiseau prestigieux possède de belles finitions, des détails fins comme des trains précis, une décoration bien appliquée et des vitrages bien droits. Un bel hommage à ce roi des cieux qui vient de nous quitter.



BCEING 777-200ER

Gemini 1/144

Les mêmes remarques que pour le Concorde s'appliquent à ce Desk Model, avec en sus la présence de jolis marquages de servitude affinant la représentation. Un modèle relativement volumineux donnant plus de tenue à cette échelle relativement réduite.



A6M-2 ZERO TYPE 21/22

Dragon « Warbirds Series » 1/72

Le « must » actuellement en matière de Desk. L'approche tient plus du maquettisme plastique, avec, en plus des détails comme les trains remontés ou sortis, un cockpit aménagé et un tableau de bord détaillé, sans oublier la verrière glissant sur rails pour être ouverte ou fermée et d'autres accessoires comme le réservoir largable et l'hélice, une très grande attention portée aux finitions : jus dans la fine gravure en creux, décoration bien peinte et montants de verrière bien droits. Ce Zero embarqué sur le PA Akagi engagé à Pearl Harbor est une très belle pièce, très représentative d'une nouvelle famille de Desk. Livrée sous coffret transparent sur pont d'envol avec une photo de l'ilot de l'Akagi.



A-380 « PREMIERE COLLECTION » FEDEX EXPRESS

Dragon 1/144

Pour monter ce A-380 sur son socle, il suffit simplement d'encliqueter son train avant de l'admirer au coin d'un bureau ou sous vitrine. Les finitions sont toujours au rendez-vous et font du kit une pièce de collection. Un hommage en miniature au nouveau géant européen des cieux.



MODELES EN BOIS CHARLIE BRAVO

Plus classiques de facture et usinés dans des matériaux plus nobles, essentiellement le bois (ou ses dérivés), voici quelques échantillons d'une gamme qui a trouvé depuis longtemps ses adeptes et sa clientèle. Nous ne sommes pas ici dans une approche ultra-réaliste, encore que les lignes générales soient convenables, mais plutôt dans une sorte d'épure et de vision « rétro » de l'aviation avec des surfaces très lisses et de belles courbes.

Les finitions sont soignées et les détails figurés en trompe l'œil pour coller de près au style. Les trois modèles représentent un Breguet Deux-Pont, un Constellation d'Air France, et un B-17F en 1943, dont la couleur est en revanche un peu sombre.



B-24 LIBERATOR

Corgi 1/72 « Aviation Archives »

Cette série de prestige mise en boîte avec soin vient de s'enrichir d'un B-24 Liberator « Strawsbery Bitch » aux couleurs et marquages du 376th BG à Benghazi en Libye en 1943. Faisant 46 cm d'envergure, ce modèle, tout en métal, est livré avec train, tourelle mobile et socle. Pesant ses quelques centaines de grammes (à manipuler avec précaution donc) il n'en est pas moins d'une belle exécution pour ce type de production. On a particulièrement apprécié la finesse des parties vitrées, la gravure en creux (qui s'affine d'avion en avion chez Corgi) et la qualité d'application de la décoration. Une belle idée de cadeau...



VICKERS V-765D « VISCOUNT »

Corgi 1/144 « Aviation Archives »

Autre sujet, autre époque. Ce Vickers Viscount « George Bass », du nom d'un explorateur anglais qui bourlingua en Tasmanie, fut livré à la compagnie australienne TAA en 1956, avant d'être ferrailé en 1970 en Grande-Bretagne. Le modèle livré dans une finition « Chrome » du plus bel effet, dispose en supplément d'un train encliquetable et d'une petite passerelle d'accès avec un socle. Notre œil de maquettiste étant souvent sensible à la qualité d'exécution, ne trouve rien à redire, en faisant bien entendu abstraction des schématisations propres au genre : les hélices qui tournent sont tout simplement somptueuses de finesse, la peinture et les décorations bien appliquées. Quant à la taille du modèle, avec ses 19,7 cm d'envergure pour une longueur de 16,5 cm (environ), elle reste tout à fait compatible avec vos soucis d'encombrement, le modèle pouvant trôner sur un coin de table sans déranger, bien au contraire !



Nouveautés maquettes par la Rédaction, C. Camilotte, D. Breiffort, J.-M. Deschamps, J. Guillaume, J. Haccoun et P.-A. Lambert.



P-51D 8th A.F.

TAMIYA 1/48

Inutile de revenir longuement sur la carrière de cet avion et sur sa destinée en maquettes. Rares sont ceux qui ont bénéficié d'autant de reproductions de qualité, dont la meilleure est, à notre avis, cette mouture Tamiya. Pour les possesseurs du kit Monogram à l'échelle (récemment réédité par Revell cf. *WingMasters* n° 31), si une cure de jouvence ne les effraie pas, qu'ils se rassurent, il soutient très bien la comparaison en termes de formes et de dimensions et c'est là bien l'essentiel...

Au menu du petit dernier : gravure optimale, ajustements irréprochables, formes exactes, nombreuses options (volets baissés, deux jeux de verrière — la standard et la « Dallas », eux modèles de pales avec l'*Hamilton Standard* commune et le modèle *Aeroproduct*, plus léger monté notamment sur les P/F-51K en Corée, des roquettes HVAR et une paire de bombes de 227 kg, ces deux derniers éléments étant des réminiscences d'un boitage datant de 1996 et permettant justement la réalisation de livrées de ce théâtre d'opérations). Toujours au chapitre des suppléments, on trouve trois figurines, une assise, d'un tenant, et deux autres, en position assise aussi, ou debout, à la belle gravure avec des têtes et des bras séparés. Enfin, ce kit dispose de deux

types de réservoirs, les métalliques en goutte d'eau de 75 gallons et ceux en papier compressé, plus longs d'une capacité de 108 gallons.

Pour les décorations, on a droit aux as de la 8th A.F. avec des machines aussi célèbres les unes que les autres, comme « *Big Beautiful Doll* » au nez à damiers (à deux périodes différentes) du Col. John Landers (78th Fighter Group); « *Glamorous Gleen III* », (objet du Box Art) du Capt. Charles E. Yeager (357th Fighter Group); et « *Old Crow* » du Capt. Clarence Anderson (362nd Fighter Squadron, 357th FG), seul du lot peint en *Olive Drab* et en *Neutral Gray*. On conclura en signalant que le dessin de la boîte est absolument splendide et donne vraiment envie de remettre du Mustang sur son plan de travail. A. El Bied. Plastique injecté, gravure en creux.

RAF S.E.5a

RODEN 1/72

À partir de sa précédente maquette du SE5a (cf. *WingMasters* n° 33), Roden nous propose les premières versions de cet élégant chasseur anglais, motorisées cette fois par un Hispano-Suiza de 200 CV à renvois d'arbres.

Nous ne reviendrons pas sur la genèse de cet appareil que nous avons évoquée dans notre analyse précédente, nous contentant de remarquer que les particularités de ces premières séries sont parfaitement appréhendées par la firme ukrainienne. De même, peut-on noter le souci du fabricant à cerner au plus près chaque chasseur, d'où une profusion de pièces optionnelles eut égard au nombre d'avions proposés (neuf décorations différentes). Ainsi trouverons-nous trois ouvertures de cockpit distinctes, (avec ou sans dossier), deux modèles de jambes de train (renforcées ou non), quatre choix d'hélices, dont deux quadripales (avec la casserole d'un LVG CV abattu équipant l'un des appareils de James T. Mc Cudden), deux types d'empennages de profondeur et deux modèles de tubes d'échappement (le long ou l'écourté). Le capot moteur arrondi typique, son radiateur frontal, les nouvelles culasses de l'Hispano et ses carénages sont parfaitement restitués. Cependant, comme l'axe de l'hélice déplace son arc, il faudra rehausser un peu le support Foster de la Lewis sur le bord d'attaque du plan supérieur.

Parmi les neuf décorations bien réalisées (quoique les cocardes du fuse-

lage soient légèrement excentrées) dédiées au *Royal Flying Corps* (RFC), on trouve notamment les deux montures de l'as J.T. Mc Cudden qui pilotait pour le compte du No 56 Squadron en France : le S.E.5a (B-4863/G) en septembre 1917; et le S.E.5a (B-4891) en février 1918, équipé de la fameuse casserole d'hélice d'origine allemande. A quand le même au 1/48, Mister Roden! C. Camilotte. Plastique injecté, gravure en creux.

SOPWITH 1-1/2 STRUTTER

RODEN 1/48

Passé maître dans l'art de décliner ses modèles, Roden nous propose donc la version de chasse de son beau Sopwith Strutter.

À la suite des incursions opérées par des Allemands au-dessus du territoire britannique à la fin de l'été 1917 avec leurs dirigeables Zeppelin et leurs bombardiers Gotha troublant dangereusement le moral de la population, on décida d'affecter 56 biplaces et trois monoplaces Sopwith Strutter aux unités de défense aérienne, dont les Squadron No 37, No 44 et No 78. Quelques biplaces du Squadron No 78 furent modifiés en monoplaces en transférant le pilote vers le poste arrière initialement attribué au mitrailleur, l'emplacement du cockpit avant étant alors simplement recouvert. Si ce changement dégageait le champ de vision du pilote, il empêchait cependant toute manipulation en vol de la mitrailleuse Vickers de capot désormais trop éloignée. On dota donc ce nouvel avion d'une Lewis basculante sur un affût Foster situé sur l'extrados du plan supérieur, certains appareils (parfois les mêmes au cours de leur carrière opérationnelle) recevant aussi un jumelage de Lewis (juste devant le nouveau cockpit), orienté en oblique et tirant vers le haut. Afin d'améliorer la visibilité du pilote, on ménagea des ouvertures dans les racines des plans inférieurs à l'avant des volets de sustentation qui pouvaient être parfois tout simplement démontés. Il est à noter que certains de ces avions reçurent un appui-tête. Toutes ces modifications introduites par le Capt. Honnet de la section A du Squadron. No 78, sont résumées par le sobriquet « *Comic* » qui désignera aussi les S. Camel qui leur succéderont.

Roden nous propose donc cette nouvelle version, déclinaison logique du Strutter monospace (cf. *WingMasters* n° 31), grandement amélioré cependant par le remplacement des éléments de la cellule, non plus injectés dans ce plastique translucide quelque peu déconcertant, mais dans celui gris clair et bien opaque de ses productions courantes. Hormis cette évolution notable, les seules différences significatives avec le monospace précédent résident dans la présence de deux nouvelles ouvertures de cockpit, équipées ou non d'un appui-tête et du curieux montage jumelant en oblique les mitrailleuses Lewis.

La planche de décalcomanies, bien sérigraphiée, fournit deux possibilités de décorations pour notre petit « *Comic* » : le B-762 et le A-6906, tous deux du No 78 Squadron affecté à la défense du territoire anglais en août et en septembre 1917. Toujours aussi chaudement recommandé. C. Camilotte. Plastique injecté gravé en creux et photodécoupe.



F-104A

ITALERI 1/72

Ce F-104A est en fait une réédition du F-104C du défunt Esci. Datant d'une bonne quinzaine d'années, ce kit fut en son temps le meilleur à cette échelle, avant l'arrivée des « superlatifs » Hasegawa puis Revell. Certes moins détaillé, il possède quand même une assez belle gravure en creux et des aérofreins séparés. L'habitacle à l'instrumentation en décalcomanies est comme toujours perfectible (casquette, siège) et se voit recouvert d'une verrière d'un seul tenant. Les logements de train sont bien déserts, la roulette avant est solidaire de sa fourche mais les jantes principales sont plutôt réussies. La notice précise bien les pièces à ne pas utiliser pour un F-104A qui ne possédait ni perche de ravitaillement en vol ni point d'emport en dehors de ceux d'extrémité de voilure. À ce sujet, les réservoirs proposés en bouts d'ailes manquent un peu d'épaisseur. La planche de bonne qualité donne le choix entre des appareils US (*Tennessee Air Guard*), pakistais ou taiwanais, tous métal naturel à ailes blanches. P.-A. Lambert. Plastique injecté, gravure en creux.

EF-111A

ITALERI 1/72

C'est en 1975 que Grumman remporta le marché visant à dériver du General Dynamics F-111 un appareil de brouillage électronique et de lutte antiradar pour l'U.S. Air Force. Quarante-deux cellules de F-111A au total furent modifiées en intégrant des équipements et antennes inspirés de ceux de l'EA-6B Prowler. Le « *Raven* » entra en service en 1980 et s'illustra durant la première guerre du Golfe. Dans l'USAF, il fut la dernière version du F-111 à être retirée du service, fin 1998.

Le kit de EF-111A qui nous est proposé date de 1989 mais reste d'actualité à cette échelle. Fine gravure en creux et respect des formes et dimensions sont ses principaux atouts, même si la découpe du fuselage en sept parties ne facilite pas l'assemblage. La gravure des panneaux diélectriques RHAWs est à éliminer de part et d'autre du nez, le « *Raven* » en étant dépourvu. L'habitacle est plutôt sommairement



détaillé avec des instruments fantaisistes en décalcomanies et des sièges anémiques aux sangles curieusement représentées en relief. Si les roues et les trappes sont de bonne facture, les jambes manquent de finesse. La flèche de voilure peut être positionnée à loisir mais est dépourvue de toute surface mobile rapportée. Les entrées d'air se terminent par un cache optique et leurs bords d'attaque devront être considérablement affinés. Les tuyères, en trois pièces chacune, sont dépourvues de tout détail interne. Si la verrière très limpide peut être positionnée ouverte, le pare-brise manque un peu de pente. Deux bidons de 600 gallons sont fournis avec leurs pylônes mais les EF-111A ne les ont que très rarement portés en opérations. Côté décorations, on a le choix entre deux appareils des 27th et 388th ECS en livrée gris moyen/gris pâle. Certes plus basique que le kit Hasegawa, cette reprise est malgré tout la bienvenue car dotée d'un rapport qualité/prix nettement plus favorable. P.-A. Lambert. *Plastique injecté, gravure en creux.*

S. HARRIER FRS. 1 ITALERI 1/72

C'est en 1971 que la Royal Navy commanda auprès de la firme Hawker Siddeley une version aéronavale du Harrier alors en service dans la RAF. Les lettres FRS indiquent les trois missions prévues, à savoir la chasse, la reconnaissance et la frappe nucléaire. Les principales modifications portèrent sur la mise en place d'un radar, l'élévation du cockpit de 25 cm et l'installation d'un siège éjectable Martin Baker Mk.10. Le premier vol eut lieu le 20 août 1978 et dès 1980 les No 800 et 801 Squadrons furent opérationnels en plus du No 899 d'entraînement. Suite à l'invasion des îles Malouines par l'Argentine en mars 1982, la Grande-Bretagne constitua une force d'attaque aéronavale avec tous les Sea Harrier disponibles recréant au passage le No 809 Squadron. Durant ce conflit pas moins de treize victoires furent créditées aux Sea Harrier contre deux pertes

dues à la défense sol-air et quatre par accidents en opérations. Seule l'Inde commanda 23 exemplaires du FRS.51 à l'exportation. Aujourd'hui toutes les cellules restantes de FRS.1 ont été converties en FA.2.

Italeri nous propose une bien belle réédition de cet avion sorti auparavant sous le label Escl. Les pièces en polystyrène injecté gris clair sont réparties sur trois grappes et sont dotées d'une gravure remarquable de finesse, même si elle s'estompée sur les parties verticales du moule. Les pièces spécifiques au Sea Harrier sont regroupées sur une petite grappe car en son temps Escl avait décliné son moule en Harrier GR.3, ce qui laisserait augurer de sa venue. Il ne manque aux éléments de trains que quelques conduites hydrauliques pour être au standard du moment. Évidemment, à cette échelle, les ailettes des missiles AIM-9L manquent un peu de finesse et le siège éjectable pourra être avantageusement remplacé par un modèle en résine pour les plus pinalleurs. Les ouïes supérieures des entrées d'air additionnelles du moteur Pegasus sont représentées légèrement rentrées, pour respecter l'effet de la pesanteur, un bon point qui est toujours délicat à retravailler. La verrière en deux parties est très transparente et assez fine. Le cordon détonnant qui facilite l'éjection est même gravé.

Nous trouvons sur une très belle planche de décalcomanies signée Zanchetti Buccinasco de quoi représenter trois Sea Harrier. En premier, le ZD608 entièrement en *Dark Sea Grey* avec des cocardes rouges et bleues du Squadron 801 de la base aéronavale de Yeovilton en 1982. La deuxième décoration représente le XZ451, dessus en *Extra Dark Sea Grey* et dessous en blanc brillant avec des cocardes rouges, blanches et bleues, du Flight 700A en 1979. La dernière possibilité concerne un appareil de la marine indienne, en l'occurrence le IN604 dans les mêmes teintes que le précédent mais bien sûr avec les cocardes vertes, blanches et orange. Cette maquette est à mettre entre toutes les mains. P. Branly - *Plastique injecté, gravure en creux.*

A6M2B ZERO

HASEGAWA 1/72

Une réédition qui vous permettra de redécouvrir l'une des meilleures représentations à l'échelle du célèbre Zero. Cette variante engagée au tout début de la guerre du Pacifique est une fine maquette, juste de formes, relativement bien détaillée, moulée dans le plastique gris relativement cassant propre à la grande marque nipponne. Les détails sont légèrement en dessous du standard auquel nous avons depuis été habitués, mais trouveront un complément de choix dans le grand nombre d'accessoires édités depuis sa sortie remontant à une bonne dizaine d'années. Le cockpit est schématisé, les parois étant nues, et les logements de trains, malgré une structure présente au fond, vraiment pas assez profonds. La gravure est en creux et fine. Certains maquettistes auront à cœur de découper la belle canopée transparente pour compléter la précision d'ensemble. Le montage, très simple, n'aura pas beaucoup d'écueils à éviter et la simplicité du camouflage vous fera rapidement passer aux décorations qui donnent quatre Zero gris perle mar-



qués de bandes blanches sur le fuselage et sur l'empennage à bord des porte-avions « Shokaku » et « Zuikaku » en 1941-1942. A. El Bied. *Plastique injecté, gravure en creux.*

SPIT MK. IX

HASEGAWA 1/48

Revoici le Spit' Mk. IX dont nous vous avons présenté un montage dans notre n° 25. Le « Continental Spitfire » présent en bas du boîtier renvoie surtout aux décorations, une française, une italienne, histoire de dynamiser (en le tirant un peu par les cheveux certes) un moule déjà un peu ancien, mais toujours à la pointe.

Le contenu est quasiment identique aux précédentes éditions et les retardataires pourront le redécouvrir en évitant deux ou trois menus détails comme le grand nombre de pièces optionnelles destinées notamment au Mk. VIII. Les raffinements sont suffisamment présents pour permettre de monter le modèle tel quel sans investissement supplémentaire. Bien évidemment, on peut compléter le cockpit et équiper les jambes des durits, mais point besoin de se lancer dans une débauche d'acquisitions, sauf si l'on tient à le faire figurer dans une catégorie de « nominés » en concours. La première machine suggérée par la planche de décals est italienne, choix très original malgré la pauvreté de la livrée, toute alu avec une bande noire à l'avant du nez cassant son côté « clean », et la seconde est donc française, pour le compte du GC. II/33 en 1944, ce qui permettra aux plus conservateurs de renouer avec les couleurs habituelles du Spit' mollement rehaussées par une casserole en Sky et la mouette placée devant la cocarde tricolore. A. El Bied. *Plastique injecté, gravure en creux.*

AU-1 CORSAIR

HASEGAWA 1/48

Si le livre très artistique de Bruno Pautigny vous a communiqué l'envie de retoucher au Corsair, Hasegawa réédite ce boîtier spécialement dévolu aux AU-1 français. Rien de bien notable concernant le contenu, puisque l'on retrouve ce que nous découvrîmes lors du montage du F4U-7 (cf. *Wing-Masters* n° 21) et des nombreuses chroniques qui en ont rendu compte dans nos colonnes. Gravure fine, bonne ligne générale, sophistication légèrement en deçà en revanche pour le cockpit, et découpe du train un peu



tarabiscotée, car il eut mieux valu fournir les fûts d'un seul tenant. Les décorations, l'un des arguments de la réédition, concernent le 17F-15 et le 12F-9, des flottilles 15F et 12F dont les matricules sont 129378 et 129321.

Pour la petite histoire, ces marquages apparurent effectivement sur des AU-1 de ces unités à partir de 1960. Auparavant, les 12F-9 et 17F-15 identifiaient des F4U-7, jusqu'en 1956-1957 (?) pour le premier et 1959 pour le second. A. El Bied. *Gravure en creux, plastique injecté.*

HURRICANE MK. I

HASEGAWA 1/48

Autre réédition d'un moule ayant fait ses preuves, ce Hurricane est proposé dans des décorations de stars : Stanford Tuck pour le « DT-A » et Peter Townsend avec son « VY-Q » (beaucoup trop gris d'ailleurs) des No 257 et No 85 Squadrons de la RAF durant la bataille d'Angleterre. Les deux sont camouflés en terre, et vert foncé dessus avec un ventre en « Duck Egg Green », coupé de noir pour le premier à hauteur de l'intrados droit.

Le kit déjà repris par Revell dans ses grandes lignes est certainement le meilleur dont nous disposons à cette échelle populaire pour les chasseurs. Beaucoup plus raffiné que nombre de ses congénères édités par la marque, peut-être en raison de la complexité de la structure d'origine, ce Hurricane donnera l'occasion de s'attarder sur un bel ensemble atterrisseurs/puits de trains (profonds à souhait et équipés), et sur un cockpit très correct et surtout très complet. Les bémols concernent une représentation un poil trop appuyée de l'entoilage derrière le poste de pilotage, et le fait que la canopée monobloc ne permette pas, sauf en cas de découpe, de jeter un oeil à l'intérieur. D'autre part, la plaque métallique en retrait du pilote devrait être complètement plate et non en forte surépaisseur comme ici nous obligeant à repenser la disposition des éléments du cockpit. A. El Bied. *Plastique injecté, gravure en creux.*



MACH 2 - 1/48



HELLER - 1/48



JMG T - 1/48

BLOHM & VOSS HA 139

MACH 2 1/72

Pour son service postal transatlantique la Luftwaffe commanda le Ha 139 à la société Blohm und Voss sise à l'usine « Hamburg Flugzeugbau GmbH (Ha) » avant la guerre. Les deux premiers prototypes, dont l'équipage était de quatre hommes, assurèrent lors de leur mise en service en mars 1937, la liaison Açores-New-York opérant à partir de deux navires. Les performances, honnêtes, permettaient une vitesse maximale de 288 km/h, grâce à deux moteurs Junkers Jumo 205C diesel. À la fin de l'année 1938, un troisième appareil fut mis en service pour assurer une nouvelle ligne régulière. En 1939, les trois furent réquisitionnés par la Luftwaffe pour faire du transport, de l'observation et de reconnaissance en Norvège. En 1940, le V-3 subit des modifications (allongement du nez et ajout d'un dôme d'observation) qui changèrent sa désignation en Ha 139 B/U. Une dernière évolution le transforma en chasseur de mines

grâce à la fixation de la grande antenne circulaire sous le ventre et c'est justement cette variante qui nous est proposée par la boîte Mach 2.

Ce kit « short-run » contient trois grappes transparentes et cinq en polystyrène de qualité perfectible. Au premier coup d'œil, la maquette apparaît comme un ensemble sobre où un important travail d'ébavurage et d'affinage est à prévoir, surtout pour les petites pièces. L'ajustage est en revanche net et précis, sans décalage malgré l'absence de tenons. Les bords de fuite des ailes manquent de matière et nous donnent une ligne discontinue. Le plastique devra être légèrement poli pour éliminer les défauts du moule, tout en évitant de supprimer la fine et précise gravure en creux.

Les 25 pièces transparentes sont d'une limpidité très moyenne et devront éventuellement être thermoformées. L'habitacle se compose de sept pièces très simplistes. Pour ce qui est de celles se rapportant sur la cellule (nacelles, mitrailleuses, mâts d'antenne) leurs emplacements sont matérialisés par de fines lignes en creux. Cela permet de palier le manque de clarté de la notice qui survole le montage en mentionnant les teintes de la seule décoration fournie (en segments de RLM 72/73 dessus avec un ventre RLM 65). Pour le positionnement des décalcomanies il faut se reporter au dessin de la boîte ou aller éventuellement sur le site du fabricant. Un modèle très original et hors du commun, mais demandant du travail et de la rigueur. C. Wozny. Plastique injecté « short-run », gravure en creux.

BOEING C-135FR

HELLER 1/72

Très belle pièce qui devrait faire bonne figure aux côtés des Mirage 2000, des Rafale ou des Jaguar. Livrés entre février 1964 et juillet 1965, les 12 C-135 initiaux étaient destinés à allonger l'autonomie des Mirage IV pour pouvoir éventuellement atteindre Moscou. Un appareil fut perdu en 1972 et les 11 survivants furent transformés en C-135FR et relivrés à partir de 1985, les vieux réacteurs J57 ayant été remplacés par des CFM56 moins gourmands et plus puissants. Les ravitailleurs actuels sont équipés de contre-mesures électroniques et de nacelles alaires Flight Refuelling Mk.32B permettant le ravitaillement des E-3F SDA par la perche rigide.

Basé sur très beau KC-135 d'AMT déclinée en plusieurs versions, ce kit est une petite merveille. Moulée dans un agréable plastique gris clair, la maquette impose par ses dimensions (56 cm de long perche comprise pour 55 cm d'envergure). Le montage ne pose pas de difficulté apparente, les pièces s'ajustant correctement. La gravure est fidèle, notamment les renforts extérieurs sur l'arrière du fuselage. L'habitacle est bien fourni et fidèle à l'original (surtout considérant la petite taille des vitrages... notez d'ailleurs que les petites fenêtres au-dessus du cockpit sont inexacts) et quelques aménagements internes sont présents. Ceux-ci seront à compléter si vous optez pour la porte cargo ouverte. Les atterrisseurs, aussi massifs que dans la réalité, n'attendent plus que quelques billettes et conduites. Le système de ravitaillement en vol est complet avec la perche rigide équipée ou non du raccord souple (destiné aux chasseurs) et les nacelles alaires (exclues sur les trois KC-135 livrés en 1997). Les antennes du système ECM Adèle — *typically French!* — sont présentes, une en haut de la dérive et l'autre au-dessus du cockpit. Seule manque la myriade de petites antennes dorsales, faciles à faire soi-même, au demeurant. Deux décorations pour des « ravitos » gris/bleu actuels sont fournies : le *Charlie-November* (un « nouveau » KC-135 livré en 1997) avec sa dérive bleu-blanc-rouge (à peindre) et l'insigne de l'ERV 00.093 « Bretagne », et le *Charlie-Fox-trot*. Un excellent produit de notre champion national du reboitage. J. Guillaume. Plastique Injecté, gravure en creux.

CAUDRON C.690

JMG T 1/48

Contrairement à l'ordre numérique, le Caudron C. 690 fut conçu après le C.720 et constitue l'ultime évolution du constructeur en matière d'avions d'entraînement monoplaces. Comme son prédécesseur, il s'agit d'un appareil de petit gabarit, doté d'une aile sans dièdre et d'un train fixe caréné, propulsé par un Renault 6Q-03 à compresseur de 220 CV intégré dans un fuselage allongé. Deux prototypes furent commandés, qui volèrent pour la première fois en février 1936 et étaient à l'origine équipés de la dérive arrondie caractéristique inspirée de leurs glorieux prédécesseurs, dont le célèbre Rafale. Après avoir été présenté à des délégations roumaines, chinoises ou japonaises (ce pays en achetant finalement un unique exemplaire), le ministère de l'Air français, à l'issue de négociations interminables et au prix de plusieurs modifications (dont l'adoption d'une dérive pointue et de bords fixes de bord d'attaque), passa commande de 15 machines destinées à l'entraînement des pilotes de chasse. Cette décision plusieurs fois contestée et le programme lui-même remis en cause, ce n'est finalement qu'en mai 1939 que la totalité des avions fut livrée. À l'usage, l'appareil se révéla délicat à piloter car très (trop ?) maniable (un comble pour un avion d'entraînement...) et surtout fragile, ce qui explique qu'il fut peu utilisé. Finalement, un seul appareil surviva à la guerre, qui revolera en avril 1945 avant d'être définitivement cloué au sol l'année suivante, mettant ainsi un terme peu glorieux à cette lignée de machines aux lignes si élancées.

Après avoir réalisé par le passé divers Caudron au 1/48 (C.714 en thermoformé, résine et injecté — cf. *WingMasters* n° 21 — ou C. 860 de grand raid — cf. *WingMasters* n° 3), JMG T a aujourd'hui jeté son dévolu sur le malchanceux C.690, qui prend en l'occurrence la forme d'une maquette en résine d'une grande finesse, composée d'un nombre restreint de pièces (un peu plus d'une vingtaine), complétées par une petite planche de photodécoupe contenant les éléments les plus fins (masselottes des gouvernes ou supports des bords de bord d'attaque) et quelques pièces en métal (pales de l'hélice, manche à balai).

Le moulage des pièces est, comme on peut s'y attendre avec ce fabricant, tout à fait satisfaisant, seules de très légères traces de moulage devant être ôtées d'un léger passage de papier abrasif. Le poste de pilotage, moulé avec le fuselage (une habitude chère à JMG T sur ses maquettes en résine et par exemple sa série de Potez 63.11/631) sera agrémenté d'un tableau de bord aux instruments gravés en creux et de quelques pièces en photodécoupe, tandis que le harnais du siège a bizarrement été oublié. La phase la plus délicate du montage sera incontestablement constituée par l'ajustage de la verrière sur la cellule. En effet, comme sur sa maquette du C.714, le fabricant fournit une canopée en rhodoïd thermoformé (donc bien limpide) moulée avec une partie du fuselage (donc problématique). Certes il était difficile de faire autrement étant donné la disposition des vitrages, mais l'installation de cet ensemble demandera un peu de doigté, beaucoup de patience et de nombreux essais à blanc. Pour les maladroits d'ailleurs, JMG T a pensé à mettre deux canopées dans la boîte, au cas où... Une fois cette étape franchie, le reste du montage est un jeu d'enfant, notamment grâce à la présence du train d'atterrissage fixe qui accélère sensiblement l'assemblage, le fabricant ayant en plus pensé à doter ailes et gouvernes de profondeur de tenons permettant un positionnement et un alignement aisés.

La planche de décalcomanies, de qualité correcte, sans plus, permet de reproduire le C.690 n° 11, de l'école de pilotage d'Étampes en 1939, entièrement peint en aluminium, et un autre

portant le camouflage classique des avions français de la Campagne de France à base de gris, de kaki et de marron.

Hormis la difficulté représentée par l'installation de la verrière, nous sommes indéniablement en présence d'une maquette simple à réaliser, correctement détaillée, d'une grande finesse et qui bénéficie surtout d'une finition impeccable. Comme, en plus, le C.690 est un avion élégant, même recouvert d'un camouflage, si vous êtes amateur d'avions français de cette période, il vous sera difficile de passer à côté de ce joli petit kit. D. Breffort. Résine, photodécoupe, métal et rhodoid thermoformé.

TORNADO ECR « TIGERMEET 2001-2002 »

REVELL 1/32

Le Tornado ECR a été développé à partir de la cellule de l'IDS d'attaque tout temps. Il s'agit d'une version spécialisée dans les missions SEAD (suppression des défenses antiaériennes ennemies) et la reconnaissance. Son électronique est modifiée en conséquence, notamment par l'adoption du système ODIN permettant la transmission des prises de vue infrarouge aux forces alliées en temps réel. Extérieurement, les ECR se distinguent de l'IDS par la suppression du canon Mauser et par l'ajout d'un pod de détection infrarouge à balayage sous l'avant du fuselage et d'un FLIR sous le nez. L'armement de choix est le missile antiradar HARM, dont quatre exemplaires peuvent être emportés. Cette version a été prise en compte par l'Allemagne (35 exemplaires neufs) et l'Italie (16 IDS reconditionnés dans une version simplifiée, non équipée pour la reconnaissance), qui, de fait, sont les pays européens à disposer d'un appareil de lutte anti-radar spécifique.

Conçue comme l'original, cette maquette reprend la totalité des pièces du Tornado IDS Revell à laquelle s'ajoute une grappe supplémentaire propre à la version ECR. Nous ne reviendrons pas en détail sur les caractéristiques du modèle de base (cf. *WingMasters* n° 12), rappelant simplement qu'il s'agit d'une très belle maquette, finement gravée, rivetée, bien détaillée, au moulage très propre et offrant plusieurs options de montage (aérofreins, perche de ravitaillement, ailes, etc.). Revell a bien fait son travail de recherche puisqu'en plus de deux HARM et de leurs pylônes, nous trouvons sur la grappe supplémentaire le pod IR et la sphère carénée du FLIR, les obturateurs des canons et deux nouvelles planches de bord correspondant aux versions modernisées. La notice est très claire et tient bien compte de ces modifications.

Le meilleur reste à venir : il s'agit des décorations. Les plus timides pourront choisir un ECR du JaboG 32 en trois tons de gris avec le radôme noir, mais les autres se tourneront sans complexe vers la décoration appliquée sur l'un des appareils de la même unité à l'occasion des *Tigermeet* 2001 et 2002. Le camouflage de base est gris lui aussi, mais il est « déchiré » sur les surfaces supérieures et la dérive pour laisser apparaître un pelage tigré du plus bel effet. Les zébrures et les lambeaux sont reproduits en décals sur une planche plus large qu'un format A3 (!) et bénéficient d'un effet de reliefs et de dégradés comparables à ce que l'on pourrait obtenir à l'aérographe (le travail et les jurons en moins...). Une bien belle réédition. J. Haccoun. Plastique injecté, gravure en creux.

ENTERPRISE NCC 1701

BANDAI 1/850

On en avait rêvé, les japonais l'ont fait, et très bien fait ! Avec ce kit, Bandai pourrait facilement faire sienne la devise de « Star Trek » : « pour aller

là où aucune maison de maquette n'est jamais allée » ! En effet, nous avons à faire à un des plus beaux, pour ne pas dire le plus beau, kits de science-fiction (c'est pour cela qu'on vous en parle !), avec cet *Enterprise* adapté du premier opus cinématographique. On se souviendra que « Star Trek » est né dans les années soixante et comprend trois saisons TV. Le vaisseau *Enterprise* de la série originale fut redessiné pour le film par Andrew Probert. C'est cette version qui fait l'objet de ce magnifique kit, dont la boîte — superbe — renferme un petit bijou d'à peine plus de 35 cm. Les pièces sont moulées en plastique noir pour l'opacité (vous allez comprendre pourquoi dans un instant), peintes en blanc, puis décorées de stencils, dont des effets de « paneling » et de marquages d'identification mesurant pas plus d'un demi-millimètre ! Le rendu des panneaux dits « aztèques », du fait de leur similitude avec l'art précolombien, est tout simplement génial. Exit aussi l'éclairage poussif de la maquette AMT de l'époque (qui mesurait environ 50 cm de long) ; ici ce sont des ampoules, sortes de LED (?), avec fils et serties dans une bulle de plastique qui procure l'éclairage dont l'intensité lumineuse est accrue par l'adjonction de pièces transparentes servant de « loupe ». La notice de montage doit être scrupuleusement respectée si l'on veut obtenir une reproduction digne du modèle de tournage, et on exagère à peine, tant ce kit est soigné.

Pour résumer, il n'y a qu'à détacher les pièces de leur support et les assembler délicatement en suivant les étapes. Aux dires de certains, une bonne après-midi suffit ! Mais quelle après-midi !

Ce kit est actuellement épuisé, mais il fera l'objet d'une réédition en fin d'année. Ne manquez pas ce rendez-vous. J.-M. Deschamps. Remerciements chaleureux à Olivier Cabourdin pour la fourniture du kit analysé. Disponible chez Hobby Link Japan, www.HLJ.com.

MITSUBISHI A7M1 « REPPU »

FINE MOLDS 1/48

Le A7M1 « Reppu » (connu sous le nom de « Sam » dans la nomenclature américaine) fait partie de ces élégants chasseurs dessinés par les bureaux d'études japonais pendant la Seconde Guerre mondiale. Conçu par Mitsubishi pour succéder au Zero (dont il reprend en partie les lignes), il effectua son premier vol en mai 1944, équipé d'un Nakajima Homare 22 en étoile de 2000 CV. Toutefois, la puissance de ce moteur étant considérée comme insuffisante, il fut décidé de le remplacer dès le troisième prototype par un Mitsubishi MK9A de 2200 CV plus volumineux, donnant ainsi naissance au A7M2. La fin des hostilités empêcha le développement de l'appareil dont il ne fut construit que neuf prototypes (avec seulement deux A7M1) et un appareil de série.

Cette nouvelle maquette Fine Molds est très alléchante : bien que le sujet soit relativement anecdotique (s'il est possible de trouver des dizaines de maquettes de projets allemands qui n'ont jamais quitté la planche à dessin, alors pourquoi pas un prototype japonais ?), il est superbement traité. La boîte très joliment illustrée contient un petit nombre de pièces (moins de 75, dont plusieurs optionnelles) finement gravées, très proprement moulées et ne présentant quasiment pas de pastilles d'éjection. D'après la maigre documentation en notre possession, les belles lignes du A7M1 (puisque c'est de cette version uniquement qu'il s'agit) semblent bien rendues, avec notamment le double dièdre de l'aile. Le niveau de détail est très bon (comparable aux meilleures productions Hasegawa à l'échelle) avec notamment un joli moteur, un cockpit assez fouillé (le siège pourra néanmoins être légèrement affiné et équipé de hamais, non fournis ici) et des puits de trains bien profonds rivetés et agrémentés de renforts. La verrière, parfaitement limpide, est fournie en deux exemplaires : monobloc et en trois parties. Les éléments de train et leurs trappes sont très fins et ne demanderont qu'un travail de détaillage minimal. Le nez et le capot étant portés par une peti-



REVELL - 1/32



BANDAI - 1/850



FINE MOLDS - 1/48

te grappe annexe, il semble fort probable que la maquette sera déclinée en A7M2. Enfin, un mécanicien et deux pilotes (l'un assis, l'autre debout) sont présents dans la boîte.

Trois décorations sont proposées : la première est celle du premier prototype intégralement peint en jaune orangé du plus bel effet, avec les Hinomaru rouges aux positions classiques et les trappes de train en alu. Les deux autres, hypothétiques, sont présentées avec un camouflage classique en vert foncé sur jaune orangé pour l'un (schéma courant pour les prototypes et appareils de développement) et vert foncé sur gris, mais bien évidemment sans marquage opérationnel spécifique.

Une bien belle maquette qui pourra séduire même les indifférents aux avions japonais. J. Haccoun. Plastique injecté, gravure en creux.

Hi,

this is a high quality magazine scanned by szek.
i skipped some non-interesting ad-pages, but kept others, that i considered to be interesting to the modeler, so don`t worry about the missing pages.

please contribute to the community and scan some issues (at high quality please!) from the following high-class modeling magazines:

- Euro Modelismo
- Euro Modelismo Figuras
- Euro Modelismo Monographs
- Steel Masters
- Armour Modelling (japan)
- Ground Power
- Model Graphix (+Specials)
- Military Modeling Manual (japan)
- Tank Magazine Special (japan)
- AFV Modeler
- Steel Art
- Soldatini
- Model Time
- Euro Militaire

or everything you consider to be a very good magazine (aviation, armor, figurines, etc).

please keep the archive unchanged (extension, bitlength) in the shared folder for a while.

enjoy@share

szek (andi)

you may consider viewing my compilation of over 300 eD2K links to all sorts of WW1 and WW2 documentary movies here:

www.personali.net/szek/doculist.rar