

N°45

France métro.
6,35 €



BIMESTRIEL
MARS-AVRIL 2005

AVIATION - MAQUETTES - HISTOIRE - NOUVEAUTES

1/48 SPITFIRE Mk. VI

1/32
Ki-6

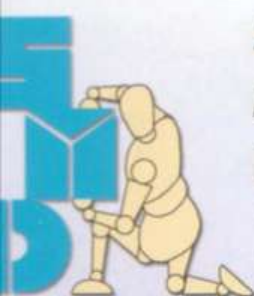
1/48
F-4G Wild Wease

1/72
Heinkel He-59

LA JG 27 EN AFRIQUE (II)

L 19562-45-F: 6,35 € - RD





SUD MODÈLES DIFFUSION

Tél. : 04. 94. 78. 55. 39

Fax : 04. 94. 78. 55. 40

MD - 561, Route de Trets - 83910 Pourrières
e-mail : sud.modeles.diffusion@wanadoo.fr

LE PLUS GRAND CHOIX DE NOUVEAUTÉS ORIGINALES ET DE QUALITÉ

NOUVEAU

Site internet : www.sudmodeles.com

1/48



TR 02809- RA-5C Vigilante US Navy, 1980

RODEN



1/72

ROD 049
Hydravion US Curtiss H-16 de 1920



MASTERKIT
© Goulet G. & C.



Autres gammes
disponibles :

- Allemagne WW I et II
- Angleterre WW I et II
- Italie WW I et II
- USA WW I et II
- Russie WW I
- Israël moderne
- Empire austro-hongrois WW I

ots de 20 ml.
couleurs Federal
standard pour WW II
moderne.
excellent pouvoir
avant.
compatible
photographie
impression à l'encre



1/72

TR 01611 - Shenyang J-10
chasseur de Chine populaire, 2000



1/72

TR 01616
RA-5C Vigilante US Navy, 1980



1/350

TR 05608
Porte-avions US CV-2 USS Lexington, 1942

Peintures acryliques
pour maquettes d'avions
Nuancier couleurs françaises

1^{re} GUERRE MONDIALE



Nuancier complet contre 6€ (port inclus)

2^e GUERRE MONDIALE



UR DE LA PUBLICATION :
s Vauvillier
UR DE LA RÉDACTION :
Marie Mongin
UR DE LA RÉDACTION MAQUETTES :
Jean BREFFORT
UR EN CHEF :
J.BIED

AUX COLLABORATEURS : V. Barbic,
Chorquet, J.-P. Bonneville, J.-Ph. Camus,
Liz, J.-Ph. Fauvarque, N. Gohin, G. Gorokhoff,
let, J. Guillaume, J. Haccoun, Vincent Kemor-
A. Lambert, F. Lubin, R. & J. Meissonier,
n, D. Palix, B. Pautigny, D. Sadok, O. Souley, S.
Riba Dominguez, C. Wozny.

E-mail : wingmasters@histecol.com
SPÉCIFICATION : Géraldine Mallet (01 40 21 18 22)

UR GRAPHISTE : Christophe Camille,
PARTEMENT PUBLICITÉ (Fax : 01 47 00 51 11)

cteur de publicité :
Claude Piffret (01 40 21 18 23)

ipe de publicité :
Villemois (01 40 21 17 94)

ie Piffret (01 40 21 17 99)
Marie-Joseph (01 40 21 18 26)

graphistes : Géraldine Mallet (01 40 21 18 22)
Aurélien Sautou (01 40 21 07 08)

stante de publicité :
Lapollévin

traitement commercial (Fax : 01 47 00 20 75)
ctrice des ventes :

Douriquan (01 40 21 06 04)
onsable commerciale :

he Vichy (01 40 21 75 34)
stantes de la Direction générale :

Dauverchain (01 40 21 07 09)
he Féligat (01 40 21 18 26)

uel :

Misseloya (01 40 21 18 20)
onsable Cellule Abonnements/VPC :

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

nnements
Mazghari (01 40 21 07 76)

Rozet (01 40 21 07 84)
abonnement@histecol.com

RÉDACTION ET MAQUETTE
Buffetaut, Philippe Charbonnier, Marc-Antoine Colin,

Vincent Colombet, Yves Debay,
Vie Deschamps, Laurent Duclos,

Gillard, Raymond Giuliani, Denis Gandillon,
La Vexier, Magali Masselin, Eric Micheletti,

Planelli, Nathalie Serhadji, Nicolas Stratigos,
Thiers, Philippe Teulé, Antoine Viau,

ouis Viau.

DIRECTEUR DES SYSTÈMES D'INFORMATION
Tollu

DÉPARTEMENT GESTION
étaire générale : Chantal Raynaud

ptabilité : Alain Thibout,
Nicolas Kalkas.

étaire administrative :
Quinton (01 40 21 18 24)

ABONNEMENTS, RÉDACTION
e & Collections, 5, avenue

République, 75541 Paris CEDEX 11,
01 40 21 18 20. Fax : 01 47 00 51 11

an, France : 33,50 €
OM et autres pays : 40 €

en kiosque : par MLP
et missort : par Sordap Tél. : 01 55 51 83 61.

au détail : Armes & Collections,
rue de la République, 75011 Paris,
01 47 00 68 72.

DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
e : Tuttolibri, Emmano Albertelli Editore,
Bari, 34, I-43100 Parma.

Éditeur responsable pour la Belgique :
r Diffusion, Avenue Van Kalen,

10 Bruxelles, Foris 210-0402415-14
ements. Tél. : 02 555 02 17

istration des ventes. Tél. : 02 555 02 21
pres@fondur.be - Fax : 02 555 02 09

Abonnements
en € (port compris)
82 € (port compris)

WINGMASTERS est un bimestriel publié
par HISTOIRE & COLLECTIONS.

au capital de 182 938, 82 €. Siège social :
rue de la République, 75011 Paris.

er directeur général : François Vauvillier,
résident : Jean Bouchery,

ur général : Jean-Marie Mongin,
aux associés : François Vauvillier,

Marie Mongin, Eric Micheletti,
P n° : 0804 K 78983

ite : Macintosh G4/500
omposition intégrée :

Macintosh G3/400 et G3/350
ed in France/Imprimé en France

ement de l'image : Studio A & C
ession : Liliane Deprez

IN : 1253-4110
yright : Histoire & Collections 2005.

roduction interdite sans accord écrit préalable.

BIENVENUE SUR www.wingmastersmag.com

MARS-AVRIL 2005

VOL DE NUIT...

Chers lecteurs,

Ce numéro est le dernier que j'aurai eu le plaisir et l'honneur de soumettre à votre exigeante approbation.

Ayant accompagné *WingMasters* des années durant, dans sa croissance puis dans sa maturité, je tiens à remercier tout particulièrement les nombreux lecteurs qui ont pris la peine au fil des mois de nous écrire pour faire part de leur opinion à la lecture des pages qui m'ont été confiées.

Les auteurs, aussi, je leur dois énormément et n'oublierai jamais leur exigence à donner constamment le meilleur d'eux-mêmes, au prix d'un grand sacrifice en temps, se chiffrant à plusieurs dizaines d'heures par modèle. Qu'ils en soient encore, et très sincèrement, remerciés.

Je n'oublie pas non plus l'équipe proche d'*Histoire & Collections* avec laquelle j'ai travaillé toutes ces années, les graphistes en première ligne, qui m'excuseront bien volontiers je l'espère certains attermoissements parfois et quelques modèles arrivés « tout chauds ».

Pour la dernière, et votre plaisir, voici donc un numéro particulièrement riche avec pas moins de huit montages, deux articles historiques et un reportage, en espérant que leur propos saura vous séduire.

Ce sera ma récompense.

Bonne lecture.

Anis El Bied,

Rédacteur en chef de *WingMasters*

DEMAIN AUX COMMANDES...

Dès le prochain numéro, *WingMasters* poursuivra son vol aux mains de son fondateur. Dominique Breffort prendra donc les commandes et vous donne rendez-vous dans deux mois pour *WingMasters* n° 46.

Jean-Marie Mongin,

Directeur de la Rédaction

Northrop T-38 Talon	1/48	P.-A. Lambert	8
Salon de Telford 2004		Julien Haccoun	14
Heinkel He-111H	1/72	Nicolas Gohin	18
Bristol Beaufighter Mk.VI	1/48	J.-B. Saillant	23
Heinkel He-59	1/72	P. Branly	28
OV-1A « Mohawk »	1/48	Frédéric Servais	36
F-4G « Wild Weasel »	1/48	Julien Haccoun	40
Ki-61	1/32	Olivier Soulleys	46
Kawasaki Ki-61		Vincent Gréciet	50
Grumman TBF-1 « Avenger »	1/48	Bruno Pautigny	54
La Jagdgeschwader 27 en Afrique (2 ^e partie)		Yves Buffetaut	58
LES NOUVEAUTÉS LIVRES			6
LES NOUVEAUTÉS ACCESSOIRES,			
DECALS, MAQUETTES, FIGURINES, POUR TOUT SAVOIR SUR :			66
LES ABONNEMENTS, LA PLANCHE DE DÉCALIS WINGMASTERS,			
LES PETITES ANNONCES (33) ET LES ANCIENS NUMÉROS			32 à 34

♦ 6 mars à Tours (37). 28^e Bourse d'échanges Internationale de l'Auto Minia Tours au Parc des Expositions. Renseignements : Gérard Lachaud, Auto Minia Tours, 4 rue des Sources, 37 540 Saint Cyr (Loire). ☎ 06 76 15 70 79. Inscriptions par courrier.

♦ 12 mars à Hoboken (près d'Anvers, Belgique). « Flanders' Modeling Festival 2005 » et « Flanders' Contest 2005 ». Concours international de maquettes et de figurines, exposition et démonstrations, bourse d'échanges à l'Institut Don Bosco, Salesianenlaan 1, B-2660 Hoboken. IPMS-Anvers, Eddy Marvoet, Zwanenbloemlaan 10, B-2900 Schoten, Belgique. ☎ +32(0)3/685.05.46 (avant 20 h). Courriel : eddy.marvoet@skynet.be. Info et inscriptions : www.ipmsantwerpen.be.

♦ 12 et 13 mars à Grussenheim (Haut Rhin). Exposition internationale de maquettes et figurines dans la salle des fêtes de la ville. Adam Didier, 1, rue du Gal Schlessler, 68000 Colmar. ☎ 03-89-41-02-46 (le soir).

♦ 13 mars à Rohrbach-les-Bâches (Moselle). Salon expo maquettes organisé par le Club des Maquetistes du Pays de Bâche dans la Salle R. Schumann, H. Dannenhoffer, 6, rue du Chemin de Fer, 57140 Rohrbach-les-Bâches. ☎ 03-87-02-73-16.

♦ 13 mars à Albens (Savoie). 8^e exposition-bourse d'échanges dans la salle polyvalente (Espace Chantal Mauduit). CMFA, Place, 73410 Albens. ☎ 04-79-54-12-61 (mercredi de 20h à 21h30).

♦ 19 et 20 mars à Courmoult (près Montpellier-Hérault). 3^e exposition de maquettes et figurines avec bourse d'échanges dans la salle V. Hugo, C. Balmefrezol, 18, rue des Fauvettes, 34430 St-Jean de Vedas. ☎ 06-82-91-17-82. Courriel : cbalmefrezol@aol.com.

♦ 19 et 20 mars au Landreau (près Nantes, Loire-Atlantique). « Atlan'kit », 6^e exposition de la maquette et de la figurine organisée par l'Atlantique Maquettes Club dans la salle des Nouvelles, J. Rouzineau. ☎ 02-28-21-81-27. Courriel : boule@club-internet.fr.

♦ 26 et 27 mars à Tours. Turomes 2005, exposition-concours de maquettes et figurines organisée par l'ACP 37 au Parc des expositions. Site internet : www.acp37.com. Stéphane ☎ 06-78-05-71-16 ou Claude : ☎ 02-47-44-83-18.

♦ 26 au 28 mars à Douarnenez (Finistère). Salon du modélisme avec bourse d'échanges dans la salle Jules Verne, Association Train

29, 17bis, rue Croas Talud, 29100 Douarnenez. ☎ 06-78-62-26-12 ou ☎ 06-79-57-77-42. Courriel : celticronan@wanadoo.fr.

♦ 2 et 3 avril à Charleroi (Belgique). 13^e Salon du Modélisme au Palais des expositions de la ville. L. Gornand, Rue de l'Armée Française 133, 6200 Chatelet. Tél/Fax : 32-71/39-50-73.

♦ 3 avril à Talange (Moselle). 4^e bourse d'échanges multicollecion au Centre socio-culturel J.P. Scheff, 27, rue J. Moulin, 57525 Talange. ☎ 03-87-70-10-36.

♦ 9 avril à Bron (Rhône). Exposition-concours de maquettes d'avions à la « Maison des Sociétés », square De Grima, Club de l'Air, 12 rue Louis Pergaud, 69500 Bron. ☎ 04-78-26-78-70. Courriel : dubairy@aol.com.

♦ 9 et 10 avril à Montigny-les-Metz (Moselle). Expomodel 2005 à l'Espace Europa, Salon de la maquette et du modèle réduit avec bourse d'échanges/ B. Jacques, 81, rue de Thionville, 57000 Metz. ☎ 03-87-31-45-25. Courriel : dmm57@hotmail.com.

♦ 16 et 17 avril à Toufflers (Nord). 5^e Forum du maquetisme, concours, exposition et bourse d'échanges au Complexe sportif MCT, 61, rue de l'Eglise, 59390 Toufflers. Courriel : mct@northet.fr. Internet : www.m-t-net.

♦ 23 et 24 avril à Wavre (Belgique). 3^e exposition-concours de maquettes et figurines avec bourse d'échanges dans les salles de l'hôtel de ville. S. Leloup, Rue des Quatre Chemins, n°5, B-1300 Wavre, Belgique. ☎ (0032)010-24-17-64. Courriel : ipmswavre@hotmail.com.

♦ 21, 23, 24 avril 2005 3^e exposition de l'AMTB au centre socio-culturel. Renseignements : A. Roy. ☎ 03-80-31-93-21.

♦ 23 et 24 avril à Crozon (Finistère). Campi Expo 2005 dans la salle omnisports. Exposition-concours de maquettes et figurines, A. Personnic, 54, rue Chateaubriand, 29160 Crozon. ☎ 02-98-27-14-29 ou 06-64-38-96-40. Courriel : barracuda-club@wanadoo.fr.

♦ 23 et 24 avril à Mirebeau-sur-Bèze (Côte d'Or). 3^e Exposition de l'AMTB au Centre Socio culturel. Renseignements : A. Roy. ☎ 03-80-31-93-21.

♦ 24 avril au 1^{er} mai à Arzignano (Vicenza, Italie). 25^e concours du club «Quattro Gatti» à la Villa Brusaroscio, Marcello Marchetti, Via Cesare Battisti, 8, 36071 Arzignano. ☎ (0039) 444-670491. Courriel :

mfd57marchetti@virgilio.it. Site du club : www.quattrogatti.it. Courriel : info@quattrogatti.it.

♦ 8 mai à Persan (Val d'Oise). 12^e Salon du modélisme avec bourse d'échanges dans la salle Marcel Cachin, M. Coquerie. ☎ 01-30-34-32-49 (après 19h).

♦ 7 et 8 mai à Ham-sur-Heure (Belgique). Concours-exposition de maquettes et figurines avec bourse d'échanges au château de Ham, J.P. Collasin ☎ (0032)0498/24-41-82. Courriel : jp.collasin@carmail.com ou G. Scory. ☎ (0032)0475/97-59-27. Courriel : gerard.scory@skynet.be.

♦ 7 et 8 mai à Sarlat (Dordogne). Exposition de maquettes et figurines, finale de la coupe de France 2004/2005 au Centre Culturel de la ville, Ch. Chauzaint, Le Coustal, 24200 Sarlat-la-Caneda. ☎ 05-53-31-04-09.

♦ 12 au 15 mai à Almada (Portugal). 9^e Model Show à l'Oficina da Cultura, organisé par l'AMA, Pedro Figueira, Apartado 531, Cova da Piedade, 2801-906, Almada, Portugal. Courriel : amamail@portugalmail.pt.

♦ 14 et 15 mai à Soumoulou (Pyrénées Atlantiques). Exposition de maquettes et figurines avec bourse d'échanges dans le Hall d'Ossau, L. Roger, 24, côte de Capbat, 64530 Livron. ☎ 05-59-53-62-00. Courriel : louis.roger2@wanadoo.fr ou Y. Rosquin au ☎ 05-59-84-11-42.

♦ 21 et 22 mai à Venesnes (près Chateaufort sur Cher, Cher). Exposition de maquettes et figurines dans la salle des fêtes, Ph. Caquais, 56, résidence St-Lazare, 18190 Venesnes. ☎ 02-48-60-52-33 (après 19 h). Courriel : CQS@wanadoo.fr ou F. Plat, 2, rue A. Fournier, 18400 Lunery. ☎ 02-48-68-01-27. Courriel : fredopia@aol.com.

♦ 21 mai à Muret-Lherm (près Toulouse, Haute Garonne). Air Expo 2005, meeting aérien sur l'aérodrome de la ville organisé par trois écoles d'ingénieurs aéronautiques de Toulouse. Site internet : www.airexpo.org. Air Expo, 7, avenue E. Belin, 31400 Toulouse.

29-30 avril 1^{er} mai
Torrent Valencia Espagne



ConcursExposition
Foire du Modélisme

Programa Exposició	Sabats 29 de 17 a 20h i Dimecres 30 de 10 a 17h.
Programa Fira	Dimarts 29 de 17 a 21 h Sabats 30 de 10 a 20h i Dimecres 31 de 10 a 17h.
Tel·lèfon	+34 96 233 23 29
Web	www.gorriam.com
E-mail	info@gorriam.com gorriam@gorriam.com
Modells amb preu especial	
Entrada lliure	

AJUNTAMENT
TORRENT

Auditori
TORRENT



11^e Concours de l'AMT du 29 avril au 1^{er} mai 2005.

A l'Auditorium de la ville de Torrent (Espagne)

Avions, Véhicules civils et militaires, Science-Fiction, Dioramas et Figurines seront présents et primés selon la formule « Open », avec un prix spécial couronnant les œuvres les plus remarquées.

Le meilleur du maquetisme ibérique et une nombreuse participation étrangère vous attendent durant ce week-end unique.

Entrée libre.

Renseignements : Asociacion Modelista Torrent. C/ General Urrutia, 67 Esc. 1-9 46013 Valencia.

Tél/Fax: (+34) 96 333 23 28. Web www.amttorrent.com.



CONCOURS OPEN DE PARIS DE MAQUETTES D'AVIONS STATIQUES

les 30 avril et 1^{er} mai



Pour débiter son deuxième quart de siècle, le Mondial de la Maquette et du Modèle Réduit organise, spécifiquement, le 1^{er} **Concours Open de Paris de Maquettes d'Avions statiques** les 30 avril et 1^{er} mai 2005.

Ce concours devant être à la hauteur de l'événement, les organisateurs s'entourent des meilleurs conseils et

de l'un des meilleurs jurys du moment reconnu pour ses compétences nationales et internationales.

Les œuvres seront mises en valeur dans des vitrines prévues à cet effet et pour en faciliter le positionnement et permettre une implantation adaptée **nous vous invitons à vous pré-inscrire avant le 10 mars 2005.**

MONDIAL
DE LA
MAQUETTE
ET DU
MODÈLE RÉDUIT

23 avril au 1^{er} mai 2005
Paris - Porte de Versailles

www.salon-maquette.com

Concours Open de Paris de maquettes d'avions statiques les 30 avril et 1^{er} mai, dans le cadre du Mondial de la Maquette et du Modèle Réduit du 23 avril au 1^{er} mai 2005.

Afin de bien vous préparer et recevoir les informations veuillez nous faire parvenir vos coordonnées :

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

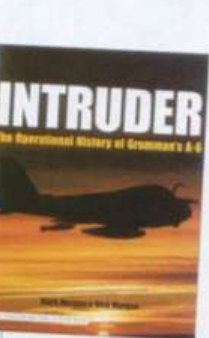
Code postal _____ Ville _____ Pays _____

Téléphone _____ e-mail : _____

Coupon-réponse à compléter et retourner à : Salon Mondial de la maquette et du Modèle Réduit - Concours Open de Paris de maquettes d'avions statiques
55, Quai Alphonse Le Gallo - 92100 BOULOGNE

Pour informations : Aline 01 49 09 60 82





JAPANESE AIRCRAFT EQUIPMENT

Ancien pilote, ex-conservateur du Smithsonian et passionné de l'IA et de l'UN, Mikesh nous livre la suite logique de son ouvrage sur les intérieurs d'avions japonais paru chez le même éditeur. Relatant la façon dont les matériels furent capturés ou récupérés à la fin du conflit, il présente ces équipements — instruments, armements, radios et viseurs — avec de belles photos couleur et un texte décrivant leur utilisation et leurs principales caractéristiques techniques. Idéal pour les collectionneurs, les propriétaires de warbirds ou les modestes maquetistes que nous sommes, ce livre de qualité propose une approche technique de ces appareils longtemps restés méconnus. Les habitacles sont mis à nu, ainsi que les diverses baies d'avionique ou d'armement, avec des reconstitutions authentiques qui permettront aux amateurs de reproduire avec fidélité toute sorte d'appareil japonais.

Le texte permet également de faire la différence dans les divers standards utilisés par les constructeurs ou les utilisateurs, ce qui évitera aux plus pointilleux des confusions selon qu'ils monteront un appareil de la marine ou de l'armée. Un livre assez complet pour tout spécialiste de l'aviation japonaise. J. Guillaume. Par Robert C. Mikesh. Edité par Schiffer Publishing, 196 pages, 400 photos N & B et couleur, texte en anglais. Format 23,5 x 31 cm.

AIRCRAFT CARRIERS

Héritier des publications Aerospace qui avaient conduit Atlas à proposer de nombreuses séries de fascicules hebdomadaires, cet ouvrage est une rétrospective très complète de l'aviation embarquée, des tout débuts aux projets futurs, avec une présentation sous forme de fiches pour les navires — porte-aéronefs divers et bâtiments amphibies — et les aéronefs liés à la guerre aéronavale, embarqués ou basés à terre. La présentation est celle des fascicules Atlas (avec lesquels nombre d'entre nous ont commencé à gamir leur bibliothèque) avec historique, profils couleur, tableau des caractéristiques et quelques trois-vues colorées de grand format, références idéales pour les maquetistes. La liste des matériels est relativement exhaustive, de la Seconde Guerre mondiale à nos jours (jusqu'aux V-22, Merlin, F/A-18E/F et F-35), et les chapitres historiques couvrent toutes les grandes étapes de l'aviation navale, que ce soit au niveau des développements techniques ou des grandes batailles. L'iconographie de bonne qualité compense largement le fait que la plupart des illustrations sont aujourd'hui assez connues et permet à cet ouvrage de s'imposer comme une référence sur le sujet. L'idéal serait une version française... J. Guillaume. Par Chris Bishop & Chris Chant. Edité par

MBI, 256 pages, 152 photos N & B et couleur, profils, texte en anglais. Format 22,6 x 29,8 cm.

49TH FIGHTER GROUP & JG 52 & GC.1/2

Beau trio de la part du prolifique éditeur britannique. Le premier, écrit par William Hess, s'intéresse au premier groupe de l'USAAF envoyé dans le Pacifique Sud dès le début 1942 et qui, passant du P-40 au P-38, est parvenu à abattre 667 appareils ennemis en produisant 36 as, dont le célèbre Dick Bong.

Le suivant de la plume de John Weal revient, pour sa part, sur les Experten de la JG 52, le groupe allemand le plus titré grâce à ses 10 000 victoires air-air, selon certains historiens. Avec 32 as à plus de 100 victoires dont les trois premiers (Hartmann, Barkhorn et Rall) en comptent plus de 900 à eux seuls, la JG 52 s'est imposée comme une unité historique à plus d'un titre.

Enfin, l'étude de Jon Guttman sur le GC.1/2 « Cigognes » retrace l'épopée de ce groupe mythique, le plus titré de la Première Guerre mondiale. Faisant état des inimitiés existant parfois entre les premiers « chevaliers du ciel », cet historique contient surtout de nombreuses anecdotes appuyées par des témoignages de pilotes. Profils, photos N & B et textes bien documentés, ces trois ouvrages fournissent le minimum sur ces unités incontournables. J. Guillaume. Edités par Osprey, série « Aviation Elite » (n° 14/15/18), 128 pages, textes en anglais. Formats 18,6 x 24,9 cm.

SUKHOI SU-25 FROGFOOT

Équivalent soviétique du A-10 et fer de lance de l'aviation d'assaut lors de la première guerre d'Afghanistan, le Su-25 Frogfoot est le digne héritier de l'Il-2 Sturmovik avec un peu plus d'un millier d'appareils produits à ce jour. En dotation dans nombre de forces aériennes de l'ex-URSS et de sa sphère d'influence, le Su-25 connaît une seconde vie avec de nouvelles variantes, monoplace ou biplaces, d'assaut tout-temps, embarquées ou de tractage de cible. Première monographie de qualité sur le sujet — si l'on excepte les publications trimestrielles d'Aerospace Publishing — ce livre retrace toutes les étapes de la désormais longue carrière du Frogfoot. De la genèse à la production des dernières séries, en passant par l'utilisation au combat sur les théâtres médiatisés de l'ex-URSS, Gordon et Dawes détaillent le développement de ce robuste chasseur de chars. Les chapitres sont bien documentés et chaque version fait l'objet d'un descriptif relativement complet.

Opérations, utilisateurs et comparatif avec son principal opposant, voici une couverture du sujet

qui permettra aux spécialistes de l'aviation russe et soviétique de (re) découvrir en profondeur le seul avion de sa catégorie encore en production. J. Guillaume. Par Yefim Gordon & Alan Dawes. Edité par Airfile, 176 pages, 224 photos N & B et couleur, texte en anglais. Format 19,5 x 25,2 cm.

INTRUDER, THE OPERATIONAL HISTORY OF GRUMMAN'S A-6

Longtemps attendu, cet historique opérationnel du A-6 est une addition bienvenue au catalogue de l'éditeur américain. Acteur omniprésent des crises américaines depuis le Viêt Nam, l'Intruder est l'un des appareils embarqués les plus emblématiques de la seconde moitié du 20^e siècle. Vétérans expérimentés, historiens confirmés et auteurs de nombreux articles sur la Navy embarquée, les frères Morgan signent ici leur premier ouvrage, un essai plus que transformé. Racontée par ceux qui l'ont vécu, la carrière du A-6 est une suite de déploiements sur de nombreux théâtres entre 1965 et 1997, de l'Asie du sud-est à l'Iraq, en passant par tous les points chauds de ces trois décennies (Liban, Grenade, Libye...). Chaque témoignage de pilote ou B/N est une tranche de vie en unité embarquée, que ce soit dans la Navy, les Marines ou la Réserve, avec le vocabulaire et la façon de raconter parfois évocatrice des aviateurs chevronnés. Les photos, souvent en action et aussi nombreuses qu'inédites, devraient satisfaire les plus férus amateurs de « hi-viz », pas seulement réservé aux Tomcat ou Corsair. En annexes, les « bio » des unités utilisatrices, les pertes et la production détaillée. A compléter avec les Detail & Scale et le Squadron Signal In Action.

J. Guillaume. Par Mark Morgan & Rick Morgan. Edité par Schiffer, 296 pages, 256 photos N & B et couleur, texte en anglais. Format 22,5 x 28,8 cm.

SPAD S.VII C-1

Dernière sortie 4 + Publication, consacrée au SPAD VII produit par la société « Société Anonyme pour l'Aviation et ses Dérivés » ou SPAD, qui est en fait l'acronyme adopté par la firme Deperdussin à la suite d'un changement de nom en 1915.

Le type VII, sorti en 1916, dut son succès au moteur V-8 conçu par l'ingénieur Marc Birgit qui travaillait pour la firme Hispano Suiza où l'on finalisait, à la même période d'ailleurs, le premier canon de 20 mm. La première commande de l'armée française porta sur 268 appareils, ce qui n'est pas peu, mais rien au regard des 6 000 exemplaires qui sortirent des ateliers, avec l'aide de firmes britanniques il est vrai pour le compte des RFC et RNAS.

Les Spad VII équipèrent durant leur carrière la plupart des aviations alliées et l'unité la plus célèbre à les avoir fait voler est la SPA. 3 dite des « Cigognes ».

Les fascicules de cet éditeur sont toujours aussi complets, bien que la mise en page se fasse autour d'un texte dont le corps est pour le moins réduit et serré, presque au détriment de la lisibilité. Les informations sont rédigées en anglais et la langue d'origine, le tchèque, se trouve cantonnée en résumé sur un feuillet volant au format A-3. Les photos sont dans leur grande majorité de très bonne qualité, le noir et blanc d'époque compris, avec une section couleur montrant des appareils préservés et restaurés dans divers musées. Un feuillet dépliant propose un plan multivues au 1/48, nombre de croquis du capot moteur avec diverses configurations externes, selon le type de propulseur installé, des plans de coupe et les modèles d'hélices. Certaines photos du chapitre photoscope illustrent d'ailleurs le propos, et l'on y trouve aussi une belle vue du dispositif tubulaire de roquettes « Le Prieur » lancées contre les ballons allemands.

Des profils couleurs, légendés avec précision, ainsi qu'une superbe étude du n° 6210 en double page centrale apportent la touche finale à cet ensemble, certes moins complet que le volume sorti en polonais chez Aviatik (cf. WM n° 42), mais toujours aussi bien conçu et réalisé que les précédentes livraisons 4 +. D. Keller. Par Martin Velek. Edité par 4 + Publication dans la série « World War I wings Line. Photos N & B et couleur. Texte en anglais avec résumé en tchèque. Format 21 x 29,7 cm.

DEWOITINE D. 520

Voici du pain béni pour le D. 520, un appareil longtemps resté sous cocon jusqu'à la parution des kits Hasegawa/Tamiya au 1/72 et 1/48 (oublions le LTD, faux et anecdotique), puis de celui au 1/32 chez Azur (cf. montage WM n° 36). La partie écrite a connu des frémissements aussi depuis la sortie de titres français, dont le DTU et celui paru aux Éditions d'Along.

Voici maintenant leur complément plus actualisé sur un support adéquat qui nous vient du CAEA de Bordeaux, entendez par là le « Conservatoire de l'Air et de l'Espace d'Aquitaine ». Cet organisme a reçu en effet en juin 2004 de la part du Musée de l'air du Bourget le D. 520 n° 603, un spécimen qui effectua son premier vol le 24 juin 1942, avant de servir l'occupant, puis, épisode plus glorieux, le groupe « Doret » et le GC II/8 « Saintonge » lors de missions d'attaque au sol et de reconnaissance à vue sur les poches de l'Atlantique.

Profitant de l'inspection en cours les passionnés de cette association, dont M. Gilbert Godallier qui nous a envoyé cet échantillon, ont réalisé ce CD comprenant 300 photos couleurs d'excellente qualité au format JPG, plus quelques



bonus, et le proposent maintenant à la vente au prix de 20 euros (port non compris) à la boutique du C.A.E.A. de la base 106 à Mérignac. On peut également se le procurer en écrivant à l'adresse suivante: C.A.E.A. courrier général - BA 106, BP 110, 33998 Bordeaux - Armées (Tél.: 0556477305). Internet est enfin une autre possibilité en allant à: d520_603@yahoo.fr.

Un CD certes artisanal mais regorgeant d'une matière inédite qui vous permettra de pousser à un point jusque là inconnu le détail sur vos D.520. D. Keller.

HISTOIRE DE L'AVIATION

L'Histoire de l'Aviation, série mythique de Daniel Costelle, éveilla lors de sa sortie dans les années soixante-dix plus d'une vocation, dont celle de votre serviteur, pressé qu'il était d'ouvrir après chaque épisode les maigres ouvrages de sa bibliothèque pour continuer à rêver en attendant de monter après (au plus grand désespoir de ses géniteurs qui subodoraient les prodromes d'une catastrophe annoncée), le même jour d'ailleurs, deux ou trois maquettes Airfix ou Matchbox, pour les faire flamber et s'écraser immédiatement sur le balcon familial, tout excité et honteux à la fois d'une si coupable intention.

Rappelons pour ceux qui sont venus à l'aviation bien plus tard que nous que cette série documentaire retrace, au moyen de nombreuses archives et interviews réalisées avec les acteurs de l'époque, toute l'épopée du plus lourd que l'air, des heures glorieuses de la conquête, au franchissement du mur du son et à l'avenue Concorde. Pour cela, trois DVD de sept épisodes de 52 minutes chacun, découpés chronologiquement avec, en bonus, des entretiens de son réalisateur Daniel Costelle, ou encore du général Alben (directeur du Musée de l'Air et de l'Espace) pour ne citer qu'eux. Bien évidemment, les amoureux de l'aviation militaire que nous sommes ne sont pas en reste, beaucoup d'archives venant notamment alimenter leur passion de la période 1939-1945. Le commentaire est avec la voix chaude et chaloupée de D. Costelle à un ton juste, ni moralisateur, ni partial, rappelant simplement, lorsqu'il le faut, la gabegie humaine qui jeta un voile noir sur cette fresque aérienne marquée de courage. Une superbe idée de cadeau pour tous. D. Keller. Coffret de trois DVD édité par TF1 Vidéo.

AVIATOR UNIFORMS & EQUIPMENT IJN

Édité par la maison Model Art, vitrine du maquetisme pluridisciplinaire nippon, cet ouvrage n'est ni plus ni moins qu'une véritable bible multiaxes à usage des amoureux de l'armée impériale japonaise. Uniformologie, instrumentation, étude de grades, équipements spéciaux,

matériel de navigation, de vision, de secours, dispositifs de communication, appareillages photographiques, armes de poing, rations alimentaires, tout y est, jusqu'aux différents modèles de chaises pliantes en usage à l'époque !

Les illustrations mêlent le dessin et la photo couleur de l'objet de collection, dont certains sont dans un excellent état et parviennent comme par magie à nous rapprocher singulièrement du thème. Vous y trouverez aussi une impressionnante quantité de clichés noirs et blancs montrant divers pilotes et équipages en appui des illustrations spécialement réalisées pour l'ouvrage.

Le hic, et il sera de taille pour beaucoup, c'est que le texte est intégralement rédigé en japonais, rendant la compréhension de l'ouvrage plus que problématique à un grand nombre d'amateurs en Occident. De deux choses l'une, soit vous attendez que l'éditeur le réédite avec un complément de légendes en anglais (un pis-aller assez improbable...), soit vous l'achetez en vous saisissant de l'occasion pour épouser une japonaise ! Autrement beaucoup de recoupements, de raisonnements par analogie et de décryptage vous attendent pour en tirer la quintessence. D. Keller. Édité par Model Art. 132 pages. Photos N & B et couleur. Illustrations, croquis, carte d'époque. Texte en japonais. Format 21 x 29,7 cm.

TUPOLEV SB

Voici un gros ouvrage sur un sujet peu commun, les bombardiers Tupolev SB. L'équipe qui s'est attachée au labeur est collective et le lecteur averti y reconnaîtra le team qui signe fréquemment dans Air Magazine.

On débute par un préambule sur la genèse de l'appareil, des plus innovants par sa conception et ses performances (avec une vitesse pure qui surclassait les chasseurs les plus véloces lorsqu'il prit du service en 1936), avant d'aborder le chapitre des camouflages, l'épisode de la guerre d'Espagne, la Chine, la guerre d'hiver entre la Finlande et le géant russe, la défense de la mère patrie (de loin le chapitre le plus étoffé), puis l'épisode français qui vit le gouvernement Daladier s'intéresser de près au SB-2 et, ce qui est pour le moins surprenant, les autorités de Vichy également. Voilà pour la partie purement historique.

La suite pourra s'adresser au public maquetiste qui se délectera des extraits de la notice d'origine (montrant de très nombreux croquis d'usine), des plans et écorchés, puis du photocopie et de la soixantaine de très jolis profils couleurs en infographie parfois accompagnés de plans trois vues donnant l'intégralité de quelques superbes livrés.

Une très belle étude que nous vous conseillons, complétée qui plus est d'un texte en anglais pour mieux exporter le savoir-faire de l'éditeur. A. El Bied. Ouvrage collectif. Édité par TMA. 256 pages. Photos N & B et en couleurs (quatre, dont trois très rares aux couleurs allemandes). Texte bilingue français/anglais. Format 21,7 x 30,5 cm.

ATTACK OF THE DRONES



Depuis quelques années, les drones sont de plus en plus présents, pour des missions tactiques et aujourd'hui stratégiques, afin de minimiser l'impact d'une présence militaire ou les pertes en vies humaines. Firebee, Tagboard, Hunter, Global Hawk ou Predator, ces engins sont, parfois depuis le Viêt Nam, omniprésents sur le champ de bataille où leur rôle commence à devenir offensif. Très complète, cette étude (exclusivement consacrée aux productions américaines et c'est dommage) retrace l'utilisation des avions sans pilotes depuis 1939 jusqu'aux conflits récents, le dernier chapitre étant consacré aux programmes en cours et à venir. L'iconographie est attractive sans être exceptionnelle mais l'ouvrage est à conseiller aux amateurs de la gamme Unicorn au 1/72.

J. Guillaume. Par Bill Yenne. Édité par MBI. 128 pages, 155 photos N & B et couleur, texte en anglais. Format 21 x 27 cm.

B-24 LIBERATOR

Bombardier le plus produit de la 2^e GM, le Liberator (et son cousin Privateer) a servi quatre années durant la RAF, l'USAAF et l'US Navy avant d'être retiré presque du jour au lendemain à la fin de la Guerre. Bombardier stratégique, patrouilleur anti-sous-marins, plate-forme CME, transport, le B-24 s'est imposé sur tous les théâtres d'Europe et du Pacifique. Bowman retrace l'intense carrière du bombardier en 11 chapitres parsemés de nombreux témoignages de pilotes et de photos N & B. Si l'on regrette encore l'aspect palot de l'iconographie, le contenu reste de qualité et cette monographie à couverture souple (nouvelle formule moins chère) contient l'essentiel... en anglais. J. Guillaume. Par Martin W. Bowman. Édité par Crowood. 192 pages, 200 photos N & B, texte en anglais. Format 22,2 x 28,1 cm.

LOCKHEED BLACKBIRD



Peut-être la version définitive de cette superbe étude sur le bel oiseau noir de Lockheed, cette 5^e édition toujours signée par « M. Blackbird » est complétée par des témoignages inédits, des informations récemment déclassifiées et de nouvelles photos couleurs. Passant à 400 pages (contre 262 en 1997), le millésime 2004 apporte de nombreuses révélations sur les opérations des SR-71 notamment en Europe avec des témoi-

gnages de pilotes ex-soviétiques et alliés qui ont tenté des interceptions. Outre le descriptif technique, les opérations et la seconde vie, on trouve toutes les missions du Det.1, les pilotes qualifiés par types, les records et l'historique de chaque machine. Un authentique incontournable. J. Guillaume. Par Paul F. Crickmore. Édité par Osprey. 400 pages, 281 photos N & B et couleur, texte en anglais. Format 21 x 27,7 cm.

JANUSZ ZURAKOWSKI, LEGEND OF THE SKIES

Pilote polonais réfugié en Grande-Bretagne après la chute de son pays en 1939, « Zura » s'est vite imposé par ses qualités de pilote qui lui permit de devenir instructeur au sein de la RAF. Titulaire de trois victoires aériennes confirmées, il est devenu pilote d'essai après la guerre côtoyant notamment Neville Duke, et a volé sur plus de 30 types différents, y compris les premiers jets. Emigré au Canada en 1952, il participa à la mise au point du CF-100 avant d'être affecté comme principal pilote d'essais au programme du controversé CF-105 Arrow.

La biographie de ce pilote d'exception, devenu inventeur sur le tard, permet de revenir sur des épisodes marquants de l'histoire aéronautique britannique et canadienne, de la bataille d'Angleterre à l'arrivée des premiers jets dans ces deux pays. Un récit bien mené et très documenté. J. Guillaume. Par Bill Zuk. Édité par Pantheon. 310 pages, 56 photos N & B, texte en anglais. Format 16 x 23,7 cm.

NA (FIAT) F-86 K & LOCKHEED P-38 LIGHTNING IN ITALIAN SERVICE 1943-1955

Nouvelles études monographiques des appareils emblématiques de l'aviation militaire italienne par notre éditeur transalpin favori. Premier vrai chasseur tout temps de l'AMI, le F-86K a laissé une trace indélébile dans l'histoire militaire italienne lors de ses 18 années d'utilisation. Son prédécesseur arrivé en 1943, le P-38, connut une carrière plus courte mais son avènement permit la création de la nouvelle armée de l'air italienne. Ces deux monographies riches en anecdotes, témoignages et photos inédites sont, comme souvent chez IBN, de véritables incontournables de l'histoire militaire de notre voisin. L'iconographie variée (mais peu colorée) devrait permettre aux maquetistes amateurs d'exotisme de trouver de nouveaux thèmes, d'autant que l'ouvrage se clôt sur une section qui leur

est spécialement dévouée. J. Guillaume. Par Nicola Malizia & Marco Mattioli. Chez IBN Editore. 224 & 136 pages, photos NB et couleur, plans, profils, texte en italien et anglais. Format 16,8 x 23,7 cm.

LETOV S-328

Relativement peu connu sous nos latitudes, le Letov S-328 fut un gros biplan (de la classe du Lublin XIII polonais) produit en Tchécoslovaquie, initialement pour les besoins de la force aérienne finlandaise, avant de servir à la défense des frontières de son pays natal dès 1938 et dans les forces de l'Axe, slovaques notamment, après que la Tchécoslovaquie eut été laissée en pâture aux Allemands. La Luftwaffe en intégra un large nombre après pour l'entraînement. Ce premier volume vous apportera le nécessaire à la connaissance du sujet au travers d'un texte dédoublé en anglais et de nombreuses photos d'assez bonne qualité, bien que l'impression en soit un peu claire. La partie couleur reléguée en fin d'ouvrage fournit quelques profils et plans très vus. Pour amateurs d'inédit. A. El Bied. Par Jiri Vraný. Édité par Jakab (Jakab Hobby Service, Nevojičce 144, 68501 Bucovice, Tél/Fax: 517 383 471, email: jakab@razdva.cz). 80 pages. Photos N & B, profils couleurs. Format 21 x 29,7 cm.

EA-6B PROWLER & UH-1 HUEY GUNSHIPS, Walk Around n° 35/36. Deux nouvelles nouveautés à nous parvenir de cet éditeur texan traitant, selon la formule consacrée pour cette série, d'un bon représentant de l'arsenal US. L'iconographie qui constitue le cœur du sujet est plus actuelle et très sensiblement de meilleure qualité pour le Prowler (bien qu'il y ait aussi le numérique se distingue par un traitement pour le moins anémique des teintes...), à la décharge du volume sur le Huey composé d'une majorité de cliché d'époque, même pour ceux qui sont en couleur. Les deux opus sont complétés comme à l'habitude de profils couleur en infographie, un peu mieux traités pour le Prowler cependant. Utiles aux acquéreurs des kits existants. A. El Bied. Par W. Muz & J. Michaels. Édité par Squadron. 80 pages. Format 21 x 27,9 cm.

Walk Around



UH-1 Huey Gunships





1/48 SWORD

Texte et maquette P.-A. Lambert
Photos A. El Bied & P.-A. Lambert (détails)

LE T-38 est un appareil mythique qui a formé des générations de pilotes aux arcanes de l'aviation à réaction. Après le vénérable et approximatif modèle Fujimi, voici enfin une réplique « quarter inch » satisfaisante de ce qui reste encore aujourd'hui le seul appareil d'entraînement supersonique opérationnel au monde.

Ci-contre.
Le T-38 fit son premier vol en 1959, mais sa carrière est loin d'être terminée puisqu'une version T-38C à l'avionique modernisée et à l'aérodynamique améliorée est entrée en service dans l'USAF en 2003.

Quarante ans après sa conception, ce « coupé sport » entièrement dévolu au seul plaisir de piloter conserve une élégance et une grâce inimitables, dont n'a pas totalement hérité la famille plus guerrière des F-5 qui en est dérivée. Comme toujours avec ce genre de production semi-artisanale, une énergie non négligeable doit être consacrée à la préparation des pièces. Les points de coulée en particulier sont très épais et il est préférable d'effectuer le dégrappage à la micro-scie. Le faible nombre de pièces en injecté rend heureusement cette opération assez rapide.

Entrailles

Les pièces en résine sont de bonne facture mais un peu de détaillage supplémentaire est toujours possible. J'ai amélioré les sièges avec des harnais réalisés en feuille d'étain munis de boucles en photodécoupe Reheat. Quelques manettes et interrupteurs sont refaits sur les planches de bord, et les principaux cadrans d'instruments sont décou-

Ci-dessus et page suivante.
Le T-38A fut construit à 1 187 exemplaires entre 1961 et 1972. Outre l'USAF, il est encore utilisé par la NASA, l'U.S. Navy, le Portugal, la Turquie et la Corée du Sud. Le ventre est intégralement peint en bleu, couleur assez délicate à patiner. Vous remarquerez au passage les lignes de structure soulignées de peinture claire, tandis que celles délimitant les panneaux d'extrados (photo en bas à droite) sont sombres.

les montants internes de celles-ci les tuyauteries du système de désembuage. Les vitrages assez épais reçoivent le désormais classique traitement à base de Compound Tamiya suivi de Klir destiné à en améliorer la transparence. La vitre de ration des deux postes a été omise par le fabricant; elle est confectionnée en rhodoïd et patiemment mise en forme par ajustements successifs. Les rétro-

vi d'un lier la sépa-



pés un à un dans des chutes de décalques. Des profilés Evergreen et du fil de cuivre fin permettent de meubler un peu les parois latérales, de compléter les rails d'éjection, la tringlerie fort complexe d'articulation des verrières et d'installer sur

visseurs sont issus d'une pochette de photodécoupe Reheat. À l'arrière, ils se montent sur l'arceau central et non sur la canopée proprement dite, de part et d'autre d'une poignée réalisée en fil de cuivre.

T-38 TALON



Avant d'assembler les ailes, la gravure est reprise à la pointe sèche. Des lignes de rivets sont rajoutées aux endroits où elles sont les plus visibles. Pour cette opération, j'ai utilisé des gabarits réalisés sur ordinateur et imprimés sur un transparent, ce qui permet d'obtenir des trous bien espacés et alignés. Les ailes sont percées de part en part à l'emplacement des feux de position pour y insérer un cylindre de grappe transparente arasé par ponçage. Leur mise en place sur le fuselage nécessite elle aussi de combler un jour assez conséquent. Après assemblage, la cellule est intégralement poncée au papier de verre 1200 et polie avec un tampon de feutre. Les prises d'air de refroidisse-

ment des moteurs sont ensuite creusées avant d'être rapportées au fuselage. Le pare-brise est une des difficultés de ce kit. Si la découpe du fuselage est assez conforme à la réalité, la pièce transparente fournie possède une base arrondie

sans rapport avec l'original. J'ai pour ma part préféré retailer patiemment un nouveau pare-brise à partir de celui d'un AV-8B opportunément fourni par la boîte à rabiot, ce qui ne dispense pas hélas d'un travail conséquent de masticage et lissage du joint avec le fuselage. Avant sa mise en place, j'ai rajouté une casquette au tableau de bord avant et figuré la toile recouvrant les instruments sur certains appareils avec une feuille d'aluminium texturée provenant d'un paquet de cigarettes.

On n'oubliera pas de refaire en transparent les feux de position de part et d'autre de la dérive et sous le ventre, et de réaliser le phare d'atterrissage rétractable oublié par Sword et qui se trouve devant le logement de la roulette de nez. Le tube Pitot trop court et trop épais est refait en tube métallique avec la spirale rouge peinte au pochoir. Les antennes radio, TACAN et IFF sont également à confectionner en carte et une sonde d'incidence en photodécoupe de récupération sera à rapporter du côté droit lors de l'assemblage final.

Si la forme générale des jambes de train y est, le niveau de détail est largement perfectible. Une bonne iconographie et une réserve de profilés plastique, fil métallique et autres matériaux de récupération permettent de détailler le mécanisme d'orientation de la roue avant ainsi que le système de freinage et celui de rétraction des trappes. Il est fortement conseillé de remplacer les moignons d'axes proposés par d'autres en tige métallique pour assurer aux roues un ancrage solide. Les roues principales peuvent servir de base pour un F-5A ou B mais n'ont rien de commun avec celles d'un T-38. J'y ai substitué celles du vieux Skyhawk Monogram aux jantes bien plus ressemblantes, que j'ai réduites en diamètre par tournage et auxquelles j'ai rajouté valves et freins hydrauliques. J'ai aussi retravaillé la porte solidaire de la jambe de train avant en y creusant notamment une écope très visible. Les vérins de déploiement des

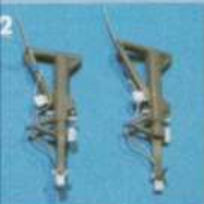
aérofreins sont refaits intégralement, comme ceux d'ouverture des trappes principales de train inexistantes dans le kit.

Epiderme

Les entrées d'air nécessitent un bon effort d'ajustage, affinage, masticage et suppression du joint de collage avant mise en peinture. Une fois rapportées au fuselage, il subsiste un jour qui sera comblé à la carte plastique. Pour les joints les plus importants, j'ai utilisé une soudure liquide « maison » à base de chutes de grappes dissoutes dans du décapant pour moquettes qui facilite les travaux de ponçage et gravure ultérieurs.

Cette technique ne fonctionne pas en revanche à la jonction plastique-résine et le mastic reste nécessaire pour faire disparaître les raccords de la pièce ventrale.





1&11. Les roues principales d'origine Monogram (Skyhawk) reprises en diamètre et aux freins rajoutés.

2. Les principaux ajouts effectués sur les jambes de train.

3. Les sièges munis de leurs sangles en feuille d'étain avec boucles en photodécoupe.

4&12. Détails (tuyauteries de climatisation, lampes, poches à cartes ?) rajoutés sur les cloisons internes.

5&6. Les articulations des verrières peuvent être encore détaillées en profilé plastique et étiré.

7. Détaillage des montants internes des verrières.

8. Les vérins des aérofreins et des trappes sont refaits intégralement sans oublier de rajouter quelques détails sur les portes.

9. Les rails d'éjection du poste avant sont refaits en profilé Evergreen.

10. Le masquage des verrières (intérieur et extérieur) est fait à la bande cache Tamiya et au Maskol.

13& 25. Les principaux éléments du cockpit après peinture.

14. Les montants d'articulation de la verrière avant une fois peinte.

15. Les tableaux de bord après peinture ; les cadrans proviennent de chutes de décalques.

16. Le poste arrière avec siège en place.

17. Les sièges après peinture.

18. La regravure des ailes s'effectue à la pointe sèche avec des gabarits transparents pour le rivetage.

19. Le processus de regravure du ventre en cours.

20. À gauche, la verrière refaite ; à droite, celle d'origine à la base trop arrondie.

21. Le phare d'atterrissage taillé dans une grappe transparente est tapissé de Bare Metal Foil avec l'ampoule figurée par un trou rempli de jaune translucide Gunze.

22. La casquette avant est réalisée en carte avec une toile de protection en papier d'aluminium texturé.

23. La cellule en cours de finition avant peinture.

24. Du mastic est nécessaire pour une bonne jonction des pièces composant les ailes et le caisson central.

25. Le joint des entrées d'air et des ailes avec le fuselage doit être particulièrement soigné.

26. La mise en place du nouveau pare-brise est une étape fastidieuse où le mastic est un allié précieux.

27. L'arceau central doit être équipé d'une vitre de séparation découpée dans une feuille de rhodoid.

28. Le cockpit après masquage.

29. La cellule dans son environnement naturel après masquage du blanc et avant application du bleu foncé.

30. Le retrait de la bande cache, effectué avec précaution, offre une séparation bien nette.

31. La cellule après application du bleu foncé.

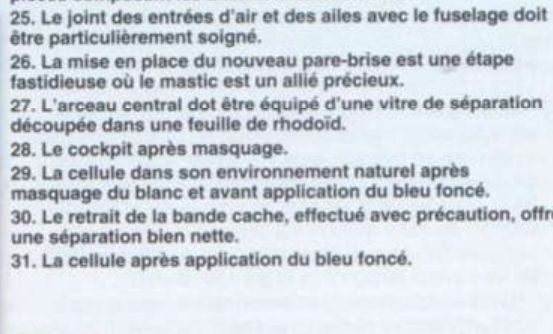
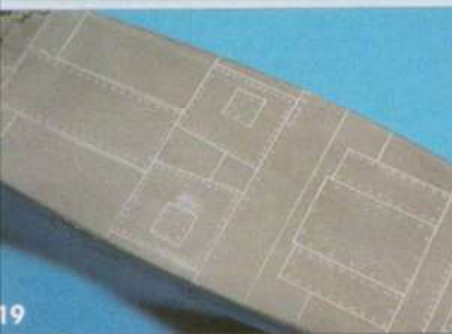




Tableau des références peintures Gunze :

- Vert moyen FS 34 102 H303
- Vert foncé FS 34 079 H302
- Gris foncé FS 36 081 H301





Et habillage

Comme beaucoup d'avions d'entraînement, le T-38 a porté des livrées tellement changeantes qu'il serait vraiment dommage de l'habiller de gris.

Mon choix s'est porté sur la décoration qui lui sied le mieux de mon point de vue. Il s'agit en l'occurrence d'un appareil du 82nd FTW basé à Williams AFB, Arizona en 1987, tel que proposé sur la planche Superscale 48904. Bien qu'encore d'actualité sur les T-37 et les récents T-6 Texan II, cette livrée fut portée assez brièvement par certains Talon du Training Command dans les années quatre-vingt avant le retour au blanc des origines, puis à l'application des schémas plus ternes à base de gris ou de noir que nous connaissons aujourd'hui. Ce n'est certes pas avec ce type de décoration rutilante que vous pourrez faire valoir votre talent en terme de "weathering", mais l'exercice n'en est pas moins délicat si on veut obtenir un fini net.

J'ai commencé par passer plusieurs couches fines de blanc brillant Tamiya X-2. Les délimitations de couleurs ont été faites à la bande cache Tamiya puis j'ai vaporisé la teinte *Insigna Blue* (FS15044, Gunze H326), le noir mat du panneau antireflets et du nez, et les couleurs des tuyé-

res (magnésium et métal brûlé Metallizer Model Master). Les décalques ont été posés directement sur ces teintes, puis scellés avec une première couche de vernis brillant. Est ensuite venu le jus à base de gris moyen à l'huile, qui permet de faire ressortir sans excès les lignes de structure aussi bien sur le blanc que sur le bleu nuit. Un dernier voile de vernis satiné permet de casser l'effet clinquant et respecter l'effet d'échelle. Les joints d'étanchéité des vitrages sont réalisés en bandes de décalques peintes en beige.

L'assemblage final réserve encore quelques surprises, notamment au niveau des contrefiches de rétraction du train principal qu'il faut retailer pour les mettre cor-

Ci-dessus, à gauche et à droite. Le traitement que subiront les logements participe à la finesse du modèle achevé. En voici un exemple, en notant au passage le délicat travail de surlignage au pinceau fin et le jus sombre faisant ressortir divers détails.

rectement en place. Le reste n'est qu'affaire de patience. Parti la fleur au fusil dans ce montage supposé facile, je me suis en définitive heurté à chaque étape aux difficultés typiques des productions semi-artisanales. Mais avec les quelques améliorations mentionnées, on peut finalement obtenir une réplique acceptable de cette légende de l'aviation militaire, qui trouvera tout naturellement sa place entre le F-5A Freedom Fighter récemment commercialisé par Classic Airframes et le F-5E Tiger II de Revell/Monogram, lequel reste pour sa part toujours le meilleur à cette échelle.

Special thanks to Bob Smith from Riverside, MA.

Ci-contre et ci-dessous. Avion à l'aérodynamique particulièrement étudiée, le Talon se contente pour atteindre des vitesses supersoniques de deux turboréacteurs General Electric J85-GE-5A de 1745 kgp unitaire. Le 82nd Fighter Training Wing (FTW), héritier des traditions du 82nd Pursuit Group créé en 1942, opéra depuis Williams AFB, Arizona, de février 1973 à mars 1993. Suite à la réorganisation de l'USAF et à la fermeture de cette base, il fut ensuite relocalisé à Sheppard AFB, Texas, sous la désignation de 82nd Training Wing (TRW).



EOL!

INTERNATIONAL HOBBY

TAX FREE SHOPPING

MAQUETTES

FIGURINES

HITS DE DETAILLAGE

LIBRAIRIE



NOS ESPACES MAQUETTES

PARIS (Rive Gauche)

70 Bd Saint Germain

75005 PARIS

tél : 01.40.51.86.47

fax : 01.40.51.86.47

eolparis@eolhobby.com

BORDEAUX

17 Cours du Chapeau Rouge

33000 BORDEAUX

tél : 05.56.79.90.90

fax : 05.56.79.90.99

eolbordeaux@eolhobby.com



**Des milliers d'articles
de toutes marques à
votre disposition !!!**



<http://www.eolhobby.com>

Ouvert du Mardi au Samedi de 10h à 19h sans interruption

NOS ESPACES DE VENTE à PARIS et à BORDEAUX

MODELISME	MAQUETTES	MODELISME
RADIOCOMMANDE	FIGURINES	MODELES REDUITS
MODELES REDUITS	HITS DE DETAILLAGE	MAQUETTES
COLLECTION (MINIATURES)	LIBRAIRIE	FIGURINES

PARIS (RIVE DROITE)

8 rue du Louvre - 75001 PARIS

tél : 01.43.54.01.43

fax : 01.43.54.90.58

@mail : eolparis@eolhobby.com

Parking : Louvre Rivoli à 100m

Métro : Louvre Rivoli

RER : A, B et D - Châtelet les Halles

**NOUVEAU
MAGASIN**

PARIS (RIVE GAUCHE)

70 Bd Saint Germain - 75005 PARIS

tél : 01.40.51.86.47

fax : 01.40.51.86.47

@mail : eolparis@eolhobby.com

Parking : M. Mutualité à 100m

Métro : Maubert Mutualité

RER : Cluny la Sorbonne

BORDEAUX (33000)

17 Cours du Chapeau Rouge

tél : 05 56 79 90 90

fax : 05 56 79 90 99

@mail : eolbordeaux@eolhobby.com

Parking : Bourse à 20m

Parking : Chapeau Rouge à 20m

Tramway : Grand Théâtre - Bourse



TELFORD 2004

MÊME pour les habitués, la convention des IPMS-UK est à chaque édition un nouvel émerveillement. Toujours tenu dans les grands halls de l'International Center Telford, cet événement maquettiste majeur doit être vécu pour être pleinement apprécié...

Texte et Photos : Anis El Bied

Dans une atmosphère à la fois sérieuse, professionnelle mais très détendue, se côtoient plusieurs dizaines d'exposants allant des grands fabricants aux artisans, en passant par les branches IPMS locales et internationales. Quelles que soient les nationalités, deux-trois mots et quelques gestes suffisent à se faire comprendre dans cette véritable tour de Babel de la maquette où il est possible de discuter en toute simplicité avec les représentants, et même les présidents, de nombreuses marques (telles Revell, Aeromaster), ou encore avec les rédacteurs et responsables des magazines et publications spécialisés.

C'est ainsi l'endroit rêvé pour glaner des nouveautés, suggérer éventuellement quelques sujets et surtout prendre le pouls de notre hobby qui, rassurons-nous, se porte plutôt bien, même si la moyenne d'âge augmente peu à peu : la maquette plastique est de moins en moins un passe-temps pour enfant ou pour adolescent, devenant plutôt une activité d'adultes (jeunes ou moins jeunes) aux moyens financiers significatifs... Cette édition fut une nouvelle fois la vitrine du maquettisme statique et l'on put y

1. Superbe et magnifique MiG 21SM russe au 1/48, vu durant le printemps de Prague en 1968. Livrée alu maîtrisée, patine imaginative, rendu des surfaces et deux belles bandes rouges donnant envie de se frotter au sujet à nouveau. C'est le but des expo' après tout !

2. LFG Roland C. II Eduard. Intérieur en scratch et une peinture faite aux masques flottants pour restituer le mimétisme du sujet avec le milieu aquatique.

3. Buffalo Modèle 339E Hasegawa au 1/72 avec du scratch au niveau des détails et une décoration finement appliquée.

4. Blenheim Mk. V Classic Airframes au 1/48 dans un de ses plus beaux camouflages, celui du Coastal Command anglais.

admirer plus de 800 modèles, dont quelques très belles pièces justement récompensées au concours.

Le niveau général nous sembla très élevé et il fut difficile de trouver de « médiocres réalisations ». La tendance générale semblait plutôt à des présentations plus sobres mais particulièrement efficaces. Le tout ouvert fut moins abondant que par le passé, apparemment au profit d'un traitement des surfaces plus élaboré. Les maquettes 1/48 étaient les plus nombreuses, bien que le 1/32 fut largement représenté par les dernières nouveautés du moment. Le 1/72 semblait pour sa part un peu moins abondant que par le passé et il faut signaler l'importance croissante du 1/144, échelle joliment représentée par quelques très belles choses.

Les représentants de la délégation française étaient encore nombreux cette année (une cinquantaine de membres des AMV 83, MCK du Relecq-Kerhuon, CAMPI du Crozon, du GMC des Côtes d'Armor, KMC de Lorient, l'IPMS France ou encore l'IPMS Provinces de France). Ils se distinguèrent une fois de plus par leur convivialité et surtout par le casse-croûte du samedi midi auquel participèrent également activement des représentants italiens. Sur un plan plus « maquettistique », les clubs de l'hexagone apportèrent dans leurs bagages environ une centaine de modèles qui rapportèrent une bonne demi-douzaine de médailles bien méritées.

Si vous désirez faire partie de la fête l'année prochaine, n'hésitez pas, vous ne serez pas déçus : la campagne anglaise avoisinante est vraiment charmante et l'ambiance inimitable, enthousiasmante et point compassée. □





7



8



9



10

22M-4 « Fitter K » tchèque avec une copie impressionnante sous sa voilure en résine ouverte. Un kit au 1/48 notablement amélioré grâce à divers accessoires en résine.

23. Originalité et délicatesse de traitement du modèle.

24. « Pup » tiré d'un kit Flashback au 1/48.

25. Invader au 1/48 tiré du modèle original.

26. Invader au 1/48 tiré du modèle original.

27. « Tarhe » Revell au 1/72. Pièce très fouillée abordée avec courage et ancienneté du kit d'origine, tant qu'apparaissait dessous « Daisy Cutter ».

10. Vickers Type 253 au 1/24 : une base faite main, toute en scratch intégral, justement primée, étant en vacu thermoformé sur du balsa, avec un entoilage dans un matériau aussi proche de l'original que possible. 18 mois de travail pour une sortie remarquable.

11. Magnifique F-104J Hasegawa au 1/48 montrant une soute arrière ouverte et dûment détaillée par apport de kits Eduard, CMK et Aires.

12. Bf 109G-6 au 1/32 magnifiquement traité au niveau du moteur DB 605, grâce aux récents accessoires de qualité produits pour la maquette Hasegawa. Si chaque maquettiste doué a sa « patte », celui-ci se reconnaît à l'utilisation de jus bruns, à l'aspect semi-luisant des surfaces et au fin rivetage délicatement ombré. Les recettes étant multiples, puisez-y pour affiner votre approche personnelle.

13. Lynx Has 3 au 1/48 du fabricant canadien Belcher Bits. Un kit en résine pour le moment unique à l'échelle.

14. Le Starfighter était décidément à l'honneur avec cette fois-ci un TF-104G biplace, toujours au 1/48.

15. Dans la catégorie des sujets sortant de l'ordinaire figurait ce Standard Voisin datant d'août 1909...



12



13



15



1. Nakajima B5N-2 Tenzan « Jill » au 1/48 traité comme le Lancaster avec le même souci du rendu des tôles.

2. SM-79 « Sparviero » au 1/48, venant de France, dont la peinture semblait marquée par l'influence ibérique. Un appoint conséquent de scratch suffit ensuite à la faire remarquer et primer.

3. L'US Navy était notamment représentée cette année par ce très beau A-6 Intruder au 1/72 pouvant être d'origine Fujimi.

4. Fokker D. VII Roden au 1/48 à la peinture et au vieillissement très finement traités. Un fabricant qui vient de l'est et qui nous permet de (re) découvrir les raffinements manuels qu'impose l'aviation de « grand papa »...

5. Catalina Mk. I tiré du kit du PBV-5a Academy au 1/144. Vu la taille d'origine du sujet, cette échelle n'est nullement handicapante et peu propice aux détails.

6. Fairey Flycatcher au 1/48 dans la gamme des sujets abscons et ultra-ambitieux. Surtout lorsque l'on sait que son auteur est parti d'un kit Impact de quarante ans d'âge dont il n'a conservé que le fuselage et les ailes !

7 à 9. Lancaster au 1/48 australien d'un spécialiste tchèque (J. Galler) de la tôle gondolée et rivetée... Un travail de fou qui fera sans doute école pour un résultat qui en soufla plus d'un.

10. Albatros D. II Eduard au 1/48 avec un joli fini bois au niveau du fuselage.

11. Albatros D. V au 1/48, maquette Eduard, toujours. Ici aussi un rendu très fin de la peinture était respecté.

12 & 13. Le clou du spectacle cette année : du haut niveau concentrant trois facettes actuelles du savoir-faire maquettiste (détaillage, contrainte des tôles, patine somptueuse), sans évoquer le choix du sujet, plus qu'audacieux et typiquement anglais. Un Manchester tiré du Lancaster Tamiya au 1/48 avec des accessoires en résine et photodécoupe et un moteur en scratch pour sa part.





14. Voici un D. 520 aux couleurs de Vichy. Kit Azur au 1/32 dont la patine contrastait avec la blancheur de la bande blanche d'identification.

15. Lysander Mk. III Gavia dévoilant toute sa tubulure latérale et une partie de la motorisation. Un modèle qui manque toujours au 1/72, si l'on excepte les productions artisanales réservées à un public restreint.

16. DH-2 Airco du No 26 Sqn en 1916 pour les amateurs des cages à poules à haubans multiples. Un modèle Eduard au 1/72 qui fut autrement bien traité en peinture.

17. Très joli He-59 au 1/72 aux couleurs du service de sauvetage air-mer de la Luftwaffe (*Seenotdienst*) en 1940. Une manière originale d'aborder ce sujet produit par Classic Airframes il y a peu...

18. C-119 Boxcar au 1/72. Un modèle peu vu en tout cas nous rappelant que les fabricants actuels pourraient se pencher sur cette gamme avec, rêvons un peu, un Noratlas.

19. Learjet 35A/S au 1/48 sorti chez Rareplane. Un thème discret habillé aux couleurs finlandaises.

20. FG-1D Corsair au 1/48 (Tamiya) dans une approche très latine puisque représentant un exemplaire Salvadorien. On retiendra à nouveau la belle peinture...

21. Très joli F-86D Sabre Dog au 1/48 (modèle Monogram/Revell) aux couleurs grecques donnant à apprécier le détaillage des baies avant, des aérofreins et des becs sortis. Une petite mise en situation discrète et ramassée y apporta ensuite la touche authentique manquante.

22. Un kit très remarqué : le Gloster Meteor NF Mk. XIV tiré d'une maquette Aeroclub au 1/48 en vacu avec un important travail personnel pour le détaillage, aidé il est vrai par la disponibilité du kit Tamiya qui permit la greffe de quelques pièces.





Heinkel He 111H-6

Texte et maquette Nicholas Gohin.
Photos A. El Bied & N. Gohin (détails)

HASEGAWA nous gratifie d'une très belle maquette du Heinkel He-111H-6 avec, comme atouts principaux, simplicité de montage, finesse des détails et exactitude d'assemblage. Oubliez donc les précédentes moutures, le bombardier nouveau est arrivé !

Ci-dessus.

Un kit qui manquait au 1/72, indubitablement. Si les chasseurs sont assez bien servis depuis quelques années par les fabricants, il n'en va pas de même pour les bimoteurs, où manquent aux meilleurs standards actuels quelques pointures comme le B-26 Marauder, pour ne citer que ce dernier.

Comme à l'accoutumée, nous avons une boîte de toute beauté, bien que dans la nôtre, quelques pièces mal moulées (une hélice et un cône en fait) durent être reprises avec de la carte plastique et de cyanoacrylate.

Habitacle & moteurs

L'aménagement intérieur se décompose en deux blocs, l'habitacle lui-même et la soute à bombes. L'ensemble est assez complet pour n'y rien ajouter de particulier, si l'on excepte les éternels câblages électriques manquants ou encore les sangles des pédales. L'ensemble sera peint en noir pneu, puis éclairci à l'aide de quelques gouttes de blanc ou de gris clair. Vient ensui-

te le brossage à sec qui fera ressortir encore plus les arêtes des menus détails. Chaque console est peinte en noir et agrémentée de petites touches de rouge simulant les boutons. Les sièges reçoivent juste des sangles récupérées sur d'anciennes planches de photodécoupe. Elles seront peintes en marron foncé et reprises avec une couleur chamois.

La soute à bombes est encore plus simple à monter, étant reproduite par une petite poignée de pièces. Il ne s'agit ici que de la « rehausser » par une peinture enlevée montrant sous leur meilleur jour les râteliers à bombes. Elle est ensuite collée au plancher de l'habitacle, puis complétée d'une cloison à l'arrière, en notant au passage les deux traverses qui servent à la consolidation de la voilure. Lorsque cette phase est terminée les deux demi fuselages sont assemblés à la cyanoacrylate. Force est de constater ici que l'assemblage frise la perfection et que les joints sont quasiment invisibles.

Les moteurs sont décomposés en demi-nacelles, avec les prises d'air inférieures et les échappements en complément. Ces éléments sont ensuite réservés pour procéder tranquillement à la peinture de la voilure. De toute manière l'assemblage optimal permet ici aussi d'agir de la sorte. Pour l'échelle, la gravure des ailes est un peu appuyée, mais superbe de précision et de régularité, avec de fines rangées de rivets en particulier. Les plumes sont faites de quatre pièces englobant des caissons de trains séparés, dont la peinture peut être finolée sans gêne et sans tenir compte des encaissements. Le collage est servi par des ajustements parfaits et les deux longerons traversant la carlingue sont là pour aider le dièdre à trouver le calage adéquat.

Accessoires

Les parties transparentes, plutôt conséquentes sur le He-111H, sont comme toujours chez Hasegawa particulièrement soignées. Le seul petit souci viendra de l'assemblage de la bulle avant, en trois parties, et pour de laquelle on veillera à utiliser la colle avec une extrême parcimonie. Évitez surtout la cyanoacrylate qui risque de blanchir les surfaces. Une simple colle liquide, déposée au moyen d'un embout métallique spécial sur des chants propres et débarrassés de toute trace de peinture, suffit amplement. De la colle blanche peut aussi convenir, mais la prise sera évidemment moins solide.

Les charges emportées permettent deux configurations : deux massives SC 1000 accrochées sous pylônes, ou une série de projectiles de moindre puissance

Ci-contre.

Les zones proches de la verrière sont très légèrement éraillées, surtout vers le bord d'attaque, là où les mécaniciens intervenaient le plus.



1/72 HASEGAWA


1 à 4b. Hasegawa propose un cockpit bien complet, et surtout fidèle à l'original. La baignoire centrale reçoit des sièges que l'on pensera à doter de harnais. Notez le manche avec son renvoi pour les poignées, ainsi que la manière dont les palonniers rejoignent le plancher. À l'arrière, se trouve l'imposant compartiment des bombes avec celles-ci déjà moulées dans la masse, procédé qui n'est pas choquant au regard de ce que l'on pourra apercevoir de l'extérieur. On peut donner un peu d'éclat aux parois en les agrémentant de couleurs vives, sachant que la dominante assez sombre de cet ensemble est peu favorable aux détails que le fabricant s'est donné la peine de figurer. Une autre caractéristique facilitant le montage de la maquette réside dans les deux longerons partant de la soute à bombes et se fichant dans la voilure : du coup de problème du dièdre (assez important sur le Heinkel He 111H) est résolu ! On peut enfin déposer après peinture un peu de poudre de pigments secs sur le plancher pour figurer les accumulations de poussière et de terre laissées par l'équipage.

5. Le ventre vient de recevoir sa couche de bleu ciel RLM 65. Les logements des trains, déjà peints en RLM 02, sont à ce stade encore recouverts de Maskol protecteur. Hasegawa ayant choisi de reproduire à part la gondole vitrée défensive, nous voyons que son emplacement est proprement masqué pour éviter une diffusion de couleur à l'intérieur. Les portes de la soute principale dévoilent quelques détails intéressants et jamais vus sur un Heinkel He-111H.

6. Le camouflage débute par l'application du vert. Sur l'aile droite, on voit le RLM 70 et sur la gauche, une variante très affadie correspondant à une valeur moyenne des deux couleurs patinées. On peut presque obtenir un camouflage complet à partir de cette seule couleur, en jouant de la densité de tons et du nombre de couches passées. Le surlignage des lignes de structure donne évidemment un cachet appuyé au kit.

7. Lorsque la base verte est appliquée, débute le processus de masquage avec des pochoirs en ruban Tamiya découpés d'après le croquis de la notice. Ces bandes permettent en fait de protéger ce que sera le RLM 70 avant l'application du vert RLM 71.

8. La vue du dessous illustre la fin du processus, sans qu'aucun jus ait encore été mis à ce stade. On est encore loin du compte et c'est maintenant que débute la partie la plus personnelle des finitions, les stades antérieurs reprenant en fait des techniques assez standardisées et largement évoquées dans les revues. L'observation de photos, et surtout le mariage de différents produits (huiles, poudres, crayons de couleurs ou encore stylos feutres fins), donnent les meilleurs résultats possibles. Par ailleurs, le fini d'ensemble ne doit pas être nécessairement très homogène, des zones mates pouvant cohabiter sur un appareil opérationnel avec d'autres plus luisantes ou lustrées...



Ci-dessus.

Le train est très bien appréhendé; voyez par exemple comment la roue est représentée avec ses stries que met en valeur une peinture contrastée. Les pales sont pour leur part peintes en vert noir et très légèrement brossées à sec d'aluminium.

déjà moulés avec les râteliers, que l'on peut entrapercevoir grâce aux portes pouvant être fermées ou ouvertes, par découpe il est vrai. Les mitrailleuses sont simplement peintes en noir métal et délicatement brossées en aluminium en cherchant à éviter un effet trop clinquant.

Le train, surtout comparé à celui de la maquette Roden que nous avons montée, est vraiment d'excellente tenue: il suffit tout simplement de le peindre proprement et de le badigeonner avec parcimonie de jus marron et noir pour rehausser le délicat traitement des détails. Un petit brossage à sec viendra enfin éclaircir les parties légèrement proéminentes en apportant ce qu'il faut de contraste.

Camouflage & décoration

La décoration choisie est l'une des trois proposées par Hasegawa est reproduit un appareil du 4./KG 100 en Russie pendant l'automne de 1942. Le camouflage est en splinters de deux tons de vert, le RLM 71 (Gunze H64) et le RLM 70 (Gunze H65) avec du bleu ciel RLM 65 (Tamiya XF-23) dessous, un cocktail on ne peut plus standard.



La livrée est réalisée avec des bouts de ruban adhésif Tamiya, procédé idéal pour reproduire les bords francs et anguleux de rigueur. Hasegawa nous proposant un schéma sur la notice, on se contentera de l'agrandir de 50 % à la photocopieuse pour avoir les dimensions exactes des pochoirs à découper. La teinte la plus sombre est appliquée en premier, suivie d'un peu de blanc et de marron dans le godet pour mieux casser la base et pouvoir travailler sur les aplats. Du noir bien dilué permet ensuite de matérialiser (par la technique du trompe-l'œil) la structure interne et diverses salissures dont on aura repéré la disposition sur notre documentation. Le bleu ciel de l'intrados ne pose pas de gros problèmes, l'essentiel du travail consiste à appliquer des voiles éclaircis sur les tôles les plus plates, en diffusant la quantité qu'il faut de jus sombres (noir et marron) pour bien délimiter la gravure d'origine.

regrettera, peut-être et encore pour trouver quelque chose à en redire, la gravure trop musclée pour du 1/72. Autrement dit trois fois rien pour un He-111 vraiment dans le coup...

Ci-dessus.
Pour améliorer à peu de frais le kit, pensez à écraser les pneus, un bombardier ayant toujours tendance à s'affaisser un peu sur ses trains. Cet effet (non reproduit sur cet exemplaire) s'obtient en arasant de la matière au papier de verre, à la lime, ou encore (et pour les plus habiles) en utilisant un fer à repasser.

La pose des décals ira également toute seule. Évidemment, plusieurs passages de vernis brillant et mat serviront à éliminer le film, surtout si aucun détourage n'est pratiqué. Vous n'êtes cependant point

Ci-contre.
Le détail de la nacelle tribord... La cinématique de train est complète et le pneu finement figuré. La structure interne du logement apparaît aussi, ainsi qu'une partie du rivetage le joignant.



obligés de conférer au kit un fini homogène puisque les appareils connaissent divers stades d'usure dans le courant de leur carrière, les uns réversibles comme ceux dus à la maintenance, les autres moins si l'on évoque la dégradation naturelle des couleurs tendant en général vers une tonalité mate. Les choses n'étant pas simples en définitive seules une bonne documentation et une technique personnelle bien rodée donneront le change aux objections.

Voici en définitive un bien beau kit, mieux détaillé qu'aucun des autres Heinkel He 111 édité, dont on

Ci-dessus.
Les traînées d'échappement couvrent toute la largeur de l'aile et vont même au-delà puisque les empennages sont également touchés.

	<p>1. Des deux casseroles, l'une est mal moulée (sur l'exemplaire utilisé du moins) et il faut opérer une greffe de carte épaisse pour l'allonger.</p>
	<p>2. Les hélices sont également concernées, celle de droite étant manifestement trop courte sur toutes ses pales.</p>
	<p>3. Le remède est simple : des greffes de carte plastique superposée collée à la cyanoacrylate !</p>
	<p>4. Un ponçage vigoureux, puis de plus en plus léger, restitue ensuite à la pièce incriminée le bon profil. Attention ce faisant à ne pas trop perdre de matière saine.</p>

AZIMUT PRODUCTIONS

Tél : 01.44.59.33.44

Fax : 01.44.59.33.48

113, rue Turenne

75003 PARIS



MODELES POUR COLLECTIONNEURS ADULTES, NE CONVIENT PAS AUX ENFANTS DE MOINS DE 14 ANS



FONDERIE MINIATURE

NEW



47 LOIRE 130

XKIT

SERIE LIMITEE

1/48



401 ESPADON SO 6025 57 €



402 ESPADON SO 6026 57 €



407 F-84F Thunderstreak 49 €

NEW



6046 Breguet 695 45 €



6029 1/48 6037 1/48



6042 HANDLEY PAGE HALIFAX MkIII



6040 1/48 6041 1/48

LOCKHEED PV-1 VENTURA 52 € BREGUET 'ALIZE' 58 €

Dans la même collection 1/48

6001 BLOCH MB152 C1	29 €
6002 BLOCH MB155	29 €
6004 BREGUET 693 AB	35 €
6005 DEWOITINE D510 EXPORT	29 €
6007 ARSENAL VG33	29 €
6008 P63 C KINGCOBRA	29 €
6009 P63 A KINGCOBRA	29 €
6010 ARSENAL VG 39	25 €
6011 FOUGA 'MAGISTER' CM-170	34 €
6012 SIKORSKY R5/H035-1	33,50 €
6015 CM175 'ZEPHYR'	34 €
6016 SMB2	42 €
6018 MIRAGE F-1 B	48 €
6025 VAUTOUR II B	52 €
6027 MS 472 VANEAU	36 €
6028 MS 475 VANEAU	36 €
6032 SNCASO GRIFFON II	46 €
6033 SE 2415 'GROGNARD'	46 €
6035 MIRAGE III E	48 €

SERIE 1/72

7201 GRIFFON II (1/72)	22 €
7202 NORD 1402 GERFAUT (1/72)	22 €

SET AMELIORATIONS

6601 UPDATE SET MIRAGE F-1/ITALERI	29,90 €
6602 WEAPONS SET & TANKS FOR F-1	29,90 €
6603 UPDATE SET MIRAGE III E/ITALERI	29,90 €



SERIE LIMITEE



3 'SUEZ 53' 115 €



MI-8MP / MI-17 PROMO 75 €



7 FLANKER B 99 €



B TOMAHAWK 23 €

RUSSIAN CARRIER 'KUSTNESOV' 139 €

LIBERTY SHIP O'BRIEN' 35 €



RA-5C VIGILANTE 49,90 €

SERIE 1/72

TU-95 Bear	85 €
TU-16 Badger C	25 €
TU-142 M Bear PROMO	70 €
Xian 'Leopard' FRC-1	19,90 €
F-107A	12,90 €
AN-2 Colt w/skis	10 €
AN-2 w/Float	10 €

SERIE 1/48 HELICOPTERES

DAUPHIN Naval Squad. IDF	23 €
DAUPHIN Marine 23F	25 €
HH-65A US Coast Guard	23 €
HZ-9G	23 €



Me BF109 G-6 late PROMO 79 €

VIGILANTE RA-5 C 19,50 €

NEW 1/72



J-10 Chinese 13,90 €

SERIE 1/24

FW 190 D-9	81 €
P-51D MUSTANG	95 €
SPITFIRE MK Vb	99 €
A6M2 b ZERO	95 €
Me BF-109 G-2	Promo 79 €
Me BF-109 G-6	Promo 79 €

SERIE 1/32

TBF-1 AVENGER	89,90 €
TBM-3 AVENGER	89,90 €
F4-F WILDCAT	45,90 €
MIG-3	34,90 €
P-38 J/FS 'ST EXUPERY'	99 €
Corsair F4-U1 D	49 €
Corsair F4-U4	49 €
Curtiss P-40 B	35,90 €



Me BF109 G-10 PROMO 79 €

HELLER CONCORDE AIR FRANCE 46 €



1/72

NEW

HEINKEL HE-162 SALAMANDER 23,50 €

1/72

MIRAGE 2000	14,90 €
JUNKERS JU-290 A5	22,90 €
MIG-21F13	15 €
B-25J MITCHELL	21,90 €

1/48

Cessna Citation I	14,90 €
SOPWITH CAMEL	9,50 €
LOCKHEED X-35	21,50 €
SKYRAIDER 10 1-AH	16,90 €
Me BF-110 G-2	18,90 €
LUPISH P13 A	9 €
MIG-25 Foxbat	24 €
F-102A Delta Dagger	18,50 €

*Bonus 2 figs/Tarmac

NEW



1/48 BEARCAT 17,90 €



TU-22M

'BINDER' 36 €

1/72

SM79 SPARVIERO 17 €

FW 189 A 'UHU' 17 €

TU-22 'BACKFIRE' 36 €

B-58 HUSTLER 24 €

*OFFRE SPECIALE

MIRAGE III E

FM / UPDATE SET

46,80 € - 39,00 €

kit seul 16,90 €

1/48

EDUARD 1/48

MIRAGE III C 36 €

MIRAGE III C/J 36 €

MIRAGE III C Profipak

43,90 €

*Bonus : Mécano + pilote / Tarmac

SERIE 14-18

MORANE SAULNIER

TYPE S 25,50 €

HANRIOT HDI ITALIE

27,90 €

1/48

BA-13 NATTER 36 €

JU-88 A-4 44 €

Me 262 Mistel 52,90 €

JU 188 E-1 79 €

JU-88 C-6 56 €

1/35

AH-6

« NIGHTSTALKERS »

17,90 €

1/48

Crusader F-8E 'Marine' 39 €

1/72 He111 H6 w/

photoetched 39,90 €

1/72 He111 P 39,90 €

1/48 F-14A 'Sundowners' 59 €

1/48 P-38J 459th Sq. 39,90 €

1/48 RF-4C Phantom II 29 €

F110A Phantom II 39,90 €

* valable jusqu'au 30/04/2005 (selon stock disponible)

CATALOGUE 2004 5 €

COLLECTION 1/72

ALBATROS D1	10 €
GOtha G.III, G.III	29 €
PFALZ D.III	10 €
FOKKER E.V	10 €
HEINKEL 111 B	32 €
ALBATROS D II	11 €
FOKKER D.VI	10 €
PZK 2 Helicopter	9 €
HEINKEL 111 C	29 €
FOKKER D.VI	10 €
GOtha G.IV	29 €
ALBATROS D III	10 €
FOKKER D.VII OAW (early)	11 €
F-2A Felixstowe	25 €
PFALZ D.IIIa	10 €
GOtha G.V	29 €
FOKKER F.I	9 €
ALBATROS D II 553	10 €
FOKKER D.VII F (late)	29 €
HEINKEL 111A	29 €
ALBATROS D II	11 €
RAF SE.5a Hispano	11 €
Albatros D III 5153	11 €
FOKKER D.VII (early)	11 €
Albatros D III 5253	11 €
HE-111 E	25,90 €
Albatros W4 (early)	11 €
FOKKER D.VII OAW (mid)	11 €
ALBATROS D III	10 €
FOKKER D.VII F (late)	11 €
ALBATROS D.V	11 €
FOKKER D.VII Alb	12 €
ALBATROS D.V (late)	12 €
FOKKER D.VII ALB (LATE)	10 €
AN-12 'CUB' BK	59,90 €
Bristol F2B	12 €
SE-5a Viper	11 €
AN-12 CIVIL	55 €

SERIE 1/48

Gloster Gladiator Mk II

Gloster Sea Gladiator

P. Sturmer 1 1/2 'Comet' Lighter

P. Sturmer 181 French Bomber

1/32

NEW

FOKKER DR I

4/2005 CURTISS H-16

25,00 €

1/72

BRISTOL F2B 25,90 €

RAF SE 5a 25,90 €

1/48

FOKKER D.VII OAW early 23 €

FOKKER D.VII Alb (early) 23,00 €

1/72

JUNKERS D-1 9 €

OV-1A / MOHAWK 29,90 €

1/48

PROMO

NIEUPORT 28C1

PROMO 18 €

1/48

AR-2 20 €

YAK-28 I 15 €

KAMOV KA-126 15 €

TU-128 FIDDLER 45 €

BF-109 F2 w/RZ35 10 €

ANTONOV AN-26 49 €

I-16 Type 5/6 10 €

ILUYSHIN IL-38 160 €

1/48

48153

P-51D w/crew 17,90 €

1/48

P-51B w/crew 17,90 €

1/48

Lufwaffe crew (7 figs) 8,90 €

1/48

US Airforce crew (5 figs) 4,90 €

1/72

COFFRET 1/48

FAMOUS FIGHTERS

YAK-9/7 DI + YAK-7 A

P-51 C + SPIT MK IX

PROMO 35 €

1/72

HASEGAWA

1/48

A-4M Skyhawk 29 €

1/48

F110A Phantom II 39,90 €

1/48

F110A Phantom II 39,90 €

1/48

F110A Phantom II 39,90 €

1/48

1/48

Vente par correspondance : Commande jusqu'à 110 € = port 6 € (CEE 8 €), commande supérieure à 110 € = port gratuit (CEE 11 €)

son, 30 janvier 2005

EN PARTENARIAT AVEC LE PALAIS DE LA MAQUETTE DE NANCY



1/48

TAMIYA

Texte et maquette J.B. Saillant
Photos A. El Bied

BRISTOL BEAUFIGHTER MK VI

CONNU pour ses attaques anti-navires meurtrières, c'est dans son rôle de prédateur nocturne que l'on va découvrir (ou redécouvrir pour certains) ce chasseur lourd qui succéda au B. Beaufort. Le Beaufighter produit par Tamiya restera longtemps une référence à l'échelle et le meilleur rappel de son allure de lépidoptère massif et belliqueux !

Rappelons que la maquette ne souffre d'aucun gros défaut et que moyennant quelques petites retouches, à la portée de tous, on peut en faire une très belle représentation, *up to date* comme disent les Anglais !

Préliminaires

En feuilletant la documentation disponible (en particulier le beau livre publié chez Sam Publication), je me suis aperçu que certaines lignes de struc-

Ci-dessus.

Un méplat est pratiqué sur les deux pneus pour simuler leur écrasement dû au poids de l'appareil. Les collecteurs d'échappement sont peints en bronze Humbrol, puis sont frottés avec un mélange de poudre de graphite (mine de crayon) et de pigment dorés CMK.

Ci-contre.

Cette photo illustre la manière dont l'action du soleil et du sel pouvait altérer les couleurs. Le marron paraît en effet strié de bas en haut, une technique dont vous lirez le détail dans ces pages.

ture ont tout simplement été oubliées ou inventées par le fabricant, surtout au niveau des baies d'armement qui ont la particularité d'être différentes d'un extrados à l'autre. Le travail consistera ici à bien identifier chacune d'entre elles afin de les combler ou de les graver au besoin.

Passage obligé

Au lieu d'investir néanmoins dans des coûteux kits d'amélioration, je me suis contenté de détailler le cockpit en scratch, seuls les deux sièges provenant du set



Cutting-Edge (réf. CEC 48117) pour gagner du temps. Quelques traces d'éjecteurs au préalable, puis

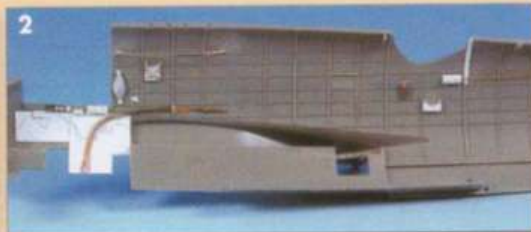
seront bouchées la structure interne manquant refaite en plastique étiré. Dans la partie arrière

du fuselage le support de la mitrailleuse sera enlevé. Tous les détails, en carte plastique et fil métallique, sont ensuite ajoutés avec l'aide précieuse de la documentation évoquée. Les entrailles de la bête ainsi garnies seront mises en valeur à l'aide d'une peinture assez contrastée pour faire ressortir les détails une fois le fuselage assemblé. La couleur de base est l'Interior Green anglais

Ci-contre.

Si le 1/48 n'est pas votre échelle fétiche sachez que Hasegawa a sorti un beau modèle du Beaufighter au 1/72. Le 1/32 reste en revanche toujours aussi délaissé pour l'instant avec un seul kit en injecté, naguère produit par Revell selon des normes plus du tout actuelles.





01 à 08. Pour freiner la dépense, c'est avec des chutes de carte plastique et des morceaux de fils de cuivre que l'intérieur a été garni, hormi les jolis sièges produits par Cutting Edge. Le livre sorti chez Sam Publication est bien utile à cet effet, fournissant nombre de croquis et plans. Il faut d'abord dégager les flancs de chaque côté du pilote, séparer ensuite le cockpit du plancher pour le recoller 2 mm plus bas. Ceci descend d'autant le tableau de bord derrière lequel un cache optique prendra place pour colmater un jour. La peinture est très classique : une couche *Interior Green* (Gunze H312) est appliquée, puis travaillée avec de la peinture à l'huile. Les boîtiers sont noirs avec de petites touches de couleurs. Après un léger *drybrush* en gris clair un jus brun foncé à l'huile est passé dans la gravure.

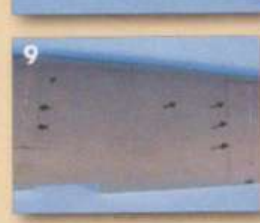
Des pigments MIG (équivalent aux pigments CMK), sont utilisés pour les accumulations de poussière. Les instruments de la planche de bord sont récupérés sur la planche de décals. Un travail fin au pinceau trois poils suffit enfin à mettre le tout en valeur.

09 à 11. Certaines lignes de structure, mal positionnées, ou oubliées par Tamiya, restent à la charge du maquettiste.

12. Premier essai d'installation de la fourche dans la nacelle droite. Les logements sont déjà peints, tout comme une partie de la cinématique. L'assemblage pensé par Tamiya est solide et quelques gouttes de cyanoacrylate suffisent à assurer une bonne solidité.

13. Les gouvernes sont découpées et les chants reprofilés en carte pour s'articuler de manière réaliste avec les plans fixes. Notez la petite charnière de compensateur refaite et repositionnée.

14. Comme toujours, une bonne méthode de travail est un gage quasi-certain de succès. Tous les éléments améliorés sont prêts pour la mise en peinture et les premiers collages.



Ci-contre.

Le camouflage est appliqué à l'aide de masques flottants donnant des délimitations ni trop fondues, ni trop nettes, en reproduisant au mieux les moindres courbes.

(Gunze H312), avec quelques petites touches de couleurs venant égayer cet ensemble un peu monotone. À l'intérieur des nacelles contenant les Hercules, qui ont au passage la particularité d'avoir les sorties d'échappement orientées vers l'avant, on comblera l'espace entre le moteur lui-même et le collecteur principal (en bronze) par une série de tubulures en fil de plomb assez épais partant des cylindres. Une jolie peinture mettra ensuite le tout en valeur.

Les trains d'atterrissage sont agrémentés de leurs flexibles de freinage ainsi que de boulons réalisés à l'emporte-pièce. Les puits de train, qui viennent s'encaster dans les ailes, ne se colleront qu'en phase finale ainsi que les capots moteurs pour une meilleure manipulation lors de la peinture. La présence de deux types de roulettes de queue permettra de reproduire, par séparation du pneu avec la fourche, une réplique plus juste que ce qui nous est fourni.

Aucune difficulté n'a été rencontrée concernant l'as-

Ci-contre.

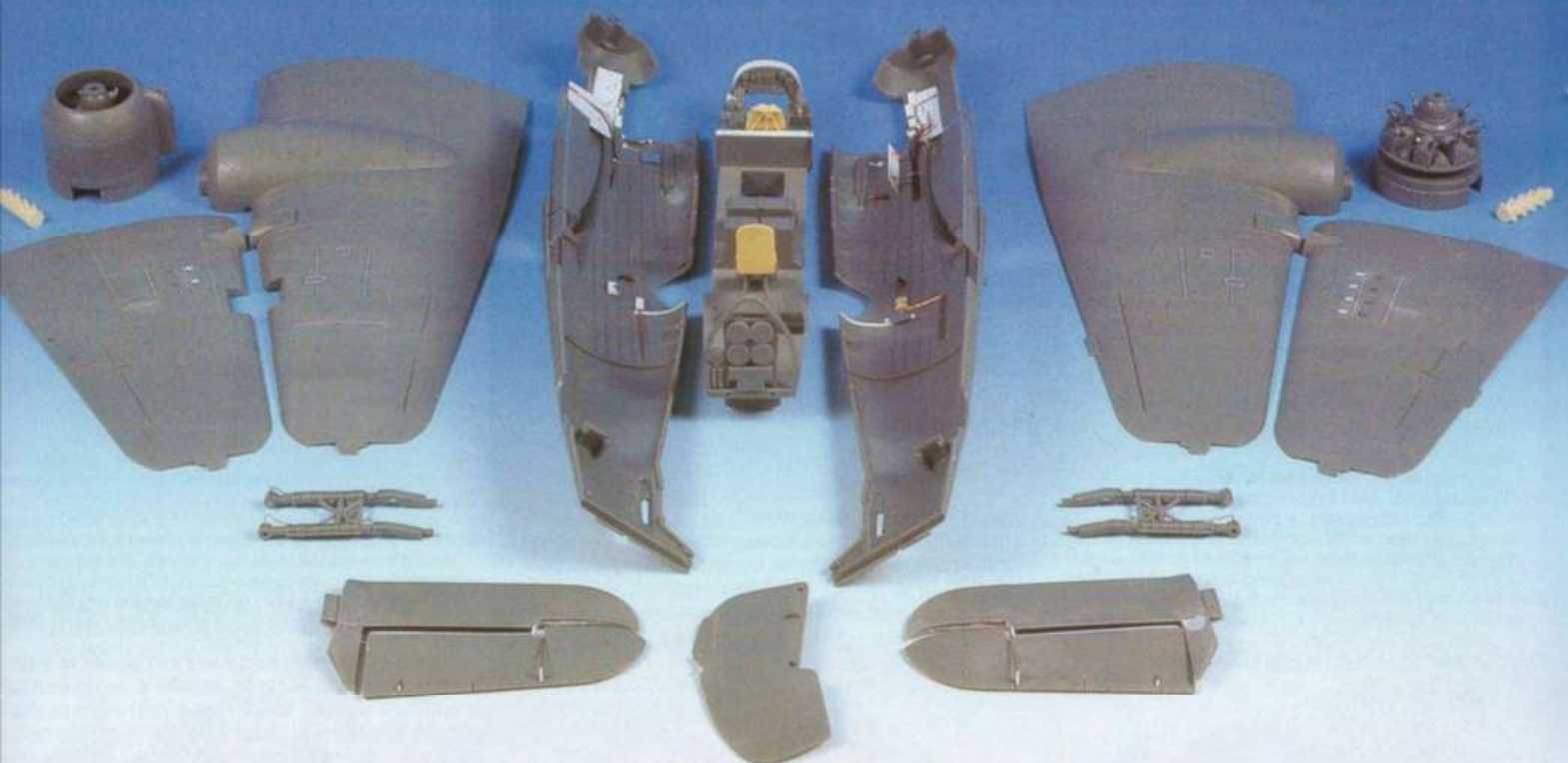
Cette livrée désertique est sans doute l'une des plus belles portées par le célèbre Beaufighter, permettant de surcroît de superbes effets d'usure des couleurs. Les échappements d'origine, sous-dimensionnés, sont avantageusement remplacés par ceux produits par Ultracast (réf. *Short Style* n° 48117). Leur effet d'oxydation et les traces de gaz brûlés sont réalisés à l'aide de pigments MIG (*Standart Rust* P. 025 et *Black Smoke* P. 023). Avant d'être installée, la verrière est polie au *Compound* Tamiya à l'aide d'un chiffon doux. Ce produit, très légèrement abrasif, peut aussi servir à lisser la peinture.

semblage, bien qu'un peu de mastic soit nécessaire pour les empennages dont les parties mobiles ont été découpées pour être braquées avec des commandes de trim refaites car mal placées. Le fuselage refermé les parties vitrées sont collées en soignant au mieux les joints. La bulle de l'observateur remplacée, faute de temps, par une autre provenant d'une boîte Falcon peut facilement être thermoformée autrement.

Entre nuit et désert...

Trois décorations sont proposées dans la boîte dont la planche n'est malheureusement pas très jolie ; les décals sont très épais, mal imprimés et un décentrage affecte les cocardes. Les accessoiristes ne s'étant pas beaucoup intéressés au sujet (si l'on excepte la belle planche Eagle





Strike sortie récemment pour la version Mk 21 cf. WM n° 44) la solution sera domestique en cherchant dans la

boîte à rabirot.

Étant passionné par la chasse de nuit, c'est vers l'un de ses représentants que je me suis tourné, en partie grâce au livre *Beaufighter Squadrons in Focus* paru chez Red Kite (cf. WM n° 31). Pour la petite histoire, il s'agit d'un appareil du No 46 Squadron qui effectua des missions nocturnes en Méditerranée orientale de 1942 à 1944. Opérant depuis des bases somnolantes en Afrique du Nord, ces avions souffrirent beaucoup des conditions climatiques, la plupart des photos en attestent.

Avant toute chose, la maquette est entièrement poncée à la laine d'acier 000 pour uniformiser et nettoyer les surfaces. Vient ensuite une couche d'aluminium Alclad qui, en plus d'apparaître lors de l'écaillage, servira à repérer d'éventuels défauts. J'ai ensuite appliqué dans l'ordre l'*Azure Blue* (Aircraft Color n° 6116), le *Middle Stone* (Polyscale F 505260), en bases acryliques, et enfin le *Dark Earth* (Aeromaster n° 9110) en enamel lui. Entre chaque couleur la maquette est ensuite lustrée avec un chiffon doux. Un premier

vieillessement à la peinture à l'huile est alors appliqué pour éclaircir l'intérieur de chaque panneau.

La méthode suivante consiste à appliquer à l'intérieur de chaque panneau de petites taches de peinture à l'huile d'une valeur proche,

mais éclaircie, de la teinte de base puis de les étaler avec un pinceau

brosse pas trop dur par de petits mouvements circulaires jusqu'à les rendre transparentes. Cette technique, avec un peu d'entraînement, donne rapidement des effets subtils et proches de la réalité ! Le noir Tamiya XF-1 est frotté lui aussi avec un chiffon doux en forçant un peu plus sur la séparation médiane pour la rendre moins nette, détail qui apparaît bien sûr le kit.

Entièrement vernie en Klir Johnson, la maquette peut maintenant recevoir les marques de nationalité, le drapeau de dérive et le matricule individuel, tandis que les cocardes d'ailes et la lettre code sont directement peintes en rouge et bleu (Gunze H327/328). Une nouvelle couche de Klir est à ce moment passée à l'aérographe pour rendre le film des motifs (auparavant traités au Micro

Ci-dessous.

La cocarde et le fuselage droit, particulièrement maltraités et exposés. Les moteurs Hercules n'ayant pas la réputation d'être économes en huile étaient particulièrement salissants pour leur environnement.





Ci-dessus.

Les capots moteurs, assez béants, requièrent un détaillage minimal sous la forme de collecteurs individuels partant de chaque cylindre et venant rejoindre l'anneau frontal de l'intérieur. Du fil de plomb (facilement trouvable dans les magasins de bricolage) est parfait à cet usage. Les pipes d'échappements sont peintes en cuivre/bronze Humbrol. Un jus brun foncé vient achever la peinture.

(Sol) presque entièrement invisible. En fait, c'est maintenant que les choses sérieuses vont commencer avec un jus à l'huile marron foncé passé dans toute la gravure. La décoration due au soleil s'obtient

Ci-contre.

L'utilisation de jus à l'huile octroie à la maquette une valeur supplémentaire, la rapprochant de ce qui se passait en réalité. Son application est concentrée sur la voilure, là où les fluides s'épanchaient le plus.

en « tirant » verticalement au pinceau plat les couleurs de base très éclaircies sur le fuselage et les nacelles moteurs. Les panneaux les plus exposés et usés par la maintenance sont alors repris avec une couleur marron très foncée reproduisant les nombreux frottements, passages, traces et

Lorsque tout est mat Aeromaster est re sur la maquette d'aspect. En insis- du fusela-

dépôts de graisse. bien sec une couche de vernis appliquée de manière aléatoire pour casser une uniformité tant un peu plus sur le dessus ge, et celui des nacelles

Ci-dessus.
Les trains, peints en noir sur une base Interior Green apparaissant de manière intermittente après écaillage, reçoivent des durites de freins en fil d'étain et quelques têtes de rivets (taillés à l'emporte-pièce) sont ajoutées. L'effet d'accumulation de poussière s'obtient dans un premier temps avec de la peinture à l'huile beige clair, puis avec un complément de pigments MIG (Brick Dust P. 029).

innombrables d'huile qui maculaient les nacelles moteurs. Le ventre, tout noir, est enfin travaillé avec un éventail de couleurs diluées à l'eau allant du gris au marron. On obtient ainsi un panel d'effets comme les éclaircies de lignes, ou

bles à l'eau allant du gris au marron. On obtient ainsi un panel d'effets comme les éclaircies de lignes, ou

Les divers sous-ensembles mis de côté peuvent alors finalement être collés et le kit entamer le chemin, parfois bien aléatoire, qui mène du plan de travail au papier imprimé

moteurs, on voit apparaître un voile blanchâtre correspondant à peu près à l'aspect que prennent les peintures brûlées par le soleil (parole d'exilé djiboutien!). Certains panneaux sont ensuite écaillés selon diverses méthodes (passage de laine d'acier ou grattage au scalpel et à l'épingle). De l'encre de Chine noire, plus ou moins diluée, permet de reproduire les

Ci-dessous.
La délimitation du noir avec le camouflage supérieur a un aspect brossé que l'on obtient en travaillant un peu dans le frais, c'est à dire avant que la peinture ne soit sèche, avec un morceau de tissu légèrement abrasif.



BRISTOL BEAUFIGHTER

Beaufighter Mk. VII du No. 307 Sqn. polonais marqué de quatre victoires peintes derrière la verrière. Le camouflage est fait d'un *Medium Sea Grey* intégral avec des bandes de *Dark Green* appliquées selon le schéma habituel.



Beaufighter Mk. II du No. 252 Sqn, courant 1941, Angleterre. Le camouflage est ici fait d'un *Dark Earth* avec des bandes *Dark Green* sur fond *Sky*. La queue semble avoir un peu souffert comme en témoignent les quelques éraillures.



Beaufighter Mk. VII du No. 68 Sqn, Coltishall, Angleterre, 1943. Comme signe distinctif, on retiendra un petit lapin marron peint juste derrière la verrière.



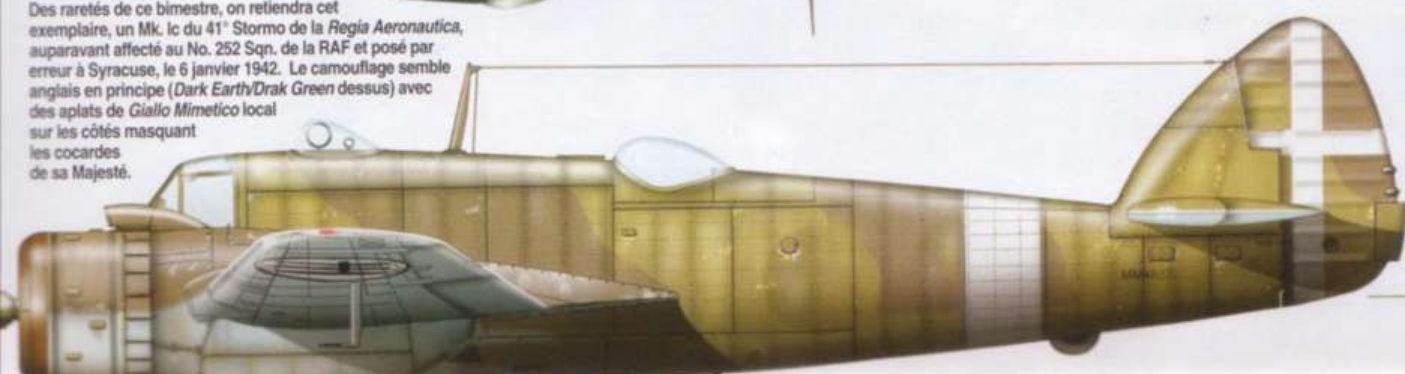
Beaufighter TF Mk. X du No. 27 Sqn. de la RNZAF basé en Birmanie, courant 1943. Camouflage: *Dark Earth*/*Dark Green*/*Medium Sea Grey*.



Beaufighter Mk. VII du 415th (Night) Fighter Squadron, 12th AF. Basé dans le sud-est de la France en septembre 1944, cet appareil arriva avec le contingent américain qui débarqua en Provence, en août de la même année. Camouflage: *Medium Sea Grey* avec des bandes de *Dark Green*. Comme signe particulier, on retiendra le drapeau français peint sur le trim (compensateur) du gouvernail.



Des raretés de ce bimestre, on retiendra cet exemplaire, un Mk. Ic du 41^e Stormo de la Regia Aeronautica, auparavant affecté au No. 252 Sqn. de la RAF et posé par erreur à Syracuse, le 6 janvier 1942. Le camouflage semble anglais en principe (*Dark Earth*/*Dark Green* dessus) avec des aplats de *Giallo Mimetic* local sur les côtés masquant les cocardes de sa Majesté.





Heinkel He-59B

Texte et maquette P. Branly
Photos A. El Bied & P. Branly (détails)

PARUE il y a deux ans, la maquette Special Hobby est l'une de leurs plus grandes productions par la taille et en imposera à bon nombre d'appareils contemporains...

S'agissant d'un tirage en petite série, il n'est pas de trop de dire qu'il m'a fallu préparer consciencieusement les pièces. Dans cette optique, j'ai commencé par confectionner les plans en affinant copieusement les bords de fuite pour atteindre une épaisseur représentative du 1/72 en utilisant un parallélépipède en bois recouvert de papier de verre à gros grains et une lame de cutter.

Approche

Au départ, il avait été envisagé de monter la maquette dans son intégralité avant la mise en peinture, essentiellement monochrome. Ainsi donc, dès que les ailes furent assemblées, des trous ont été percés pour permettre le passage des fils de haubanage. Pour dénombrer ces demiers, et leurs emplacements, l'étude parue dans la revue *Air Magazine* n° 15 sur le Heinkel 59 B en Espagne ne sera pas de trop.

J'ai ensuite assemblé

Ci-contre

La maquette conserve un aspect assez propre, malgré quelques lignes reprises aux pastels. On veillera à soigner tout particulièrement les joints des petites fenêtres sous le fuselage.

les flotteurs sur lesquels les raidisseurs furent refaits avec des profilés Evergreen. Des trappes de visite rondes sont à regraver avec un gabarit en carte plastique pour obtenir une représentation régulière des vis de fixation. Une poignée à l'avant de chaque flotteur manque, tout comme un système permettant de glisser les roues jockey pour le roulage de l'appareil au sol. Dans le même but d'ailleurs, un chariot en carte plastique muni de roues provenant de Junkers 88 fut confectionné.

Améliorations diverses

Les pièces en résine consacrées à l'intérieur sont suffisantes pour ce que l'on peut apercevoir de l'extérieur, une fois le montage terminé. Une bonne peinture, mise en valeur avec les techniques usuelles à base de jus sombres et d'éléments par brossage à une excellente représentation de l'assemblage des moteurs on pensera à ajouter des prises d'air sur les parties supérieures et

Ci-dessus.
Les He-59B reçurent en Espagne, durant leur service avec la Légion Condor, le surnom de « Zapatones » (gros chaussons) à cause de la taille des flotteurs. Leur mission essentielle consista à protéger les navires allemands pénétrant les eaux territoriales espagnoles. Le *Seefliegerstaffel AS/88* fut envoyé en Espagne en septembre 1936 sur le cargo « Wigbert » avec, comme dotation première, un He-59 et un He-60.

plastique utilisé par Special Hobby est suffisamment épais et tendre pour faciliter le travail. Les vitrages situés de part et d'autre du poste du mitrailleur arrière, pas très convaincants, ont été refaits avec du plexiglas de 1 mm d'épaisseur patiemment mis en forme à la lime. Leur ajustage est si « serré » qu'aucune colle ne fut utilisée. Certains petits éléments notés sur la documentation, à savoir un marchepied semi-encasté à bâbord, les hublots manquant des portes ainsi que d'au-



intérieures des fuseaux. Les poignées en photodécoupe seront à ce stade remplacées pour un surcroît d'épaisseur. Notons enfin que les échappements en résine s'adaptent parfaitement à leurs emplacements.

Du temps fut consacré au collage et au ponçage du fuselage dont les ouvertures des postes de l'équipage ne sont pas très symétriques. Fort heureusement, le



Ci-dessus.
Gros plan sur les fixations de la nacelle moteur à l'architecture complexe. On peut aussi voir le carénage oblong ajouté aux pieds des mâts du fuselage.

Ci-contre.
Dans la famille des hydravions Heinkel, un beau sujet comme le He 115, naguère sorti par Revell (mais assez dépassé au niveau des détails et de la finesse d'ensemble), manque aujourd'hui à l'appel.



Plans et mâts

Pour l'assemblage des plans intérieurs, la diffusion par capillarité de la colle extra-fluide Tamiya et une forte pression pendant environ deux minutes suffisent. Ce procédé d'assemblage sur chants est suffisamment solide pour résister aux manipulations, ce qu'a confirmé une

chute intempestive du kit depuis le plan de travail. On pensera bien entendu à soigner le raccord ailes/fuselage à l'aide de colle cyanoacrylate et de peinture épaisse. Il reste ensuite à confectionner le carénage au niveau des jonctions entre les mâts de cabane et le haut du fuselage. Le collage des renforts des plans de queue, en forme de H, dénote d'une erreur d'appréciation, la barre horizontale n'étant pas placée au milieu), ce qui implique une reconstruction complète des pièces à base de profilés Contrail.

Il convient alors de coller les montants extérieurs refaits aussi, un essai à blanc ayant effectivement montré que les originaux étaient trop petits par rapport aux mâts de cabane déjà posés. On bascule alors l'aile supérieure vers l'arrière sur des pots de peinture posés de part et d'autre du fuselage pour faire passer, un à un, les haubans en fil de pêche d'un diamètre de 0,08 mm. On prévoira généreusement plus du double de la longueur nécessaire, afin de ne pas en casser lors

des opérations suivantes.

On peut à ce moment retourner l'aile supérieure et la coller sur les mâts extérieurs préalablement ajustés. Les nacelles moteurs sont alors mises en place en ajustant encore, au besoin, les différents bras de soutien (bien qu'en réalité un seul et même mât les traversait par l'arrière). Lorsque vint le moment de tendre les haubans, quelques inversions de l'ordre apparurent nous obligeant à les enlever pour refaire

Ci-dessous à gauche.
L'emblème de l'AS/88 (*Aufklärung am See*), une unité de reconnaissance maritime qui utilisa exclusivement en opérations des He-59 et quelques He-60E, représente un As de Pique dans un cercle noir.

Ci-dessous à droite.

Bien que conservant une tonalité assez grise, la maquette n'en est pas moins séduisante avec ses belles hélices en bois et les marques de la légion Condor sur les ailes.





1. Sur les flotteurs ont été refaits les renforts longitudinaux en profilés. Après assemblage, viennent la gravure des trappes d'accès, la mise en place de poignées de manutention à l'avant et des supports des roues à l'arrière.
2. Les roues « jockeys » sont des éléments de récupération; les axes en profilés en plastique n'ont pas supporté les manipulations, d'où une réfection en tige d'acier.
3. Le chariot est constitué d'un berceau par flotteur, relié à l'autre par des traverses en profilés. Les roues proviennent d'un Junkers Ju 88 Italeri.
4. Sur les nacelles des moteurs d'origine viennent se greffer les échappements en résine et diverses écopes en carte plastique et aluminium alimentaire. Les marchepieds ont été refaits en étiré et les poignées en fil de cuivre.
- 5 à 7. Les pièces en résine des postes d'équipage sont suffisamment détaillées pour se satisfaire d'une mise en peinture soignée.
8. Les hélices quadripales sont constituées de deux hélices bipales contrecollées ayant besoin d'être copieusement affinées.
9. Toutes les ouvertures des baies vitrées ont été retaillées pour leur redonner une forme rectangulaire, en n'oubliant pas de percer des hublots. Au passage, on matérialise ceux qui manquaient, ainsi que la gravure de la porte d'accès à l'avant droit.
10. Comme toujours avec les productions artisanales, il faut s'attendre à travailler un peu plus au niveau des ajustages, et notamment celui du raccord plans/fuselage.
- 11 & 12. Les carénages enveloppant la jonction des mâts de cabane et du fuselage sont absents. L'on s'inspirera de photos pour représenter ceux-ci en carte plastique assez épaisse en ménageant des angles assez arrondis.
13. Après avoir collé et haubané les renforts du plan fixe de dérive, il apparaît que la barre horizontale est située trop près du plan fixe, d'où sa représentation en profilés Contrail.
- 14 & 15. Nous avons, dans l'ordre, collé les nacelles moteurs sur les plans inférieurs avec quelques mâts de soutien, passé les haubans dans leurs trous, fixé les mâts principaux externes, et installé sur l'ensemble le plan supérieur.
16. Une aiguille hypodermique de 0,4 mm à l'extrémité taillée en biseau facilite le passage d'un fil de pêche de 0,08 mm à travers deux trous théoriquement bien alignés.

Ci-contre.

Zoom sur les flotteurs, avec une vue de l'échelle d'accès et des petites roulettes permettant de tracter et mettre à sec l'appareil.



le réseau. Sachant que les ailes étaient creuses, et qu'il fallait faire passer un fil très fin et bien souple dans deux trous à la fois, une seringue hypodermique s'avérera être un outil idéal à cet effet. De la colle cyanoacrylate liquide assure une fixation optimale, lorsque la tension voulue est obtenue, et permet aussi de colmater les trous résiduels sur les faces externes de l'aile.

Le montage des flotteurs fut une partie de plaisir après cela, bien qu'il fallût en retailler certains et refaire quelques renforts qui présentaient des défauts trop longs à rectifier. Les deux parties du chariot furent finalement reliées par des poutres en profilés Evergreen, exactement dimensionnées pour correspondre à l'écartement des flotteurs. Il ne nous resta à ce moment plus qu'à fabriquer les petits éléments, comme la prise de Pitot (placée sous l'avant du cockpit), l'échelle d'accès

tribord, l'antenne Gonio, et les commandes des compensateurs d'ailerons et de profondeurs.

Décoration

Ayant choisi de représenter un des Heinkel 59 B ayant opéré au AS/88 de la Légion Condor en Espagne en 1937, la mise en peinture a suivi la chronologie suivante: application du noir Xtracolor X-12 sur la dérive et les ailes pour la représentation des bandes et des croix, passage du blanc X-141 pour le fond du gouvemail, les bouts d'ailes et les croix d'ailes, enfin passage de gris vert RLM 02 X-201, pulvérisé en deux fois, afin de mieux résister aux manipulations.

Plus tard, les lignes de structure en creux reçoivent de l'encre gris foncé en guise de jus. Il faut alors passer à la pose des quelques décals, comme l'insigne de l'AS/88 et les fanions blancs à points rouges, suivie de plusieurs fines couches de vernis mat Xtracolor. De la poudre de pastels sert à matérialiser les traces d'échappement, les salissures des flotteurs et les zones de passage de l'équipage. Les protections des vitrages enlevées, il reste enfin à coller l'antenne HF (faite également en fil de pêche), puis à fabriquer le canon de 20 mm à l'aide de photos glanées ici et là.

Environ 150 heures de travail furent nécessaires à la préparation de cette pièce, avant la séance photo qui alla heureusement plus vite! Nul doute donc que cet appareil restera pour longtemps unique dans notre vitrine et que le savoir faire acquis nous servira à des projets plus ambitieux. □

Ci-contre.

Le procédé de montage d'un kit biplan avec sa multitude de haubans requiert un savoir faire particulier, avec une énorme patience comme base, surtout à l'approche des phases finales.

Nos plus vifs remerciements à M. José Fernandez pour la fourniture gracieuse de cette maquette.



Minicraft 1/72 Scale
MI11637
USN PB4Y-1 "Easy Maid"
\$24.99 \$21.46



Imex Model Company 1/72 Scale
AA0706 Cessna O-2A
\$6.99 \$6.46



Accurate Miniatures 1/48 Scale
AJ480120
Grumman (GM) B-26C Avenger
\$36.98 \$33.46



Revell/Monogram 1/32 Scale
RM6876
F4F-4 Wildcat w/ Book
\$31.98 \$28.96



Toko 1/72 Scale
TK0144 LaGG-3 66 Series
\$8.98 \$7.96



PM Models 1/72 Scale
PM0207
Mirage III EA & Dagger
\$5.98 \$5.46



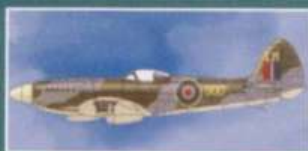
Fujimi 1/24 Scale
FU12467 Lamborghini Diablo
VT 4WD Blackstar
\$29.99 \$25.96



Czech Model 1/48 Scale
CM4814 Douglas F3D-2 Skyknight Post WW II US Navy/Marine two-seat, all weather fighter.
Used in Korea and Vietnam.
\$49.95 \$44.96



Xotic-72 1/72 Scale
AU1002 Polikarpov I-152
\$9.95 \$8.96



Grand Phoenix Productions 1/48 Scale
ANG0005
Supermarine Seafire Mk.46/47
\$64.98 \$58.47



Revell/Monogram 1/48 Scale
RM5512 B-25J Mitchell
\$29.50 \$18.46



Minicraft 1/72 Scale
MI11638
Vega PV-1 Ventura - Early Version
\$12.99 \$11.46



Accurate Miniatures 1/48 Scale
AJ480310 SBD-2 Dauntless
\$36.98 \$33.46



Revell/Monogram 1/48 Scale
RM5497 F9F-5P Panther
\$13.50 \$11.96



TriMaster Models 1/48 Scale
TV0001 Fw 190D-9 Dora
\$49.95 \$39.96



AModel 1/72 Scale
IBA72029 Voyager
\$12.98 \$12.96



Valom 1/72 Scale
KPV72001 Sukhoi Su-6 AM-42
\$24.98 \$19.96



Model USA Kits 1/48 Scale
MU0001 L-19/O-1 Bird Dog
\$16.95 \$14.96



Czech Model 1/48 Scale
CM4807 Me 309 V-1
\$29.95 \$23.46



AMtech Models 1/72 Scale
AT729206
Ju 88H-3/H-4 Fuhrungsmaschine
\$29.98 \$26.96



Xotic-72 1/72 Scale
AU2021 Fokker T-V VACUFORM
\$29.95 \$26.96



Revell-Monogram 1/48 Scale
RM5306 AT-6 Texan
\$13.50 \$12.96



Hobbycraft 1/32 Scale
HC1697 P-40 AVG "Tigers"
\$49.95 \$44.96



Hobbycraft 1/48 Scale
HC1659 CF-105 Arrow
\$39.95 \$35.96



Fujimi 1/72 Scale
FU30109 BI 110C/D
\$10.00 \$8.96



Fujimi 1/16 Scale
FU10155 Lamborghini Countach 25th Anniversary
\$79.00 \$69.96



Ertl 1/25 Scale
ER38039 Batmobile
\$13.98 \$12.97



Ertl 1/25 Scale
ER31752
Hogans Heroes Jeep
\$13.50 \$11.97



Minicraft 1/24 Scale
MI11225 Phantom Squire
\$29.99 \$17.96



Fujimi 1/700 Scale
FU40060
USS Cushing DD985
\$23.00 \$19.96

Squadron Mail Order
1115 Crowley Drive
Carrollton, Texas
75011-5010
U.S.A.
FAX: 972-242-3775



Revell 1/96 Scale
RG4805
Apollo Saturn V Rocket
\$99.95 \$89.96

Atomic City 1/12 Scale
MHA62001 Mercury Capsule
\$69.98 \$59.96



PROJECT MERCURY
MRC



ATTENTION ! PLANCHE À TIRAGE LIMITÉ

POUR ÊTRE LES PREMIERS SERVIS, COMMANDEZ-LÀ DÈS CE NUMÉRO.

ABONNEZ VOUS : POUR 33,50 €

VOUS PROFITEREZ DU TARIF PRÉFÉRENTIEL, ÉCONOMISEREZ PLUS DE 4,60 €
ET RECEVREZ **GRATUITEMENT** LA PLANCHE DE DÉCALCOMANIES N°12

Cette planche d'insignes d'escadres et d'escadrilles françaises vous permettra de décorer un bon nombre des **Mirage III** édités au 1/72 et 1/48. Tous ces motifs **prennent place sur la dérive**, sauf exception(s) éventuellement mentionnée(s) dans les légendes.
Les dotations ayant évolué au fil des ans, il est possible de trouver les mêmes insignes sur des versions différentes.

Une série exclusive
strictement hors
commerce.

LES MIRAGE III/B/C/R FRANÇAIS (1/72 et 1/48)

Mirage III B
de l'EC 02/002
« Côte d'Or »



Mirage IIIC de l'EC 02/005 « Ile de France »



**POUR VOUS ABONNER REMPLISSEZ
LE COUPON D'ABONNEMENT
EN PAGE 34 DE CE NUMÉRO**

Mirage IIIC de l'EC 02/010 « Seine »



MIRAGE IIIB/C/E/R/V FRANÇAIS, 1/72 & 1/48

1/2. « Chimère » de la SPA 65 (1^{re} escadrille), à placer côté droit, et « Mouette », de la SPA 57 (2^e escadrille), à placer côté gauche, de l'EC (Escadron de Chasse et de Transformation) 02/002 « Côte d'Or », Mirage IIIC.

3/4. Insigne de l'EC 03/002 « Alsace », Mirage IIIC/E.

5/6. « Cigogne de Saint-Galmier » de la SPA 26 (1^{re} escadrille), à placer du côté gauche, et « Jeanne d'Arc » de la SPA 124 (2^e escadrille), à placer du côté droit, du 01/005 « Vendée », Mirage IIIC. Ces insignes apparaissent sur une flèche bleue dont la pointe rejoint le pied de dérive et les deux extrémités les limites supérieure et inférieure du drapeau sur le gouvernail. Celui de la SPA 124 est à placer sur une bande de couleur blanche.

7/8. Croix de Lorraine avec fleurs de Lys de l'EC 02/005 « Ile de France », Mirage IIIC.

10/9. « Renard » de la SPA 84 (1^{re} escadrille), à placer du côté droit, et « Canard » de la SPA 93 (2^e escadrille), à placer du côté gauche, de l'EC 01/010 « Valois », Mirage IIIC.

11/12. « Hirondelle » de la SPA 100 (2^e escadrille), à placer du côté gauche, et « Chimère » de la SPA 83 (1^{re} escadrille), à placer du côté droit, de l'EC 01/013 « Artois », Mirage IIIC/E.

13/14. Insigne du CEAM (Centre d'Expérimentations Aériennes Militaires), unité spéciale de l'Armée de l'Air créée sur la BA-118 de Mont de Marsan en 1945, pour le passage du CEV (Centre d'Essais en Vol) vers les unités d'active, Mirage IIIC.

15/16. Diable Rouge de la SPA 160, 4^e escadrille du 01/013 « Artois », Mirage IIIBE.

17/18. Vautour du CIFAS 00/328 « Centre d'Instruction des Forces Aériennes Stratégiques » de Bordeaux chargé de l'entraînement au ravitaillement en vol. N° 17 à placer du côté droit et n° 18 du côté gauche, Mirage IIIB.

10/20. Décoration spéciale pour les appareils de l'EC 02/013 « Alpes », le bouclier pouvait être vert ou rouge. La pointe de la flèche est dirigée vers l'avant, Mirage IIIC.

21/22. Mouette sur fond jaune de la SPA 57 de l'EC 02/002 « Côte d'Or ». N° 21 à placer du côté gauche et n° 22 du côté droit, Mirage IIIBE/R.

23/24. « Chevaliers » de la 1^{re} et de la 2^e escadrille de l'EC 02/013 « Alpes ». Placer le n° 23 du côté droit et le n° 24 du côté gauche, Mirage IIIC/E/V.

25/26. « Tête de Sioux » de la SPA 124 (1^{re} escadrille), à placer du

côté gauche, et « Cigogne » de la SPA 167 (2^e escadrille), à placer du côté droit, de l'EC 02/004 « La Fayette », Mirage IIIBE.

27/28. « Mort qui Fauche », de la SPA 94 (3^e escadrille) de l'EC 02/002 « Côte d'Or ». Placer le n° 27 à droite et n° 28 à gauche, Mirage IIIBE.

29/30. Chimère sur fond jaune de la SPA 65 (1^{re} escadrille) de l'EC 02/002 « Côte d'Or ». Placer le n° 29 côté droit et le n° 30 du côté gauche, Mirage IIIBE.

31/32. « Cigogne de Guynemer » de la SPA 3 (1^{re} escadrille), à placer du côté gauche, et celle de « Fonck » de la SPA 103 (2^e escadrille), à placer du côté droit, de l'EC 01/002 « Cigognes », Mirage IIIC/E.

33/34. « Tête de Sanglier » sur barre rouge (2^e escadrille) et barre bleue (1^{re} escadrille) du EC 03/003 « Ardennes ». Placer le n° 33 du côté droit et le n° 34 du côté gauche, Mirage IIIE/V.

35/36. Cocotte rouge de l'ER. 3/33 « Moselle ». Placer le n° 35 du côté gauche et le n° 36 du côté droit, Mirage IIIRD.

37/38. « La Folie » de la SPA 85 (1^{re} escadrille), à placer du côté gauche, et « Ecu avec Epée » du GC II/9-4 (2^e escadrille), à placer du côté droit, de l'EC 03/013 « Auvergne », Mirage 5F.

39. Logos constructeur pour Mirage IIIC, à placer sous le pare-brise sur le même plan que la perche avant.

40/41. Insigne du « Cercle de Chasse de Paris » de l'EC 02/010 « Seine ». Placer le n° 40 à droite et le n° 41 à gauche, Mirage IIIC.

42/43/44. « Gypaète » de l'EC 02/003 « Champagne », à placer du côté droit (fourmi dans un rond ou un ovale comme porté parfois), et « Cigogne » de la SPA 67 (1^{re} escadrille), à placer du côté gauche, pointe du fanion vers en arrière, Mirage IIIE.

ERRATA

La planche n° 11 consacrée au T-6 et P-47D français comportait des erreurs concernant deux décorations de Thunderbolt qui seront corrigées sur la planche n° 13.
— Le décal n° 9 (Sanglier du GC. II/3 « Ardennes ») doit être orienté vers la droite afin de regarder vers l'avant.

— Le décal n° 24c (Sioux et Cigogne du GC. II/5 « Lafayette ») est également mal orienté, devant être aussi tourné du côté droit.

POUR RECEVOIR LA PLANCHE N°12



Rejoignant le **Club des Abonnés WingMasters**, vous recevrez la planche de décal N° 12 sans aucun frais supplémentaire et vous **bénéficierez ainsi de 6 numéros pour le prix de 5**. De plus, vous pourrez acquérir pour **3,90 €** chacune (franco de port), les deux planches encore disponibles.

N°1 : Dewoitine D.520 et Messerschmitt Bf 109E (1/72 & 1/48).
N°10 : Insignes et Nose Art de Curtiss P-40.

Sans obligation d'achat et sans envoi systématique. Cette offre, non limitée dans le temps, est valable jusqu'à épuisement des stocks disponibles.

Attention ! les planches N°2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11 sont épuisées.

Retournez dès aujourd'hui
le coupon d'abonnement de la page 34.

LES PLANCHES DEJA PARUES

(Format réel de chaque planche 120 x 180 mm)



UN abonnement à **WingMasters**
Une petite annonce gratuite*
et le privilège de recevoir votre revue
avant sa parution en kiosque.

LES PETITES ANNONCES DE WINGMASTERS

VENTES

MAQUETTES

- Vds. Curtiss Hawk II Classic Airframes 1/48, prix 15 euros. Tél : 02 99 35 52 95. B. Landry.
- Vds. Maquettes tous genres, toutes échelles, miniatures 1/67, bas prix, liste contre env. timbrée. M. Sobry, 140 ch. de ma Costère, bât. H, 06000 Nice.
- Vds. Lot 7 kits 1/200 Hasegawa B-727 Air Canada + ANA, DC9 SAS + TDA, DC-10 JAL, C-47D Day, SH-104 L2D, 50 euros. Tél : 04 58 74 91 M. Vidal.
- Vds. 80 kits, état neuf, sc. 48 + 32, acc., docs, décals. Tél : 06 30 51 06 76 ou : serge.stienne@wanadoo.fr.
- Vds. Boîtes 1/72 RA-5C Vigilante + He 219 OWL (Frog). Blenheim Mk4 Airfix, faire offre : theo.stutzmann@mpsa.com.
- Vds. Kits 1/72 Escl. Heller, Airfix, liste contre env. timbrée : M. F. Bouvion, 51 route Touristique, 57160 Scy-Chazelles.
- Vds. Nbx kits très éch. + docs + revues. Tél : 04 93 48 62 23 (soir & WE) ou 06 09 47 91 06 ou e-mail : luff-waffen@free.fr.
- Vds. Maquettes avions 1/48, 1/72. M. J.-C. Bouvier, Jardins Trémolle, 35500 Vitry. Tél : 02 99 75 22 74.
- Vds. Kits 1/72 et 1/48, liste sur demande, envoyez vos listes recherche. M. Vasseur, 22 rue Ernest Dolé, 77440 Mary-sur-Marne.
- Vds. Kits 1/32, 1/48, 1/72 et documentation, liste : pierre.renard@ca.com ou GSM : 06 20 22 16 56 M. Pierre Renard, Paris.
- Vds. Anciennes maquettes Heller 1/72 et 1/50 et Airfix. M. Michel Grenier, 9 Les terres Quartiers, 44710 Port St Père. Tél : 02 40 32 52 43.
- Vds. Lots maquettes, liste sur demande. Tél : 06 07 28 91 78 ou e-mail : alilbm@wanadoo.fr.
- Vds. Maquette Tamiya 1/48 Beaufighter MkVI Night Fighter 25 euros. Tél : 03 20 96 70 23 à Seclin (Nord) M. B. Decobecq.
- Vds. 43 kits + accessoires 1/48, 1/32, 1/24 WWII à moderne, liste sur : ecote.stherese@free.fr ou Tél : 04 72 78 92 33 M. Varinard.
- Vds. Maquettes avions à réaction + hélicoptères. Contact : edmond.lambrechts@skynet.be.

DOCUMENTATION

- Vds. WingMasters n° 1 à n° 35 à 4 euros pièce, soit 140 euros le lot + 3 reliures gratuites. M. Philippe Reigat, 14 rue Pierre Forestier, 03300 Cusset. Tél : 04 70 98 72 17 ou 04 73 82 53 29.
- Vds. 101 numéros Fana. M. L. Andrau, L'Auche, 04170 Thorame-Haute. Tél : 04 92 83 91 53 (soir).
- Vds. Documentation, petits prix. Tél : 06 21 35 60 46 M. Rispal.
- Vds. Replic n° 1 à 135, 500 euros. M. Raymond Socard, 63 avenue de la Liberté, 44730 St-Michel Chef Chef. Tél : 02 40 27 94 25.
- Vds. 63 numéros Fana aviation, 1 euro pièce. Info : lecledroy@tiscali.be.
- Vds. Anciennes revues aviation, liste contre env. timbrée : M. Gossard, rue Terfort, 49400 Bagneux.

RECHERCHE

MAQUETTES

- Rech. 1 kit Pavla 1/72 Republic P-43 Lancer et 2 kits Hasegawa 1/72 Brewster F2A Buffalo. david_carron@hotm.com.
- Rech. Kits avions 1/32, période WW2, non montés, faire offre. Tél : 04 74 79 13 66 TLJ, TH.
- Rech. Série Eggplane Hasegawa P-38, F-4, F-18, etc. Tél : 02 54 81 75 66 + 20 h, M. Gamond.
- Rech. X-Wing de Ert, navette impériale Star War. e-mail : cadetjy@wanadoo.fr.
- Rech. 1/72 Lockheed C-5A Galaxy. Tél : 02 38 33 24 27.
- Rech. Rallye Heller 1/50, faire offre : sbain63@sbogio-bail.net.
- Rech. Kits Arba 1/72, Ju 88G et Bf 110G. Tél : 05 53 05 43 01 M. Ch. Delout ou tam.delout@tele2.fr.
- Rech. Thes éch. kits non montés H-P Halifax Short String. M. Jaunel Célestin, 13 Grande Rue, 55220 Osches. Tél : 03 29 80 54 10.
- Rech. 1/48 Caudron CR 714, maquette à monter. M. P. Allot, 2 rue du Faubourg, 89770 Chailley.
- Rech. 1/72 Falcon 20 Mach 2, faire offre à Nick Saunders : nick.saunders@hnsd-rhdoc.co.uk.
- Rech. F-84F Monogram 1/48, Ouragan JMG 1/48, Spad XIII Dragon 1/48. Tél : 06 08 07 95 86 M. Pernot Hervé.
- Rech., achète, collection kits 1/72 et 1/48. Merci de contacter le : 05 62 08 98 91.
- Rech. Maquettes à vendre, envoyez-moi votre liste à woodoo1@aol.com.
- Rech. Maquettes plastique et Figurines 1/72, petits prix : julien.fenet@laposte.net.
- Rech. Douglas A-20 B/C 1/48 AMT. M. F. Marie, 27 rue du Terme Clann, 59149 Cousoire. Tél : 03 27 62 99 27.
- Rech. Maquettes occasion, prix bas, avions 1/72, faire offre. Tél : 06 89 67 85 85 ou e-mail : gabrielle.delatre@wanadoo.fr.
- Rech. Maquettes Walrus II Matchbox 1/72. Tél : 04 72 04 25 01 M. P. Roman ou patrice.roman@free.fr.
- Rech. Ta-152 1/48 Italeri, Lancaster 1/48 Tamiya, M. Pierre Pittoni, 39 rue des Anglais, 64000 Pau.
- Rech. 1/72 Halifax, moteur en ligne Merlin, kit Matchbox GR II ou autres marques. Tél : 02 43 84 95 59.

ACCESSOIRES

- Rech. Plancher photodécoupe Eduard réf. 48325 pour B-1B, faire offre. Tél : 06 65 17 46 51 M. Dominique Friand.
- Rech. Nez vitré pour P-38J Droop Snoot de Revell au 1/32. M. J. Sevin, avenue du Pays d'Ouche, 61300 L'Aigle.
- Rech. Décals PZL P-11, 1/72. Tél : 02 99 14 33 69.
- Rech. Décals roumains au 1/32 (croix) pour Messerschmitt, vu dans Air Mag Hors Série n° 1. M. Parent Michel, 20 rue Marceau, 59410 Anzin.
- Rech. Action Joe, années 70. Tél : 04 66 39 29 97 Philippe

LES RELIURES WINGMASTERS

Des écrins de rangement spécialement conçus pour votre magazine favori sont disponibles. Réalisés en toile de couleur verte et portant le logo de la revue sur la tranche, ils sont prévus pour contenir et protéger 8 numéros et vendus 20,50 € pièce franco. Pour les recevoir, il vous suffit de remplir le bon de commande ci-joint et de le renvoyer, accompagné de votre règlement, à l'adresse indiquée. E-mail : vpc@histecoll.com

L'écrin-reliure à

16,50 €

+ port¹ voir page 34

DOCUMENTATION

- Rech., achat ou prêt, photos de Bloch 152. M. Joanne Serge, 3 rue de l'Ancienne Cure, 21420 Bouilland.
- Rech., achète, photos FA, Portugal, guerres coloniales. J.A. Sa Couto, Valega, 3880 Ovar, Portugal.
- Rech. Docavia n° 2, aviation de chasse française 1918-40. Tél : 05 61 07 43 87 M. E. Montlort.
- Rech. Vol 5 Guide aviation Elsevier 1978 Les avions de l'après-guerre à nos jours. Tél : 03 89 49 02 36 M. Dintzer.
- Rech. Infos sur aviateurs n° 10 Sqn RAAF (Sunderland) basé Plymouth. Merci de contacter : croquy@hotmail.com.
- Rech., achète, revues Victory. M. J.-P. Huyghe, urb Monteboli 9, 03570 Villajoyosa, Espagne. Tél (00 34) 96 58 92 744.
- Rech. Avions n° 76 et Docavia n° 15 (Fw 190) Tél : 03 85 31 50 10 M. G. Chauvy à Grigères.
- Rech. Modellers Data File Mosquito et 11 doc. avions jap. WWII. Tél : 03 88 81 10 34 M. Graser.
- Rech. Docs Ar 95 AB revue Avions n° 13 à 16. Tél : 190@club-internet.fr.

RÈGLEMENT DES PETITES ANNONCES « PARTICULIERS »

- UNE ANNONCE GRATUITE POUR LES ABONNÉS — Si vous êtes déjà abonné, joindre seulement votre dernière étiquette-adresse avec votre petite annonce.
- TARIF — Forfait de 10,50 € la petite annonce standard de 100 signes ou espaces comprenant nom et adresse (en cas de dépassement, ajouter 10,50 € par nouvelle tranche de 100 signes).
- PHOTO OU DESSIN. Supplément de 13 € par document (pas de dias).
- DOMICILIATION — Il n'est pas mis en place d'annonces domiciliées au journal.

DÉLAIS D'INSERTION

- Les annonces doivent nous parvenir au moins cinq semaines avant le 1^{er} jour du mois de parution indiqué en couverture.
- DISPOSITIONS DIVERSES — Chaque annonceur reste responsable du contenu de son annonce. Dans tous les cas, la responsabilité du journal sera dérogée.

IMPORTANT !

Noubliez pas de mentionner sur votre grille de P.A. vos coordonnées (adresse, n° de téléphone, e-mail, etc.) de manière complète et lisible.

UNE HISTOIRE DE MYTHE : LE CORSAIR

Les textes et les dessins sont signés Bruno PAUTIGNY.

Le Corsair figure sans nul doute en tête de liste des appareils mythiques qui ont marqué l'histoire de l'aéronautique militaire. L'auteur, illustrateur ayant tout, a bien entendu donné la priorité à l'illustration et à l'iconographie, en les accompagnant d'informations volontairement concises mais les plus rigoureuses possibles. L'objectif étant, par ailleurs, de raconter en un seul volume les trente années de l'extraordinaire carrière du Corsair, depuis son baptême du feu dans le Pacifique jusqu'aux deux africains, en passant par l'Extrême-Orient et par un intermède moins martial, mais tout aussi vital, au sein de l'univers coloré et grisant des courses de pilotes. Cet ouvrage s'adresse aussi bien à l'amateur éclairé qu'au néophyte, chez qui une nouvelle passion naîtra peut-être pour ce fabuleux oiseau bleu aux ailes tordues.

English version also available !

CORSAIR TRENTA ANS DE FLIBUSTE 1940-1970

36,50 € + port



Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS 5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11

Tél : 01 40 21 18 20. Fax : 01 47 00 51 11. www.wingmastersmag.com pour commander

CORSAIR, TRENTA ANS DE FLIBUSTE - 1940-1970

- 128 pages. • 116 profils couleurs au 1/48. • Plus de 50 planches dessins ou détails techniques. • 10 dessins originaux. • Plus de 120 photos en noir et blanc ou couleurs dont la plupart inédites... • Format 230 x 300 mm, dos carré.

• Corsair, trente ans de flibuste - 1940-1970

36,50 € + port²

• Corsair, 30 years of flibustering - 1940-1970

36,50 € + port²

Prix de port P & P fees CATÉGORIE 2 = tous les livres sauf les Mini-Guides et les règles de jeu

books except Mini-Guides and wargames rules.

France. Pour 1 seul livre : 5 €. Pour 2 livres : 8 €. À partir de 3 livres : franco de port.

DOM-TOM & Europe. Pour 1 ex. copy : 8 €. Pour 2 ex. copies : 12 €. Pour 3 ex. copies : 15 €. Pour 4 ex. copies : 18 €.

USA & Canada. Pour 1 ex. copy : 15 €. Pour 2 ex. copies : 18 €. À partir de 3 ex. From 3 copies : nous consulter / please call us

— Autres pays / Other countries. Pour 1 ex. copy : 18 €. À partir de 2 ex. From 2 copies : nous consulter / please call at us

* Tarifs spéciaux (hors Europe) Special P & P fees (outside Europe) : (int.) 33.1.40.21.1796. E-mail : vpc@histecoll.com

Nom.....

Code postal.....

Prénom.....

Localité.....

Adresse.....

Pays.....

• Votre numéro de client H&C.....

par ☐ Chèque bancaire ☐ Mandat

WINGMASTERS 45

à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ Carte bancaire n°.....

expirant en.....

mois.....

Signature :.....

année.....

retrouvez **PRINCE AUGUST** au Mondial de la Maquette & du Modèle Réduit (du 23 avril au 1er mai)
démonstrations permanentes de moulage, peinture au pinceau et à l'aérographe



Après les mallettes PMC1 Classic & PMG1 Games
**DÉCOUVREZ LA
NOUVELLE MALLETTE AÉRO
& LES 35 COFFRETS THÉMATIQUES**

**OFFREZ LE MEILLEUR
A VOTRE PASSION** DE LA GAMME PRINCE AUGUST
95 TEINTES SPÉCIAL AÉRO

POINTS DE VENTE CONSEIL PRINCE AUGUST PEINTURES : ● ACRYLIQUE ○ PRINCE AUGUST AIR ◆ PINCEAUX ■ SOCLES

02100 ○ Saint Quentin Lenoir Electronique
7-2, bd Henri Martin 03 23 62 65 14
03006 ● Modélisme Modèles Miniatures
10, rue Gambetta 04 70 20 92 97
05200 ● Embrian Hobby Models
Place Barthelin 04 92 43 80 90
06000 ● Nice L'Entre Jeu
8, rue d'Alger 04 93 62 51 15
06000 ● Nice Modélisme Electronique
110, bd Gambetta 04 93 16 12 15
06000 ● Nice Contoso
16, avenue Notre Dame 04 93 85 43 10
06190 ● Roquebrune-Cap Martin S.N.C. Collin
242, avenue Aristide Briand 04 93 35 76 94
06400 ● Cannes L'Entre Jeu
17, rue du Maréchal Joffre 04 93 39 32 06
08000 ● Charleville-Mézières Tabac Jouaumont
Succursale 20, rue Léon Debur 03 24 37 04 85
08000 ● Charleville-Mézières L'Antre Fantastique
39-41, rue de la République 03 24 32 72 80
10000 ● Troyes Hobby 3
47, rue du Général Sausser 03 25 46 54 30
10000 ● Troyes Jeux et Stratégie
5, rue Aristide Briand 03 25 73 51 86
10000 ● Troyes La 4^e Dimension
4, rue Georges Clemenceau 03 25 76 48 79
13001 ● Marseille Rôle Games
22, rue Barthelin 04 91 42 10 29
13006 ● Marseille La Croy du Jeu
7, cours Lénard 04 91 48 25 43
13100 ● Aix en Provence Art n' Magic
26, place des Tanneurs 04 42 26 77 80
13170 ● Les Pennes Maritimes Jouaumont Rougier
Z.C. Plan de Campagne 04 42 02 55 37
14000 ● Caen Le Pion
13, rue du Buis 02 31 85 12 77
15000 ● Aurillac Coo de Broyer
23, rue Victor Hugo 04 71 43 08 29
16000 ● Angoulême Credocon
128, bd de Bretagne 04 42 39 87 68
17000 ● La Rochelle Les Grands de la Miniature
14, rue de la Ferté 05 46 50 56 00
18000 ● Bourges Galahad Art et Figurine
28, avenue Jean Jaurès 02 48 69 69 20
18200 ● St Amand Grand Bazar de l'Hôtel de Ville
40, rue Porte Maillot 04 46 96 12 72
21000 ● Dijon Le Dragoniste
72, rue Monge 03 80 53 12 28
21000 ● Dijon Excalibur
44, rue Jeanne d'Arc 03 80 65 82 99
21000 ● Dijon Maquette 21
8, rue de Champs Ronge Co. Bonnet 03 80 62 65
22100 ● Dinan Le Lutin Ludique
11, Grande Rue 02 96 39 10 13
24000 ● Périgueux Amazeur Magique
1, rue Lamy 05 53 06 39 74
25000 ● Besançon Les Jeux de la Comté
7, quai de Strasbourg 03 81 81 32 11

25200 ● Montbéliard Model 25
24, rue Fribourg 03 81 91 74 69
26000 ● Chartres Passions et Collections
27, rue des changes 02 37 36 64 02
29000 ● Quimper Semi Homme
7, place du 110 R.L. 02 98 53 69 83
29200 ● Brest Au P'tit Capota
148, rue Jean Jaurès 02 98 33 11 44
29200 ● Brest La Croy aux Trévis
46, rue Branda 02 98 44 92 65
30000 ● Bagnol Centre Crazy Games
10, avenue Léon Blum 04 66 50 09 05
31000 ● Toulouse Jeux du Monde
1416, rue Maurice Fournelle 05 61 23 73 88
31000 ● Toulouse Jeux Magic Jeu
22, rue Sainte Ursule 06 63 59 58 81
33000 ● Bordeaux Jeux Descartes
162, rue St Catherine 05 56 44 26 03
33000 ● Bordeaux Est
17, cours du Chapeau Rouge 05 56 79 90 90
33160 ● St Médard en Jalles King Multimedia
Centre Commercial Descartes 05 56 70 00 19
34000 ● Montpellier Excalibur
7 bis, rue de l'Abbaye 04 67 60 81 33
34200 ● Sète L'Antre du Dragon
2, rue Paul Hion 04 67 74 45 40
35000 ● Rennes Espace Modélisme
74, rue St-Brisac 02 99 14 45 95
37000 ● Tours Sortilèges
28, rue du Change 02 47 02 11 91
37000 ● Tours Timbres et Monnaies
60, rue Michel 02 47 05 72 39
37000 ● Tours Le Cadeau Mafin
70, rue de la Sellerie 02 47 05 17 87
38000 ● Grenoble Auxilix 1805
20, rue Condorcet 04 76 43 87 82
38300 ● Bourgoin Jallieu
Légendes d'Astres Mondes
54, rue Pontcrist 04 74 28 07 63
42000 ● Saint-Etienne Mafin
31, rue de la République 04 77 33 06 24
44000 ● Nantes Le Temple du Jeu
8, rue de l'Herminette 02 51 44 05 05
45000 ● Orléans Tarek
Galerie du Châtelet 02 38 53 23 62
47000 ● Agen L'Arcane des Jeux
71, rue Montaigne 05 53 48 24 63
48300 ● Langogne L'œuvre Maquettes
19, avenue Couture 04 66 69 25 58
49100 ● Angers Action Timbres - Monnaies
17, rue des Lices 02 41 88 58 41
49100 ● Angers Sortilèges
24, rue de la Rose 02 41 88 56 96
50100 ● Cherbourg Chimère
62, rue au Bât 02 33 78 10 00
51000 ● Châlons-en-Champagne Petit Tambour
10, rue des Cordeliers 03 26 21 50 33
54000 ● Nancy La Croy du Gobelin
10, rue de la Monnaie 03 83 32 25 06

54510 ● Toulon Tom Jouets
20, avenue de la République 03 83 21 07 44
56100 ● Lorient La Croy du Troit
Place des Halles St Louis 02 97 21 91 43
57000 ● Metz La Croy du Gobelin
34, rue du Grand-Wal 03 87 18 42 08
57000 ● Metz Hobby 57
Galerie de l'Esplanade 03 87 25 07 82
58000 ● Josselin L'œuvre Maquettes
37, rue Gambetta 03 86 38 88 25
59140 ● Dunkerque Air Donjon Farceur
13, rue Thiers 03 28 64 04 81
59300 ● Valenciennes D'Orléans de Jeu
3, rue de Mons 03 27 41 08 86
59800 ● Lille Rocanoble
36, rue de la Chef 03 20 55 67 01
60000 ● Beauvais Hobbies
11, rue de Bouzard 04 44 15 00 56
61000 ● Alençon Le Repaire du Jeu
113, grande rue 02 33 26 97 59
62200 ● Boulogne-sur-Mer Rie et Rac
46, bd de Cléopâtre 03 21 80 48 97
62400 ● Boulogne Le Petit Diable
120, bd Poineau 03 21 65 15 54
62520 ● Le Tréport Hérmita
70, bd Diderot 03 21 05 44 94
63000 ● Clermont-Ferrand Artisteur
34, rue Pascal 04 73 91 20 78
63000 ● Clermont-Ferrand Petit Navire
5, rue des Grés 04 73 37 63 90
64100 ● Bayonne Ramis
16, rue Jules Lahat 05 59 59 24 40
67000 ● Strasbourg La Croy du Gobelin
17, rue du Moulin 03 88 22 40 60
68000 ● Colmar Decapital
22, rue Voltaire 03 89 25 98 34
68100 ● Mulhouse Ordinal
3, rue Nordfeld 03 89 64 45 85
69001 ● Lyon Camille
5, rue Chauvane 04 78 29 66 17
69001 ● Lyon Passion Figurines
4, rue Neuve 04 78 39 68 58
69002 ● Lyon Jeux Descartes
22, rue Voltaire 03 89 25 98 34
69006 ● Lyon Historie Miniatures
13, rue Bagnard 04 78 52 73 54
71100 ● Chalon-sur-Saône Maquette 71
15, place du Châtelet 03 85 93 22 44
72000 ● Le Mans La Boite à Jeux
20, rue Nationale 02 43 43 80 54
73000 ● Chambéry L'Antre des Jeux
153, rue Croix d'Or 04 79 70 04 56
74000 ● Annecy Nécessaire
11, rue de la Préfecture 04 50 51 58 70
74700 ● Sallanches Tiroir de Jeu
46, rue des Allonges 04 50 91 31 22
75002 ● Paris La Guilde des Jeux
31, rue Desbouts 01 40 13 04 09

75005 ● Paris Est
70, bd St Germain 01 43 54 01 43
75005 ● Paris Jeux Descartes
52, rue des Écoles 01 43 26 79 83
75005 ● Paris L'Œuf Cube
24, rue Linné 01 45 87 28 83
75005 ● Paris Starplayer
16, rue Lagrange 01 44 07 39 64
75009 ● Paris La Boite à Doubles
41, passage Joffroy 01 48 24 58 37
75009 ● Paris Décroché
50, rue de Douai 01 48 78 56 04
75011 ● Paris Miniatures 2000
63, avenue Philippe Auguste 01 43 71 26 02
75011 ● Paris Flight 66
30, rue de Montreuil 01 40 09 16 15
75012 ● Paris Blast Models
5, rue Oratoire 01 43 46 00 66
75012 ● Paris Euro Maquette
88, rue de Charonne 06 21 23 55 65
75012 ● Paris Decamaj
125, bd Diderot 01 43 43 32 92
75013 ● Paris Air Piquet Normandie
247, rue de Tolbiac 01 45 89 57 38
75015 ● Paris Le Lutin Jouet
7, rue Ernest Cresson 01 45 39 63 16
75015 ● Paris Jeux Descartes
39, bd Pasteur 01 47 34 25 14
75015 ● Paris Le Climax
38, rue Gironet 01 45 78 94 28
75017 ● Paris Jeux Descartes
6, rue Meisvonnier 01 42 27 50 09
75017 ● Paris Aérographe Service
84, rue Lemercier Tél. : 01 53 31 10 28
76000 ● Rouen Minutman
28, rue Jeanne d'Arc 02 35 70 70 58
76000 ● Rouen Camille
90, rue Jeanne d'Arc 02 35 70 13 06
76200 ● Dieppe Dieppe Modélisme
27, quai du Hable 02 35 82 12 61
76600 ● Le Havre Mini Monde
29, rue du Châtelet 02 35 21 60 06
76600 ● Le Havre Le Démon du Jeu
14, rue de Lure 02 35 43 71 91
77000 ● Melun Cellules Grises
5, rue Guy Baudouin 01 64 09 21 36
77100 ● Meaux Faerie
24, rue de la Condamnerie 01 60 23 23 67
77170 ● Brie Comte Robert Upgrade
14, rue de l'Église 01 60 62 05 43
77300 ● Fontainebleau Les Exilés
54, rue de France 01 60 72 04 02
77350 ● Le Mée s/Seine Warthorn
78, square Ronsard 01 60 68 06 11
77400 ● Lagny-sur-Marne Hobby Mart
46, rue du Chemin de Fer 01 60 31 15 51
78000 ● Versailles Pinart
5, rue des Deux Portes 01 39 50 07 05

78000 ● Versailles Camille
14, rue Monthauton 01 39 20 97 46
78120 ● Rambouillet Coudreaux et Coudreaux
8, rue Cheval 01 30 88 64 81
78130 ● Plaisir Plaisir Modélisme
135, rue de la Boissière 01 30 81 95 63
78580 ● Mandre Croiset Cagnat
59, bd P. Baret 01 30 90 71 05
78630 ● Orgeval Modèles & Passions
C/C Art de Vire RN13 01 39 75 52 96
80000 ● Amiens Jouetclub
28, rue de Noyon 03 22 92 49 56
83000 ● Toulon Microscopie
11, rue de la Fraternité 04 94 46 65 98
83130 ● La Garde Mégapolis
C/C Grand Var Est 04 94 08 23 46
86000 ● Poitiers Rêves et Passions
19, rue Bourbeau 05 49 41 09 03
87000 ● Limoges Camille
6, rue Jean-Jaures 05 55 34 52 43
87000 ● Limoges MiniModèle
9, rue Elie Berthet 05 55 34 31 45
89100 ● Sens Sens Modélisme
16, avenue Lucien Cimet 07 86 83 81 41
90000 ● Belfort Ludicore
Les diags C/C des 4 As rue de l'As de carreau
03 84 26 72 93
91000 ● Evry Cellules Grises
Place de l'Agnes C/C Evry 2 01 64 97 81 74
92120 ● Montesson Le Village de Bree
69, avenue Henri Glinoux 01 47 35 62 29
92130 ● Issy-les-Moulineaux Ciné Vidéo
C/C des Épinettes, 54, rue d'Évry 01 47 36 60 08
92340 ● Bourg-la-Reine Les Latins
78, bd Mal Joffre 01 46 61 34 95
94210 ● La Varenne L'Électrique
93, rue du Bac Galerie St-Hilaire 01 42 83 52 23
95610 ● Eragny Les Funes
C/C Art de Vire 01 34 48 90 49
95880 ● Enghien-les-Bains Totem
3, rue Robert Schuman 01 34 28 53 29
97140 ● La Réunion Le Tampon Le Fou du Riv
113, rue H. Delisle 02 62 27 46 49
97400 ● Saint-Denis de la Réunion Eureka
153, rue du Général de Gaulle 02 62 41 01 77
BELGIQUE / LUXEMBOURG
B 1300 ● Wavre La Croy du Dragon
Rue des Héronnières 5 - 32 10 22 90 64
B 5300 ● Anderlecht Le Marcellin
Rue Brès, 26 - 32 85 84 78 72
L 1229 ● Linsmebourg ville La Croy du Gobelin
Rue Bender, 7 - 26 19 01 77

PRINCE AUGUST

BP 29 - 78770 THOIRY - Tel: 01 34 87 40 00
Fax: 01 37 87 49 91 - club@prince-august.net

Demandez notre Guide de Référence gratuit
et retrouvez l'ensemble de nos gammes sur
www.prince-august.net



Texte et maquette Frédéric Servais
Photos A. El Bied & F. Servais (détails)

OV-1A MOHAWK

APPAREIL à l'allure inimitable, le Mohawk a joué un rôle important au sein de l'aviation de l'US Army en pleine mutation dans les années soixante et soixante-dix.

Roden nous propose une belle représentation de cet avion peu commun que nous avons choisi de mettre en scène sobrement dans son environnement presque naturel : le Vietnam, en 1964. Au début des années soixante, les États-Unis envoient au Vietnam des « conseillers » militaires pour assister l'armée vietnamienne engagée dans des opérations contre le Vietcong. Parmi les troupes américaines impliquées figurent des unités d'observation aérienne de l'US Army équipée notamment de JOV-1A Mohawk. Ces appareils ont pour mission officielle la surveillance et la reconnaissance photographique en avant des troupes vietnamiennes dans les zones où l'ennemi est supposé être infiltré. Toutefois, rapidement, la nécessité de « se défendre » ou plus exactement de marquer la position et, éventuellement, de fixer l'adversaire promptement après l'avoir détecté, pousse l'Army à armer ses Mohawk de mitrailleuses dans un premier temps, puis de lance-roquettes, plus efficaces.

Montage et menus écueils

Comme nous l'avons déjà mentionné dans l'analyse de la boîte, cette maquette Roden est très alléchante de prime abord. Elle demande cependant une certaine dextérité car la qualité d'assemblage n'est pas encore au

Ci-contre, au dessus et en dessous.

Le modèle terminé a fière allure et restitue bien les formes chaloupées du Mohawk, cassées par ses nacelles moteurs hauts placées sur la voilure. N'oubliez pas de salir un peu les logements de trains pour « casser » le blanc. Un jus brun rouge et peu de pastels suffisent largement.

niveau des meilleures productions actuelles. Le cockpit, très fourni, ne demande que peu d'améliorations : les sièges de la boîte ont été remplacés par des GQ-7 Aires, très ressemblants, et un viseur a été confectionné en scratch pour permettre notre appareil de faire usage de ses munitions air-sol. À ce stade, nous avons choisi d'intégrer des pilotes dans l'habitacle, non pas qu'il soit nécessaire de meubler, mais pour mettre un peu de vie dans la saynète envisagée. En place gauche, le pilote d'origine Hasegawa est modifié avec un bras et une tête en résine couverte d'une casquette de base-ball,

tenant son casque de vol sur ses genoux tandis qu'en place droite, un pilote US Navy, à la très belle gravure, d'origine PJ, fait parfaitement l'affaire. Les accros du détail seront ravis d'apprendre qu'Eduard a produit, depuis, un ensemble de photodécoupe en couleur pour détailler cet habitacle sous la référence 49283.

Une fois le cockpit installé et les demi-fuselages assemblés, on peut se concentrer sur le second écueil de ce montage : les parties vitrées. Pour limiter au maximum les risques, celles-ci sont masquées à la bande-cache Tamiya avant d'entamer les travaux.





Ci-dessus.
Gros plan sur le cockpit donnant à voir certains détails caractéristiques comme les essuie-glaces, les panneaux vitrés s'ouvrant vert le haut et l'excellente visibilité dont bénéficiait l'équipage.

Nous avons tout d'abord rapporté la partie supérieure au fuselage pour la positionner au mieux sans casser les lignes. Toutefois, en procédant ainsi, il devient vite évident que le pare-brise ne se positionne pas correctement : il a donc été nécessaire de mastiquer abondamment sa jonction avec le fuselage, en particulier au niveau des arrondis latéraux. La difficulté est double : il faut procéder soigneusement pour ne pas endommager les pièces pendant le ponçage et il faudra également faire en sorte de peindre en noir, de l'intérieur, les zones mastiquées pour cacher l'ajout de matière : pas facile quand l'habitacle est aussi encombré !

Le reste du montage de la cellule est relativement simple, si l'on ne choisit pas de surdétailler les puits de train. Deux points délicats, toutefois : il faut ajuster soigneusement les saumons de voilure et y greffer les feux de position aux ailes avant peinture (masticage et ponçage seront de rigueur pour obtenir une jonction parfaite). Enfin, il faudra également rattraper un léger décalage de gravure au niveau des ailerons dont les tabs (ou compensateurs) ne sont pas exactement en vis à vis sur chaque demi-aile.

Décoration

Après avoir un moment hésité sur le schéma à adopter, nous avons « ciblé » un appareil intégralement Olive Drab basse-visibilité, martial à souhait, appartenant à la 73rd Avn Co qui l'utilisa pour la reconnaissance et l'appui-sol au Vietnam au cours des années soixante. La peinture en elle-même ne pose pas de problème si l'on a pris soin de dégraisser correctement le modèle auparavant : dans le cas contraire, si vous utilisez des peintures Gunze diluées à l'alcool, vous verrez apparaître vos empreintes digitales un peu partout sur le modèle... Il faut néanmoins masquer soigneusement l'habitacle dont les ouvertures béantes invitent les projections maladroites de peinture.

La couleur de base, l'Olive Drab H52 Gunze, a été ensuite patinée avec divers voiles de cette même teinte coupée de jaune et d'ocre, puis des retouches avec du vert olive plus soutenu ont été pratiquées ici et là, sur les dérivés notamment, pour dissimuler d'anciens marquages. Enfin, un jus sombre accentuera la gravure. Ce camouflage lugubre a été rehaussé d'une bande blanche



1 & 2. Les sièges de la boîte sont assez jolis, mais ils ont néanmoins été remplacés par des GQ-7A en résine Aires (ref 4111) très semblables, plus fins et monoblocs. Avec les pilotes assis dessus, cela n'est évidemment pas indispensable...

3. Deux des charges que notre indien pourrait emporter : une pod mitrailleuse et un pod lance-roquettes Zuni fréquemment observés à cette époque.

Finalement cette configuration ne fut pas retenue pour permettre l'emport de bidons et de deux autres pods lance-roquettes.

4. Le cockpit restera protégé même au stade des finitions pour préserver au mieux les larges parties vitrées.

5. Ces bidons de carburant déclassés servent de poubelle, tout objet traînant sur une piste ou un parking étant potentiellement dangereux pour les avions et le personnel. Des bidons Legend en résine ont été utilisés : ils ont été évidés à la fraise boule et peints dans les teintes « réglementaires » avec l'inscription adéquate « FOD » pour Foreign Object Debris que l'on pourrait traduire par « débris de corps étrangers ».



de repérage rapide, inspirée d'une photo publiée dans le *In Action* ad hoc : cette marque permettait un repérage plus aisé des Mohawk volant à (très) basse altitude ou, en cas de crash, par les pilotes des « fast jets » et autres bombardiers évoluant plus haut.

La partie délicate de la décoration a consisté à peindre les zones de marche sur cette cellule aux formes tourmentées. Les décals les délimitant ont d'abord été posés en même temps que tous les autres marquages et les nombreux stencils sur une base brillante, puis ont reçu une épaisse couche de vernis mat pour les protéger et les fonder dans un glacis. Après un long séchage, la cellule a été sélectivement masquée au post-it en suivant les contours en décals en vue de rece-

voir des aplats gris (H301) pulvérisés à l'aérographe. Une dernière couche de vernis mat permet d'homogénéiser l'ensemble.

Finitions

Les finitions ont été particulièrement délicates tant la solution adoptée par Roden pour le train d'atterrissage est loin d'être pratique : pour ne pas sacrifier au détail, les jambes du train sont décomposées en plusieurs éléments, hélas un peu empâtés, et au positionnement aléatoire. Au final, l'ensemble est très (trop) fragile et il

Ci-dessous.

La patine de notre modèle est discrète. Le fuselage est ainsi strié verticalement à l'aérographe avec des teintes plus sombres ou plus claires très diluées. Les ailes ont subi le même traitement, mais dans le sens du vent relatif. Enfin, les nacelles sont soulignées de traces noirâtres sur leurs parties planes.





Ci-dessus.

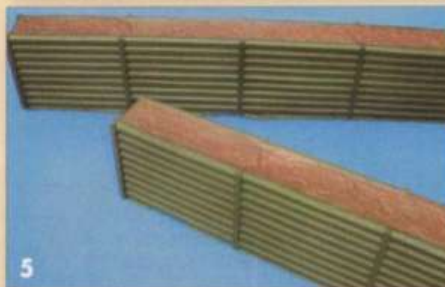
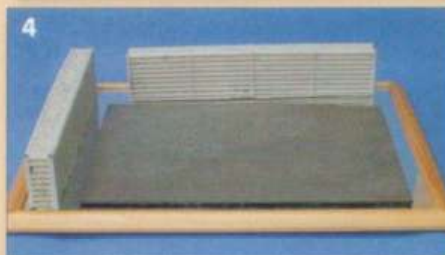
Les petites écopes sur les nacelles moteurs ont été repositionnées en accord avec les photos des appareils en service au Vietnam. Il semblerait toutefois que leur position varie selon les modèles et les époques.

faut quand même refaire certains vérins pour plus de finesse. Le positionnement des trappes de train est cauchemardesque et demandera beaucoup de patience, une main sûre et de la colle à prise rapide... Enfin, il faut ajouter le réseau d'antennes filaires joignant les dérives au fuselage: de la fibre élastique gracieusement fournie par Franck Oudin fut d'une grande aide dans cette entreprise délicate. Les portes de l'habitacle furent finalement installées après avoir fixé les charges sous les ailes (attention les points de contact sont très restreints dans les deux cas) et notre Mohawk était finalement prêt à rejoindre son alvéole.

En raison des quelques difficultés rencontrées, nous ne saurions conseiller ce montage aux débutants. Il faut néanmoins saluer Roden pour la qualité d'ensemble (certes parfaite, mais sa courbe de progression évolue dans le bon sens) de ce modèle et surtout l'originalité du choix. □

Ci-dessous.

Un appareil au Vietnam permet de se pencher sur une petite mise en scène: ici une première installation du modèle dans son environnement non peint. Malgré son importance historique, la guerre du Vietnam a peu inspiré les fabricants d'accessoires: le personnel au sol n'existe que chez Verlinden et le matériel de soutien est rare. Difficile dans ce cas de meubler un diorama avec autre chose que des fûts et des caisses... Heureusement, les alvéoles étaient, pour des raisons de sécurité, peu encombrées.



1. La plaque de PSP, d'origine Eduard, en plastique injecté fera bien l'affaire pour habiller le sol de l'alvéole: dans les années soixante, ce type de revêtement à perforations rondes était fréquent et n'avait pas encore été remplacé par les plaques à alésages rectangulaires généralement associées aux terrains vietnamiens.

2&3. La plaque de PSP reçoit d'abord une couche de NATO Brown Tamiya, très pratique pour sa couleur et son aspect mat, presque poussiéreux. Puis l'ensemble est brossé à sec avec un pinceau plat et large « imbibé » de peinture aluminium; le pot Humbrol n° 11 est parfait pour ce genre de travail. De cette manière, il n'est pas nécessaire de reprendre une à une les perforations à la peinture brun-rouge.

4. Vue d'ensemble de ce que sera le diorama: les trois éléments principaux sont là et l'absence du troisième mur ouvre l'espace. Le socle est un simple miroir de salle de bain dont le cadre en bois fait bonne figure sans qu'il soit même besoin de le vernir.

5&6. Les murs pare-éclats sont traités séparément. Ils doivent dans un premier temps être mastiqués puis poncés pour faire disparaître les bulles et les défauts de moulage. Puis une première couche d'Olive Drab Tamiya est passée à l'aérographe pour donner une accroche à l'épaisse couche qui sera ensuite appliquée au pinceau pour plus de commodité. Après un copieux séchage, la surface de la terre est peinte en NATO Brown puis brossée à sec à la Prince August couleur cuir rouge. Divers jus et brossages à sec permettent de donner le relief nécessaire aux parties métalliques qui recevront enfin des bandes blanches verticales, comme on peut en observer sur les clichés d'époque. □

DES DIORAMAS...

Pour mettre notre Mohawk dans un cadre familier et illuminer un peu l'ensemble, nous avons choisi un décor classique: une alvéole sur une base américaine au Vietnam. La maquette faisant environ 27 cm d'envergure et autant de long, il faut choisir entre une base ni trop petite (pour ne pas tasser trop l'avion contre les murs pare-éclats), ni trop grande pour ne pas donner une impression de vide sidéral. Les deux éléments qui dictent les dimensions de la base sont les deux murs de 37 cm de long. Pour les accueillir, un miroir de salle de bain au cadre verni de 44 x 54 cm (disponible en grande surface ou en magasin de bricolage pour une vingtaine d'euros) fait très bien l'affaire. Les murs pare-éclats sont des éléments monoblocs en résine moulés par l'artisan Fabflight mais pour l'instant pas commercialisés. Avant de les peindre il faut tout de même reboucher au mastic une quantité non négligeable de bulles.

La peinture de ces éléments est effectuée en deux étapes: une première couche d'Olive Drab passée à l'aérographe permet de déceler les éventuels défauts, puis la teinte définitive est appliquée au pinceau. La terre amoncelée à l'intérieur est reproduite avec une couche de NATO Brown (XF-68). Cette teinte sera également utilisée comme couche de fond pour le sol. La patine est relativement modérée: elle se limite à la reprise des arêtes basses à l'aluminium coupé de noir, suivie de l'application dans les creux d'un jus brun noir assez lourd pour accentuer la profondeur et nuancer le vert. Le rectangle de PSP est une production Eduard en plastique. L'ensemble est tout d'abord peint en NATO Brown puis brossé à sec à l'aluminium. Tous ces éléments sont liés après collage dans le cadre en coulant de la résine qui recevra la teinte rougeâtre mentionnée précédemment, ainsi qu'une application généreuse de pigments CMK coupés de pastel brun. Les alvéoles étaient relativement dégagées, quelques caisses et des fûts de carburant suffiront enfin à meubler l'ensemble sans distraire l'œil du sujet principal. □



CHEMIN DE L'OISELAT
CIDEX 4 - 51558 EUROPORT DE VATRY
FAX : 03 26 54 37 82 -
E-MAIL : lfok@wanadoo.fr

G 21 - REVELL - REF.04346 - 1/72



HDL72037
Planche de
décalcs pour
MIG 21



ACE PUBLICATION
MIG 21bis
en anglais
et polonais



Figurines résine

CMKF72050



CMKF7251



PAVLA
PAS72010



Techniciens et pilotes du pacte de Varsovie Siège éjectable KM 1

B25 - REVELL - REF. 04360



EXZ7201
décalques
US



CMKF72039



Mécaniciens USAAF

CONTACT RESINE



CR72001 - Roues de B25

EXZ7207
décalques
U.S



1/72

plt118
Bolkovotinov
monomoteur



plt136
Bell
Airabinita



plt102
Gal Amilcar

CLASSIC AIRFRAME 1/48 INJECTE



CA470
Havilland vampire



CA474
Fiat CR 42



CA475
Fiat CR 42 export



NOUVEAU

1/48

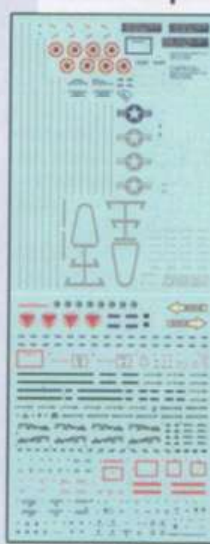


BM.206 - Avro 504 K



Pinceaux d'origine française du
10/0 au 16. En martre, putois de Sibérie
et synthétique

HOBBY DECAL
transferts pour F16 au 1/32



ST32023



ST32022

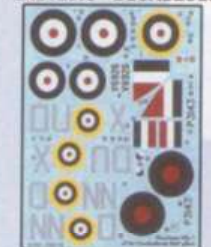


48004 - Normandie
Niemen



48008 - Nieuport

EXD72018 - DECALQUES



Hawker Hurricane MKI,
pilotes tchèques RAF

DECALQUES 1/48

ILIAD
DESIGN



PHOTODECOUPE
Plaque PSP

Publication



APPL015
F16 A/C



APPL009
F16 A/C
FIGHTING
FALCON

PHOTODECOUPE



EX32002

FW
190D
pour
REVELL
1/32



EX32003

Viseur
allemand
16B
1/32

CONTACT RESINE



CR 32009
Roues F16



CR 32011
Roues Avenger



RD48001
Siège du Mirage III
(2 sièges par pochette)

RD48002
Set de détaillage
Curtiss P40
Trumpeter 1/48





F-4G «Wild W

1/48 HASEGAWA

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

LA SORTIE des références Black Box est à chaque fois l'occasion de se pencher sur des maquettes un peu passées de mode, en étant toujours de qualité. C'est le cas du F-4G Wild Weasel Hasegawa qui date d'une vingtaine d'années, déjà, mais conserve néanmoins toute sa jeunesse. Le fabricant avait alors réalisé un beau modèle dont la gravure et le niveau de détails sont désormais la norme...

Le montage de cette maquette, qui s'est étalé dans la durée, a été fréquemment mis en sommeil (d'autres projets jugés plus prioritaires ayant à plusieurs reprises retardé celui-ci...) et

réorienté plusieurs fois au gré des trouvailles d'accessoires intéressants. Preuve, s'il en est, qu'une maquette ne doit pas nécessairement être assemblée en une fois et qu'il est parfois sage d'attendre de bonnes surprises.

Ci-dessus. Les rétroviseurs ont été confectionnés dans de la carte plastique fine à l'aide d'un gabarit en photodécoupe. La face arrière est peinte en noir, tandis que le miroir est reproduit avec un trait de stylo argent Pilot Silver au fini très brillant.

Poste de pilotage

Le cockpit Black Box est tout simplement superbe : le moulage est impeccable et les détails nombreux. Comme à l'accoutumée avec les accessoires en résine, il est très important de préparer et ajuster les pièces avant de les peindre pour éviter de mauvaises surprises. Ce kit ne déroge pas à la règle, de petites difficultés ayant été rencontrées pour ajuster les parois latérales et l'équipement de l'opérateur de guerre électronique sans compromettre l'assemblage des demi-fuselages et des parties vitrées. Les sièges ont été légèrement désépaissis pour rentrer convenablement dans le cockpit et un peu réduits en hauteur en attaquant l'assise par-dessous. L'ensemble a été alors soigneusement mis en peinture avec des acryliques Prince August, idéales pour ce genre de travail.

Cellule

Les limites du moulage en injecté ont contraint



couleur bienvenue, nous avons confectionné des obturateurs (FOD) en carte plastique d'après photos. Depuis, Cutting Edge a produit des prises d'air en résine de toute beauté (sous la réf 48458), comprenant le canal et le premier étage des réacteurs. L'accessoire est cher mais il apporte un plus certain et la qualité est là.

Toujours soumis à l'universelle loi de Murphy, ce n'est qu'une fois le fuselage refermé et les ailes assemblées, que nous avons découvert qu'Aires a eu la bonne idée de produire de magnifiques puits de train : cette fois, impasse fut faite, ce qui aura au moins eu pour effet bénéfique de ne pas augmenter une note alourdie en plus d'une ancienne référence Eduard (48109) donnant quelques menus détails au cockpit et au fuselage...

Voilure

Au sol, les Phantom sont souvent observés volets baissés. Nous avons donc confectionné ces éléments

sel»



en carte plastique avant de découper l'aile en conséquence: l'aspect final du modèle gagne en dynamisme dans cette configuration (bien évidemment, ce n'est qu'après avoir terminé le modèle que nous trouvâmes par hasard une référence KMC, désormais disparue cependant, reproduisant ces mêmes volets en résine... tant pis, ils enrichiront un prochain -4!). En revanche, les bords d'attaque « internes » sont rarement déployés; possédant néanmoins un jeu de ces éléments produits par la défunte marque Paragon, nous n'avons pu résister à l'envie de les utiliser. Mais la gourmandise est parfois un vilain défaut et si la chirurgie nécessaire à leur installation n'est pas très importante (il faut découper leur emplacement dans l'aile puis y insérer leur châssis), la mise en place des bords proprement dits est assez aléatoire, leurs articulations étant non seulement très fragiles, mais également délicates à fixer sur les parties mobiles. Finalement, en l'absence de toute documentation photographique explicite sur le

Ci-dessous. Les empennages sont soulignés de fines traces de fluides divers. Un pinceau fin imbibé d'encres est parfait à ce niveau.



sujet, nous avons choisi de n'utiliser que la partie visible des articulations située au niveau de la charnière et de coller les bords en position légèrement déployée, ce qui rompt suffisamment la continuité de l'aile tout en restant discret.

Peinture

Les F-4G ont porté trois camouflages différents au cours de leur carrière: pendant une courte période ils ont conservé le

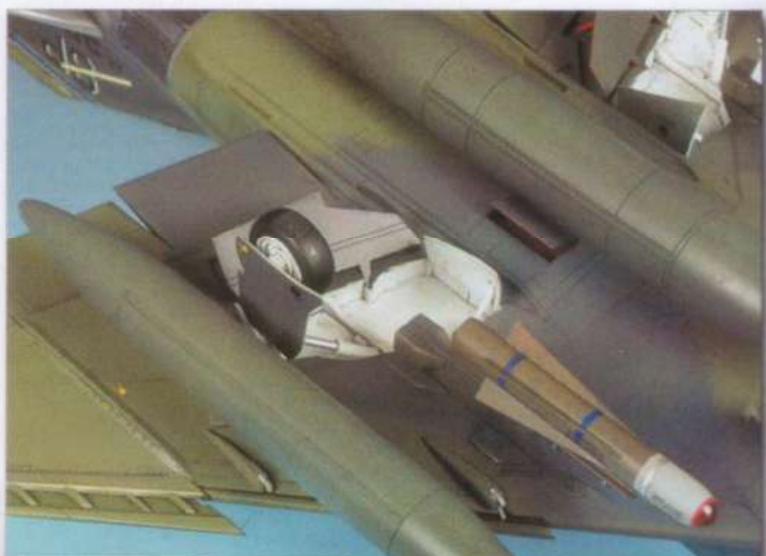
camouflage du type Vietnam, standard du F-4E en fait dans les années soixante dix puis, au cours de la décennie suivante, ils adoptèrent le camouflage trois tons dit « European One » en « wrap around », c'est à dire en livrée intégralement appliquée dessus et dessous. En fin de carrière, ils furent finalement repeints dans un camouflage très seyant en deux tons de gris appelé «

Ci-dessus. Le système de contre-mesures électroniques est un ALQ-131 puisé dans une autre boîte de charges Hasegawa en remplacement de l'ALQ-119, apparemment pas ou peu utilisé par l'unité à laquelle appartient notre *Rhino* électronique.

Ci-dessous. L'avion n'est ni mat, ni luisant, juste satiné comme il se doit. L'observation de photos d'appareils opérationnels bien entretenus corrobore cela d'ailleurs.

Hill Gray ». Ayant choisi de montrer le « *Rhino* » sous son aspect le plus sinistre, nous avons opté pour un F-4G Wild Weasel du 23rd TFS (52nd TWF) dans le schéma intégral européen arborant une gueule de requin basse visibilité: avec un aérographe en bon état, une peinture bien diluée (dans un rapport de 40 % de couleur pour 60 % de diluant) et une pression de pulvérisation assez basse (comprise entre 1 et 1,5 bar maximum), l'application de ce camouflage à bords légèrement fondus ne pose pas de problèmes particuliers. La seule difficulté réside dans le faible contraste entre les

Ci-dessous. Le ventre, peint selon le schéma « wrap around », reste assez propre. L'optique de l'AGM-65 est en rouge translucide.





1 à 3. Les flancs du cockpit sont complétés des parois Black Box, peintes en gris moyen, puis détaillées au pinceau fin. Avec un plan de travail encombré, il arrive que l'on perde certaines pièces... Après disparition définitive d'une des prises d'air nasales, une nouvelle a été confectionnée dans un morceau de carte plastique épaisse. Le bloc est collé en place, taillé au scalpel et affiné au papier de verre. La bouche est creusée dans un premier temps, assez grossièrement d'ailleurs, avec une aiguille de seringue, puis avec une pointe de cure-dent. Pour creuser le plastique plus facilement, il suffit de le ramollir à la colle liquide avant le passage de la pointe.



4. Les tuyères d'origine, que l'on peut soit détailler, soit remplacer par des pièces en résine dont il est question plus loin.

5&6. L'échelle d'accès et les tuyères Aires avec leurs anneaux en photodécoupe; des accessoires disponibles dans le commerce.

7 à 11. Le cockpit en résine mérite que l'on y consacre un peu de temps, tant les détails sont joliment moulés. La teinte de base gris clair est passée à l'aérographe puis les détails repris au pinceau. Il n'est pas forcément indispensable de nuancer l'ensemble à l'aérographe en ombrant les creux ou en éclaircissant les surfaces comme on le voit souvent: un jus sombre passé irrégulièrement peut suffire à donner du volume à un habitacle déjà bien encombré. Les sièges sont mis en couleur avec des teintes assez vives pour animer un peu l'ensemble. Les coutures des harnais sont figurées au trait à l'aide d'un stylo Rötring 0,20 mm et des flammes *Remove Before Flight* (en photodécoupe prépeinte Eduard 49009) sont fixées sur l'appui-tête pour compléter l'ensemble.



12. Les becs de bords d'attaque proviennent d'un set Paragon, un fabricant qui a malheureusement cessé son activité de nos jours.

13. Pour un meilleur ajustement et une bonne rigidité des demi-fuselages, il est conseillé d'utiliser des entretoises de carte plastique épaisse.

14. Deux heures de travail et 72 petites pièces en carte plastique (lamelles et rectangles) suffisent à rendre plus convaincantes les faces internes des pétales des tuyères. Inutile de pousser le détail trop loin car les sorties sont partiellement masquées par le fuselage, mais on sait que c'est là!

15. Les obturateurs de prises d'air (ou FOD en anglais) sont reproduits en carte plastique fine d'après photos, en prenant les dimensions sur les lèvres des manches à air de la maquette. La difficulté consiste à reproduire la dépression (l'élément est en trois dimensions) en collant sur chants deux pièces rectangulaires (dont une courbe) et deux triangulaires, ainsi que les renforts. Pour les plus pressés, Eduard a produit ces éléments en photodécoupe (réf. 48434).

16 & 17. L'armement fourni dans la boîte est représentatif de la fin des années 1970-1980, avec un AGM standard et un Shrike anti-radars.

Pour représenter une configuration de la fin des années quatre-vingt, en accord avec le schéma de camouflage adopté, nous leurs avons substitué un AGM-88 HARM puisé dans une boîte du récent F-16CJ Hasegawa et un AGM-65 Maverick d'entraînement provenant, lui, d'une boîte d'armement supplémentaire Hasegawa.

Cette dernière pièce a demandé une quantité de travail importante: remplacement des ailes par de la carte plastique fine et confection de son pylône en scratch à partir de pièces du kit modifiées.

18 à 22. La mise en couleurs du modèle est réalisée dans l'ordre suivant: traitement des parties métalliques en différents tons d'Alclad; protection à la bande cache Tamiya; application des teintes du camouflage du plus clair au plus foncé; pulvérisation d'un vernis brillant (Aeromaster Gloss); application des décalés; diffusion d'un jus noir dans la gravure; application d'une couche de vernis mat légèrement coupé de satiné (encore et toujours Aeromaster), puis nouvelle diffusion (partielle et plus légère) d'un jus gris moins marqué dans la gravure et, enfin, ombrage de l'ensemble par pulvérisation d'un mélange gris-noir le long des lignes de structure.



15. Les obturateurs de prises d'air (ou FOD en anglais) sont reproduits en carte plastique fine d'après photos, en prenant les dimensions sur les lèvres des manches à air de la maquette. La difficulté consiste à reproduire la dépression (l'élément est en trois dimensions) en collant sur chants deux pièces rectangulaires (dont une courbe) et deux triangulaires, ainsi que les renforts. Pour les plus pressés, Eduard a produit ces éléments en photodécoupe (réf. 48434).

16 & 17. L'armement fourni dans la boîte est représentatif de la fin des années 1970-1980, avec un AGM standard et un Shrike anti-radars.

Pour représenter une configuration de la fin des années quatre-vingt, en accord avec le schéma de camouflage adopté, nous leurs avons substitué un AGM-88 HARM puisé dans une boîte du récent F-16CJ Hasegawa et un AGM-65 Maverick d'entraînement provenant, lui, d'une boîte d'armement supplémentaire Hasegawa.

Cette dernière pièce a demandé une quantité de travail importante: remplacement des ailes par de la carte plastique fine et confection de son pylône en scratch à partir de pièces du kit modifiées.

18 à 22. La mise en couleurs du modèle est réalisée dans l'ordre suivant: traitement des parties métalliques en différents tons d'Alclad; protection à la bande cache Tamiya; application des teintes du camouflage du plus clair au plus foncé; pulvérisation d'un vernis brillant (Aeromaster Gloss); application des décalés; diffusion d'un jus noir dans la gravure; application d'une couche de vernis mat légèrement coupé de satiné (encore et toujours Aeromaster), puis nouvelle diffusion (partielle et plus légère) d'un jus gris moins marqué dans la gravure et, enfin, ombrage de l'ensemble par pulvérisation d'un mélange gris-noir le long des lignes de structure.



Tableau des références peintures Gunze :

- Vert moyen FS 34 102 H303
- Vert foncé FS 34 079 H302
- Gris foncé FS 36 081 H301

teintes Gunze (vert moyen H303, vert foncé H302 et gris foncé H301) qui impose la présence d'un bon éclairage ! Les parties métalliques de la queue et des stabilis ont été peintes au préalable à l'Alclad à l'aide de différentes teintes, allant de l'aluminium au magnésium, en passant par le dural et une variété de mélanges effectués à l'œil dans le godet.

Les décalés ont été appliqués classiquement sur une couche de vernis brillant. Ils proviennent en partie de la boîte (la gueule de requin notamment) et d'une planche CAM (réf. 48-060), très utile, en particulier pour les stencils et les lettres codes de remplaçant opportunément celle de la boîte qui souffrent d'un décalage difficile à rattrapper.

La patine de ce camouflage, pratiquée essentiellement après avoir verni l'ensemble en mat, est particulièrement intéressante sur ces couleurs : les photos montrent des appareils sinistres, parfois très sales, qu'un jus noir coupé d'une quantité infime de terre de Sienne ou de gris diffusé dans la gravure permet de reproduire. Ce travail est complété par une reprise de toutes les lignes à l'aérographe avec une teinte liquide similaire, en reproduisant des traînées dans le sens du vent relatif le fuselage. Les

parties métalliques sont patinées de la même façon en complétant le travail par des traînées de fluides hydrauliques simulés au *Smoke* Tamiya appliqué au pinceau.

Finitions

Les finitions sont assez longues et délicates sur un F-4G, en particulier si on l'équipe de son armement spécifique. Il faut installer avec précaution les verrières dont les points de fixation sont particulièrement fragiles et peu efficaces, les aérofreins d'intrados, les trains, leurs nombreuses trappes, le pitot et enfin les charges sous les ailes et le fuselage (dans notre cas : les trois bidons supplémentaires, un AGM-88 HARM antiradar, un AGM-65 à guidage optique et un brouilleur ALQ-131, configuration fréquemment observée pour les appareils basés à Spangdahlem en Allemagne



Ci-dessus.
La canopée avant ôtée laisse voir le détail du poste principal, le haut du siège notamment, avec ses deux poignées d'éjection.

Ci-contre.
Vue d'ensemble du ventre du Phantom avec ses trois lourds bidons et le binôme AGM-65 & AGM-88. On voit aussi les aérofreins déployés dont les tranches sont en rouge.

Ci-dessous.
Les origines navales du Phantom II sont trahies par la crocette d'appontage qui perdura sur tous les modèles terrestres qui suivirent les premiers F-4H-1 (F-4A/B) produits au début des années soixante pour l'US Navy.

dans les années quatre-vingt). Ainsi équipé, le Phantom a un aspect résolument menaçant et peut prendre place dans la vitrine aux côtés d'un EF-111A de guerre électronique, pour qui pas.

acry-
sant de
du vent relatif
le fuselage. Les

Remerciements à Brookhurst Hobbies pour la fourniture de la planche de décalés CAM Decals, à Kits Discount pour le cockpit BlackBox et à Seb pour s'être séparé de l'un de ses Mavericks.



L'EXCELLENCE !

MT52 Sd.Kfz. 234/2 8-Rad Schwere Panzerspähwagen "Puma"



Catalogue Hasegawa 2005
Disponible à l'adresse ci-dessous :
10 Euros port compris par chèque

HASEGAWA 2005 CATALOGUE

1/32 :
- AZUR Polikarpov I-16
- AZUR Dewoitine 520C1 (High Tech)
- AZUR Dewoitine 520C1 (boîte normale)
- AZUR Dewoitine 520 + kit CONTACT

1/72 :
- AZUR Potez 63-11
- PAVLA DH 82C Tiger Moth
- REVELL B-25J Mitchell
- REVELL MIG 21 F-13
- SP HOB. Hawker Sea Hawk Hi Tech
- RODEN Curtiss H 16
- HASEGAWA Heinkel He 111 H
- HASEGAWA Heinkel He 111 P
- FLYING MACHINES Macchi C.200 Serie VII
- SP H. Romeo Ro.57bis chasseur-bombardier
- FLYING MACHINES P.108 Serie I
- SP HOB. Polikarpov I-15 URSS
- SP HOB. Macchi C.200 verrière fermée
- SP HOB. Reggiane Re.2000 serie I
- SP HOB. Reggiane Re.2000 serie II
- SP HOB. Reggiane Re.2000 / MAIAG Heja II
- SP HOB. Re.2000 serie I / Heja I (Sude, Hongrie)
- GRAN La-11
- GRAN La-9
- MPM Fokker XXI finlandais à skis Hi Tech
- MPM Lockheed Vega DL-1
- SP HOB. Junkers W 34 Hi
- SPECIAL HOBBY Piaggio P.108 Serie II
- VALOM Boeing XF8B-1 1ère version (bleu)
- VALOM Boeing XF8B-1 2e version (bleu)
- SPECIAL HOBBY Fiat G.55
- SPECIAL HOBBY Focke Wulf 58C Weihe
- AML Göttingen G5 9
- OCTOPUS Romeo Ro.44
- OCTOPUS Romeo Ro.43
- AML Fiat G.55 bis Freccia (nouveau moule)
- AML Fiat G.55 finlandais à skis
- AML Fiat G.55bis biplace double commande
- PAVLA Gloster G.40 Pioneer
- AEROFIL Morane-Saulnier 760 Paris
- MPM Fokker D-XXI néerlandais
- AZUR/TMA Breguet 27 Liaison

1/48 :
- AZUR Loire 130
- SP HOB. Hélicopt. R-4/Hoverfly à flotteurs
- SP HOB. Macchi C.200 verrière fermée
- FLYING MACHINES Fiat G.50
- CZECH MODELS XP-56 Black Bullet
- CZECH MODELS Curtiss A-8 Strike
- CZECH MODELS Curtiss A-12 Strike

1/72 :
- PLANET Avro Manchester Mk.Ia dernière vers.
- CMR Westland Welkin NF II
- CMR Fairey Gannet AS-1
- CMR Westland Wyvern TF-1 (proto de 1944)
- CMR Westland Wyvern NF II biplace
- FE RESIN Bell XFM-1 Airacuda
- PLANET Focke Wulf 190D-13/R11
- PLANET Heinkel P.1080 Ramjet Fighter
- PLANET XFL-1 Airacobra
- PLANET BTD-1 Destroyer
- DUJIN EKW C.35
- DUJIN Renard R.17
- DUJIN SIAI MARCHETTI SM-1019
- DUJIN Miles M.4 Merlin
- DUJIN Breda Ba.33.5
- DUJIN STIPA Caproni
- DUJIN Valmet VL Tuisku II
- DUJIN Valmet VL Vima cockpit ouvert
- DUJIN Valmet VL Vima cockpit fermé
- DUJIN Valmet VL Vima IV.40
- DUJIN Valmet VL Saaski II
- DUJIN Valmet VL Saaski II (roues/skis)
- DUJIN Valmet VL Saaski II (flotteurs)
- DUJIN Caudron Renault C.430 Rafale
- DUJIN Caudron Renault C.530 Rafale
- DUJIN Caudron Renault C.650 Rafale
- DUJIN Gourdou-Lesseurre GL.632
- DUJIN LeO H.43
- PLANET Republic XF-91
- PLANET Boichovnikov typ S-1
- LEGATO Cart Z.1018
- PLANET planeur GAL-49 Hamilcar
- DUJIN Loire 50bis/501
- DUJIN Loire 210 C1

Nouveautés Février 2005

00744 F/A -18E "VFA-27 Royal Mace" 1/72
00745 F-148 "VF-102 Diamondbacks" 1/72
00748 Mitchell MK.III "RAF" 1/72
09584 Ju87R-2 Stuka "STG2" 1/48
09585 Harrier GR MK.5 "Royal A.F." 1/48
ST24 Type4 F.Hayatte (Frank) 1/32
JT86 P-40E Warhawk 1/48
MV3 Pkw.K1 Kubelwagen Type 82 1/24
MT52 SD.KFZ.234/2 8 Rad "Puma" 1/72
CG005 Catalogue Hasegawa 2005

Hasegawa
Hobby kits

MHD
MAQUETTES HOBBY DISTRIBUTION

MHD - 272 avenue Henri Barbusse
B.P. 37 - 59581 - MARLY CEDEX
Tél 03 27 45 00 24 Fax 03 27 45 63 65
e mail : mhd@scientific-mhd.com

Vente par correspondance :

TMA

75 rue Claude Decaen (H4)
75012 PARIS

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

MAQUETTES EN PLASTIQUE 1/32

AZUR Polikarpov I-16 38,00€
AZUR Dewoitine 520C1 High Tech 42,00€
AZUR Dewoitine 520C1 (boîte normale) 30,00€
AZUR Dewoitine 520 + kit CONTACT 78,00€

MAQUETTES EN PLASTIQUE 1/72

AZUR Potez 63-11 25,00€
PAVLA DH 82C Tiger Moth 20,00€
REVELL B-25J Mitchell 22,00€
REVELL MIG 21 F-13 13,00€
SP HOB. Hawker Sea Hawk Hi Tech 18,00€
RODEN Curtiss H 16 28,00€
HASEGAWA Heinkel He 111 H 33,00€
HASEGAWA Heinkel He 111 P 33,00€
FLYING MACHINES Macchi C.200 Serie VII 19,00€
SP H. Romeo Ro.57bis chasseur-bombardier 22,00€
FLYING MACHINES P.108 Serie I 52,00€
SP HOB. Polikarpov I-15 URSS 15,00€
SP HOB. Macchi C.200 verrière fermée 18,00€
SP HOB. Reggiane Re.2000 serie I 18,00€
SP HOB. Reggiane Re.2000 serie II 18,00€
SP HOB. Reggiane Re.2000 / MAIAG Heja II 18,00€
SP HOB. Re.2000 serie I / Heja I (Sude, Hongrie) 12,00€
GRAN La-11 12,00€
GRAN La-9 12,00€
MPM Fokker XXI finlandais à skis Hi Tech 22,00€
MPM Lockheed Vega DL-1 22,00€
SP HOB. Junkers W 34 Hi 22,00€
SPECIAL HOBBY Piaggio P.108 Serie II 52,00€
VALOM Boeing XF8B-1 1ère version (bleu) 20,00€
VALOM Boeing XF8B-1 2e version (bleu) 20,00€
SPECIAL HOBBY Fiat G.55 18,00€
SPECIAL HOBBY Focke Wulf 58C Weihe 28,00€
AML Göttingen G5 9 15,00€
OCTOPUS Romeo Ro.44 22,00€
OCTOPUS Romeo Ro.43 22,00€
AML Fiat G.55 bis Freccia (nouveau moule) 15,00€
AML Fiat G.55 finlandais à skis 15,00€
AML Fiat G.55bis biplace double commande 15,00€
PAVLA Gloster G.40 Pioneer 16,00€
AEROFIL Morane-Saulnier 760 Paris 19,00€
MPM Fokker D-XXI néerlandais 19,00€
AZUR/TMA Breguet 27 Liaison 20,00€

Maquettes en résine avions au 1/48

AZUR Loire 130 80,00€
SP HOB. Hélicopt. R-4/Hoverfly à flotteurs 25,00€
SP HOB. Macchi C.200 verrière fermée 25,00€
FLYING MACHINES Fiat G.50 40,00€
CZECH MODELS XP-56 Black Bullet 36,00€
CZECH MODELS Curtiss A-8 Strike 36,00€
CZECH MODELS Curtiss A-12 Strike 36,00€

Maquettes en résine avions au 1/72

PLANET Avro Manchester Mk.Ia dernière vers. 80,00€
CMR Westland Welkin NF II 36,00€
CMR Fairey Gannet AS-1 36,00€
CMR Westland Wyvern TF-1 (proto de 1944) 36,00€
CMR Westland Wyvern NF II biplace 42,00€
FE RESIN Bell XFM-1 Airacuda 30,00€
PLANET Focke Wulf 190D-13/R11 30,00€
PLANET Heinkel P.1080 Ramjet Fighter 30,00€
PLANET XFL-1 Airacobra 30,00€
PLANET BTD-1 Destroyer 30,00€
DUJIN EKW C.35 27,00€
DUJIN Renard R.17 24,00€
DUJIN SIAI MARCHETTI SM-1019 24,00€
DUJIN Miles M.4 Merlin 26,00€
DUJIN Breda Ba.33.5 24,00€
DUJIN STIPA Caproni 26,00€
DUJIN Valmet VL Tuisku II 26,00€
DUJIN Valmet VL Vima cockpit ouvert 26,00€
DUJIN Valmet VL Vima cockpit fermé 26,00€
DUJIN Valmet VL Vima IV.40 26,00€
DUJIN Valmet VL Saaski II 26,00€
DUJIN Valmet VL Saaski II (roues/skis) 26,00€
DUJIN Valmet VL Saaski II (flotteurs) 26,00€
DUJIN Caudron Renault C.430 Rafale 24,00€
DUJIN Caudron Renault C.530 Rafale 24,00€
DUJIN Caudron Renault C.650 Rafale 24,00€
DUJIN Gourdou-Lesseurre GL.632 28,00€
DUJIN LeO H.43 36,00€
PLANET Republic XF-91 30,00€
PLANET Boichovnikov typ S-1 58,00€
LEGATO Cart Z.1018 62,00€
PLANET planeur GAL-49 Hamilcar 32,00€
DUJIN Loire 50bis/501 30,00€
DUJIN Loire 210 C1 30,00€

NOUS SERONS PRESENTS AU MONDIAL DE LA MAQUETTE ET DU MODELE REDUIT
A LA PORTE VERSAILLES DU 23 AVRIL AU 1er MAI SUR LE STAND D34
LA BOUTIQUE SERA OUVERTE LES VENDREDI ET SAMEDI COMME D'HABITUDE

Ouverture au public deux fois par semaine, au 56 rue Claude

Decaen : vendredi de 14h à 19h et samedi de 10h30 à 19h.

Envoyez vos commandes accompagnées du règlement (chèque ou mandat)

à l'ordre de TMA. Participation aux frais d'envoi : 6€,

quelque soit le montant de la commande. NOUS ACCEPTONS LA CARTE VISA.

Histoire & Collections **Wing Masters**
vous propose l'achat en ligne

de ses revues et livres

par paiement sécurisé sur le site

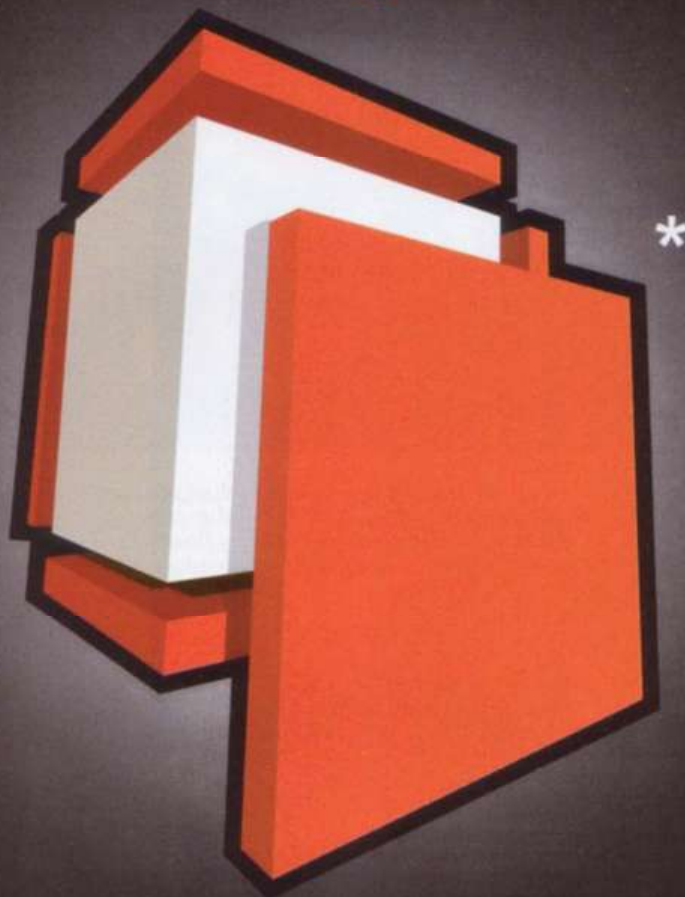
www.histoireetcollections.fr

ou

www.wingmastersmag.com



0 821 23 55 65
Coût d'un appel local



* www.euro-maquette.com
* www.euro-modeling.com

OUVERT

A PARIS GARE DE LYON

10 000 Références (en stock)

avions, autos, bateaux, blindés, figurines,
kits de détaillage, bateaux bois,
accessoires et peintures,...



Philippe
et son équipe
vous attendent!



EUROMAQUETTE®
modeling

Kawasaki Ki-61 « Hien »



1/32

REVELL

Texte : K. Hennuyer.

Maquette : O. Soulleys. Photos A. El Bied

LE « TONY » a été bien traité, avec le kit Hasegawa au 1/48 et quelques éditions au 1/72, plutôt réussies, chez Fine Molds et Dragon notamment, ensemble dont *WingMasters* a d'ailleurs rendu compte. Au 1/32 en revanche, le bilan est plus mitigé, mais loin d'être inintéressant comme nous allons le voir...

La vocation première de cet article est en effet de vous proposer un montage au goût du jour d'un collector, l'« Hironde » en l'occurrence, sortie chez Revell/Takara dans les années soixante-dix et destinée au marché japonais.

Au menu

Si les surfaces sont remarquablement gravées et rivetées, certains points méritent toutefois d'être revus. Le montage débute par la voilure en assemblant l'intrados et l'extrados de celle-ci. Les logements du train principal, profonds et détaillés, n'appellent aucune

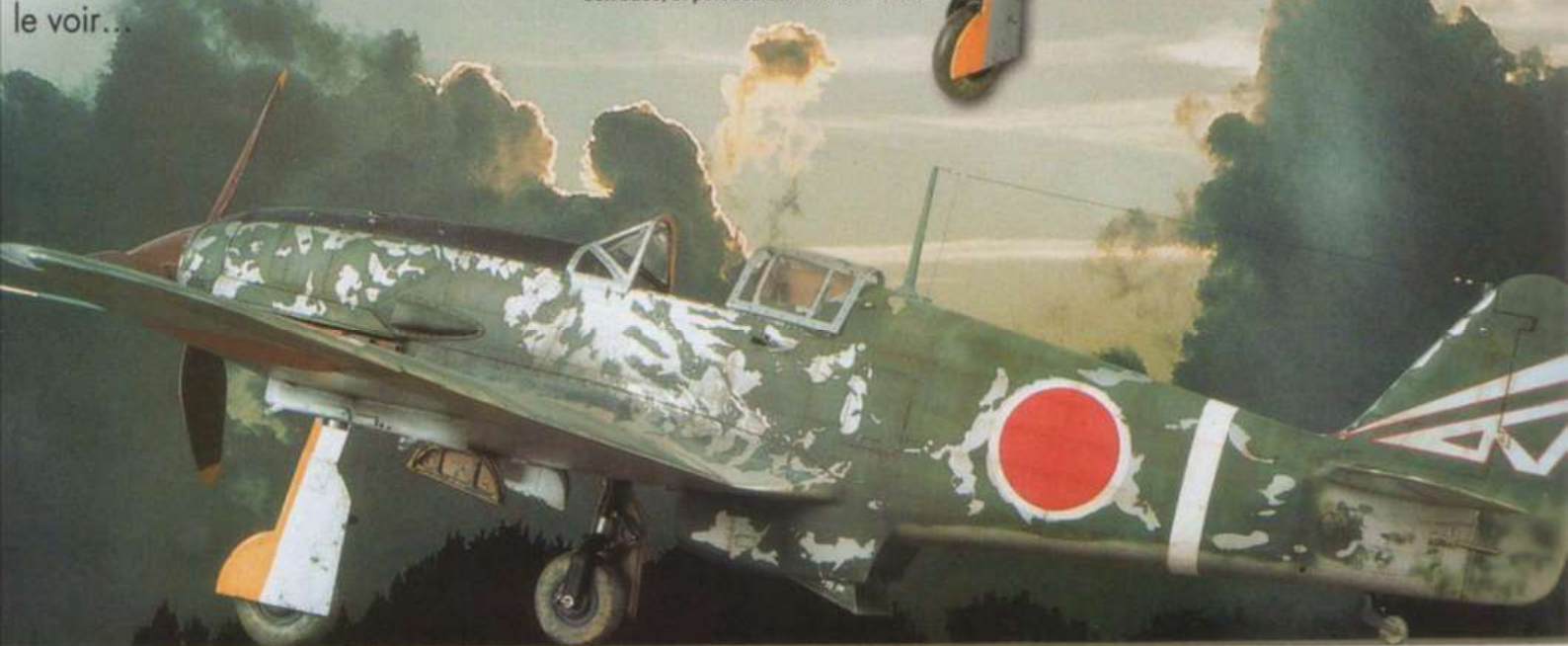
Ci-dessous et en bas de page.

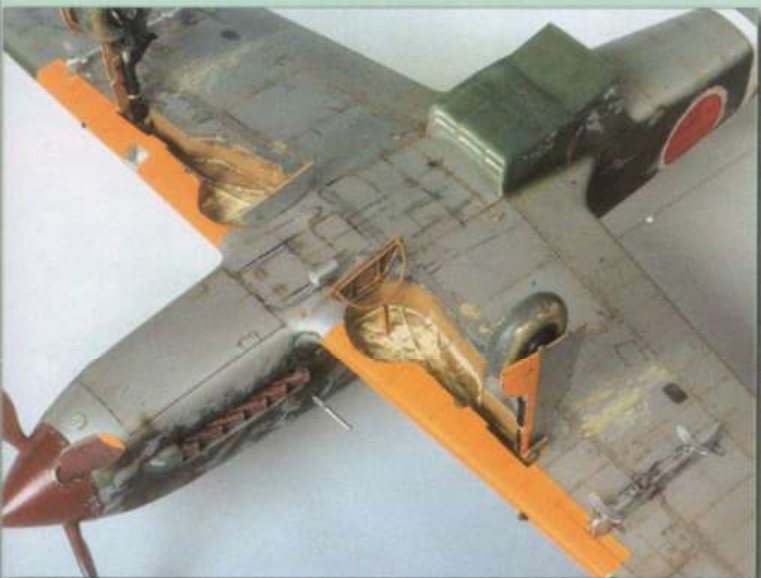
Le « Tony » Revell connut une longue éclipse avant de se trouver dans *WingMasters*. Espérons que cette pièce connaisse à la faveur du boom actuel du 1/32 une nouvelle déclinaison chez un grand fabricant.

modification. L'emplacement du phare d'atterrissage situé dans le bord d'attaque de l'aile gauche est peint en alu, puis l'on y colle une petite lentille pour voilure au 1/43 qui simule l'ampoule. Les feux de navigation en bouts d'ailes sont également refaits à l'aide de plastique transparent issu des grappes de la verrière, préalablement mis en forme, collé, poncé et lustré.

Les orifices des canons sont percés et approfondis à la lime queue de rat. Le carénage du tube Pitot est mastiqué et poncé pour éliminer un jour apparent. Sous l'intrados, les pylônes, un peu sommaires, sont améliorés. Les fixations desdits

Ci-contre
Parmi les accessoires les plus spectaculaires du marché figurent les pipes d'échappement Moskit, usinées en métal fin, d'apparence déjà corrodée, et percées comme les vraies !





Ci-dessus.
Gros plan sur les logements de train maculés de poudres, avec ses trappes simplement actionnées par des étriers, et le travail d'usure du métal complété de jus divers.

Ci-contre.
La canopée a été thermoformée pour plus de finesse, opération qui lui permet de mieux coulisser vers l'arrière en épousant bien le fuselage.

pylônes, ainsi que les conduites d'alimentation des réservoirs supplémentaires, sont créées avec un photoscope à l'appui, le *Burin-Do* consacré au Ki-61 faisant l'affaire par exemple. Un rattrapage à la carte plastique d'au moins deux millimètres est nécessaire à la jonction de l'aile droite et de la cellule.

Le cockpit lui aussi revisité dans son ensemble en s'appuyant sur les plans du *Japanese*

se Aircraft Interiors sorti chez *Monogram* et lui aussi bien utile pour parfaire le montage.

Ainsi, l'ébauche de structure présente sur ses flancs est-elle arasée par ponçage au papier de verre à gros grains et les cadres recréés dans leur intégralité à l'aide de profilés Evergreen, de carte plastique et de fil d'étain.

Ci-dessus.
L'intérieur du radiateur est équipé d'une grille de récupération. On voit bien également le volet refait en carte fine et la séparation assez franche du vert avec l'aluminium du dessous.

sier du siège sur lequel sont collés de fins profilés demi-ronds qui simulent sa garniture, tandis que le bac de l'assise est confectionné en carte et pourvu d'un coussinet en mastic Epoxy 2 composants. Les harnais sont en feuille de plomb et leurs boucles en fil d'étain écrasé pour leur conférer un aspect plat.

La couleur du cockpit est assez originale puisqu'il s'agit d'un marron clair très proche du RLM 79, coupé de *Dark Earth* anglais. L'ensemble est riveté au stylo Stead-



Ci-dessous.
Les raccords d'ailes sont aussi recouverts de poudre claire, plus ou moins mélangée à de l'eau, selon que l'on souhaite un effet poussiéreux ou plus couvrant. Notez par ailleurs la main courante creuse hors de son logement.

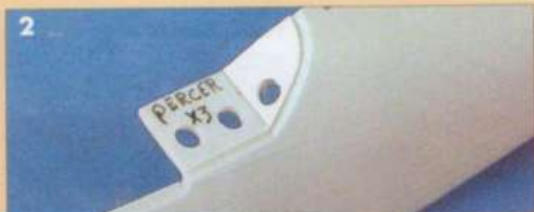
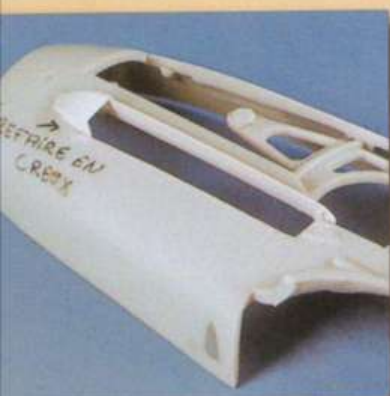
La chenille à oxygène est faite en fil d'étain toujours d'un millimètre de diamètre autour duquel est enroulé un autre fil métallique. Le porte-documents, à droite du siège, est créé de toutes pièces en feuille de plomb. Le plancher est conservé, mais agrémenté des nombreuses gaines et conduites qui le parsèment. La planche de bord caractéristique des chasseurs japonais de l'époque est également remplacée par de la carte plastique et complétée de cadrans en photodécoupe de récupération. Ils seront agrémentés de décals représentant l'instrumentation du Ki-84, tout dernièrement sorti chez Hasegawa, et fournis en deux exemplaires.

Le carénage surplombant la plage arrière est en carte plastique préalablement ajourée. On conserve le dos-

ler. Le plancher est sali et usé aux pigments CMK, avec un mélange des teintes sable, claire et sombre. Des éclats gris sont ensuite apposés irrégulièrement au pinceau fin. Le dossier du siège, peint en RLM 02, reçoit un jus sombre et quelques plis dans le cuir sont réalisés au pinceau en trompe-l'œil. Les harnais en cuir sont enfin peints en marron et brossés à sec en orange. Les carénages des pipes d'échappement furent repris en carte plastique fine, en reproduisant le creux où se logeait la première pipe.

Ci-dessous.
On remarquera que les bords d'attaque peints en jaune ont mieux résisté à l'usure que le restant du revêtement. La bouche de l'arme est autrement bien apparente.





1. Le capot moteur se voit modifié au niveau des carénages d'échappement (on refait le premier bossage et reproduit les tôles pare-flammes). Une petite retassure est à boucher en amont de la jonction d'ailes.

2. La plage arrière est recouverte de carte plastique fine et les trois ouvertures complètement percées.

3. Les panneaux d'accès moteur voient leurs tranches recouvertes de carte fine afin de reproduire des épaulements réalistes.

4. Le radiateur est une pièce qui pourra vous occuper quelque temps. Ainsi, la grille est-elle refaite, le volet arrière remplacé (avec sa tringle de commande du côté droit) et la structure à l'avant changée au profit d'un assemblage de lamelles fines en carte plastique.

5. Les pipes d'échappement du kit et leurs homologues produits par la firme Moskit qui iront sur la maquette. Une comparaison parlant d'elle-même...

6&7. Les rebords d'ailes nécessitent l'emploi de carte plastique améliorant notablement la jonction avec le fuselage. On peut aussi détailler un peu les pylônes en s'aidant du dernier cliché.

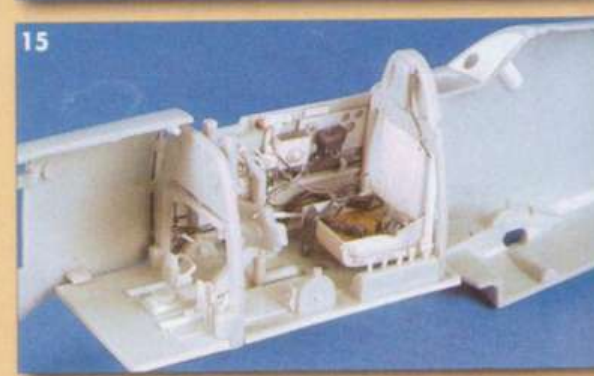
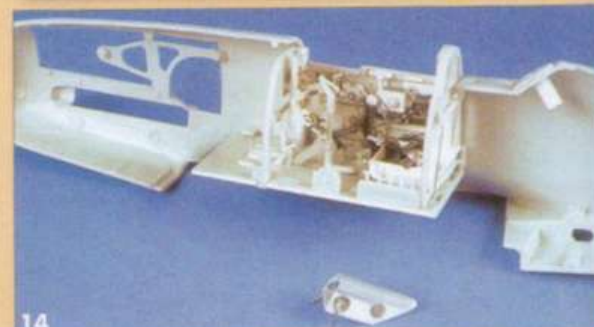
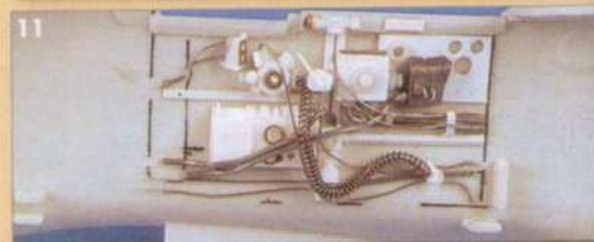
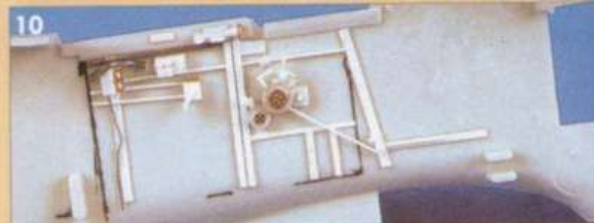
8&9. Au chapitre des travaux préliminaires sur la voilure, on s'attardera sur les sorties des canons (eux-mêmes remplacés par des sections de microtubes), et améliorera le phare bâbord en soignant notamment la glace qui le protégeait par un polissage attentif.

10&11. Une bonne documentation aide à la confection des parois du fuselage. Rien n'étant prévu actuellement pour cette maquette datée, le travail s'effectue à l'aide de matériaux divers où prédominent la carte plastique et le fil métallique pour les diverses connexions et le tuyau d'oxygène.

12&13. Le plancher avec son panneau d'instruments dont les cadrans proviennent de planches de photodécoupe diverses. Le siège est un ensemble mélangeant pièces d'origine et ajouts, dont le coussin, le harnais en feuille de plomb et les leviers.

14&15. Divers essais à blanc sont indispensables à la bonne insertion du plancher dans les demi-coquilles en raison de la grande quantité d'éléments ajoutés.

16 à 18. Voici ce que donne le cockpit peint dans sa teinte beige rougeâtre particulière du Ki-61, avec divers détails traités au pinceau. La patine, assez visible, passe par l'éclaircissement du ton de base, complétée d'éraillures et de petites touches sombres reproduisant éclats et éraflures. Notez aussi le rivetage interne simplement figuré au moyen d'un stylo indélébile noir.





Ci-dessus à gauche.

Le cône d'hélice passablement éraillé par arrachage de la peinture, les superbes échappements Moskit à nouveau, les lamelles à l'intérieur de la prise d'air et l'arme de capot à l'embout creux, autant de fins détails améliorant l'ordinaire du « Tony » Revell.

Ci-contre.

Le « Tony » est un appareil particulièrement fin, une caractéristique qu'accroît son imposante envergure.

Mise en couleurs

On commence par appliquer un blanc flou à l'emplacement des six Hinomaru, des bords d'attaque et de la bande fuselage. On délimite ensuite les soleils pour les peindre en rouge et on les masque de nouveau en incluant une bordure blanche de 1,5 millimètre sur ceux du fuselage et de l'extrados, afin que le pourtour apparaisse ultérieurement. Les surfaces de contrôle, entoilées, sont peintes en RLM 02 éclairci avec du blanc. Après avoir masqué ce qui devait l'être, on passe une couche d'alu en bombe Tamiya TS-30 sur toutes les surfaces de l'appareil. Une fois le tout sec, on retire les masques pour lisser l'ensemble au Micromesh. À ce stade, on peint la bande anti-reflet du capot en noir coupé de bleu franc

Ci-dessous.

La face avant du radiateur a bénéficié d'une refonte complète. Les roues et le ventre sont saisis de poussière et de jus bruns. On peut compléter le travail par l'utilisation d'un pinceau fin imbibé d'une couleur plus sombre, ou encore d'un stylo indélébile au trait bien précis.



Ci-dessus.

On retiendra sur cette vue la façon dont sont détaillés les rails de la verrière et le fin rivetage de celle-ci.



et on vaporise de l'Alclad Dark Aluminium sous la voilure afin d'y réaliser quelques effets au niveau de différents panneaux.

La décoration choisie, tirée d'une boîte Hasegawa au 1/72, représente un appareil

appartenant à la 18^e unité d'entraînement basée à Ibuki au Japon vers la fin de la guerre. L'avion, à l'origine aluminium naturel a été camouflé en vert qui s'est au fil du temps arraché par plaques entières! Afin de restituer cet effet qui fera tout l'intérêt de la livrée on masque grossièrement au Maskol la bande anti-reflet, la périphérie des Hinomaru et surtout les flancs, du cône d'hélice jusqu'au cockpit, où la peinture semble avoir le plus souffert.

On passe ensuite le vert (FS 34092), qui couvre tout l'extrados et descend sous le gros radiateur. Le motif de la dérive est confectionné en décal maison, un travail somme toute simple, mais de longue haleine.

La patine de base s'effectue avec des nuances plus ou moins nettes de *Dark Earth* et d'*Olive Drab* américain, en suivant les lignes de structure à l'aide de caches en papier. On ôte à ce moment le Maskol qui laisse alors apparaître l'aluminium de manière totalement aléatoire. Un jus est alors appliqué, noir au niveau du bloc moteur, marron sur le reste des surfaces. Quelques micro-taches simulent les traces d'huile, celles des autres fluides, et l'on applique un peu de terre à décor CMK pour l'aspect poussiéreux de certains endroits. Les traces d'échappements sont réalisées en voiles successifs et très dilués de tons terre, puis gris anthracite. Le cône d'hélice et les pales sont sous-couchés en aluminium avant d'être peints en marron rouge Gunze H47. On notera à ce niveau une légère différence entre le cône, lustré, et les pales, plutôt mates. Les jambes des trains sont noires avec les faces internes des trappes en marron « écureuil » et des pneus saisis à la poudre CMK « poussière claire » après avoir été peints en gris sombre. La touche finale du montage consiste à ajouter le fil d'antenne (en fil de pêche

65 microns), les fûts des mitrailleuses en microtubes de 0,9 millimètre de diamètre peints au Metalcoat, la petite poignée d'accès sur le côté gauche (une feuille de plomb contrainte sur un profilé de section carrée), et la partie coulissante de la verrière surmoulée dont les montants rivetés à la pointe Steadler sont laissés en aluminium. Cette maquette, certes ancienne, soutient assez bien la comparaison avec certains kits récents, surtout si l'on prend comme références la finesse de sa gravure et la délicatesse du rivetage. Pour le reste, les détails en particulier, du travail vous attend, mais n'est-ce pas là le propre du maquettisme? □

Ci-dessous.

Les différentes nuances de l'aile s'appliquent au camouflage et au hinomaru (dont le rouge affadi est contrasté au niveau des lignes de structure) pour rester dans une certaine logique.





KAWASAKI Ki-61

ou comment une hirondelle ne fait pas (toujours) le printemps...

AU COURS du second conflit mondial le moteur Daimler Benz DB 601A propulse de grands chasseurs de l'Axe, les Messerschmitt 109, Macchi MC.202 et le Kawasaki Ki-61.

Vincent Gréciet

Ce dernier, unique dans l'arsenal nippon et desservi par la mauvaise qualité de la fabrication autochtone, participe de 1943 à 1945 aux batailles perdues par la Rikūgun Kōku Būtai.

Le Ki-61 est un chasseur conçu autour du moteur DB 601A

Négociée dès 1937 et accordée en mars 1938 à la Kawasaki Kokuki Kogyo KK, la licence de production du moteur Daimler Benz 601 A ne prend effet qu'en 1940 : tenant compte des enseignements des combats du

Ci-dessous.

Un Ki-61 I du 244^e Sentai quitte son alvéole. Les petites fenêtres en bas du pare-brise rappellent celles des Bf 109 E et F, la position de la prise d'air du compresseur est typique des appareils équipés d'un moteur DB 601 ou d'un dérivé. (DR)



Nomonhan contre l'aviation russe et de l'évolution des appareils européens, le Rikūgun Kokutai Kōku Hombu (état major de l'aviation de l'armée) veut un chasseur lourdement armé, rapide, bon grimpeur, un type d'avion souvent équipé d'un propulseur refroidi par liquide. En février, le bureau d'études de Kawasaki est donc chargé de développer des chasseurs grésés du moteur allemand, le Ki 60, un intercepteur à forte charge alaire armé de canons, et le Ki-61 plus léger. Une équipe revient d'Allemagne en août 1940 avec des DB 601A dont un exemplaire équipe le prototype du Ki 60 qui vole en mars 1941 et déçoit. Le pilote d'essais en chef dit qu'il connaît des bombardiers plus maniables, les vitesses de pointe et de montée sont insuffisantes, les caractéristiques de vol sont dangereuses.

Les améliorations apportées à deux autres prototypes sont sans lendemain. Depuis décembre 1940 le bureau d'études se penche sur le Ki-61 qui ressemble à son prédécesseur mais l'envergure, la surface alaire, la voie du train, la réserve de carburant sont accrues pour améliorer la maniabilité, le roulage, l'autonomie, le radiateur, le capot et le fuselage sont redessinés (maître couple ramené à 1,35 m, longueur augmentée de 0,35 m) pour réduire la traînée, l'armement est réduit à deux mitrailleuses de 12,7 mm de capot et deux mitrailleuses d'ailes de 7,7 mm. Alors que l'usine Kawasaki de Kagamigahara construit la cellule, celle de Akashi développe à partir du DB 601 le Ha 40 plus léger mais de performances similaires (1 175 ch) ; le premier Ki-61, propulsé par un moteur de présérie, vole en décembre 1941. Il diffère du Ki 43 qui est alors l'archétype du chasseur de la RKB, mais une vitesse de pointe de 590 km/h, des performances de premier ordre en montée et piqué, une supériorité avérée par des essais comparatifs avec un Bf 109E-4, un P-40E, un Lagg 3, un Nakajima Ki 43 (inégalable en maniabilité) et un Ki 44 emportent la déci-

Ci-dessus.

En 1945, le 244^e Sentai se partage entre les bases de Chofu et Hamamatsu puis Chiran. Équipé de Hien depuis juillet 1943, le groupe utilise des Ki 100 à la fin de la guerre. L'infrastructure de la base, pourtant en métropole, est rudimentaire. (DR)

sion : le Ki-61 devient le *san shiki sentohki ichi gata kai ko*, chasseur Type 3 modèle 1, il est baptisé Hien, hirondelle.

Toujours plus lourdement armé...

Avec 12 prototypes les essais qui battent leur plein au cours de l'été 1942 sont marqués par des pertes pas toujours expliquées comme l'explosion en vol de l'appareil du pilote en chef de Kawasaki. Le 13^e Ki-61 qui diffère de la série par sa canopée basculant latéralement est le premier achevé par la chaîne de production, le tempo de la fabrication lancée dans l'urgence croît lentement : trois avions en septembre 1942, 22 en janvier 1943, 130 en décembre 1943. Deux modèles, produits au total à 1 388 unités, sortent concurremment, les Ki-61 I-ko (Ki-61 la) armés comme le prototype et I-otsu (Ib) avec quatre armes de 12,7 mm. Le bureau d'études ayant prévu l'installation de canons de 20 mm dans l'aile (l'arme est posée sur le côté, un carénage couvre le chargeur qui dépasse sous le plan) pour améliorer la puissance de feu, 800 MG 151 livrés en août 1943 par un U-Boot sont montés à partir du mois suivant sur 388

Ci-dessous.

Remplacement de l'hélice Sumitomo de trois mètres de diamètre d'un Ki-61 I du 244^e Sentai. Les mécaniciens portent un casque : à partir de février 1945, les bases de métropole sont soumises aux attaques des avions de l'US Navy, et à partir d'avril 1945, à celles de l'USAAF. (DR)





Ci-dessus.
Ravitaillement du Ki-61 I, code 42, du 244^e Sentai.
Le Hien emporte 550 l de carburant en réservoirs
internes. (DR)



Ci-dessus à droite.
Entretien des canons Ho-5 de 20 mm d'un Ki-61 I-KAI-hei. Les boîtes de munitions (120 coups) sont placées en dessous, la glissière d'alimentation en obus est bien visible sur le côté. (DR)

Ki-61 I-ko, soit en usine, soit sur des avions modifiés en unité. Trois mois après celles des I-otsu, la production des I-ko cesse en juillet 1944, celle des Ki-61 I-KAI-hei (I-KAI-c) est à son apogée.

Le suffixe KAI est une abréviation de Kaizo qui signifie « modifié » : le fuselage est allongé de 19 cm parce que la cloison pare-feu du moteur est avancée pour loger devant l'habitacle deux canons Ho-5 de 20 mm et un réservoir d'essence, la structure est renforcée, l'arrière amovible du fuselage facilite l'entretien, la roulette de queue rétractable est remplacée par un modèle fixe. L'accroissement de masse dû aux modifications n'est pas compensé par une puissance supérieure : la vitesse tombe à 580 km/h, l'ascension à 5000 m demande 1 minute et demie de plus, le plafond opérationnel baisse alors qu'apparaissent de nouveaux chasseurs ennemis. La production décroît de 198 unités en août à 53 en décembre 1944. Sortis au cours de l'automne, quelques-uns des 1274 Ki-61 I-KAI sont des I-KAI-tei (I-KAI-d) avec deux mitrailleuses de 12,7 mm dans le fuselage et de deux canons d'ailes Ho 105 de 30 mm pour chasser le B-29. Les canons posent problème.

Développé avec difficulté depuis septembre 1942 (30 Ki-61-II de présérie construits) pour recevoir le moteur Kawasaki Ha-140 de 1500 ch, le Ki-61 II-KAI ou Type 3 modèle 2 est produit à partir de septembre 1944 en deux versions, II-KAI-ko avec deux canons Ho-5 et deux mitrailleuses d'aile et II-KAI-otsu avec quatre canons. Les ailes sont celles du Ki-61 I, le fuselage est plus long

Ci-dessous.
Par la trappe d'accès au compartiment d'équipements, les mécaniciens embarquent des bonbonnes d'oxygène dans un Ki-61 I du 244^e Sentai. L'émetteur/récepteur radio Type 99-III est placé juste en arrière de l'ouverture. (DR)



Le Kawasaki Ki-61 I « Hien/Tony »

Type
Chasseur monoplace d'interception

2380 kg et 3130 kg (I-otsu), 2630 kg et 3470 kg (I-KAI-hei).

Motorisation

Kawasaki HA 40 (moteur de l'armée type 2) de 12 cylindres en V inversé ; puissance 1175 ch à 2500 t/min au décollage et 1100 ch à 2400 t/min à 4200 m ; hélice tripale Sumitomo de trois mètres de diamètre, réserve de carburant 550 l, capacité d'emport de deux réservoirs sub-alaires de 200 litres.

Performances

Vitesse maximale 590 km/h à 6000 m et ascension à 6000 m en six minutes, plafond 11600 m, autonomie 1100 km (Ki-61 I-ko), 580 km/h à 5000 m, ascension à 5000 m en sept minutes, plafond pratique 10000 m, distance franchissable avec bidons 1800 km (I-KAI-hei).

Dimensions

Envergure 12 m, surface alaire 20 m², dièdre de la voilure 5°40', longueur 8,75 m (Ki-61 I-ko, otsu), 8,94 m (I-KAI), profondeur maximale du fuselage 1,35 m, hauteur 3,7 m.

Masse

À vide 2210 kg et en charge 2950 kg (Ki-61 I-ko),

Armement

Deux mitrailleuses Ho-103 de 12,7 mm synchronisées dans le fuselage, deux mitrailleuses Type 89 de 7,7 mm d'ailes (I-ko), quatre mitrailleuses de 12,7 mm (I-otsu), deux canons Ho-5 de 20 mm synchronisés dans le fuselage, provision de 120 coups, cadence de tir 850 coups/min, deux mitrailleuses de 12,7 mm dans les ailes, provision de 200 coups (I-KAI-hei), charges alaires, deux bombes de 100, 200, 240 kg.

NB : Propulsé par un DB 601/A-1 de 1175 ch, le Macchi C.202 (masse maximale 2937 kg) atteint 600 km/h à 5500 m et grimpe à 6000 m en cinq minutes 55 secondes, le plafond est 11350 m. Les performances sont donc comparables à celles du Ki-61 I-ko, mais le chasseur italien n'a que deux armes de 12,7 mm. Du trio, le Messerschmitt 109E-4 est le moins performant : avec un DB 601 Aa de 1175 ch, la vitesse maximale est de 575 km/h à 3750 m, la vitesse ascensionnelle est de 1000 m par minute, le plafond est de 10500 m. Mais il a deux canons.

de 22 cm, le pare-brise est avancé de 23 cm (une canopée à vision totale est expérimentée), l'empennage est agrandi. Le Ha-140 permet une vitesse de 610 km/h, une ascension à 5000 m en six minutes mais il est souvent défaillant et sa production est insuffisante : à la fin 1944 il y a 110 moteurs pour 208 cellules, 99 Ki-61 II-KAI sont achevés. Décision est alors prise d'adapter au Ki-61 II KAI un moteur en étoile Mitsubishi Ha 112-II de 1500 ch. Issu de cette greffe, le Ki 100 ou go shiki sen (chasseur type 5) qui vole en mars 1945 est avec le Nakajima Ki-84 le meilleur chasseur de la RKB : la cellule saine et performante du Ki-61 dispose enfin d'un moteur à la hauteur de ses qualités. Trop tard.

Les défaillances mécaniques ponctuent la carrière du Ki-61

Formé en février 1943, le 23^e Dokuritsu Dai Shijugo Chūtai est chargé de l'évaluation opérationnelle du Ki-61 I et de la formation des pilotes, sont ensuite équipés

Ci-dessus.
Le Ki-61 I-ko armé de deux MG 151 et codé 07 du 244^e Sentai est mis en position à la butte de tir. Cette position permet de voir le câble de frein en arrière des jambes du train, la commande du gouvernail. Une trappe du logement de la roulette arrière manque. (DR)



Un Kawasaki Ki-61 de l'école de chasse d'Akeno qui met en œuvre ce type d'appareil d'avril 1944 à la fin de la guerre. Sur le gouvernail, l'insigne de l'école est surmonté d'une inscription en caractères « Kana ».
(SHAA 91-3029)



Ci-contre.
Abandonnée sur le terrain de Bacalod (île Negros), l'épave d'un Ki-61 I du 19^e Sentai subit l'assaut des B-25 du 417th Bomber Group au cours de la bataille des Philippines. (USAF)

Ci-dessous.
Récupéré en Nouvelle Guinée, transporté en Australie puis sur la base d'Anacostia (Anacostia NAS, Washington DC), ce Ki-61 I (inscription sur la dérive TAIC 9 et sur le fuselage Technical Air Intelligence Center) est le premier Hien remis en état de vol par le Technical Air Intelligence Unit. (USAF)

avion doté d'un blindage, de réservoirs auto obturants, ce chasseur qui grimpe et pique aussi vite qu'un Américain



avec une mania-
bilité qui permet d'éluder une attaque. Les Alliés doivent revoir leurs tactiques, Shogo Takeuchi remporte, selon certains, 16 victoires sûres et 10 probables en 90 missions. Autre pilote

21 décembre, le lendemain, le 78^e Sentai perd son chef, le Shō-sa Kozuki. Fin décembre, des Ki-61 équipés de canons entrent en service mais il y en a trop peu. Le combat s'achève fin avril 1944 : le 22, les Alliés débarquent à Hollandia, le 68^e Sentai quitte la Nouvelle Guinée. Le bilan est lourd, le 68^e compte 41 tués et neuf disparus, le 78^e 36 et 18. En juillet, les deux unités sont dissoutes.

Plusieurs Sentai sont laminés aux Philippines

En 44, la RKB est en pleine expansion, sur 21 Sentai créés au cours de l'année, six sont dotés de Ki-61, les 17^e, 18^e, 19^e, 55^e, 56^e, 105^e, le 59^e troque ses Ki-43 contre des Hien. La Marine ayant perdu la bataille de la mer des Philippines, la RKB se renforce

les 68^e, 78^e et 244^e Sentai dont le déploiement est perturbé par de nombreux incidents, fuites de circuit hydraulique ou de refroidissement, pannes de moteur et des armes. Le 244^e Sentai reste

en métropole, les Hien du 68^e, transportés par le Kasuga Maru, débarquent à Truk le 10 avril 1943 et s'envolent vers Rabaul : sur 13 avions d'un convoi, huit font un atterrissage forcé, deux font demi-tour, deux disparaissent. Partis 45 d'Akeno le 16 juin, les Ki-61 du 78^e sont, le 5 juillet, 30 à Rabaul après une série de sauts d'île en île. Les Hien sont destinés à renverser le cours des combats en Nouvelle Guinée où le 68^e Sentai, basé à Lae et Wevak, est opérationnel le 17 mai. Le rendement initial des unités est nul : le moteur Ha-40 nécessite un entretien d'autant plus difficile que la RKB n'a pas de logistique sur la grande île, un roulage prolongé met souvent le Ha-40 en surchauffe, l'alimentation en carburant est déficiente ; pannes (le Sho-i Tarui fait trois atterrissages forcés), erreurs de navigation (trois pilotes du 68^e Sentai disparaissent le 2 juillet) et de pilotage (deux avions du 78^e perdus en escortant des bombardiers) créent un climat de défiance.

Le 18 juillet, le 78^e Sentai affronte le 39th Fighter Squadron, les Américains signalent l'emploi par les Japonais de Messerschmitt 109 (la silhouette du Ki-61 rappelant celle du Macchi et disent à tort en ma réclame en Deux jours B-24, c'est la pilotes appré-

C.202, il est surnommé Tony) avoir eu deux, le Shō-i Fujishiro retour la destruction d'un P-38, après le Tai-i Takeuchi abat un première victoire d'un Ki-61. Les cent, quand le moteur tourne, cet

du 68^e Sentai, le Gun-sō Kajinami revendique d'août 1943 à février 1944 la destruction de six P-40, six P-38, un P-47, deux F4U, un F4F, deux B-24, deux B-25 et un transport (huit succès confirmés), quant à Mitsuyoshi Tarui, 28 fois vainqueur lors de l'incident du Nomonhan, il réclame parmi 10 victoires en Nouvelle Guinée la destruction d'un P-47. Mais les Hien sont trop peu nombreux et trop peu disponibles, l'aviation alliée est omniprésente. Le 16 août 1943, des raids détruisent 28 des 30 Ki-61 présents à Wevak. Reconstitués à Manille, les 78^e et 68^e Sentai reprennent le combat, en octobre 1943, la chasse japonaise est de nouveau annihilée. Reformé aux Philippines, le 68^e Sentai revient à Wevak à la fin novembre avec 26 Ki-61. Blessé en octobre, Shogo Takeuchi repart au combat dans un avion frappé de 58 aigles, 58 marques pour les succès confirmés et probables, les ennemis endommagés. Il périt le

Ci-dessous.
Aux Philippines, l'USAAF met la main sur un grand nombre de Ki-61 I, ici un appareil du 19^e Sentai, mais bien peu sont réparables.
(Musée de l'Air et de l'Espace)

dans cette zone : Les 17^e et 19^e Sentai sont sur l'île de Luçon, le 105^e à Formose, le 23^e Chûtai à Okinawa. La qualité de fabrication décline, les incidents se multiplient (ruptures de vilebrequin, de voilure), l'entretien des moteurs est un cauchemar. L'attaque américaine sur les Philippines débute par un coup de balai de l'US Navy sur les bases japonaises : le 22 septembre, le 17^e Sentai perd dix pilotes lors de son premier engagement, le 19^e qui met en l'air 22 Ki-61 perd dix pilotes avant de revendiquer dans l'après midi trois victoires pour une perte, le 10 octobre, sur huit Ki-61 du 23^e Chûtai cinq sont abattus, dont celui du commandant, le Tai-i Kimura. Le 15 octobre, le 19^e Sentai réclame neuf victoires sûres mais la contre-attaque de la RKB sur les porte-avions coûte aux 17^e et 19^e Sentai cinq pilotes.

Le 17 octobre les Américains débarquent sur Suluan au large de Leyte, le Kōku Hombu lance l'opération *Sho Ichi-go* qui doit décider du sort des Philippines, les 17^e et 19^e Sentai (12 et 6 Ki-61 pour un effectif théorique bien plus élevé) rejoignent La Carlota sur l'île Negros, le 20 les Américains débarquent sur l'île de Leyte. Le 21 au matin deux Ki-61 ne reviennent pas d'une attaque de la flotte ennemie, les raids de l'US Navy ne laissent sur Negros que six Hien. Du 20 au 31 octobre, le 17^e Sentai perd dix Ki-61 (cinq au sol) et le 19^e huit (un au sol). Le 31, après 10 jours de combat il n'y a plus aux Philippi-





Ci-dessus.
Un mécanicien peint une troisième marque de victoire sur un Ki-61 du 244^e Sentai. La poignée à ressort d'ouverture de la canopée est tirée. (DR)

nes que 17 Ki-61 I, le 19^e Sentai laisse ses avions et regagne le Japon. En remplacement arrivent à la fin novembre à Angeles-Clark (Luçon) le 18^e Sentai et à Bacolod (Negros) le 55^e (20 Hien) lancés dans une deuxième offensive sur Leyte. Le 24 novembre, 12 Ki-61, 26 Ki-43 et Ki-84 escortent 14 bombardiers sur Tacloban, base de l'USAAF. Le raid est coiffé par des P-38, le 55^e Sentai perd six pilotes dont le Shō-sa Iwahashi, son commandant. Quand l'USAAF attaque le lendemain Manille et Clark, la chasse japonaise perd neuf des siens pour trois victoires, plus de 20 avions sont détruits au sol. Le 11 décembre Leyte est perdue, le 15 les Américains débarquent à Mindoro, le 17^e Sentai repart au Japon, le 4 janvier 1945 l'armada américaine est en baie de Lingayen (Luçon). Du 8 au 13, la 4^e Kōku Gun engage tous ses moyens, le 19^e Sentai est de retour mais amoindri parce qu'il a perdu la moitié de ses avions (30 Hien le 2 janvier) bombardés à Formose. À la mi-janvier toute résistance organisée cesse.

Les autres acquièrent la célébrité en affrontant les B-29

Depuis la Chine, les B-29 du 20th Bomber Command attaquent une première fois le Japon dans la nuit du 15 au 16 juin. Le 20 août, un raid sur Kyushu est contré par les 4^e, 51^e, 52^e et 59^e Sentai; le 59^e réclame une victoire sûre, la première d'un Ki-61 sur un B-29, trois probables et perd un Hien, trois chasseurs étant très endommagés. Les autres attaques ont lieu dans les secteurs tenus par la Marine. Cependant la prise des îles Mariannes en juin 1944 offre de nouvelles bases aux B-29 du 21st Bomber Command. En prévision de l'inévitable assaut, les unités des 10^e et 11^e Hikoshidan créent un Shinten Seikutaï, une escouade d'abordage: au sein des 56^e et 244^e Sentai des Ki-61 démunis d'armement, de blindage et de radio pour gagner en vitesse et plafond doivent percuter les B-29. Le 24 novembre, le 21st Bomber Command bombarde les usines Nakajima de Tokyo; à l'altitude du raid, 10 000 m, les Ki-61 I ont du mal à intercepter les B-29, mais le 244^e Sentai annon-

1. 17^e Sentai : actif de 02/1944 au 07/1945. Du 09/44 au 11/44, bataille des Philippines (42 avions perdus); 01-02/45, défense du Japon; 03-06/45, défense d'Okinawa (près de 30 avions perdus).
Marques de dérives : généralement blanches pour le 1^{er} Chūtai, rouges pour le 2^e, jaunes pour le 3^e.

2. 18^e Sentai : actif de 12/1943 à 06/1945. Du 11/44 au 01/45, bataille des Philippines, défense du Japon.

3. 19^e Sentai : actif de 02/1944-09/1945 bataille des Philippines 09/44-01/45 sept victoires revendiquées le 21/09 pour 11 pilotes perdus, neuf victoires pour cinq pertes le 15 octobre
Marques de dérives : Chūtai 1, 2, 3, bandes blanches, bandes rouge et blanche, bandes jaune et blanche.

4. 23^e Sentai : actif de 1942 à 1945 Du 03-05/1945, bataille d'Okinawa. Marques de dérives : Chūtai 1, 2 et 3, bleu, rouge et jaune respectivement.

5. 55^e Sentai : actif de 03/1944 à 09/1945. Du 11/1944 au 01/1945, bataille des Philippines (sept avions perdus le 24 novembre); Du 12/1944 au 03-09/1945 défense du Japon. Marques de dérives : Chūtai 1, 2, 3, bleu, rouge et jaune.

6. 56^e Sentai : actif de 03/44 à 09/45. défense du Japon (11 B-29 confirmés pour 30 pilotes perdus).

7. 59^e Sentai : actif de 04/44 à 06/45. Du 06/1944 au 02/1945, défense du Japon; Du 04/1945-05/1945, bataille d'Okinawa et défense du Japon.

8. 68^e Sentai : actif de 12/1942 à 07/1944. De 04 à 07/1943, Rabaul; de 05/1943 à 07/1944, Nouvelle Guinée.

78^e Sentai : actif de 04/1943 à 07/1944. De 06 à 07/1943 Rabaul; de 07/1943 à 04/1944, Nouvelle Guinée.

9. 105^e Sentai : actif de 04/1944 à 09/1945. De 03 à 06/1945, Okinawa.

10. 244^e Sentai : actif de 07/1943 à 05/1945. De 11/1944 à 02/1945, puis 04 à 05/1945, défense du Japon; de 05 à 07/1945, Okinawa; de 07 à 09/1945, défense du Japon. Marques de dérives : Chūtai 1 blanc sur fonds rouge, 2 et 3, rouge et jaune sur métal.

LES SENTAI DE KI-61



(Profils couleurs, droits réservés)

ce une première victoire. Le 3 décembre est un jour faste, 21 bombardiers seraient abattus pour la perte de six chasseurs. Quatre des intercepteurs perdus le sont en percutant l'ennemi, trois appartiennent au 244^e Sentai, les Chū-i Shinomaya, Hei-chō Itagaki et Nakano sautent

en parachute ou posent leur appareil endommagé. Le groupe réclame trois autres victoires et le 18^e Sentai une. Jusqu'à la fin janvier 1945, le 10^e Hikoshidan perd plus de 50 chasseurs et revendique la destruction de 64 B-29 en défendant la capitale, le 11^e Hikoshidan enregistre une trentaine de pertes et 52 succès en protégeant Nagoya. Ces prétentions dépassent les pertes des Américains (51) mais, comme le 47^e Sentai équipé de Ki-44, le 244^e acquiert une réputation de tueurs de Superfortress avec un palmarès de 19 B-29 détruits et 29 endommagés. Le 27 janvier, en percutant avec le Ki-61 I-hei n° 3925 (code 295) un bombardier, le Tai-i Kobayashi, commandant du 244^e Sentai a obtenu son premier succès confirmé.

Des Sentai échappés du chaudron philippin sont alors assignés à la défense du Japon, le 18^e au secteur de Tokyo, les 55^e, 56^e et 59^e à Kyushu. Les groupes souffrent de la pénurie, y compris de pilotes et de mécaniciens chevronnés, ils sont avant tout dotés de Ki-61 I-otsu et I-KAI-hei, le 244^e Sentai recevant quelques uns des Ki-61 II-KAI qui équipent en totalité le 56^e. La bataille des Philippines n'est pas achevée quand l'US Navy rap-

Ci-contre.
Repeint en vert et codé 263 avant d'être photographié pour illustrer les manuels d'identification de l'USAAF, le même Ki-61 est évalué à Wright Field dans l'Ohio au printemps 1945. (USAF)





Ci-dessus à gauche.
Deux Hien du 244^e Sentai sont préparés avant une mission. L'appareil à l'arrière plan semble totalement peint en noir, l'avion au premier plan est un Ki-61 I-ko armé de MG 151 dans la voilure. (DR)

Ci-dessus à droite.
Ravitaillement d'un Ki-61, code 10, du 244^e Sentai. L'arrière et le dessous du fuselage sont maculés de boue (?). (DR)

Ci-contre.
Peu avant un départ en mission des Hien du 244^e Sentai sont regroupés sur la piste d'Hamamatsu en janvier 1945. (DR)

Ci-contre.
Dernières vérifications avant le départ du Ki-61 I codé 88 (sur la trappe de train) du 244^e Sentai. L'avion n'est pas camouflé et les marques de nationalité sont portées sur des carrés blancs. Dépassant de la surface de l'aile on peut voir le témoin de position des trains et le carénage du panneau d'accès aux armes de voilure. (DR)

I sont passés: le 19^e Sentai perçoit des Ki-61II, le 17^e des Ki 100, à la fin mai, le 244^e Sentai gagne Kyushu avec des go shiki sen. Lorsque le Japon capitule beaucoup d'unités n'existent plus que sur le papier, parmi les appareils abandonnés par les Japonais en Asie, un Ki-61 est à Bien Hoa (Indochine), il n'est pas utilisé par l'armée de l'Air.

Mis en production avant la fin de son développement, handicapé par sa mécanique, produit très tard en grandes quantités, le Ki-61 illustre les carences et les réussites de l'industrie aéronautique nipponne. Avec 2872 exemplaires, il est après les Ki-43 et Ki-27, le plus produit des chasseurs de la RKB. S'il n'a pas influé sur le cours de la guerre, son entrée en service a surpris les pilotes alliés accoutumés aux agiles et peu blindés Ki-43 ou A6M Zéro.

pe le cœur du Japon les 16 et 17 février. Le Tai-i Kobayashi se voit confirmer deux victoires sur des F6F mais après deux jours de combat le 244^e Sentai n'aligne plus que trois Ki-61, une dizaine de pilotes a été tuée. Le groupe reçoit l'ordre de se consacrer exclusivement à la chasse aux B-29 qui changent de tactique en mars et attaquent la nuit à basse altitude pour réduire leurs pertes. Le 56^e Sentai se convertit à la chasse nocturne, le 13 mars, le Sô-chô Sumi aurait abattu et endommagé quatre et trois B-29 avant d'abandonner son Ki-61 à court de carburant. Avril est le début de la fin. Le 7, des P-51 basés à Iwo Jima escortent les B-29, de la mi-mai à la mi-juin les villes nipponnes sont réduites en cendres. Le 1^{er} avril les Américains ont débarqué à Okinawa. Interviennent les 108 Ki-61 I des 17^e, 1^e, 105^e Sentai et 23^e Chûtai du 8^e Hikoshidan de Formose et ceux du 12^e Hikoshidan de Kyushu (59^e Sentai, 39 Ki-61 I). L'escorte des unités d'attaque spéciale (Shinbu-tai) est périlleuse: le 11 avril, neuf des 18 Hien dépêchés par les 19^e et 105^e Sentai disparaissent en couvrant six kami-

kazes. Devant l'inanité des opérations, les Tai-i Fukami (19^e Sentai) et Babazano (23^e Chûtai) mènent des attaques suicides avec des Ki-61 lestés de bombes. Même s'ils ne représentent qu'une petite proportion des avions affectés aux 125 Shinbu-tai, les jours des Ki-61

Lexique: Rikūgun Kōku Būtai: (RKB) force aérienne de l'armée impériale japonaise. Unités: le Sentai (groupe) est subdivisé en deux Chûtai (compagnie ou escadron) ou plus et en Shotai (trois à quatre par Chûtai); il y a des chutai indépendants (Dokunitsu Chûtai). Un Sentai compte de 39 à 48 avions, trois à quatre Sentai forment une Hikodan (brigade), deux à quatre Hikodan une Hikoshidan (division).

Grades: Tai-shō (général), Tai-sa (colonel), Chū-sa (lieutenant colonel), Shō-sa (commandant), Tai-i (capitaine), Chū-i (lieutenant), Shō-i (sous lieutenant), Sō-chō (sergent chef), Gun-sō (sergent), Hei-chō (caporal).



Ci-dessus à droite.

Départ du Ki-61 I codé 14 du 244^e Sentai. La partie inférieure du fuselage est recouverte de vert foncé ou plus probablement de noir mais l'intrados des ailes n'est pas camouflé. Pour intercepter les B-29 le port du masque à oxygène est nécessaire mais l'alimentation est souvent déficiente. (DR)

Ci-contre.

Ki-61I utilisé après guerre par les pilotes de l'aviation nationaliste chinoise. Les étoiles recouvrent les Hinomaru, la forme de l'insigne badigeonné sur la dérive ne rappelle aucun des emblèmes des Sentai de première ligne. (MAP)





1/48 ACCURATE MINIATURES

Texte et maquette Bruno Pautigny
Photos de l'auteur et A. El Bied
(vues du kit achevé)

TBF-1C AVENGER

EN CE DÉBUT d'année le fabricant américain Accurate Miniatures devrait, pour notre plus grand bonheur, redémarrer sa production : l'occasion de voir réapparaître, en principe, dans les rayons de nos magasins préférés la désormais ancienne, mais néanmoins superbe, maquette du TBF-1C Avenger.

Une occasion, pour les heureux possesseurs (dont nous faisons partie) de ce kit, de déchirer la cellophane de leur précieux « collector » et de se mettre au travail...

Ci-dessous.
Détails divers avec l'échappement gauche, la jambe, la sortie de mitrailleuse tribord et la porte de soute repliée.

Assemblage

L'assemblage d'une maquette Accurate est un véritable plaisir : il revêt en effet un tel niveau de précision que l'emploi de mastic s'avère inutile et que certaines pièces pourraient très bien se monter sans colle. À cela vient s'ajouter une conception particulièrement judicieuse, notamment en ce qui concerne le raccord des ailes au fuselage. Souhaitons simplement que la nouvelle production s'accompagne d'une notice remaniée,

car celle de la première série n'est pas à la hauteur du produit proposé : les croquis sont réalisés « à main levée », mais heureusement, un texte très copieux et très explicite (en anglais uniquement), aide à comprendre la chronologie de certaines des différentes étapes.

Ci-contre.
Impossible ou presque, de se tromper : la « Dinde » (ou « Turkey » de son surnom original) est bien un produit Grumman. Moteur en étoile bien caréné par un capot plongeant, section ovoïde, queue haute et cadres du fuselage apparents, autant de détails que l'on retrouve sur les Wildcat et Helicat.

Ci-dessous.
Le masquage de la longue verrière n'est de tout repos, d'autant qu'il faut prévoir d'isoler chaque montant en préservant les parties internes. D'autre part, il faut être très précautionneux lors de l'assemblage des deux demi-fuselages en raison du grand nombre de pièces internes, particulièrement au niveau de la tourelle défensive.

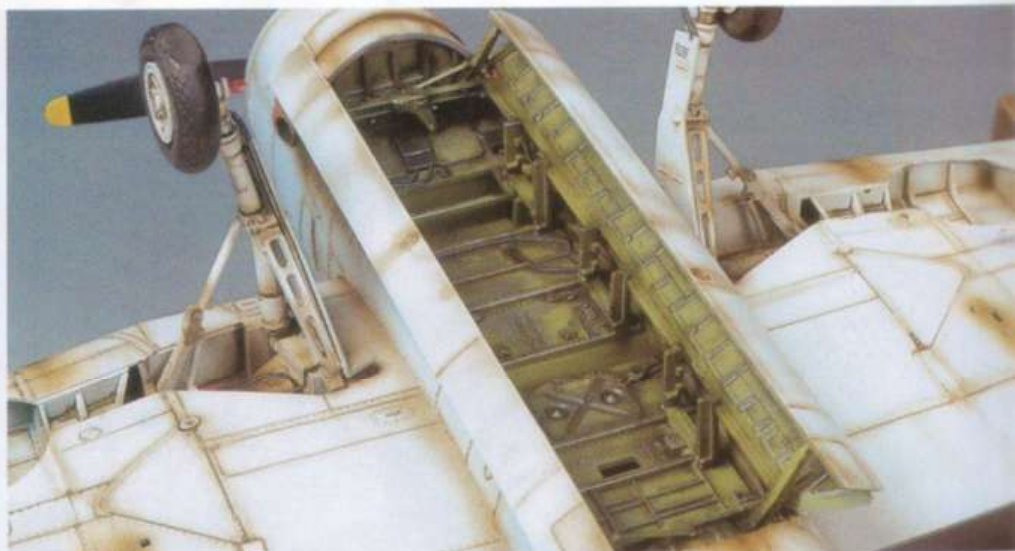




1 à 4. Le cockpit en cours d'assemblage révèle une profusion d'éléments prévus par le fabricant qui avait réalisé là une de ses plus belles œuvres. L'ensemble reçoit une base d'Interior Green, suivi de retouches de Bronze Green et d'éclaircies variant les effets. Les apports personnels sont réduits et se limitent, au minimum, à l'installation du brélage.

5&6. La soute à torpille, également en vert intérieur avec un brossage à sec d'aluminium. Notez le longeron qui la traverse et servant à consolider l'aile.

7. Le moteur, un Wright R-2600-8 Cyclone donnant 1700 CV, est lui aussi pratiquement conservé en l'état. À ce stade, il n'a pas encore reçu sa couronne d'allumage. On remarquera la fine visserie du carter reprise au pinceau fin.



Ci-dessus et en bas de page. Les détails du ventre sont une autre illustration du savoir-faire d'Accurate Miniatures. Authenticité des logements, bonne profondeur, décalage des cloisons par rapport à la découpe de leurs ouvertures, système de repliage complet des jambes, jantes et pneus bien gravés, et soute largement pourvue, autant de bonnes choses à découvrir et mettre en valeur

Intérieurs

L'aménagement intérieur est une véritable maquette à lui tout seul, étoffé de nombreuses pièces qui, heureusement, s'ajustent parfaitement. Très visible, le travail de mise en couleurs demandera beaucoup de soin et, surtout, de temps. La peinture se réalise en divers tons d'Interior Green, en variant leur luminosité (adjonction de jaune pour éclaircir et de vert bronze pour forcer) afin d'obtenir des valeurs plus agréables à l'œil. L'ombrage s'effectue à l'aérographe et au pinceau avec des teintes à l'huile brun sépia. Les éclaircies sur les parties saillantes s'obtiennent quant à elles par un brossage à sec de vert jaune très clair et d'aluminium mat (toujours à l'huile). On ajoute les harnais aux trois sièges pour apporter l'indispensable touche de réalisme : ceux-ci proviennent en l'occurrence d'une planche de photodécoupe, mais peuvent aisément se confectionner à partir d'une feuille de plomb et de fil d'acier (pour les boucles).

Le moteur est suffisamment détaillé pour s'assembler tel quel. Les cylindres se peignent en gris anthracite, ombré de noir, puis brossé à sec. Il faudra simplement veiller au bon alignement de la couronne d'allumage, dont les fils de bougies s'avèrent surdimensionnés. Mais l'ensemble, une fois peint, n'a rien de choquant et produit un effet très réaliste.

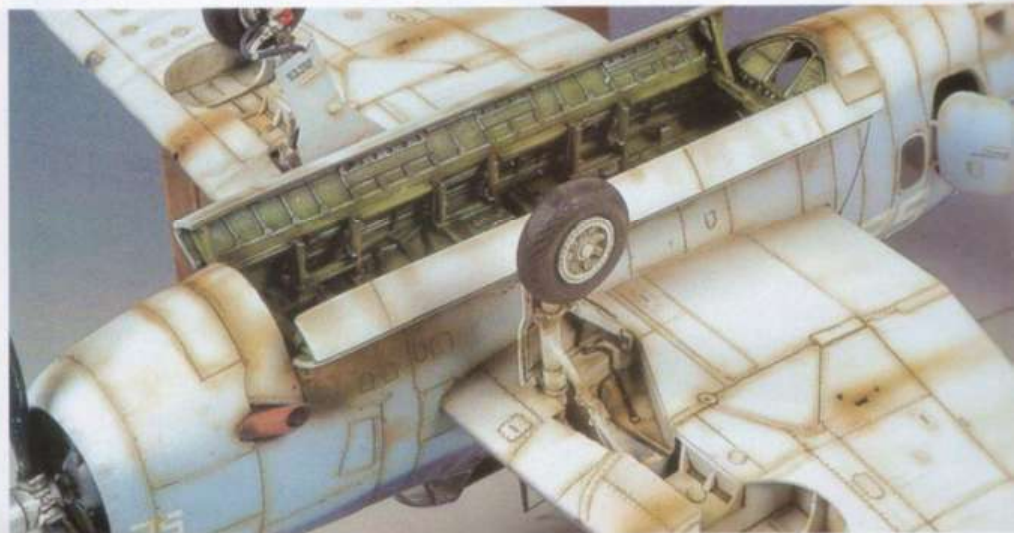
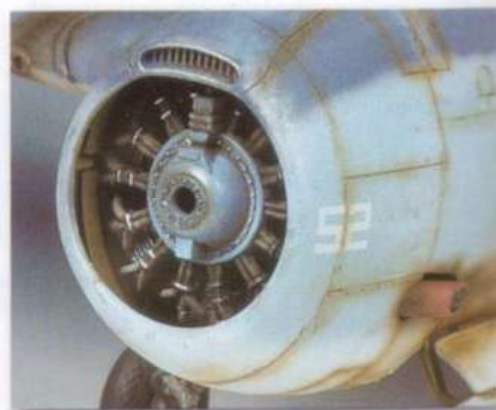
Pour notre plus grand plaisir (mais on s'en serait douté !), les parties vitrées tombent pile dans leur logement. Par contre, vu le nombre de montants, leur mise en couleurs sera fastidieuse. Ces derniers ont été peints à l'aérographe, après masquage au ruban Tamiya.

L'assemblage de la tourelle n'est pas des plus aisés, certaines pièces devant rester mobiles. Plusieurs essais très éprouvants pour les nerfs, ont été nécessaires avant d'arriver à un résultat à la fois solide et articulé. Il est néanmoins déconseillé de jouer avec la tourelle une fois installée, son montage demeurant quoi qu'il en soit délicat.

Décoration

La décoration est celle de la boîte, soit un appareil de la VT10 embarqué sur l'USS Enterprise et ayant participé, le 16 février 1944 au « Truck Lagoon Raid », mission de bombardement contre un port japonais d'une grande importance stratégique abritant la IV^e Flotte Impériale.

Ci-dessous. Voici ce que l'on peut entreapercevoir du moteur le kit achevé : la couronne avant étant surtout la plus visible, pensez au moins à placer le réseau d'allumage des bougies.





Ci-contre.
De nombreuses options sont offertes par Accurate Miniatures, dont la porte d'accès tribord ouverte avec un complément de détail interne.

Plus seyante qu'une robe entièrement bleu nuit (typique des appareils plus tardifs), la livrée retenue comprend donc trois tons : bleu foncé, bleu intermédiaire et blanc. Les deux bleus ont été obtenus par mélange de teintes Prince August; le dessous est quant à lui réalisé avec du blanc Tamiya (très couvrant) additionné de vernis satiné. Avant peinture, les hublots de porte et de fuselage sont masqués avec du liquide de masquage.

Patine

L'Avenger était un avion « propre », apparemment très bien entretenu par ses mécaniciens. En effet, rares sont les clichés qui nous montrent des appareils ruisse-



Ci-contre.
Le détail de la porte est figuré, tout comme l'exacte manière dont les empennages permettaient le débattement des gouvernes : voyez ainsi les charnières et le décrochement médian.

Ci-dessous.
Grumman reçut un contrat pour deux prototypes désignés XTBF-1 en avril 1940. Les premières livraisons d'usine débutèrent tôt dans l'année 1942, et celui qui allait devenir le bombardier-torpilleur standard de la marine américaine durant la Seconde Guerre mondiale (avec une carrière opérationnelle s'étendant sur une quinzaine d'années environ) fut produit à 9839 exemplaires, toutes versions confondues.

lant de résidus d'hydrocarbures. Il convient cependant de conférer un peu de vécu à notre sujet, quitte à exagérer un petit peu, afin d'éviter l'aspect « joujou » que revêt souvent une maquette immaculée.

Les lignes de structure se soulignent donc avec de l'encre ocre passée à l'aérographe. Le travail d'éraillage doit être extrêmement subtil pour laisser à peine entrevoir le métal

nu en des points bien précis. Cet effet s'obtient avec un mélange d'acryliques Prince August Gun Metal et Aluminium, brosse « très sec ».

Ci-dessous.
La voilure de l'Avenger étend sa livrée blanche sur 16,5 m. De quoi faire le ménage dans sa vitrine, surtout en cas d'acquisition du récent modèle Trumpeter au 1/32 heureusement doté au passage d'un système de repliage et de fixation aux empennages. Les éjecteurs de douilles et les sorties des mitrailleuses Browning de 12,7 mm sont soulignés à l'aérographe.

La brosse (ici une n° 4 à poils synthétiques) doit être pratiquement exempte de peinture. Seuls les résidus subsistant sur les poils seront appliqués en passes croisées et nerveuses. Comme toujours, le dessous de l'appareil est davantage soumis aux agressions de toutes sor-

tes. Divers jus ocre jaune et brun sépia sont passés à l'aérographe et au pinceau, mais là aussi, il faut veiller à ne pas trop salir l'avion !

Le solide train d'atterrissage est simplement agrémenté des durites de circuit de freinage en fil de laiton. Les pneus se peignent en brun noir. L'ensemble reçoit enfin un jus gris très dilué, qui rehausse les arêtes et les menus détails.

Les plus courageux pourront affiner les ailettes des charges foumies et les installer dans le ventre de l'appareil. Nous avons choisi pour notre part de laisser celui-ci vide, trouvant dommage de dissimuler les beaux détails de la soute.

C'est un bien joli kit en définitive, bien connu du milieu maquetiste qui le fêta comme il convient à sa sortie en 1997, sans surprises désagréables, avec un niveau de détail très élevé, où l'absence de difficultés de montage laisse tout loisir de se consacrer au travail de peinture qui, il faut le savoir, épuise bon nombre des heures dédiées à votre hobby préféré. □



La Jagdgeschwader 27 en Afrique du Nord



Ci-dessus.

Mauvaise rencontre, dans le ciel de Libye, pour un pilote de la RAF avec l'Hauptmann Eduard Neumann. Le Bf 109F « Trop » arbore ici une livrée particulièrement seyante, avec son « museau » et sa dérive jaunes, qui apportent un peu de fantaisie au strict camouflage réglementaire sable et bleu. Le Gruppenkommandeur du 1.JG27 terminera la guerre sur treize victoires.

(Illustration Bruno Pautigny © WingMasters 2005)

2^e partie.

Yves Buffetaut
Illustrations
Bruno Pautigny

PENDANT que Marseille savoure en Allemagne son immense notoriété de héros national, la guerre continue en Afrique du Nord pour la JG 27. De nouveaux as font leur apparition.

Le III. Gruppe, jusque-là un peu en retrait par rapport aux deux premiers Gruppen, remporte plusieurs succès notoires au mois de juin 1942. Ainsi, le 15 du mois, le Kapitän du 9./JG 27, Hans Joachim Heinecke, qui arrive de la JG 53 avec 18 victoires à son actif, abat le premier quadrimoteur du Geschwader, en l'occurrence un B-24 Liberator appartenant à une petite force anglo-américaine destinée à la recherche des unités navales italiennes patrouillant au large des côtes égyptiennes. Le Leutnant Werner Schroer, Staffelkapitän du 8./JG 27, fait également parler de lui. Venu du I. Gruppe avec 11 victoires le 23 juin, il double son score en l'espace d'une quinzaine de jours.

La JG 27 en Egypte

Le 24 juin 1942, les avions de la JG 27 se rassemblent à Gazala et Tmimi et, après une escale à Gambut, se posent en Egypte, à Sidi Barrani, le 26. Puis, ils se rapprochent encore plus du front durant la quinzaine suivante. Du début juillet 1942 à la fin du mois d'octobre, ils opèrent principalement depuis le terrain de Quotaihiya, qui se trouve à seulement cinquante kilomètres du front.

Pendant le mois de juin, les pilotes allemands multiplient les victoires, contre à peu près tous les types d'appareils en service dans la *Desert Air Force*. Il semble même que le 7 juillet, le Gladiator abattu par le Leutnant Hans-Arnold Stahlschmidt ait été en fait un Fiat CR 42

italien. Quoiqu'il en soit, Stahlschmidt poursuit ses exploits de façon plus orthodoxe, le lendemain, en abattant trois Hurricane le même jour. Ceci porte son score à 30 appareils, mais « Fifi » Stahlschmidt n'est pas décidé à en rester là. À la mi-août, il atteint le score de 47 avions ennemis abattus, ce qui lui vaut la *Ritterkreuz*.

Un autre B-24 est abattu, mais deux as disparaissent

Le 9 juillet, le Feldwebel Günter Steinhausen, du 1. Staffel, se heurte à une patrouille de six B-24D Liberator américains, à la recherche d'un convoi de l'Axe. Il abat le quadrimoteur « Eager Beaver » qui s'écrase en flammes dans la Méditerranée. Il s'agit là de la 34^e victoire aérienne de Steinhausen. Il est titulaire de 40 victoires, le 6 septembre 1942, lorsqu'il succombe lors d'un dogfight au sud-est d'El Alamein. Il est promu Leutnant et reçoit la *Ritterkreuz* à titre posthume.

Le lendemain, le Leutnant Stahlschmidt disparaît au même endroit et dans des circonstances presque similaires. Il est alors titulaire de 59 victoires aériennes et reçoit les « feuilles de chêne » à titre posthume.

Ce même 6 septembre, une autre *Ritterkreuz* est décernée à un absent : le Leutnant Friedrich Kömer, du 2./JG 27, un as aux 36 victoires aériennes. Kömer a été abattu deux mois plus tôt au-dessus d'El Alamein, mais il n'est pas mort ; il a été fait prisonnier par les Britanniques.

La JG 27 tue le commandant de la 8th Army

Le 7 août 1942, une patrouille du 5./JG 27, commandée par l'Oberfeldwebel Emil Clade, intercepte un gros avion de transport Bristol Bombay du No 216 Squadron. À son bord ne se trouvent pas des troupes du SAS, comme c'était arrivé précédemment, mais des blessés col-



Un Messerschmitt Bf 109F capturé par les Britanniques à Gambut, en décembre 1942. Il semble qu'il ait encore son réservoir supplémentaire sous le fuselage, ce qui explique sa position étonnante. (ww2images.com)



Ci-contre.

En novembre 1942, ce Messerschmitt Bf 109F a été atteint par l'adversaire et s'est posé sur le ventre sur le terrain de Fuka. (ww2.images.com)

Au centre.

Une vue du même Messerschmitt Bf 109. Le terrain de Fuka est alors réutilisé par les Britanniques, comme en témoigne le Spitfire que l'on aperçoit à l'arrière-plan. (ww2.images.com)



lectés au front et ramenés vers les hôpitaux du Caire par le vol quotidien pour Heliopolis.

Or, il se trouve qu'à l'un des terrains d'aviation avancés, le jeune pilote du Bombay, le sergent H.E. James (18 ans) a reçu l'ordre d'attendre avant de décoller afin de prendre à son bord le général W.H.E. Gott, qui vient juste d'être nommé à la tête de la 8th Army et qui doit se rendre à une conférence urgente au Caire.

Après le décollage, James se rend compte que l'un de ses moteurs chauffe et décide de prendre de l'altitude. Habituellement, les avions lents que sont les Bombay ont pour ordre de ne pas voler à plus de 15 mètres d'altitude afin d'échapper aux avions allemands. À une altitude aussi basse, ils sont presque impossibles à repérer. James s'élève jusqu'à environ 150 mètres d'altitude, ce qui provoque sa perte.

Repéré par Clade, il est aussitôt attaqué et forcé à se poser en catastrophe dans le désert, dès la première passe du pilote allemand. Des membres d'équipage et quelques passagers tentent alors de s'échapper du fuselage du Bombay avant même qu'il soit arrêté. L'Unteroffizier Bernd Schneider mitraille alors la carcasse pour achever de détruire l'appareil. Tous les hommes à bord sont tués, sauf un. Ainsi disparaît le général Gott, le soldat britannique de plus haut rang tué par le feu ennemi pendant la Seconde Guerre mondiale.

Gott est remplacé de toute urgence par un général alors moins connu que lui : Bernard Montgomery. Sans la mort de Gott, il est probable que la face de la Seconde Guerre mondiale aurait été changée, non quant au résultat final, bien entendu, mais dans les péripéties des relations anglo-américaines... si peu harmonieuses en raison de la personnalité de Montgomery.

Scandale au 4./JG 27!

Le mois d'août 1942 est relativement calme car les deux adversaires sont épuisés par les combats du printemps et du début de l'été. Ils tentent de refaire leurs forces avant de livrer la bataille décisive à El Alamein.

C'est probablement pour cette raison que les victoires de la JG 27 sont peu nombreuses. Le Bombay de Gott est le seul du 5. Staffel pour la période du 4 au 19 août.

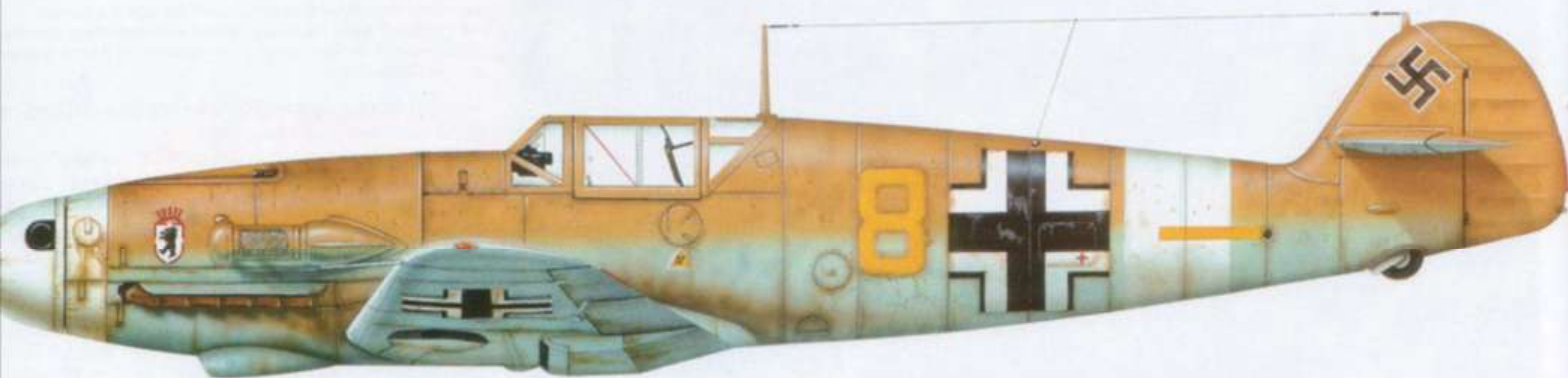
(suite p. 62)

Ci-dessous.

Ce Blenheim V a été intercepté par la JG 27, mais il a quand même réussi à atteindre les lignes britanniques où il s'est posé sur le ventre. (ww2.images.com)



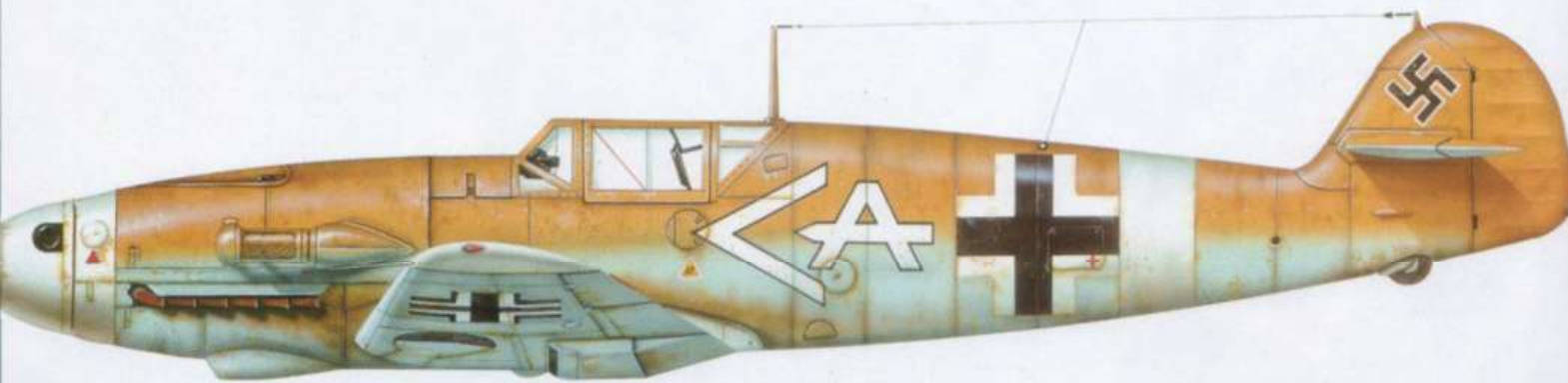
LA JG 27 EN AFRIQUE (II^e PARTIE)



Bf 109F-4 du 2/JG 27. Le nez de l'appareil est orné de l'ours emblématique de la ville de Berlin. Le chiffre et la barre horizontale du 2^e groupe, qui revêtent une teinte claire sur les clichés noir et blanc, sont probablement jaunes. Fait rare : les extrémités des ailes ne sont pas peintes en blanc.



Autre monture de H. J. Marseille au début du mois de juin 1942. La casserole d'hélice est jaune et blanche, et seule la moitié inférieure du dessous de capot est jaune. La dérive arbore 68 victoires et sa surface ne sera bientôt plus assez grande pour accueillir les 90 autres à venir.



Bf 109F-4/Z « Trop » de l'Hauptmann Werner Schroer pendant l'hiver 1942 en Libye. La décoration est assez fantaisiste : la bande blanche ceinturant le fuselage colle à la balkenkreuz, le chevron devient blanc serti de noir et le « A », l'identifiant comme adjoint au commandant de groupe, s'avère ici très stylisé.



Bf 109F-4 de l'OFW Schulz, qui accumulera 51 victoires, avant d'être tué le 17 juin 1942. Sur le cliché noir et blanc ayant servi de référence, la délimitation entre les deux teintes sable et bleue (très affadies) se perçoit à peine. Le capot, orné de l'ours de Berlin, semble d'une autre teinte, probablement jaune, et la casserole d'hélice est intégralement noire. Le lion anglais recevant une balle dans l'arrière-train est l'insigne du Stab du II/JG27.



Hurricane Mk. II du No 73 Squadron, piloté par le sous-lieutenant James Denis. C'est à bord de cet appareil que J. Denis, as français aux sept victoires, en remportera une supplémentaire le 23 avril 1941 en abattant Marseille aux commandes d'un Bf 109E. En dépit d'un habitacle criblé d'impacts, celui-ci sortira indemne de cette rencontre et se posera sur le ventre.



Plus performants que les Hurricane, les P-40 paieront pourtant un lourd tribut lors des rencontres avec les Bf 109 « Trop ». Pour l'anecdote, Marseille en abattit 79, modèles C et E confondus !!! Le spécimen ici illustré, un Kittyhawk Mk. 1, appartenait au No 450 Squadron de la RAAF en 1942.

Ci-contre.
Un Messerschmitt Bf 109F de la JG 27 inspecté par un caporal britannique. On reconnaît l'ours de Berlin sur le capot moteur. (ww2.images.com)

Durant la même quinzaine, le 6./JG 27 n'abat que deux Kittyhawk. Mais au 4. Staffel, et plus particulièrement dans un Schwarm de ce Staffel, les victoires sont très nombreuses: 59 chasseurs alliés abattus en quinze jours!

Or, il ne s'agit pas de l'émergence d'un nouveau Hans-Joachim Marseille. Ce trop grand nombre de victoires apparaît louche car les revendications ne sont étayées que par les témoignages des quatre pilotes du Schwarm et par personne d'autre. Le commandant de la JG 27 décide de ne pas en référer à de plus hautes instances, afin de ne pas jeter la suspicion sur le reste du Groupe et de ne pas porter un coup au moral de l'unité. Il préfère disperser les pilotes dans d'autres unités.

Dès lors, tout rentre dans l'ordre ou presque. Les scores redeviennent réalistes... Le chef du Schwarm met ainsi deux mois avant de remporter une nouvelle victoire. Le 19 août, l'un des pilotes soupçonné disparaît « pour des raisons inconnues » au-dessus de la Méditerranée. Le bruit court alors qu'il s'est suicidé pour éviter le déshonneur d'une éventuelle cour martiale. Notons enfin que les deux autres pilotes connaîtront une carrière tout à fait normale, avec des victoires légitimes et respectables.

Le III. Gruppe au mois d'août

Le III. Gruppe n'est pas basé à Quotaifiya, mais à Quasaba. Seulement trois Kittyhawk sont abattus par le grou-

Ci-dessous.
Victime de la JG 27, ce Hurricane s'est écrasé au sol. Ses débris sont inspectés par des soldats allemands. On remarque que le camion de l'arrière-plan est un véhicule d'origine britannique, réutilisé par l'Afrikakorps. (ww2.images.com)



pe qui passe son temps en des escortes de convois le long des côtes. Le 10. (Jabo) Staffel qui a effectué des raids de chasseurs-bombardiers (Jabo) en juillet, jusqu'à Alexandrie même, se concentre en août contre des cibles plus proches du front: dépôts de munitions, regroupements de véhicules, etc. À la fin du mois d'août, le 10. (Jabo) Staffel est retiré à la JG 27 et versé au Jabo-Gruppe Afrika, une unité autonome.

Le 31 août, le 7. Staffel perd son kapitän, l'Oberleutnant Hermann Tangerding, tué par un coup direct de la DCA anglaise lors d'une mission d'escorte de Stuka.

Le retour de Marseille

Le même 31 août, le prodige du 1./JG 27, l'Oberleutnant Marseille, revenu de Berlin, a repris le manche à balai et remporté trois victoires: deux Hurricane lors d'une mission d'escorte au sud-est d'El Alamein et, le soir, un Spitfire.

Le 1^{er} septembre, Marseille réussit le plus grand exploit de sa carrière: il abat le même jour 17 avions ennemis! Seul Emil Lang, de la JG 54 Grünherz, fera mieux, avec 18 victoires... mais sur le front russe, contre des pilotes plus médiocres et moins bien dotés en matériel.

Ces victoires restent un sujet à polémique, car plusieurs pilotes britanniques ont déclaré après guerre que ce score de 17 avions abattus le même jour n'était pas possible. Ce qui est sûr, c'est que Marseille a commis des erreurs d'identification, car il a revendiqué 16 Kittyhawk et un Spitfire, alors que la moitié des chasseurs abattus étaient en fait des Hurricane. Tous les avions n'ayant pas été identifiés de façon certaine, il est possible que le score de Marseille soit surévalué de deux avions.

Qu'importe! Quinze ou dix-sept appareils ennemis abattus le même jour, cela représente sans aucun doute le plus beau succès de Marseille. Ces victoires sont obtenues lors de trois missions à l'est d'El Alamein.

Le lendemain, cinq autres avions britanniques tombent sous les coups de Marseille, dont le score total atteint alors le chiffre de 126, ce qui lui vaut d'ajouter les dia-

Ci-contre.
Une vue rarissime d'un Kittyhawk en flammes sur le terrain de Gambut après un raid aérien allemand. (ww2.images.com)

Une belle vue en vol de deux Messerschmitt Bf 109E-4 de la JG 27. Après leur remplacement en tant que chasseurs purs par les Bf 109F, les Emil continuent une carrière comme chasseurs-bombardiers. (ww2.images.com)



mants à sa *Ritterkreuz*. Il n'y a pas de décoration plus haute dans l'armée allemande à l'époque, mais il n'est pas appelé à Berlin la recevoir, car il revient à peine de la capitale du Reich.

Lorsque Marseille apprend qu'on lui décerne cette décoration, le 4 septembre, il a déjà porté son total à 132 victoires, mais ce n'est pas tout. Dans la semaine suivante, il abat encore une douzaine d'avions britanniques. Le 15 septembre 1942, Marseille descend sept Kittyhawk, dont le 6^e est sa 150^e victoire, un score incroyable, qu'il est le troisième à atteindre dans la Luftwaffe (ou dans toute autre armée de l'air).

Faute d'une plus haute distinction à recevoir, Marseille est nommé Hauptmann. Trois mois avant son 23^e anniversaire, il est le plus jeune capitaine de la Luftwaffe.

La fin de l'étoile de l'Afrique

Le 26 septembre 1942, Marseille remporte sept nouvelles victoires, dont la dernière est un Spitfire qui tombe près d'El Hamman, une gare située à deux arrêts à l'est d'El Alamein. Ceci porte son palmarès à 158 victoires. Il est alors le premier as allemand sur le front occidental. Les deux missions du jour ont été effectuées sur un nouvel avion, le Messerschmitt Bf 109G-2 Trop. Six appareils de ce type viennent d'être livrés à la JG 27 et tous ont été affectés au 3. Staffel, celui de Marseille.

Le 30 septembre, Marseille décolle à bord du Bf 109G-2 Werk Nummer 14256 pour une mission de chasse libre dans le secteur d'El Alamein. Juste derrière le front allié, son moteur prend feu et très rapidement

le cockpit est envahi d'une épaisse fumée. Marseille est complètement aveuglé par la fumée, mais tente de revenir dans les lignes allemandes en manœuvrant son appareil selon les indications données par radio par son ailier l'Oberleutnant Jost Schlang.

Neuf minutes après le début de l'incendie, le Bf 109G, dont c'est le premier vol opérationnel, passe sur le dos puis plonge vers le sol. Marseille tente de s'en extraire et y parvient, mais heurte violemment la queue de l'avion et perd connaissance. Il ne peut ouvrir son parachute et s'écrase au sol près de la petite mosquée de Sidi Abd el Rahman, juste derrière le premier champ de mines allemand. Ainsi périt le jeune Berlinoise, sur un stupide accident technique et non victime de l'ennemi.

Dans son ordre du jour, le Major Neumann, le Geschwaderkommodore, résume le sentiment de tous à la JG 27 :

« Ses succès contre notre ennemi aérien le plus solide, les Britanniques, sont uniques. Nous pouvons être heureux et fiers de l'avoir compté parmi nous. Il n'y a pas de mots assez forts pour décrire ce que nous ressentons. Il nous laisse l'obligation de suivre son exemple, à la fois comme soldats et comme hommes. Son esprit restera pour toujours un exemple pour le Geschwader ».

Quarante-huit heures plus tard, sans doute à l'instigation d'un membre de l'état-major qui comprend la peine des pilotes, le I./JG 27 quitte l'Égypte pour le sud de l'Italie où il est entièrement transformé sur Messerschmitt Bf 109G-2, avant d'être engagé contre l'île de Malte. Il passe ainsi trois semaines en Sicile, sur le terrain de Pacino. Il abat sept Spitfire au-dessus de Malte, mais perd deux pilotes, l'un pour des raisons inconnues, l'autre pour une panne de moteur. Le Bf 109G-2 est plus dangereux pour ses pilotes que le Spitfire...

Le III. Gruppe n'a plus le moral

Avec le départ du I. Gruppe pour la Sicile, la JG 27 ne compte plus que deux Gruppen en Égypte. Le II. Gruppe est transformé lui aussi sur Bf 109G-2 et ses vieux Friedrich sont reversés au III. Gruppe, dont le moral n'est pas au meilleur. Ses pilotes ont l'impression d'être considérés comme les parents pauvres de la JG 27. Son chef, Erhard Braune, est sur le départ, car il a été nom-

Ci-contre.

La carcasse d'un Messerschmitt Bf 109F examinée par un officier britannique. (ww2.images.com)





Superbe vue dun Messerschmitt Bf 109G-5 du 7./JG 27 en vol, en méditerranée, après le départ de l'escadre d'Afrique du Nord. (ww2.images.com)

mé à l'état-major du XI. Fliegerkorps. Il semble qu'il ait demandé au commandement de la Luftwaffe d'être remplacé par Marseille lui-même, afin de donner un peu de sang neuf au III. Gruppe, mais la mort de l'étoile de l'Afrique empêche évidemment une telle succession. Il est remplacé à la tête du III. Gruppe par Ernst Düllberg, l'ancien commandant en second de la JG 27.

Le groupe n'est toutefois pas démoralisé au point de devenir inefficace. Parmi les meilleurs pilotes, on trouve le Kapitän du 8. Staffel, le Leutnant Werner Schroer, qui remporte le 20 octobre sa 49^e victoire, ce qui lui permet de décrocher la *Ritterkreuz*. Le 23 octobre 1942, il abat deux Kittyhawk, ce qui porte son palmarès à 51 victoires. Ce même jour, Montgomery commence la bataille d'El Alamein.

La JG 27 pendant la bataille d'El Alamein

Le I. Gruppe est aussitôt rappelé d'Italie, mais il ne

Ci-contre.

Le 14 jaune est le célèbre Messerschmitt Bf 109F-4 de Hans Joachim Marseille. (ww2.images.com)



Ci-dessous.

Un pilote polonais pose avec son Kittyhawk du No 112 Squadron en 1942. (ww2.images.com)





Un Kittyhawk du No 112 Squadron. Il s'agit du GA-Y (serial AK 772), du Pilot Officer Burney, abattu le 30 mai 1942. (ww2.images.com)

La Cyrénaïque est perdue une nouvelle fois, mais il n'y a pas de rétablissement en Tripolitaine.

Les derniers combats de la JG 27 en Afrique du Nord

Pendant la retraite, la JG 27 est forcée d'abandonner de nombreux appareils sur les terrains de Cyrénaïque, les problèmes de maintenance étant rendus aigus par les replis successifs. Le Stab, puis les I. et III. Gruppen cèdent leurs avions à la JG 77 et le personnel est évacué d'Afrique du Nord le 12 novembre.

Il ne reste plus alors que le II./JG 27, qui reste encore un mois en Libye, étant basé à la fin sur le terrain de Merduma, à la frontière entre la Cyrénaïque et la Tripolitaine. Pendant ces quelques semaines, le II. Gruppe perd trois pilotes, mais remporte six victoires. La dernière d'entre elles est un Kittyhawk, qui tombe sous les balles du Leutnant Hans Lewes, dont c'est le premier succès. Cette ultime victoire de la JG 27 en Afrique du Nord est remportée le 6 décembre 1942, lors de la dernière mission du Geschwader. Ainsi s'achève l'odyssée de 20 mois de la JG 27 en Afrique, qui aura été marquée par la carrière exceptionnelle de Hans-Joachim Marseille. □

peut rien pour modifier le cours de la bataille terrestre. Le 3 novembre, son Kommandeur, le Hauptmann Gerhard Homuth, abat deux avions britanniques et porte ainsi son score personnel à 61 appareils. En quelques jours, le I./Gruppe remporte ainsi 13 victoires en Egypte, mais au sol, les choses tournent mal pour les forces de l'Axe et le lendemain, la retraite vers la Libye commence.

Pendant ce temps, le II./JG 27 se bat aussi et son Kommandeur, le Hauptmann Gustav Rödel, ajoute trois Kittyhawk à son palmarès, qui est alors de 65 victoires. Werner Schroer, du III./JG 27, abat quant à lui un B-24. C'est sa 60^e victoire. Ainsi, dans chacun des trois groupes de la JG 27, le meilleur pilote compte au moins 60 victoires, ce qui est remarquable.

Le 12 novembre, les dernières troupes germano-italiennes sont chassées d'Égypte et rien ne semble devoir arrêter la retraite de la *Panzerarmee Afrika*.



Ci-contre.
Le Kittyhawk GA-X (serial FR 259 ?), abattu par la chasse allemande en 1942. (ww2.images.com)

Ci-dessous.
Le 12 septembre 1942, le sergent Hogg a posé en urgence son Kittyhawk sur le terrain d'El Daba. L'appareil est immatriculé GA-C (serial ET 789) et appartient au No 112 Squadron. (ww2.images.com)





Fw 190A's (01)

EagleCals 1/32

Dernier opus reçu de cet éditeur américain concernant le Fw 190A sorti chez Hasegawa (cf. montage WM n° 41). Les quatre suggestions retenues concernent le « 12 » noir du 8/JG 300 (stationné en mai 1945 à Bayreuth-Blindach en Allemagne), le « 4 » bleu de la JG 5 à Herdla (Norvège) à la même période, le « 4 » jaune avec chevron noir bordé de blanc du 1/JG 301 en mai 1945 aussi, mais sans indication de localisation, et le « 4 » noir suivi d'une barre de même couleur du 8/JG 300 basé à Lobnitz en Allemagne, avec Victor Heimann comme pilote. Ces appareils portent tous leurs bandes de couleurs de défense du Reich, à savoir et dans l'ordre : la bleue, blanche et bleu, la noire et jaune puis la rouge et jaune. Tous ont une casserole à spirale blanche dont la plus notable est la deuxième du lot où un bleu plutôt ciel remplace le vert noir. Les autres signes distinctifs en sont un magnifique serpent rouge bordé de jaune couvrant des deux côtés le fuselage du premier, l'insigne du JG 5 à l'avant pour le deuxième, une bande jaune ceinturant le capot (avec un gouvernail jaune aussi) pour le suivant, tandis que le dernier paraît plus sobre. Tous combinent les RLM 74/75/76 avec un schéma classique à mouchetis, plus ou moins dense, selon les cas, sur les flancs. Le dernier, un A-8/R-2 d'assaut, voit enfin le gris foncé remplacé par du vert foncé RLM 83. La notice est toujours un modèle de genre avec de superbes profils, des indications précises en légendes et un schéma pour le placement des stencils et les divers modèles de pales d'hélices. Recommandé, si vous aimez le sujet. Réf : EC-79.

COCARDES ET BANDES

TRICOLORES, ARMÉE DE L'AIR (02-03)

Model Art 1/72

Cette double sortie propose une grande variété de cocardes et de bandes tricolores, allant sur le fuselage et le gouvernail. La première donne une série de cocardes dont les dimensions sont celles en vigueur dans l'armée de l'air et l'aéronautique navale des années trente jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale, soit des diamètres de « 30 », « 60 », « 80 », « 100 », « 120 » et « 150 » cm. Les bandes tricolores, dites « des as », ont quant à elles d'une largeur de 10 cm (en réalité bien sûr) et sont fournies en sept exemplaires.

La planche suivante complète la première et fournit des cocardes de « 180 » cm (huit unités), des bordures blanches de « 5 » et « 10 » cm pour cocardes de « 60 » et « 80 » cm, des bandes « bleues » et « blanches » pour les drapeaux de dérives, ainsi que des bandes d'identification tricolores de « 20 » et « 30 » cm, en trois exemplaires à chaque fois.

L'impression des motifs ainsi que les couleurs sont de bonne qualité et il convient de signaler que le fabricant a résolu les problèmes de centrage en fournissant des rondelles bleues à part. Voici deux planches génériques que les amateurs du sujet se doivent de posséder et qui remplacent avantageusement la référence n° 72/022 épuisée chez ce fabricant. Réf : 72/048/049.

IRISH AIR CORPS UPDATE (04)

Max Decal 1/72

Les planches de ce fabricant irlandais sortent à un rythme assez discret et nous nous réjouissons toujours autant d'en voir une de

temps en temps car la matière exploitée est des plus originales.

La présente sélection s'attarde sur pas moins de 13 sujets où l'on trouve du « Pylatus PC-9M », de « l'Alouette III », du « SA 365 Dauphin », du « Fouga Magister », le « Casa CN 235 », le « S-61N », le « AS 355 « Squirrel », le « EC-135 » et deux bonus pour un « Sa 330 Puma » de la police des frontières allemande et des « véhicules de transport de fuel pour lesquels sont prévus des badges.

La plupart des appareils étaient en service en 2004 et les couleurs sont en général très chamarrées, de nombreux parements étant présents.

La notice donne les marques produisant les kits nécessaires, des indications de mise en couleur, ainsi qu'une bibliographie avec des liens pour certains sites internet. Un dernier mot enfin pour vous dire que les décals bénéficient d'une impression de haute qualité, du niveau de ce que fait Microscale, le tout servi par des couleurs denses et appliquées sans décalage. Réf : 7216.

THUNDERBOLTS

« BEST SELLERS » (05-06)

Aeromaster 1/48

Voici deux planches reprenant certains des P-47D déjà édités par ce fabricant, la plupart appartenant au célèbre 405th Fighter Group.

Nous avons « Balls Out » avec son tau-reau furieux sur le capot (pilote Mills Thompson) ; « Duck-Butt » symbolisé par un chien (pilote Capt. Robert Blackburn) ; et « Duck-Butt » avec sa gentille et scolaire Pin'Up sur le capot pour le compte du 367th Fighter Group. Puis à nouveau « Chow Hound » dans une variante différente, avec cette fois l'inscription peinte en jaune au lieu du rouge précédemment ; « The Mole » que représente une sorte de souris grimpée en soudard fantaisiste à calot (pilote Lt. Michael Titre) ; et « Big Ass Bird II » du 406th Fighter Group lui avec le Capt. Howard Parks comme pilote, un appareil connu, mais toujours aussi spectaculaire avec son inscription volumineuse couvrant une bonne partie du fuselage et sa flamme rouge de capot.

Tous ces appareils sont évidemment aluminium, certains arborent encore des bandes de débarquement et des parements de couleur, majoritairement rouges, couvrant une partie du capot en englobant parfois certains volets, les montants de verrière souvent, tandis que les dérives sont soit traversées de rouge, aussi, soit d'un complément bleu et jaune.

De bien belles décors réunies donc sur ces deux références pour faire un éventail des P-47D les plus spectaculaires du dernier conflit mondial. L'impression est enfin bonne et les couleurs bien traitées, bien que nous eussions aimé avoir un rouge plus « pétant » ! Réf : 48688/689. Toute la gamme Aeromaster est visible sur le net en tapant www.AeroMaster.com

BUSH WAR HINDS 2 (07)

Linden Hill 1/48

Dans le registre de la belle planche générique donnant une profusion de décorations, et après la superbe édition consacrée au Su-27 dont nous vous avons entretenus dans notre précédent numéro page 74 (pour laquelle d'ailleurs on avait omis de signaler l'existence d'une édition au 1/48 concernant les heureux possesseurs du kit Academy), Linden Hill sort cette nouveauté dévolue aux Hinds opérationnels dans la plupart des points chauds du monde.

Des deux références produites, nous



avons reçu celle au 1/48 proposant un « Mi-24RKh soviétique en 1991 » ; un « Mi-24V slovaque » ; un « Mi-24V serbe en 1998 » ; un « Mi-24P ukrainien » ; un « Mi-24VP commémorant le 85^e anniversaire de la flotte de la Baltique » ; un « Mi-24D srilankais » ; un « Mi-35 angolais » ; un « Mi-24P russe de la KFOR » ; un « Mi-35 érythréen » ; un autre « éthiopien » ; un « Mi-24P ouzbèke » ; un « Mi-35 irakien » ; un « Mi-24D ivoirien » ; un « Mi-24P soviétique » ; suivi d'un « modèle V de la même période » ; un « Mi-35 indien » ; un « Mi-24RKh arménien » ; et, enfin un « Mi-24P russe. Soit pas loin de vingt décorations servies par une succession de feuillets couleurs comprenant profils couleurs, quelques photos, des légendes relatives à la mise en place des motifs et à l'historique des machines dont l'un des intérêts, et pas des moindres, et quelles sont toutes revêtues de camouflages mixtes à base de sable, de brun et de divers verts qui feront le bonheur des peintres. Recommandé. Signalons pour conclure que le même fabricant nous propose une planche spécialement destinée aux stencils et autres marques de servitude dont le bandeau jaune sur la poutre signalant le périmètre de rotation du rotor anticouple, avec en prime une série de trois types d'étoiles soviétiques (avec fond blanc et bordures à segmentations différentes). Réf : 48012.

NEIGE ARTIFICIELLE (08)

Signifer

Les dioramas sont à la maquette ce qu'est une belle table pour honorer les efforts du Chef. Certains ne peuvent s'en passer, surtout si l'on travaille dans le registre de la reproduction historique complète où l'environnement donne chair au sujet et le place dans une dimension événementielle plus forte.

Jusqu'à présent de nombreux moyens existaient pour reproduire des terrains enneigés et hivernaux mais relevaient tous, à des degrés divers, de l'expédient. Il est donc possible aujourd'hui de reproduire ce détail grâce à cette pochette produite par cet accessoiriste français bien connu, notamment avec

AIRÉS résine & photodécoupe 1/72 accessoires		
7110 F-8 E Crusader Cockpit		9 €
7111 F-8 E Crusader Tyline		7,50 €
7112 F-8 E Crusader logements de train		9 €
7116 MG 29 Tyline	NOUVEAU	12 €
7118 F-48/C/D/N Phantom Tyline	NOUVEAU	12 €
AIRÉS résine & photodécoupe 1/48 accessoires		
4072 P-51 D habitacle		12 €
4135 P-47D Bubble cockpit		15,50 €
4150 Me 262A cockpit		15 €
4180 F-8 Crusader superdétails cockpit, logements de train, boîtes arm., tyline, dessous aile, poche ravitaillement en vol etc.		44 €
4191 F-16 Cockpit		12 €
4204 F-8J Crusader cockpit		12,80 €
4209 Beaulighter TFX intérieur superdétail		36 €
4213 A4-88 Harrier II cockpit	NOUVEAU	11,60 €
4223 P-51B/C cockpit		11,60 €
4224 Moteur P.W. R-2800 version finale		11,60 €
4226 F-4G Phantom cockpit		20 €
4228 F4U-1 Conair cockpit	NOUVEAU	11,60 €
EAGLE CALS DECALS 1/32		
3274 Bf 109 K-4 JG3, 11 et 37		14,50 €
3275 Bf 109 K-4 JG27 et 53		14,50 €
3278 Fw 190A-8 JG5, 54 et 301		14,90 €
3279 Fw 190A-8 JG5, 300 et 301		14,90 €
EDUARD Photodécoupe 1/32		
32125 P-38L Lighting intérieur		17,50 €
32126 P-38L/L Lighting extérieur		13,40 €
32136 FW190 A-5 intérieur		12,70 €
32522 FW 190 A-8 intérieur avec cockpit peint		17 €
32525 FW 190 A-5 intérieur	NOUVEAU	17 €
32528 F-4 Phantom Feux de formation	NOUVEAU	10 €
33002 P-38L Tableau de bord en couleurs	NOUVEAU	15,50 €
33005 FW-190 A-8 Tableau de bord en couleurs	N	15,50 €
EDUARD Photodécoupe 1/48		
48488 CH-46E Sea Knight Extérieur	NOUVEAU	17 €
48489 F-15 E Strike Eagle Extérieur	NOUVEAU	17 €
48499 B-1B Tyline	NOUVEAU	20 €
48505 Routes à rayons avions 1914-18	NOUVEAU	13 €
49016 Radios allemandes en couleurs 1939-45	N	15 €
49017 Harnais italiens 1939-45	NOUVEAU	11 €
49226 P-47D Thunderbolt Razorback avec cockpit en couleurs		20 €
49240 P-47D Bubble (Tamiya) avec cockpit en couleurs		22 €
49250 Mig 21 PF avec cockpit peint		17,90 €
49253 Hurricane Mk II avec cockpit peint		17,90 €
49261 Mirage IIIc avec cockpit peint		13,40 €
49263 CH-46E Sigbee avec cockpit peint	NOUVEAU	17,50 €
49272 F-15E intérieur avec cockpit peint		15,50 €
49274 F-15C intérieur avec cockpit peint		17,50 €
49278 F-8E Crusader avec cockpit peint	NOUVEAU	17,50 €
49281 CH-46E Sea Knight intérieur avec cockpit peint	N	17,50 €
49282 CH-46E Sigbee en toile et harnais peints	N	10 €
49283 OV-10A Mohawk intérieur avec cockpit peint	N	19,30 €
49294 F-8 Crusader avec cockpit peint	NOUVEAU	17,50 €
EDUARD Photodécoupe 1/72		
72432 P-38 J/L Lighting (Academy)		17,90 €
72439 Routes à rayons 1914-18	NOUVEAU	10 €
73211 P-47D Thunderbolt Bubble avec cockpit peint		14,80 €
73215 F4U-1 Conair (Tamiya) avec cockpit peint		16,50 €
73216 PW 190D avec cockpit peint	NOUVEAU	15 €
73219 F-8SD Sabre Dog avec cockpit peint	NOUVEAU	13 €
73222 P-47D Razorback (Tamiya) avec cockpit peint		16,50 €
73227 F-8E Crusader avec cockpit peint		13,40 €
73232 A-10 avec cockpit peint	NOUVEAU	20 €
73249 P-47D Bubble avec cockpit peint	NOUVEAU	20 €
73252 TB-3A Avenger avec cockpit peint	NOUVEAU	15 €
73009 Radios allemandes en couleurs 1939-45	N	13 €
EXTRATECH Photodécoupe 1/72		
72149 Fieseler Storch 156/Morane Saulnier 500/502		10 €
F-DECALS Aviation civile 1/144		
Grand choix de décals pour les compagnies aériennes françaises		
A MODEL 1/72		
Akhangelok AR-2		23 €
ACADÉMY 1/72		
P-38J Lighting		18 €
F-8E Crusader		18 €
ACCURATE MINIATURES 1/48		
Grumman TB-1C Avenger	Réédition	35 €
Grumman TBW-3 Avenger	Réédition	35 €
AML 1/72		
Göppingen Go9		15 €
AMITECH 1/72		
Junkers Ju 88 H3/H4		36 €
AZUR 1/32		
Dewoitine D 520 High Tech		42 €
AZUR 1/48		
Loire 130	NOUVEAU	PH
AZUR 1/72 plast injecté		
Blach 152		17 €
Martin 167 Maryland		25 €
Potez 631		25 €
Potez 63-11		25 €
CLASSIC AIRFRAMES 1/48		
Boulton Paul Defiant MkI		46 €
Boulton Paul Defiant MkII		46 €
Isom Ro37		46 €
Westland Wyvern	NOUVEAU	46 €
De Havilland Vampire Mk5 RAF	NOUVEAU	46 €
Fiat CR42 (nouveau moule)	NOUVEAU	32 €
Gloster Meteor NF 11 France	NOUVEAU	PH

KIT N DOC 144 rue Martre
92110 Clichy la Garenne
Tél.: 01.47.31.43.73
Fax: 01.47.31.49.12

Magasin ouvert : Mercredi, Jeudi et Vendredi de 12h00 à 19h00 et Samedi de 10h00 à 19h00,
Métro: Mairie de Clichy (à 500m vers le pont de Clichy) Bus: 54 arrêt : L. Blum. Parking gratuit à proximité.

Un vaste choix de maquettes, d'accessoires de « superdétails » en métal et en résine,
de décalcomanies, d'outillages, de peintures « enamel » et acryliques.
Sélection des meilleurs livres et documentations pour les maquetistes et aérophiles.

Vente Par Correspondance

Adressez vos commandes accompagnées de votre règlement par chèque ou mandat, à l'ordre de KIT N° DOC,
paiement par Carte Bleue Visa à partir de 16 €. Commande par téléphone possible.
Participation aux frais d'envoi : France métropolitaine - jusqu'à 50 € : ajouter 5 € au total
supérieur à 50 € : ajouter 6 € au total
Françer & DOM-TCM : règlement après envoi d'une facture pro-forma.

FINE MOLDS 1/72					
Kawasaki Ki 61 I					
Messerschmitt Bf 109 F2	NOUVEAU	21 €	REVELL 1/48	21 €	14 €
Messerschmitt Bf 109 F4	NOUVEAU	21 €	Canadair Challenger 604		11 €
FLYING MACHINES 1/48			Airbus A380 Emirates	NOUVEAU	25 €
Fiat G-50			Boeing 737-800 Ryan Air	NOUVEAU	16 €
FLYING MACHINES 1/72			Fokker 100 Helvetic/KLM	NOUVEAU	14 €
Piaggio P108 Série I			RODEN 1/32		
Mocho MC 200 Soetta série VII	NOUVEAU	53 €	Fokker DRI Triplan	NOUVEAU	PNK
FM-X KIT 1/48			RODEN 1/48		
SO 6026 Espadon	NOUVEAU	54 €	Grumman OV-1A Mohawk		33 €
SO 6025 Espadon	NOUVEAU	54 €	Bristol F2B		26 €
FM 1/48 plastique injecté			RAF SE5a moteur Walsley Viper		26 €
Handley Page Halifax Mk III	NOUVEAU	88 €	Fokker D VII OAW Albatros		23 €
FUJIMI 1/72			RODEN 1/72		
Nakajima Ki 43 I Oscar	Réédition	18 €	SE5a à moteur Hispano Suiza		11 €
Aichi D4Y2 Judy	Réédition	10 €	Gotha Gw4/b		36 €
Messerschmitt Bf 110 C/D	Réédition	13 €	Curtis H-16 Felixstowe US		28 €
Nakajima B6N2 Jill	Réédition	22 €	SIGNIFER 1/48		
Aichi E 11 A1 Type 98	Réédition	22 €	Grumman Goose (plastique injecté et résine)		58 €
Aichi E 16 A1 Zuin	Réédition	44 €	SPECIAL HOBBY 1/48		
Mitsubishi A5M4 Claude	Réédition	44 €	Gloster Whitley E28/39		28 €
Mitsubishi F1M2 Pete	Réédition	26 €	Mocho MC 200 Soetta	NOUVEAU	26 €
Yokosuka E14Y Glen	Réédition	26 €	Série I canopée fermée		
Aichi B7A2 Grace	Réédition	14 €	SPECIAL HOBBY 1/72		
Aichi D3A2 Val	Réédition	14 €	Junkers W34 Hau		24 €
Nakajima J1N2S Inwing	Réédition	40 €	Curtis H 75 A-3		18 €
Ju 87 D-1/D3 Skuka	Réédition	40 €	Hawker Sea Fury FB11		20 €
TA-4U/F Skyhawk	Réédition	14 €	Bristol Beaufort Mk I		28 €
HASEGAWA 1/48			Piaggio P108 série 2		52 €
Spitfire Mk IX		28 €	Bell YF-97 Airacomet		20 €
AV-8B « Desert Hornet »		30 €	Mocho MC 200 Série 1		18 €
Mitsubishi F1	NOUVEAU	31 €	Focke Wulf FW 58C Weihe	NOUVEAU	28 €
Curtis P40 E Warhawk	NOUVEAU	30 €	Roméo RO57 Bis	NOUVEAU	22 €
F-8E RN Crusader Special 12F	NOUVEAU	39 €	Polikarpov I-15 Armée Rouge	NOUVEAU	15 €
HASEGAWA 1/32			TAMIYA 1/72		
Focke Wulf Fw 190A-8		40 €	P-51 D Mustang		16 €
Focke Wulf Fw 190 A-5		40 €	F4U-1 Corsair		21 €
Nakajima Ki 84 Hayate	NOUVEAU	40 €	P-47D Razorback Thunderbolt		21 €
HASEGAWA 1/72			P-47D Thunderbolt Bubble Top		21 €
B-25H Mitchell		39 €	TAMIYA 1/48		
F/A-18E Super Hornet monoplace		23 €	P-47D Thunderbolt Canopée Bubble		39 €
Heinkel He 111 H-6		40 €	Brewster Buffalo		23 €
Heinkel He 111 P	NOUVEAU	40 €	TAMIYA 1/32		
RF-4C Phantom II	NOUVEAU	29 €	F-16CJ Block 50 avec réacteur détaillé et charges externes interchangeables		145 €
HASEGAWA, autres séries limitées : nous contacter			TRUMPETER 1/32		
HITECH 1/48			F4U1D Corsair		59 €
Voisin 10 LAR	NOUVEAU	35 €	Curtis P40B Tomahawk		39 €
ICM 1/72			Lockheed P38/L Lightning		88 €
Messerschmitt Bf 109 E-3		9 €	Grumman TBM-3 Avenger		80 €
Messerschmitt Bf 109 E-4/7		9 €	TRUMPETER 1/48		
ITALERI 1/72			Curtis P40 B/C Tomahawk		23 €
Messerschmitt Bf 110 G-4/R3	Réédition	16,90 €	North American RA-5C Vigilante	NOUVEAU	54 €
Savoia Marchetti SM 79 Série III		19 €	TRUMPETER 1/72		
ITALERI 1/48			North American RA-5C Vigilante	NOUVEAU	19 €
Douglas A-20G Havoc		28 €	Chasseur chinois J10	NOUVEAU	15 €
JAS 39A Gripen		21 €	TRUMPETER 1/350		
MACH 2 1/72			Porte-avions USS Lexington 1942	NOUVEAU	80 €
Douglas DCA/C-54 Skymaster	NOUVEAU	50 €	VALOM 1/72		
MINICRAFT 1/144			Blackburn Firebrand		28 €
Boeing 727-200		25 €	ZVESDA 1/72		
Douglas DCA/C-54		23 €	Sukhoi Su24M		24 €
Boeing 737-400 Air France	NOUVEAU	15,80 €	WINDSOCK DATAFILES		
Boeing 727-200 Pan Am	NOUVEAU	22 €	Les plus belles monographies sur les avions de 1914-1918		
Boeing 777 Singapore Airlines	NOUVEAU	32 €	N° 108 Bleriot monoplane		19 €
Boeing 777 Pan Am	NOUVEAU	32 €	N° 109 Salomon 2 A2	NOUVEAU	19 €
MIRAGE 1/48			N° 110 Hansa-Brandenburg C1	NOUVEAU	19 €
PZL P24 B Bulgarie		29 €	SQUADRON/SIGNAL « in action »		
MPM 1/72			50 pages, 100 photos, illustrations couleurs,		
Vickers Wellington Ic		39 €	plans et dessins		Le volume : 14
Fokker D21 Finlandais		19 €	N°133 H60 Blackhawk		Réédition
Boulton Paul Defiant NF II		19 €	N°144 A-20 Havoc / Boston		Réédition
PAVLA/OCTOPUS 1/72			N° 192 Ilyushin Il-4		
Fiat CR 42		19 €	N° 193 Lockheed P-3 Orion		
Lysander Mk II		22 €	N°194 Tupolev SB-2		
Gloster G-40 Whitley		16 €	Collection « Walk around »		
Roméo RO44		22 €	80 pages, environ 200 photos en couleurs et en N & B,		
PJ PRODUCTIONS 1/72 résine et photodécoupes			profils en couleurs, texte en anglais.		
Mirage III R/RD/RS/SF		41 €	Tous les détails internes et externes des avions.		Le volume : 22
F-84F Thunderstreak avec décors Armée de l'Air		42 €	N° 30 P-38 Lightning		
REVELL 1/32			N° 34 Messerschmitt Bf 109E		
Heinkel He 162 Salamander		25 €	N°37 Mig-21 Fribbed	NOUVEAU	
REVELL 1/48			N°38 F48 Crusader	NOUVEAU	
Cassini Citation I (moule Hasegawa)	NOUVEAU	16 €	N°39 MIG-21 Fribbed 2 ^e partie	NOUVEAU	
REVELL 1/72			Collection WARPAIN		
Mig 21 F-13		16 €	30 à 40 pages, environ 50 photos en N & B et en couleurs,		
B-25 J Mitchell nez mitrailleuses « Air Apaches »			plans au 1/72, 50 profils en couleurs.		
(moule Hasegawa)	NOUVEAU	24 €	Tout sur les marques et camouflages portés par ces avions.		
Heinkel He 70 F	NOUVEAU	7 €	N°48 Westland Wyvern		21 €
Mil Mi-8T Russie	NOUVEAU	13 €	N°49 Fiat G-91		20 €
Eurocopter EC 145	NOUVEAU	9 €	N°50 Bristol Beaufort	NOUVEAU	19 €
Lockheed F-168	NOUVEAU	16 €	N°51 Lockheed P2V Neptune	NOUVEAU	19 €

Collection « Combat Aircraft »
96 pages, 100 à 120 photos N & B, 40 profils en couleurs. **Le volume**

N°51 RA-5C Vigilante **N**
N°53 F-15C Eagle Units **N**
N°54 C47/R44 Dakota Units Europe/Méditerranée **N**

Collection « Aircraft of the aces »
96 pages, une centaine de photos en N & B, 60 à 70 profils et illustrations en couleurs, plans ou 1/72, texte en anglais. **Le volume**

N° 62 Sopwith Triplane Aces of World War I (1^{re} partie) **N**
N° 63 Fokker D VII Aces of World War I (2^e partie) **N**
N°64 Yakovlev Aces 1941-45 **NOUVEAU**
N°65 Beaufighter Aces 1940-45 **NOUVEAU**

Collection AVIATION ELITE UNITS
128 pages, 100 photos, 40 profils en couleurs. **Le volume**

N° 16 Richthofen's Flying Circus **N**
N° 17 SpA 124 Lafayette Escadrille **N**
N°18 Groupe de combat 12, Les Cigognes **N**
N°19 Jagdgeschwader II « Berthold » **NOUVEAU**

Collection AVIONS ET PILOTES
Chaque volume 80 pages, 150 à 250 profils et dessins en couleurs, 30 photos et plans, texte en français. **Le volume :**

Les avions français de 1939 à 1942
Tome 1 : de ANF les Mureaux à Curtiss **N**
Tome 2 : de Dewoitine à Potez **NOUVEAU**

LE FOKKER D21
Profils avions N°9 Lala Presse **NOUVEAU**
JUNKERS JU 88 et 188 FRANÇAIS
Avia Editions, 200 pages, 250 photos
Profils en couleurs, l'histoire de ces 2 bombardiers allemands en service dans l'Armée de l'Air et l'Aéronavale **N**

ENCYCLOPÉDIE DES CHASSEURS SOVIÉTIQUES 1939 (Herbert Lionard)
192 pages, 400 photos, 60 profils en couleurs **N**

Collection JAGDWAFFE
96 pages, 120 à 150 photos, profils et dessins en couleurs
Volume 5, 2^e partie : War in the East 1944-1945
La chasse allemande face à l'offensive soviétique, de la Baltique aux Balkans puis au dessus de l'Allemagne avec plusieurs pages dédiées aux grands aces du front Est tels Barkhorn et Hartmann. **NOUVEAU**

Collection AU D'ITALIA
N°19 BREDA 88
56 pages, 60 photos, 15 profils et dessins en couleurs.
L'histoire de ce gros bimoteur de chasse italien.
Collection AIR COMBAT LEGENDS
Volume 2 : P-38 Lightning, P-47 Thunderbolt, P-51 Mustang
176 pages, 400 photos dont 125 en couleurs, plus de 100 profils et dessins en couleurs, texte en anglais. Une histoire très illustrée des plus importants chasseurs de l'USAAF de la seconde Guerre Mondiale. **NOUVEAU**

LES AILES DE GLOIRE
Chaque volume avec profils en couleurs, photographies, plans, photos historiques, texte en français 60 à 70 pages.
N° 12 Les Corsair de l'Aéronavale française F4U-7 et AU-1 **N**
N° 13 Dewoitine D500/D510 **N**
N° 14 Lioré et Olivier Le 45 **N**
N°15 North American P-51 et dérivés
(Winoway et Boomerang inclut) 144 pages, 350 photos, 44 profils en couleurs, plans. **N**
N°16 Les F38 de la 33^e Escadre
L'histoire des Lightnings de reconquête française. **N**

LUFTWAFFE CAMOUFLAGE AND MARKING 1933-19
Volume 1
Classic Publications, 224 pages, + de 300 photos couleurs et noir et blanc, profils couleurs et dessins, échantillons de peintures utilisés en anglais. Ce livre, premier d'une collection, est consacré aux marques et étiquettes de la Luftwaffe et est présenté par ses auteurs comme l'étude définitive et la plus complète sur ce sujet. De nombreux documents et photos inédits viennent parfois contredire certains clichés de jour, les avions de reconnaissance, de liaison, d'entraînement et les hélicoptères sont les sujets de ce volume. **N**

THE CAMOUFLAGE AND MARKINGS OF THE REGIA AERONAUTICA NAZIONALE REPUBBLICANA 1944-19
Classic Publications, 224 pages, 160 photos, 40 profils et de couleurs. Une étude exhaustive sur les marques et camouflages par les BF 109, Macchi 205, Fiat G 55, SM 79 etc. Italiens de l'ANR qui continuèrent le combat aux côtés des Allemands jusqu'en mai 1945. **NOUVEAU**

RUSSIAN MILITARY AVIATION DIRECTORY
Volume 1 : Fighters, Strike Aircraft, Combat Helicopters
Transport and Tankers
208 pages, 300 photos en couleurs, profils en couleurs, échantillons de peintures en anglais. Un inventaire très détaillé de l'arsenal aérien contemporain, à savoir les avions (chasseurs, attaque au sol, d'attaque, transport et ravitaillement), les unités, les armements, les bases, les navires. **NOUVEAU**

LES BOMBARDIERS EN PIQUE LOIRE-NEIROPOT
DU N° 140 AU N° 42 1932-1947
208 pages, 180 photos, 30 illustrations en couleurs, plans ou 1/72. Une histoire exhaustive des bombardiers en piqué de l'Aéronavale française et des célèbres Stukas fra les N° 410/411. **NOUVEAU**

LES AUTOGYRES LA CIERVA
108 pages, 120 photos, 50 profils et dessins en couleurs, plans 1/72. Une étude très détaillée sur ces curieuses machines, mi-hélicoptère et leur service sous les cocardes françaises avant pendant la seconde guerre mondiale. **NOUVEAU**

Spad V VII - 4+ Publications
40 pages, 150 photos dont 24 en couleurs, nombreux plans couleurs, photographie, texte en anglais

COLLECTION Kampfflieger
Volume 3 Bombers of the Luftwaffe janvier 1942 -
Les marques et camouflages des bombardiers allemands en particulier en Russie, en Méditerranée et en Afrique du Nord d'été 1942 à l'été 1943 96 pages, 220 photos, 20 profils en couleurs. **NOUVEAU**



son dernier kit complet au 1/48 du G. Goo-
se (cf. montage *WingMasters* n° 43).

L'ensemble se compose de deux éléments : un sachet de 50 grammes de poudre blanche à la granulométrie très fine et manifestement adaptée aux échelles courantes et un flacon de base acrylique blanche servant de liant. Le procédé simple, illustré par 10 vues sur la notice, consiste à mélanger une quantité donnée de poudre (4 doses en l'occurrence pour l'exemple) à une dose de liant et à quatre à cinq quantités équivalentes d'eau. Le mélange, qui doit être « onctueux et homogène », est ensuite à déposer sur la base avec un pinceau en « une ou plusieurs couches » selon l'épaisseur souhaitée et l'effet recherché. Le nettoyage du pinceau, qui doit être fréquent pour conserver une bonne précision de pose du produit, se fait à l'eau et des effets plus transparents sont également possibles selon qu'on augmente bien entendu la quantité d'eau dans le mélange. Le temps de séchage minimal est de 1 h 30 et l'on peut ensuite y imprimer des traces de pneu, de bottes et d'objets divers. Le produit est enfin stable et parfaitement sec au bout de 24 à 36 heures. Une solution simple, d'un réalisme vraiment convaincant. Réf. SN 99001. Plus d'informations sur le site du fabricant : <http://signifier.chez.tiscali.fr>

COCKPIT P-40B (09)

CMK 1/32

Le kit auquel se destine ce set est sorti chez Trumpeter (cf. WM n° 39) et péchait par un habitacle mal appréhendé. Le contenu est mixte, en résine et photodécoupe, avec une planche d'acétate pour les instruments.

L'ensemble se présente sous la forme d'un module qui, une fois complet, ira se placer contre la cloison pare-feu du moteur, constituant au final un panachage du plus bel effet.

Vous y trouverez un plancher, les deux parois avec leurs boîtiers et détails divers, un siège complet dont le coussin et l'appui tête figurent à part, une cloison recevant les palonniers, la planche de bord et les culasses des mitrailleuses de capot, un manche, la cloison arrière avec les divers bras supportant le baquet, ainsi que d'autres éléments, en photodécoupe en revanche, comme le panneau d'instruments, la mire, des petites poignées, le harnais, etc.

C'est complet et vraiment utile pour améliorer le point noir du kit Trumpeter. Réf. 5005.

US FIGHTER PILOT (10)

PJ 1/32

La vogue du 1/32 s'étendant naturellement aux accessoires, voici chez PJ (une référence) un pilote US « Pacific » tout vu pour le Corsair Trumpeter par exemple (cf. montage WM n° 38-39).

Le contenu, du type multiposes limité, reproduit un individu assis, les jambes légèrement écartées, un genou presque replié avec des bras que l'on placera au mieux selon l'allure recherchée.

Le moulage est réalisé dans une belle résine beigeâtre très lisse et bien dense, sans bulles, retraits, bavures et imperfections quelconques. Le détail est bon, mais pourra — très marginalement — être amélioré si l'on décide de reproduire le parachute manquant ou encore le Colt 45.

Détails amusants qui ne manqueront pas d'attirer le regard, notre homme a glissé une mascotte dans la poche de son porte-cartes gauche et semble porter aux pieds des « Santiags » lui donnant un faux air de Lucky Luke... Réf. 321 103.

CONVERSION HUNTER F.58 (11)

PJ Production 1/72

À partir des kits de cet élégant chasseur, sortis par le même fabricant, cette conversion nous propose la version suisse pour laquelle nous trouvons une nouvelle dérive, un nez, des réservoirs de 675 litres, deux râteliers à roquettes triple typiquement suisse et les réceptacles à douilles appelés « Sabrina » équipés de leurs lance-leurres ajoutés sur le tard.

Le moulage est comme d'habitude bon et la finesse des détails à l'avenant avec une belle gravure. Un set pour étendre les possibilités avec la meilleure série de Hunter actuellement disponible. Réf. 721 202.

COCKPIT & ARMEMENT OV-10 BRONCO (12-13)

CMK 1/72

Deux sets nous arrivent ces derniers temps avec, dans le premier, l'essentiel pour revisiter le cockpit du kit Academy qui est pour le moment le plus fin et le plus détaillé sur le thème.

Y figurent les éléments suivants : un baquet, les parois, le caisson de la roue avant, une paire de sièges avec leurs manches à balai et, fin du fin, une soute cargo complète avec la portion de la carlingue qui s'ouvrait pour la charger. Une nouvelle verrière en thermoformé et deux planches de photodécoupe pour les éléments les plus fins figurent également au menu d'une nouveauté très appétissante, mais diablement délicate à manier en raison de la configuration de l'appareil, plus difficile à monter qu'un kit ordinaire.

Le set suivant comporte tout l'armement suspendu sur les côtés composé d'un binôme pylônes/mitrailleuses dont il est possible de montrer le détail par le biais de petites trappes ouvertes. De la photodécoupe apporte ici aussi la finesse nécessaire sous forme de grilles, notamment. L'un n'aurait presque pas sans l'autre pour une mise en situation à même de produire une bête de concours. Réf. 7099/100.

WRIGHT 1820 CYCLONE (14)

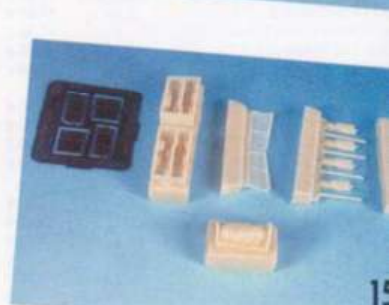
CMK 1/48

Ce moteur, cent fois mythique dans notre microcosme, nous est ici livré dans un luxe de détails respectant les moindres caractéristiques de l'original. Cylindres séparés, bloc moteur scindé en deux (carter d'embellage et de distribution et section arrière fourmillant de détails), couronne d'allumage, collecteurs des gaz, têtes de cylindres, magnéto, visserie et moult autres gâteries qui nous font dire, le plus formellement du monde, que cette pièce est à monter sur bâti et à exposer aux côtés de son sujet, tant il serait dommage de la résumer à ce que l'on distingue depuis l'ouverture d'un capot, même au 1/48 ! Un must servi par une résine affûtée et de la photodécoupe fine. Et n'oubliez pas qu'il est inutile de l'acheter si la mise en peinture n'est pas votre fort ou votre champ de prédilection... Réf. 4133.

ARMEMENT WILDCAT (15)

CMK 1/72

Pour le petit Wildcat, et pourquoi pas aussi le kit sorti par Dragon, voire celui par Academy (moins fin), ce set donnant les mitrailleuses alaires avec culasses et tubes logés dans leurs compartiments complétés des magasins d'alimentation. Les trappes d'accès sont figurées pour leur part en photodécoupe. Petit bonus, le fabricant fournit



aussi le dinghy de sauvetage en retrait du cockpit avec ses deux petites portes, en résine, mais sans que leur finesse ait eu à en souffrir. Réf. 7094.

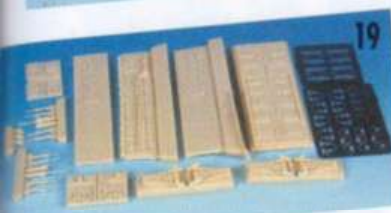
COCKPIT Bf 109E (16)

Grand Phoenix Production 1/32

Encore du Me 109, certes, mais pour le E, plutôt oublié au 1/32 depuis que Frog/Hasegawa, suivis par Matchbox, sortent leurs kits.

Si vous êtes possesseurs du kit japonais (auquel se destine en fait cette sortie) vous trouverez dans un boîtier assez grand, illustré par une photo couleur servant de guide de peinture, un cockpit complet en résine et photodécoupe.

Du classique au menu du contenu avec un siège muni de ses harnais et de son coussin bas, un viseur Revi, un baquet, les deux consoles latérales, le support du tableau de bord, celui-ci en photodécoupe et film, un manche à balai avec la plaque recourbée de blindage arrière et divers petits composants, dont le volant de trim avec ses chaînes de transmission, les pédales du palonnier, des poignées notamment. Deux verrières thermofomées sont enfin données, l'une prévue pour rester fermée, tandis que l'autre pourra être ouverte. Un bon point à ce sujet puisque le fabricant a moulé avec ses deux pièces une partie du fuselage avant, résolvant ainsi les problèmes de joints et de positionnement car le masticage interviendra, au besoin, le long de la ligne médiane dans le prolongement de l'embase de la canopée. Réf. 32004.



PIOTES AMERICAINS VIETNAM (17)

CMK 1/72

Petite sortie pour rebondir sur un thème que nous avons traité il y a peu dans le cadre d'un article historique en deux volets.

La sculpture des trois personnages est fine, les détails crédibles, et les tenues de vol collent bien aux corps avec leurs plumes caractéristiques.

Chaque pilote, où l'on reconnaît le légendaire Robin Olds (qui fit la Seconde Guerre avant de voler sur F-4 au Vietnam ajoutant quatre victoires aux 12 obtenues sur P-38/P-51) sa moustache et son béret, dispose de bras, d'une tête, de chaussures et de casques séparés. Aucune notice n'est fournie, seul un petit dessin à la gouache donne quelques indications de peinture sur un petit feuillet. Réf. 72134.

F-117A NIGHTHAWK (18-19-20)

CMK 1/48

Le kit concerné fut produit en son temps par Tamiya, qui bien que parfaitement détaillé comme toujours avec ce fabricant, trouve en la matière un complément de finesse. Nous avons une baignoire complète, la console frontale avec ses écrans plats, les parois de côté, le siège et son aménagement arrière ainsi que l'armature interne de

la canopée à facettes, sans oublier la casquette et le viseur tête haute.

Le deuxième ensemble fournit une soute complète particulièrement bien détaillée, mais sans aucune charge cependant. De la photodécoupe vient en appoint des belles pièces en résine qui constitueront à n'en pas douter le point nodal de votre kit.

Le dernier lot propose un train d'atterrissage complet avec fûts, trappes, roues, caissons et de la fine photodécoupe reproduisant les pièces les plus délicates, telles les charnières de portes, tringles et attaches diverses. Réf. 4139/4140/41.

CHARIOT DE LATECOERE (21)

Signifer 1/48

En 1999 était sorti le Latécoère 298B chez Signifer monté dans notre n° 13 consacré à l'aviation française.

Ce thème est aujourd'hui réactualisé par la sortie de ce chariot de tractage moulé dans une résine bicolore, caramel et grise, proposant une petite vingtaine de pièces au moulage convenable.

Un petit feuillet illustré de croquis donne la séquence du montage qui devrait se faire assez rapidement, une fois les pièces préparées et éventuellement peintes pour certaines. La petite illustration collée sur le couvercle de la boîte fait office de guide de peinture pour sa part. Réf. SN 48009.

VERRIERES VACUFORMEES (22)

Squadron 1/48

Une série toute récente de verrières pour sujet américains essentiellement nous est parvenue de Squadron. Chaque pochette contient un seul exemplaire moulé dans un matériau fin à la transparence optimale.

Un feuillet fournit des explications écrites et une ébauche de bibliographie pour ceux qui voudraient se saisir de cette occasion pour pousser plus loin le détail interne des kits en question. Bien évidemment des précautions élémentaires et un certain doigté sont requis pour la découpe et la mise en place de ces pièces qui s'adressent, insistons là-dessus, à un public plutôt expérimenté.

Les modèles concernés sont dans les suivants : Boeing B-29 Superfortress (Monogram 1/48) ; General Dynamics F-111 (Academy 1/48) ; Lockheed S-3 Viking (Escale 1/48) ; Arado Ar 234B (Hasegawa 1/48) ; North American B-25B et B-25C/D Mitchell (Accurate Miniatures 1/48). Gage de qualité supplémentaire, ces accessoires sont spécialement produits pour le compte de la firme texane en Nouvelle-Zélande, peut-être par Falcon qui reste une référence en la matière. Réf. 9641/42/43/44/45/46.

ROUES DE Bf-109G-10 (23)

Contact Résine 1/24

Pour le kit Trumpeter au 1/24 voici une paire de roues complétée d'une roulette de queue, avec des détails intéressants comme le méplat inférieur doublé des renforcements sur les côtés. Si les stries sont un peu marquées le détail des jantes est plus fin. Un petit ponçage sera de toute façon indispensable pour préparer légèrement les pièces et résoudra, au besoin, ce défaut.

La résine est quant à elle de qualité et n'appelle aucun commentaire particulier. Réf. 24009.

ROUES-CÔNE-PALES Bf 109G-6 (24)

Contact Résine 1/32

Du même fabricant français un autre ensemble, pour le Bf 109G-6 produit par

Hasegawa, dont le contenu est sensiblement plus fin et paraît mieux maîtrisé au niveau du rendu global. Ainsi la casserole est-elle représentée avec ses différentes sections et le rivetage correspondant. Le canon dépasse pour sa part et les pales sont d'une belle finesse avec une évolution correcte du pas depuis la racine. Les roues, dont les jantes paraissent aussi très bien appréhendées, sont figurées avec stries et méplats et semblent pratiquement utilisables en l'état, après quelques coups de limes cependant.

Un apport pour spécialistes du Bf 109 G-6 (cf. WM n° 26). Réf. C-32014.

BEST SELLING STUKA'S (25-26)

Aeromaster 1/48

Une sortie double revenant sur le Ju 87D/G Stuka sorti par Monogram/Revell/Hasegawa sous la forme de six décorations (trois par planche), avec quelques suggestions intéressantes à double titre : l'existence d'un badigeon hivernal et celle de machines étrangères.

Le premier est un D-3 du 2/SG en Russie durant l'hiver 1943-1944. Le schéma n'innove pas étant en RLM 70/71 sur du bleu RLM 65 et c'est au niveau du mouchetis de blanc appliqué sous forme de flocons que l'on cherchera son intérêt. Les marques jaunes du front apparaissent sur la queue et les saumons, tandis qu'un insigne (un chien sur fond rouge) apparaît sous le pare-brise. Le suivant est le Ju 87G (W. Nr. 494193) piloté par le Maj. Hans Rudel où l'on retiendra le chevron, une double barre et les canons de 37 mm suspendus sous les plans. Le camouflage est à segments verts, avec un ventre bleu et toujours le jaune tactique, décliné cependant sur cette machine par un chevron partant du bord d'attaque bâbord.

Le dernier du lot est un appareil hongrois, codé B6° 41, vu en 1943, sans indication spécifique quant à son appartenance. Peint en deux tons de verts segmentés et en bleu dessous, il a la particularité d'être représenté sans ses pantalons de train (une pratique courante sur les fronts boueux) et d'avoir le drapeau hongrois peint en bandeau sur une partie du gouvernail et l'ensemble des empennages.

La référence suivant revient sur le modèle D exclusivement avec +3 du 4/SG 2 (Russie, été 1943). « Brünhilde », c'est son surnom, est en deux tons de vert sur du bleu avec, d'avant en arrière, un cône blanc, l'insigne d'unité (trèfle vert) du jaune sur les saumons, un B2 blanc sur les pantalons, le code T6° BM où l'avant dernière lettre est rouge, du jaune à nouveau pour la bande et une barre transversale blanche sur le gouvernail. On revient sur le D-3 avec un exemplaire du 9/StG 77, en Russie toujours durant l'hiver 1943, beaucoup plus coloré que la galerie puisqu'outre son camouflage ordinaire recouvert de manière recherchée de blanc, apparaissent une bande jaune au niveau du cône qui est aussi blanc et vert, son insigne spécifique, la même couleur sur les saumons et la bande arrière, ainsi qu'une lettre de son code en jaune, toujours, mais surchargé de noir. À notre sens la robe la plus élégante. Un D-8 roumain du 3/6° groupe de bombardement en piqué clôt la sélection. Vu en septembre 1944, « Hai Noroc! » possède une casserole à spirale blanche, les marques tactiques du front de l'est aux emplacements habituels, la croix de Michel peinte à l'intérieur de la Balken allemande (masquée de vert tout comme le code d'origine l'entourant), un insigne de dérive et un gouvernail où sont peints le drapeau national et un 861 en jaune. Dernier avatar, les croix d'ailes apparaissent aussi au centre des marques allemandes retouchées. Autre-



21



26



ment, le camouflage reste dans les normes, c'est-à-dire en vert et bleu, et toujours en segments. Si certaines décorations sont connues, voici néanmoins un bon tir groupé dont l'avantage est autrement une excellente qualité de motifs, stencils compris. Réf. 48677/78.

RAMMJAGER Pt. 2/3 (27-28)

Eagle Strike 1/32

Suite de la planche présentée dans notre n° 44, cette double parution propose six thèmes, relativement connus il faut l'avouer, que vous pourrez reproduire avec l'excellent kit Hasegawa du A-8 (cf. montage WM n° 41). Nous avons par conséquent le « 13 rouge » de H. Bär du IL/JG 1 en 1944; le double chevron noir suivi d'une double barre horizontale pour le compte de l'appareil de K. Bühligen du Stab de la JG 2 (avec son camouflage très inhabituel et anachronique en segments gris descendant bas) en France, courant 1944, et le « 1 jaune » du 15./JG 54 qu'avait déjà proposé Hasegawa. L'autre planche nous donne le « 13 noir » de la JG 3, avec son capot tout noir et son extension au niveau des échappements représentant une sorte d'aile stylisée, piloté par le M. W. Dahl, le « 8 rouge » de W. Maximowicz (IV/JG 3), également reconnaissable de loin par son capot et l'extension d'échappements en noir, et le « 11 blanc » du Gefr. Walter Wagner qui se posa presque intact chez les Américains à l'issue de l'opération Bodenplatte en janvier 1945 (cf. montage au 1/72 WM n° 20). Les camouflages n'appellent pas de commentaires particuliers quant aux coloris retenus (RLM 74/75/76), ou aux schémas, si ce n'est celui de l'appareil de Dahl où le gris le plus sombre prédomine sur le fuselage selon l'illustration de la notice.

Un tir groupé, encore, d'appareils connus mais réactualisés par le kit japonais et une excellente qualité d'impression des décalés. Réf. 32062/63.

GREEN NOSE MUSTANGS (29)

Aeromaster 1/32

À l'échelle du 1/32, seul le kit Hasegawa reste aujourd'hui encore facilement trouvable et le plus couramment sollicité du P-51. Rappelons aussi que Grand Phoenix a sorti à y a peu un cockpit en résine pour réactualiser le contenu.

Assez étrangement aucun des appareils n'est identifié que ce soit par le Group ou le Squadron, le fabricant se contentant de mentionner leur localisation, East Wretham en Angleterre. Pour info, sachez que tous appartenaient au 359th FG, un groupe assez peu connu de la 8th Air Force qui reçut des P-51 en remplacement de ses Thunderbolt en mai 1944.

Le premier, piloté par John Colee en 1945, est un modèle K avec une hélice Aero-product dont le nez est vert, du cône jusqu'aux bords d'attaque presque, avec un liseré jaune au niveau de la casserole, les sommets « Elva May » et « Janet » de part et d'autre du capot, des bandes noires autour des ailes et du jaune sur le montant de la canopée et le gouvernail. Vient alors « Louisiana Heat Wave », du Lt. Claude Crenshaw, avec son nez vert, ses bandes d'invasion et son gouvernail rouge. Le dernier est « Cookie » du Lt. John Gordon vu durant l'automne 1944. Outre l'inscription et un insigne personnalisé, on y note un mât d'antenne et le trim de gouvernail en rouge avec des bandes d'invasion sur le fuselage, mais réduites à de simples lignes noires d'épaisseur variable sur la voilure et les empennages. Réf. 32017.

JAGDGESWARDER I

DEFENDER OF THE REICH (30)

Aeromaster 1/48

Voici une planche générique donnant un assortiment de chasseurs de la JG 1 en 1942-1943, juste avant la massive et généralisée offensive stratégique que subira l'Allemagne.

On débute par un « Me 109E-3 d'écolage portant le code VI-JJ complété d'un n° 25 jaune de grande taille sous l'habitacle avec une casserole blanche à disque rouge; suivi d'un « G-6 (7 noir) du 8^e Staffel, notable en ceci que sa casserole est blanche à spirale rouge, d'un autre « G-6 (1 blanc) avec une dérive de la même couleur et un palmarès de 91 victoires pour le compte de son destrier, Heinz Klöpfer, Staffelkapitan de la 7^e escadrille basé à Leeuwarden (Pays-Bas) en novembre 1943; d'un « G-6 à nouveau (même escadrille, mêmes lieu et période) mais équipé d'une verrière Eria à montants transversaux. Cet exemplaire, assez coloré, possède notamment une casserole dont le bout est blanc, tandis que les côtés sont noirs et jaunes, à parts égales, et en quatre tranches. Une bande rouge traverse enfin la queue et l'identifie comme le sujet de choix à nos yeux de cette planche, d'autant que l'insigne de la JG 1 sur le capot équilibre bien les couleurs en renvoyant à la Balken et à la bande arrière.

Le dernier est un « Fw 190A-4 du II^e Gruppe avec une casserole à spirale très fine et dense, un Wurm vert sur le capot (lequel est jaune dessous), un autre insigne sous le cockpit et le marquage réglementaire (chevron, rond et barre horizontale) de son pilote, le Maj. Hans Mohr, officier technique du groupe basé à Woensdrecht (Hollande) en avril 1943. Aucun fait notable n'est à signaler concernant les couleurs et leur disposition, les trois derniers étant dans les gris réglementaires (RLM 76/75/74). Signalons néanmoins que le E reste dans les couleurs de début de guerre (RLM 65/02/71). Réf. 48685.

ACCESSOIRES LUFTWAFFE

(31-32-33)

Pavla 1/72

Pour vos petits chasseurs Luft', Pavla a sorti une série de charges reproduisant des bombes SB 1000, AB 500, AB 250 (six pièces); des lance-roquettes W.Gr.21 (quatre pièces); et des réservoirs de 300 litres (avec trois exemplaires striés et un lisse).

Le moulage de la résine n'appelle aucun commentaire particulier, le produit est standard avec des carottes de moulage bien placées (sur les extrémités des empennages, les têtes de réservoir et le long des tubes). Les détails, autant qu'ils soient très présents d'origine, sont bien rendus. Réf. (dans l'ordre) 72-53/54/55.

MOTEUR M-62 (34)

Pavla 1/72

Une autre sortie chez cet accessoiriste d'Ostrava en République Tchèque nous donnant un joli moteur M-62 destiné au I-16 type 18. Le contenu du blister renferme trois pièces: la rangée de cylindres avec leurs collecteurs derrière, le réducteur et le bloc arrière. Un chariot est enfin fourni pour agrémenter le tout dans l'optique d'un diorama. Moulage et détails sont convenables, seul un peu de soin est requis pour la peinture et la préparation des pièces qui devront être proprement détachées de leurs carottes et



débarrassées de quelques barbes de résine fine. Réf. 7234.

VERRIERES VACUFORMEES (35)

Pavla 1/72

Une impressionnante série de verrières thermoformées est parue chez Pavla, toujours, et couvre une gamme très étendue de sujets, principalement japonais à cette échelle où la finesse des parties vitrées est un gage de réussite.

Les avions concernés sont les suivants: « B-24D Liberator, kit Academy (réf. 72 33), « Me 262A, kit Revell (réf. 72 34), « Fokker D. XXI Mercury, kits MPM/Frog/PM (réf. 72 35), « Avia B-35, kit Kopro (réf. 72 37), « Aero 45, kit A-Model (réf. 72 38), « Aero 145, kit A-Model (réf. 72 39), « Kugisho P1Y1 Ginga, kit Hasegawa (réf. 72 40), « Kawasaki Ki-48 Lily, kit Hasegawa (réf. 72 41), « Nakajima C6N1 Myrt, kit Fujimi (réf. 72 42), « Aichi D3A-3 Grace, kit Fujimi (réf. 72 43), « Aichi D3A-3 Val Type 99 (model 22), kit Fujimi (réf. 72 45), « Nakajima B5N-1 Kate, kit Hasegawa (réf. 72 46), « D4Y-3 Judy, kit Fujimi (réf. 72 47), « Aichi M6A-1 Seiran, kit Tamiya (réf. 72 48), « Kawanishi N1K-1 George, kit Tamiya (réf. 72 49), « Nakajima Ki-84 Hayate, kit Hasegawa (réf. 72 50), « Mitsubishi J2M-3 Raiden, kit Hasegawa (réf. 72 51), « Ki-44 Tojo, kit Hasegawa (réf. 72 52), « Nakajima Ki-43 Hayabusa, kit Hasegawa (réf. 72 53), « SBD-3 Dauntless, kit Hasegawa (réf. 72 54), « Wellington Mk. I, kit MPM (réf. 72 55).

Un complément joint à l'envoi fournissait deux sachets au 1/48 enfin contenant des canopées pour « Fw 190A/D — ici le sachet mentionne la marque Hasegawa mais c'est plutôt du côté de Tamiya/Revell qu'il faut





chercher selon nous son destinataire — (réf. 48 03) et un MiG 19, kit Trumpeter (réf. 4804).

USAF DELTA DAGGERS Pt. I (36)

Eagle Strike 1/48

Deux exemplaires du « Deuce » vous renvoyant au bon souvenir de notre montage publié dans le n° 29 et à la belle époque du Hi viz. Les spécimens, peints en Gloss Air Defense Command Gray (FS 16473), sont le F-102A-60 s/n 56-1080 du 496th FIS à Soesterberg AB (Pays-Bas) en 1964 et le F-102A-Lo s/n 56-1130 du 525th FIS au même endroit, mais quatre années plus tôt.

Les parements, car c'est d'eux que vient l'intérêt, marquent la dérive du premier (bande jaune soutenue de noir) touchent ses aérofreins en rayonnant et entourent le fuselage et les bidons pendulaires en combinant ici le bleu, le jaune (ceinturé de blanc) et le rouge; tandis que le second les voit concentrés au niveau de la dérive qui est frappée d'éclairs bleus et blanc. Un *colorfull bang* dans votre vitrine à partir d'une maquette récemment rééditée par Revell et toujours aussi attachante et fringante. Réf. 48 178.

AFTER THE BATTLE (37)

Aeromaster 1/48

Voici un lot de Mk. V destinés aux kits Tamiya/Hasegawa (et Airfix pourquoi pas, bien que cela ne soit pas mentionné) couvrant les années 1941-1943, durant lesquelles cette version se fit pas mal secouer par le meilleur chasseur allemand d'alors, le Fw 190A.

On débute par un Mk. Vb du No 403 Sqn. canadien (pilote Sqn. Leader Syd Ford) à Manston (Angleterre) pendant l'opération Jubilee qui se solda par une cuisante défaite des Alliés qui tentèrent un débarquement coûteux en vie humaines à Dieppe. Le suivant est un Mk. Vc du No 129 Sqn. en mai 1943, particulier en ceci qu'il fut construit grâce à des fonds venant d'Uruguay comme l'indique l'inscription « Central Railways Uruguayan Staff » devant le pare-brise. « Sheila » est le surnom de celui qui suit, un Mk. Vb du No 92 Sqn. à Biggin-Hill en mai 1941, le seul du lot camouflé en *Dark Earth/Dark Green* avec un ventre *Sky* (les autres étants en gris et vert). On clôt cette sélection de l'après bataille d'Angleterre avec un Mk. VC du No 310 Sqn. (composé de volontaire tchèques) basé à Exeter en Angleterre en août 1943 et qui participa à de nombreuses missions d'escorte au-dessus de la France. Qualité d'impression et nombreux stencils font de cette planche une belle référence, même si les motifs en *Sky* sont comme toujours trop foncés. Réf. 48-682.

BEST SELLERS MARAUDING MITCHELLS (38-39)

Aeromaster 1/48

Les deux planches fournissent cinq Mitchell, tous *Olive Drab/Neutral Gray* avec, sur le premier uniquement, des retouches de vert moyen le long des bords d'attaque et des empenages, le reste concernant les anneaux des capots moteurs qui sont rouges, bleus ou jaunes.

Les appareils dépeints sont les suivants: « The Gay Mare » un B-25D-1 du 501st BS; puis « Lucky Bat » du 499th BS et un B-25D-15 du 498th BS possédant lui des empenages verticaux peints en blanc.

Les deux autres de la planche suivante sont un B-25D-1 du 500th BS possédant une belle gueule de requin de forme allongée sur le nez et un autre B-25D-1, du 500th BS toujours, à Pin Up répondant au nom de « Tondelayo » couchée sur le nez et surmontées de marques de missions. Ces deux derniers arborent en outre comme il convient l'insigne de la tête de cheval sur fond bleu au niveau des empenages verticaux et deux bandes blanches ceinturant le fuselage juste en avant de la tourelle défensive. Réf. 48690/91.

POST KOREAN WAR SABRES Pt. II/III (40-41)

Aeromaster 1/48

Voici une série de Sabre stationnés en Corée quelques années après la fin du conflit, sans doute les plus beaux que nous ayons vus depuis longtemps avec leurs superbes parements de dérives.

Le premier, appelé « Baby An » (l'inscription est figurée en rouge en caractères calligraphiés) est un F-86F (s/n 52-4537) du 69th FBS à Osan en 1956. Ses caractéristiques sont: un nez et une dérive en bleu profond surlignés ou traversés de motifs fléchés noirs et entourés d'une série d'étoiles blanches pour la dérive. Le bleu revient ensuite au niveau des ailettes des bidons, des cloisons de bords d'attaque et du montant inférieur de la canopée. Excessivement chic, d'autant que le fuselage est porteur d'une bande jaune soutenue de noir entre le code et l'étoile US et autour des ailes, vers l'extérieur. Toujours à Osan en 1957 on trouve le second exemplaire, un F-86F du 310 FBS, portant à peu près les mêmes marques que le premier, aux mêmes emplacements, mais avec du jaune en lieu et place du bleu, cloisons exceptées avec un supplément de couleur sur la pointe du carénage

de la verrière. Les sujets figurant sur l'autre planche sont à nouveau des F-86F, l'un (le s/n 52-4628) du 69 FBS vu entre 1954-1957 porte à peu près la même décoration que « Baby Ann », à la différence de son nom de baptême qui est « Portland rose »; tandis que l'autre, le s/n 52-4781 du 69th FBS aussi à Osan en 1955, n'a pas le parement bleu à l'avant, lequel est réduit à une bande autour de la lèvre frontale, avec un éclair noir en retrait et une ligne bleue beaucoup plus fine partant du pare-brise et se terminant derrière le logement avant. « Violent Vim » est autrement le surnom dont on l'a affublé. Des sujets superbes retenant le jaune qui est la couleur distinctive des Sabre en Corée, mais avec un panachage de bleu et noir du plus bel effet. Recommandé. Réf. 48 700/701.

TOMCATS Pt. VIII (42)

Eagle Strike 1/48

Nous avons ici deux Tomcat F-14A représentatifs des premières livrées opérationnelles portées par ce gros chasseur en passe d'être retiré de l'inventaire de l'US Navy, mais qui a encore de beaux jours devant lui dans celui de la force aérienne iranienne, l'autre gros utilisateur de l'aéronef.

Dans l'ordre, figurent le F-14A Bu No 159434 de la VF-143 « Pukin Dogs » sur l'USS America (CVW-6) à MCAS Yuma en janvier 1977 et le F-14A Bu No 159008 de la VF-32 (CVW 1) sur l'USS John Kennedy en 1974. Tous deux sont peints en *Gloss Gull Gray* sur du blanc brillant et arborent, le premier, une dérive fléchée de bleu avec un pégase noir, et le second (l'appareil du commandant du groupe embarqué d'ailleurs), des dérives jaunes et blanches sur la face externe, avec des bandes multicolores en plus sur les autres faces.

Classique, mais toujours séduisant. Réf. 48 165.

DEADLY DEMONS Pt. I/II (43-44)

Eagle Strike 1/48

Le kit produit par Grand Phoenix comble un grand vide dans la gamme du Jet US embarqué dans les années cinquante, une période sans doute à jamais révolue, sûrs que l'on est que la puissance américaine sera définitivement délivrée par des appareils fantomatiques où la couleur se cherchera, au mieux, dans la fantaisie de l'accoutrement du pilote, jusqu'à ce que la technologie l'élimine lui aussi.

Si vous avez la chance de posséder ce kit, qui est en passe d'être épuisé, voici le menu servi sur des livrées grises et blanches: flèche rouge des deux côtés de la carlingue avec bande de même couleur autour de la dérive pour un F3B-12 de la VF-13 sur l'USS Saratoga en février 1963; parements jaunes en bandes régulières sur l'empennage vertical et les saumons d'ailes pour un F3H-2 de la VF-64 sur l'USS Midway durant le printemps 1958. Les deux possèdent en sus leurs insignes d'unité: le « Félix le Chat » porteur d'une bombe sur fond circulaire jaune et une panthère dont le dessin s'inspire de l'héraldique.

Les deux autres suggestions de la seconde référence concernent un F3H-2N de la VF-82 sur l'USS Forrestal à NAS Oceana VA en 1958, que l'on appréciera pour ses motifs à damiers rouges et blancs peints sur les saumons, la toute extrémité des empenages horizontaux, le gouvernail et la partie arrière de la canopée; et un autre, du même modèle, volant en 1958 pour le compte de la VF-193 depuis NAS Moffett Field CA, dont le fuselage est marqué d'une flèche





44



45



46



47

bleue et la dérive d'un losange de même couleur. Réf. 48182/83.

LUFTWAFFE'S SABRES Pt. I (45)

Eagle Strike 1/48

Parmi les très nombreux utilisateurs du Sabre de par le monde au titre du plan MDAP qui permit à l'Amérique de placer ses alliés sous assistance militaire, figure l'Allemagne d'après-guerre qui reçut de nombreux exemplaires fabriqués sous licence par Canadair.

Cette planche visite donc l'inventaire de la toute jeune nouvelle Luftwaffe avec trois propositions, la première (un Mk. 5), d'une unité d'écologie la 1./WaStw 10 à Oldenburg, en 1960, la deuxième donnant un Mk. 6 du 1./JG 71 « Richtofen » à Alhorn en 1961, et la dernière qui vous permet de représenter un autre Mk. 6, de la JG 74, à Neuburg AB, courant mai 1951.

Tous les trois sont camouflés en vert foncé et gris, avec un ventre en gris métallisé, excepté le premier, où ce dernier est gris bleu plutôt soutenu. Les signes distinctifs ne sont pas légion, bien que le deuxième soit porteur d'une belle flamme à pointes multiples, noires et blanches, précédée d'un bord d'attaque de dérive dans un beau rouge, une combinaison de couleurs et de motifs revenant à hauteur du cône.

Signalons enfin que les trois exemplaires portent leurs codes en grand sous la canopée et que ceux-ci sont noirs. Les kits auxquels s'adresse cette planche sont disponibles chez Hasegawa et Academy. Réf. 48185.

MOSQUITO BEST SELLERS

Pt. I/II (46-47)

Eagle Strike 1/48

Cette double série de « Mossie » concerne la famille de kits produits soit par Tamiya, soit par Airfix, ce dernier étant vraiment encore très bon, malgré l'absence de certains raffinements pas d'actualité lorsqu'il fut réalisé.

On a pour débiter deux Mk. VI du No 143 Sqn et du No 248 Sqn., l'un équipé de roquettes (il s'agit en fait du NE'D déjà paru dans WM cf. n° 9), l'autre ceinturé de ses bandes d'invasion aux emplacements habituels. Les peintures sont ici un Extra Dark Sea Grey, retouché au niveau de la cocarde pour le deuxième d'un peu de gris clair, avec des intrados en Sky. Vient alors un NF. II de chasse de nuit du No 605 Sqn, à ventre noir et dont les surfaces supérieures combinent le Sea Grey Medium avec le Dark Green pour un code (O'UP) rouge.

Le dernier de la première série est un FB Mk. VI plutôt discret, étant entièrement aluminium avec une cocarde dépourvue de rouge puisque son opérateur était le No 86th Attack Wing de la RAAF opérant depuis Borneo en Nouvelle-Guinée.

La série se poursuit sur la deuxième planche avec « Hairless Joe », un exemplaire à Nose Art du No 418 Sqn. (City of Edmonton) de la RCAF (code TH'Z); puis vient un FB Mk. VI du No 45 Sqn. à Jauri en Inde en 1945; lui-même suivi d'un autre FB Mk. VI du No 45 Sqn, en Inde aussi, courant 1945; et, enfin, un dernier FB Mk. VI du No 235 Sqn. lancé fin 1944 contre le trafic maritime allemand en mer du Nord et le long des côtes de Norvège.

Le premier porte les couleurs traditionnelles du « Mossie », à savoir le vert foncé et le gris moyen, le deuxième est alu, le troisième en Dark Green/Dark Earth sur du maron, tandis que le dernier apparaissait en Extra Dark Sea Grey sur du Sky avec un code LA'E en blanc bordé de jaune et une

partie de ses bandes d'invasion demeurant sous le ventre. Réf. 48175/76.

SOUTHERN EUROPEAN MUSTANGS Pt. II (48)

Aeromaster 1/48

Rares sont les références consacrées aux Mustang de reconnaissance et cette sortie se doit d'être saluée, d'autant qu'elle précède de peu la réédition chez Heller du P-51D Airfix au 1/24 avec de nouvelles pièces reproduisant l'optique de côté, actualité qui nous rappelle que le meilleur chasseur de la 2^e GM fut aussi utilisé pour des missions de reconnaissance photographique.

Les deux premiers sont des F-6C (ex-P-51B/C à verrière Malcolm) des 12th/15th Tactical Recon Squadrons, avec dans l'ordre un damier jaune et blanc à l'avant et bleu et blanc autour de la dérive, un Nose « Hot Shot » imposant et des bandes noires ceinturant les ailes; son compère, lui, possède un nez noir, des bandes noires autour des plans et les marque d'invasion sur les côtés.

On passe ensuite à deux F-6D (ex-P-51D), à verrière en goutte d'eau par conséquent, affectés aux deux mêmes unités, avec des motifs à damiers sur le nez et les dérivés; l'un porte en plus un Nose Art « Pride of The Blue Grass » sur le nez ce qui tombe bien puisque qu'il combine le jaune et le bleu à l'avant et à l'arrière. Réf. 48708.

THE WOLF PACK

Pt. V/VI (49-50)

Aeromaster 1/48

Le « Wolf Pack » ou « Pack des Loups » était le surnom donné à un célèbre quatuor de pilotes talentueux du 56th FG, « Gabby » Gabresky, « Hub » Zemke, D. Schilling et Fred Christensen, qui descendit 90 appareils ennemis durant le deuxième conflit mondial. Les deux présentes sorties nous permettent de revenir sur quelques spécimens de ce groupe de chasse unique, dont les deux autres caractéristiques étaient d'avoir gardé le P-47 Thunderbolt jusqu'à la fin du conflit, en le peignant souvent dans des tons peu réglementaires.

La première sélection débute par « Onny's Angel » un P-47 Razorback à Nose Art du 62nd FG, Olive Drab/Neutral Gray. Le suivant est une pièce de choix. Il s'agit d'un P-47M, « Looking fer Trouble », à capot rouge avec Nose Art et ce magnifique et érotique camouflage en bandes bleues dont les teintes exactes sont toujours sujettes à doctes discussions. Autrement le ventre reste alu, et sa dérive paraît être peinte dans un bleu clair vif. Le troisième arbore aussi un camouflage pour le moins intrigant, l'appareil, un P-47D appelé « Anamosa 2 » à capot rouge du 63rd FS, étant peint en Medium Green ou Dark Green anglais (combinaison suggérée sous caution) avec de l'Olive Drab masquant les marques d'invasion, tandis que son ventre restait aluminium naturel.

L'autre planche nous donne un Razorback du 63rd FS, Olive Drab/Neutral Gray, avec anneau moteur rouge et Nose Art à l'avant, sans surnom d'ailleurs; puis un P-47M identique au premier en tout point si ce n'est que le Nose change (« Miss Jane ») et que l'application des deux bleus est différente, à base d'aplats notamment sur le fuselage.

Arrive en dernier lieu un autre Razorback vert olive et gris, à capot partiellement en jaune, avec un Nose Art souligné d'un « Hawkeye » et la dernière de ses lettres code soulignée d'un trait blanc. Réf. 48714/715.

48



49



50

BEST SELLERS THUNDERBOLTS (51)

Eagle Strike 1/48

Autre planche reprenant quelques-uns des thèmes les plus fédérateurs du P-47...

Les propositions retenues vous permettront de vous intéresser à: « Hun Hunter XIV », un P-47D Razorback du 65th FS (57th Fg) en 1944, superbe avec son Nose, son capot moitié rouge, ses parements jaunes et un n° 40 bleu souligné de noir; puis à « The Ox Cart », un « Bubble » en l'occurrence, des mêmes unités qui étaient basées en Italie courant 1944, assez semblable au précédent concernant les marquages distinctifs, à cette différence près que la bande Olive Drab de capot se poursuit sur l'arête dorsale; et enfin à « Grumpy », un P-47D « Bubble » du 527th FS (86th FG, 15th AF) en Italie durant la même période dont le capot à son anneau frontal et les volets de refroidissement en rouge, tandis que les empennages sont rayés de rouge et blanc. Superbe! Réf. 48164.

YELLOW NOSE MUSTANGS (52-53-54)

Aeromaster 1/72

Ces trois planches sont des reprises de sujets déjà produits au 1/48 (cf. notamment WM n° 43) et permettent d'aborder au 1/72,

51



ses surfaces supérieures étaient Olive Drab, et non en bleu moyen comme longtemps interprété par les publications spécialisées. Voilà pour les deux premières références.

La dernière reprend pour sa part « Death Angel », « Queen Jean » (un P-51B à verrière Malcolm) et « Detroit Miss », un sujet maintes fois représenté où le rouge se marie au jaune au niveau du motif contenant l'inscription, des saumons, du montant bas de la verrière et de la pointe de dérive.

Vous voilà habillé pour le printemps avec cette efflorescence solaire. Dommage cependant que le bleu des insignes de nationalité tire trop sur le noir. Réf. 72207/208/209.

RAMMJAGER Pt. I/II/III/IV (55-56-57-58)

Aeromaster 1/48

Sujet éternel, n'en déplaise à certains, dont les accessoiristes se saisissent régulièrement pour amorcer des investissements plus périlleux, tel est le Fw 190 qu'Aeromaster nous propose (en principe) dans ses versions d'assaut, tous n'étant pas équipés en fait pour la chasse aux quadrimoteurs. Nulle grande découverte ici pour les connaisseurs, mais une actualisation du propos qui permettra à un grand nombre de se trouver face à un tir groupé si son intérêt est éveillé.

On a dans l'ordre le « 12 jaune » à bande rouge de la 6./JG 300 (pilote P. Lixfeld) au camouflage complexe et discontinu où la plaque de blindage est en RLM 02; le « 13 bleu » de Walter Dahl du Stab de la JG 300 (dont le capot reprend le thème du B-17 pris dans un collimateur); le « 9 blanc » complété d'une barre blanche (un A-7 de la JG 27 piloté par A. Glunz); suivi, sur la deuxième planche, du A-8 « 13 noir » de Pip's Priller du Stab de la JG 26; du « 13 rouge », un A-7 du Stab de la JG 1 que pilota Heinz Bar et du A-8 « 1 jaune » avec une barre rouge aussi, un A-8 du 2./JG 54 (pilote Hans Dörtenmann), l'un des plus colorés du premier tir.

Le deuxième lot, double également, débute par le « A-8 à chevrons noirs du Stab de la JG 2 (aussi représenté par la planche n° 32063), après quoi nous sont proposés le « 9 blanc », un A-7 du 1./JG piloté par le Hauptmann Grislawski, et le « 1 rouge » avec barre rouge aussi, un A-8 du 2./JG 54 (pilote Hans Dörtenmann), l'un des plus colorés du premier tir.

La dernière planche revient, oh surprise, sur le « 19 rouge » d'Ernest Schröder (un A-8 du 11./JG 300), puis sur un « A-7 du Stab de la JG 1 piloté par Wilhelm Krebs, dont le capot est blanc rayé de noir et, finalement, sur le plus « Dark Ages » de tous, le « A-8 du Lieutenant Viktor Heimann du 8./JG 300, où le camouflage combine le vert et le gris (alors que précédemment c'est surtout de gris dont il était question), avec un anneau blindé noir à l'avant, un code noir, une verrière bombée et une belle bande triple bleue et blanche. Un sujet vraiment typique des dernières semaines du conflit. Il va sans dire que toutes ces décorations sont prévues pour les kits Trimaster/Tamiya/Dragon du Fw A-8. Réf. 48686/687 et 48695/696.

MASQUES MONTEX (59-60-61)

La gamme de ce fabricant polonais s'étend de jour en jour et propose aux maquetistes soucieux de belles finitions trois lignes de produits: les Mini Mask donnant des pochoirs pour la peinture des verrières, les Maxi Mask ou l'on trouve le nécessaire pour la reproduction intégrale des décorations proposées en décals dans les boîtes concernées et les

Super Mask proposant, eux, des suggestions plus originales non retenues par les fabricants de kits.

Dans la première nous trouvons les références pour les « AH-64 Hasegawa (réf. 48068), « A-7 Corsair Hasegawa (réf. 48067), « He-162 Dragon (réf. 48069), « D4Y2-S « Judy » Fine Molds (réf. 48070) et « Mi-24 Trumpeter (réf. 32017).

La deuxième série propose des pochettes traitant des: « P-51D Mustang Tamiya (réf. 48036), « P-51B Mustang Tamiya (réf. 48037), « P-40B Tomahawk hobbycraft (réf. 48038), « P-51D Hasegawa (réf. 48039), « PZL P. 24F/G Mirage (réf. 48040), « Fairey Barracuda Special Hobby (réf. 48055), « Ki-43II « Oscar » (réf. 48058), « SBD-3 Dauntless Accurate Miniatures (réf. 48061), « F4F-4 Wildcat Trumpeter (réf. 32011), « P-38L-5 Lightning Trumpeter (réf. 32012), « Fw 190A-8 Hasegawa (réf. 32013), et « Bf 109G-10 Hasegawa (réf. 32014).

La dernière, enfin, donne de quoi réaliser le « Spit Mk. V Tamiya (réf. 48002) avec deux appareils camouflés en Middle Stone/Dark Earth/Azure Blue du 31st FG, le « TBM-1C Avenger Accurate Miniatures (réf. 48007) aux couleurs des VT-7VC-76 (camouflage Pacifique en deux tons de bleus sur du blanc), le « P-40B Tomahawk Trumpeter (réf. 32005) que l'on peindra en Olive Drab/Neutral Gray (18th PG et 31st FS), le « I-16 Azur (références 32011/12), soit dans des livrées de la guerre d'Espagne, soit aux couleurs de régiments affectés à la défense de Moscou en Leningrad en 1939-1941, le « Fw 190A-5 Hasegawa (réf. 32013) représenté ici dans les patchworks portés par les appareils de la JG 54 en Russie, courant 1943, (un superbe sujet pour peintres), et enfin le « Spitfire Mk. Vb Trumpeter (réf. 24001) que l'on pourra décorer intégralement en vue de représenter deux appareils, gris et vert et marron et vert, des No 315/609 Squadrons en 1941.

La présente liste n'est pas exhaustive et signale simplement les échantillons reçus ces derniers temps. Voici en tout cas ce qui se fait de mieux pour ceux qui savent manier l'aérographe et souhaitent, moyennant un effort supplémentaire, approcher au plus près les finitions des appareils réels.

LOADED/TROPHIES/CHOPPER S (62-63-64)

Lifthere 1/72 & 1/48

De Serbie-Montenegro trois nouvelles planches à nous parvenir, toujours éditées en série limitée à 150/200 exemplaires.

L'originalité étant souvent de mise ici, les heureux acquéreurs pourront revenir dans un premier temps sur les « DC-3/Ju-52 au 1/72, l'un camouflé en vert/gris/bleu ciel, l'autre peint en alu, utilisés par la force aérienne yougoslave sous contrôle des partisans durant le dernier conflit mondial. Toujours dans la même veine, Lifthere propose ensuite une pochette au 1/48 consacrée aux chasseurs capturés et utilisés par la résistance avec un « Fiat G-50 bis, un « Ms 406 (absolument somptueux dans sa robe grise mélangeant camouflages à segments et mouchetis pour une casserole à spirale), un « Ju-87B-2 laissé dans ces couleurs allemandes mais légèrement retouchées cependant, et un « P-38J resté en métal naturel avec la simple transformation de l'étoile américaine en étoile rouge yougoslave. La dernière pochette propose une sélection de voitures toumantes au 1/72 (des « WS-51, « S-55, « Mi-2, « Mi-4 et « Mi-8) préservés au Musée de l'Air de Surcin à Belgrade, qui contient dans ses réserves quelques raretés comme un Fw 190F dans son « jus » d'époque. Réf. O-72LH, L-48LH, P-72LH.

55



56



57



59

60



62

63



64

73

52



53



54



à partir de l'excellent kit Tamiya (lui même monté dans notre n° 20) le 361st FG en 1944-1945 et ses célèbres « Yellow Nose » parmi lesquels figurent: « Baby Doll », « Jasper Joker's II », « Betty Lee III » (très seyant avec son montant de verrière et sa gouverne en bleu), « Gay Crusader », « Pegasis » et le célébrissime « Lou IV » dont on est (quasiment) sûrs maintenant que



6^E EXPO 66

Du samedi 23 avril au dimanche 1^{er} mai 2005

Nous vous accueillerons pour 9 jours exceptionnels autour des thèmes suivants :

- La 1^{re} Guerre Mondiale • Les hydravions et les appareils embarqués
- Les « Nose Art » • Les maquettes TRUMPETER • Le F-16 Fighting Falcon



Cette manifestation gratuite est ouverte à tous sans inscription ni obligation.

Un compte rendu sera disponible sur le site : <http://www.master194.com>

Horaires : ouvert non stop du samedi 23 avril au dimanche 1^{er} mai de 10h à 19h
(Y compris le dimanche 24 avril)

LA MACHINE VOLANTE LIBRAIRIE AERONAUTIQUE

Des milliers de références :
livres, revues, plaquettes, monographies,
catalogues publicitaires, photos, cartes postales, ...

ENORME ARRIVAGE

Photos et documents aviation française
civile et militaire de 1945 à 1970

IMPORTANT RAYON MARINE ET MILITARIA

Ouvert du mercredi au vendredi de 14h à 19h et samedi de 11h à 19h
Catalogue VPC gratuit sur demande

75, rue Claude Decaen - 75012 Paris - M° Daumesnil
Tél. : 01 43 40 91 07 - E-mail : lamachin@wanadoo.fr

aéroglyphes services

Nouvelle adresse

84, rue Lemerrier - 75017 PARIS - M° Brochant

Tél. : 01 53 31 10 28 - Fax : 01 53 31 10 17

SITE INTERNET : aeroglyphes-services.com

Stages d'Aéroglyphe

- Initiation et perfectionnement
- Peinture, patine et autres applications

Ne tardez pas à vous inscrire

VENTE

AEROGlyphes : Aztek, Badger, Paasches, Testor, Aero Pro, Colani, Evolution, Grapho, Iwata, Omni, Meiji, Vega, Solar, Mini sableuse.

COMPRESSEURS : Aero Pro, Silair, Saturn 25, Saturn 40.

HOTTES ASPIRANTES : Air Clean

PEINTURES ACRYLIQUES : Prince August Air, Créatex, Spectralite, Sminck.

PIECES DETACHEES TOUTES MARQUES

REPARATIONS : Aéroglyphes et compresseurs

DOCUMENTATION : Gratuite sur demande. VCP France,

Dom Tom et Europe.

**PRÉSENT AU MONDIAL
DE LA MAQUETTE
DU 22 AVRIL AU 1^{er} MAI**

HOBBY 57

Site internet : www.hobby57.com
Forum : www.hobby57.net

CATALOGUE 2004
Edition n°2
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

GRATUIT : RECEVEZ PAR EMAIL LES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS EN NOUS ENVOYANT UN MESSAGE À : FLIGHT66@WANADOO.FR

MAQUETTES

HASEGAWA 1/32



Nakajima Ki-84
Fi 156C Crique
« Armée de l'Air » 42 €
39,90 €

HASEGAWA 1/48



F-8E (FN) Crusader 39 €



Mitsubishi F-1
P-38J « 459 FS » 35 €
Hurricane MK.III Trop FAFL
(série limitée) 45 €
P-47D « Armée de l'Air »
(série limitée) 33 €



Curtiss P-40E 29,90 €

HASEGAWA 1/72



RF-4C Phantom II 30 €



Heinkel He111P 39 €
F/A-18F Super Hornet
« VFA 154 » 29 €
F/A-18C Hornet « VFA 82 »
AV-8B Harrier II plus 29 €
« VMA 223 » 23 €
PBJ-1H Mitchell
« US Marine » 39,90 €
A-24B Dauntless
« Free French Air Force » 23 €
Jaguar E « French Air Force
30th anniversary » 25 €

CLASSIC AIRFRAMES 1/48



De Havilland Vampire
in French Service 55 €
Iman Ro 37 42 €
Iman Ro 37 bis 42 €

SIGNIFIER 1/48



Grumman Goose JRF-5 58 €

TAMIYA 1/32



F-16CJ Block 50/52 149 €

TAMIYA 1/48



M4 Sherman early 21 €



Tiger I early 21 €
German Schwimmwagen
type 166 15 €
Sturmgeschütz III Ausf.B 21 €

FINE MOLDS 1/72

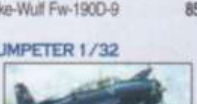


Bf109 F-2 23,50 €



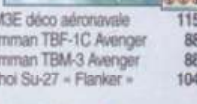
Bf109 F-4 23,50 €

TRUMPETER 1/24



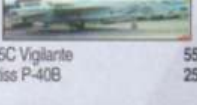
Focke-Wulf Fw-190D-9 85 €

TRUMPETER 1/32



TBM3E deco aéronavale 115 €
Grumman TBF-1C Avenger 88 €
Grumman TBM-3 Avenger 88 €
Sukhoi Su-27 « Flanker » 104 €

TRUMPETER 1/48



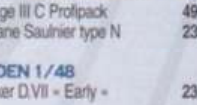
RA-5C Vigilante 55 €
Curtiss P-40B 25 €

TRUMPETER 1/72



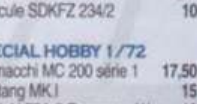
RASC Vigilante (février/mars) 19 €
Chenyang J-10 (février/mars) 15 €

EDUARD 1/48



Mirage III C Protpack 49 €
Morane Saulnier type N 23 €

RODEN 1/48



Fokker D.VII - Early 23 €

RODEN 1/72



Véhicule SDKFZ 234/2 25,50 €
10 €

SPECIAL HOBBY 1/72

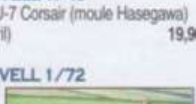
Aermacchi MC 200 série 1 17,50 €
Mustang MK.I 15 €
Hawk H-75A-3 European War 18 €
Hawker Sea Fury FB. MK.11 Fighter
Bomber version 20 €

REVELL 1/32



Heinkel He 162 Salamander 27 €

REVELL 1/48



F4U-7 Corsair (moule Hasegawa)
(avril) 19,90 €

REVELL 1/72



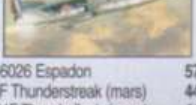
Hawker Hunter FMK.6 (avril) 16,50 €

Mig 21 F13



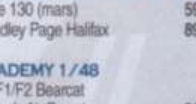
B-25J Mitchell nez canon 17 €
Mirage 2000C « Tigermeet » 16,50 €
Lockheed F-16B (mars) 17 €

XKIT (FONDERIE MINIATURES) 1/48



SO-6025 Espadon 57 €

ACADEMY 1/48



F84F Thunderstreak (mars) 44 €
RF84F Thunderflash (mars) 44 €

FONDERIE MINIATURES 1/48



Loire 130 (mars) 59 €
Handley Page Halifax 89 €

ACADEMY 1/72



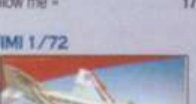
F-8F1/F2 Bearcat
(French Air Force) 21 €

ACADEMY 1/72



Pack St-Ex Conversion F5B/C: nez,
roues, décals fournies.
Le pack: 29,90 €

P-51 Mustang avec jeep



P-51 Mustang avec jeep
« Follow me » 17 €

FUJIMI 1/72



Phantom FGR2
« Alcock & Brown » 29,90 €

CLASSIC PUBLICATIONS

Jagdwafler vol. 5 section 1
« Defending the Reich 1943-1944 »
96 pages
Format : 22,5 x 30,5 cm 32 €



Jagdwafler vol. 5 section 2
« War in the East 1944-1945 »
192 pages. Format : 22,5 x 30,5 cm 32 €



Luftwaffe Camouflage & Markings 1933-
1945 vol. 1 59,90 €
Kampfflieger volume 3 29,90 €

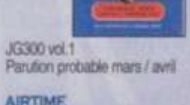


AERO DETAIL
#1: BF109E 29 €
#2: FW190D 31 €
#3: BF109G 33 €
#4: BF109G 33 €
#5: BF109G 33 €
#6: BF109G 33 €
#7: AGM Zero Fighter 29,50 €
#8: Hawker Hurricane 33 €
#9: Spitfire Mk.IV 33 €
#10: Spitfire Mk.IV 33 €
#11: Spitfire Mk.IV 33 €
#12: Spitfire Mk.IV 33 €
#13: Spitfire Mk.IV 33 €
#14: Spitfire Mk.IV 33 €
#15: Spitfire Mk.IV 33 €
#16: Spitfire Mk.IV 33 €
#17: Spitfire Mk.IV 33 €
#18: Spitfire Mk.IV 33 €
#19: Spitfire Mk.IV 33 €
#20: Spitfire Mk.IV 33 €
#21: Spitfire Mk.IV 33 €
#22: Spitfire Mk.IV 33 €
#23: Spitfire Mk.IV 33 €
#24: Spitfire Mk.IV 33 €
#25: Spitfire Mk.IV 33 €
#26: Spitfire Mk.IV 33 €
#27: Spitfire Mk.IV 33 €
#28: Spitfire Mk.IV 33 €
#29: Spitfire Mk.IV 33 €
#30: Spitfire Mk.IV 33 €
#31: Spitfire Mk.IV 33 €
#32: Spitfire Mk.IV 33 €
#33: Spitfire Mk.IV 33 €
#34: Spitfire Mk.IV 33 €
#35: Spitfire Mk.IV 33 €
#36: Spitfire Mk.IV 33 €
#37: Spitfire Mk.IV 33 €
#38: Spitfire Mk.IV 33 €
#39: Spitfire Mk.IV 33 €
#40: Spitfire Mk.IV 33 €
#41: Spitfire Mk.IV 33 €
#42: Spitfire Mk.IV 33 €
#43: Spitfire Mk.IV 33 €
#44: Spitfire Mk.IV 33 €
#45: Spitfire Mk.IV 33 €
#46: Spitfire Mk.IV 33 €
#47: Spitfire Mk.IV 33 €
#48: Spitfire Mk.IV 33 €
#49: Spitfire Mk.IV 33 €
#50: Spitfire Mk.IV 33 €
#51: Spitfire Mk.IV 33 €
#52: Spitfire Mk.IV 33 €
#53: Spitfire Mk.IV 33 €
#54: Spitfire Mk.IV 33 €
#55: Spitfire Mk.IV 33 €
#56: Spitfire Mk.IV 33 €
#57: Spitfire Mk.IV 33 €
#58: Spitfire Mk.IV 33 €
#59: Spitfire Mk.IV 33 €
#60: Spitfire Mk.IV 33 €
#61: Spitfire Mk.IV 33 €
#62: Spitfire Mk.IV 33 €
#63: Spitfire Mk.IV 33 €
#64: Spitfire Mk.IV 33 €
#65: Spitfire Mk.IV 33 €
#66: Spitfire Mk.IV 33 €
#67: Spitfire Mk.IV 33 €
#68: Spitfire Mk.IV 33 €
#69: Spitfire Mk.IV 33 €
#70: Spitfire Mk.IV 33 €
#71: Spitfire Mk.IV 33 €
#72: Spitfire Mk.IV 33 €
#73: Spitfire Mk.IV 33 €
#74: Spitfire Mk.IV 33 €
#75: Spitfire Mk.IV 33 €
#76: Spitfire Mk.IV 33 €
#77: Spitfire Mk.IV 33 €
#78: Spitfire Mk.IV 33 €
#79: Spitfire Mk.IV 33 €
#80: Spitfire Mk.IV 33 €
#81: Spitfire Mk.IV 33 €
#82: Spitfire Mk.IV 33 €
#83: Spitfire Mk.IV 33 €
#84: Spitfire Mk.IV 33 €
#85: Spitfire Mk.IV 33 €
#86: Spitfire Mk.IV 33 €
#87: Spitfire Mk.IV 33 €
#88: Spitfire Mk.IV 33 €
#89: Spitfire Mk.IV 33 €
#90: Spitfire Mk.IV 33 €
#91: Spitfire Mk.IV 33 €
#92: Spitfire Mk.IV 33 €
#93: Spitfire Mk.IV 33 €
#94: Spitfire Mk.IV 33 €
#95: Spitfire Mk.IV 33 €
#96: Spitfire Mk.IV 33 €
#97: Spitfire Mk.IV 33 €
#98: Spitfire Mk.IV 33 €
#99: Spitfire Mk.IV 33 €
#100: Spitfire Mk.IV 33 €

EAGLE EDITIONS



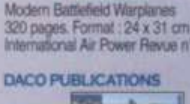
JG300 vol.1
Parution probable mars / avril 75 €



AIRTIME
Modern Battlefield Warplanes
320 pages. Format : 24 x 31 cm 35 €
International Air Power Review n°14 19 €



DACO PUBLICATIONS
T-38A / AT-38 / T-38C Talon
80 pages. Format : 21 x 24 cm 22 €



HISTOIRE ET COLLECTIONS
L'aviation française de 1939 à 1942
tome 1, 81 pages
Format : 20 x 24 cm 15,50 €
Mirage III Mirage 5, 50
et dérivés de 1955 à 2000, 81 pages.
Format : 20 x 24 cm 15,50 €



Junkers Ju88 vol.1
Décais inclus. 80 pages
Format : 21 x 29,7 cm 19 €



Richtofen's Eleven Jaits 11
Décais inclus. 64 pages.
Format : 21 x 29,7 cm 19 €



4+ PUBLICATION
Spad S.VII C1.36 pages.
Format : 21 x 29,7 cm 19,50 €

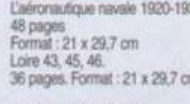


L'Aviation française. Tome 2
81 pages.
Format : 20 x 24 cm 15,50 €

AVIA EDITIONS



L'aéronautique navale 1920-1939
48 pages
Format : 21 x 29,7 cm 17,50 €
Loire 43, 45, 46
36 pages. Format : 21 x 29,7 cm 18 €



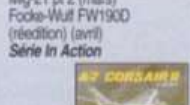
SQUADRON SIGNAL
PUBLICATION
Série Walk-Around
Walk Around
#38 : F-8 Crusader 23 €
#37 : Mig-21 Fishbed pt 1
79 pages. Format : 21 x 28 cm 23 €
Mig-21 pt 2 (mars) 23 €
Focke-Wulf Fw190D
(réédition) (avril) 23 €
Série In Action
#20 : A-7 Corsair II
49 pages. Format : 21 x 28 cm 15 €
H-60 Black Hawk 15 €
C-130 Hercules 15 €
A-20 Havoc (mars) 15 €
US Liaison Aircraft (avril) 15 €



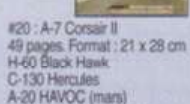
P38 de la 33e escadre
63 pages. Format : 18 x 25,5 cm



START
Luftwaffe im Focus #6
Traduction française incluse
48 pages. Format : 21 x 29,7 cm



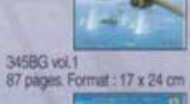
MUSHROOM
Walrus & Stranraer.
128 pages
Format : 16,5 x 24 cm



MiG-15.
128 pages.
Format : 16,5 x 24 cm



JAPO PUBLICATIONS
Messerschmitt Bf109G-10U4
Produit & Operational Service. Volume 2
80 pages. Format : 21 x 29,7 cm



STRATUS PUBLICATIONS
MS406, Caudron CR714, MB 151/15
47 pages.
Format : 21 x 29,7 cm 13,50 €



4+ PUBLICATION
Spad S.VII C1.36 pages.
Format : 21 x 29,7 cm 19,50 €



4+ PUBLICATION
Spad S.VII C1.36 pages.
Format : 21 x 29,7 cm 19,50 €



4+ PUBLICATION
Spad S.VII C1.36 pages.
Format : 21 x 29,7 cm 19,50 €

COMMANDES PAR CORRESPONDANCE - ENVOI EN COLISSIMO SUIVI - RÈGLEMENT PAR CHÈQUE OU CARTE VISA
FORFAIT FRAIS DE PORT : FRANCE MÉTROPOLITAINE : 6€ DOM-TOM, ÉTRANGER : 11€



PIAGGIO P. 108 II. SPECIAL HOBBY 1/72

Les premières missions ayant montré que ce quadrimoteur manquait singulièrement d'autonomie pour opérer sereinement au-dessus de la Méditerranée, Piaggio procéda au démontage de la tourelle de nez et à l'installation de réservoirs supplémentaires dans la soute, ce qui déboucha sur la deuxième série du P. 108 B dont il est ici question.

Après Flying Machines (c.f. *WingMasters* n° 44), Special Hobby producteur des grappes nous livre, sous son label propre cette fois, cette version de cet élégant bombardier. Nous retrouvons donc les mêmes pièces en plastique injecté short run gris moyen et une grappe transparente. La pochette de pièces en résine est toujours présente et fournit le raffinement d'usage pour le cockpit essentiellement.

Les décorations, au nombre de deux, concernent en premier un appareil vert foncé, dont l'essentiel des marquages, ainsi que la totalité des surfaces inférieures, ont été recouverts de noir mat, sur lequel le capitaine Semprini et le lieutenant Cervi ne sont pas revenus d'une mission sur le port d'Alger le 13 janvier 1943. La deuxième option est pour le dernier appareil construit (camouflé en vert foncé et gris) et récupéré par l'U.S. Army qui masqua dessus les marquages italiens par ses propres insignes. Vous trouverez ces deux décorations dans le volume n° 15 de la collection *Ali d'Italia*. P. Branly. *Plastique injecté « short run », lignes de structure en creux et résine.*

RYAN PT-22 MPM 1/72

Au début des années 1930, l'US Army Air Corps manifesta le besoin de disposer d'avions d'entraînement légers. Elle fut, entre autre, satisfaite par les performances des Ryan qui intégrèrent des unités de formation après quelques modifications. Le kit tient sur une grappe, complétée d'une dizaine de pièces en résine apportant un gain considérable de finesse, notamment au niveau de l'hélice et des empenages horizontaux. Le point fort du montage résidera dans la découpe d'une partie du nez d'origine abritant le moteur Menasco en ligne du PT-21 (un kit déjà paru chez un autre fabricant), pour y greffer le nez résine et son moteur radial aux cylindres séparés. La gouverne de direc-

tion subira le même sort, mais la chirurgie sera moins lourde. Le cockpit composé de cinq pièces en injecté est succinct et suffisant au regard de la taille du kit. L'aile entoilée est d'un seul tenant ce qui simplifiera d'autant l'assemblage. Les deux minuscules pare-brises en thermoformé sont donnés en double exemplaire pour plus de sécurité.

Les possibilités de décorations des Ryan à cette époque ne sont pas légion et Spécial Hobby propose une livrée bleu pour le fuselage et jaune pour les plans, représentant un appareil basé à Randolph Field en 1935. Petit et mignon voilà comment définir ce sujet d'à peine huit centimètres de long qui ravira les amateurs d'avions d'entraînement d'avant guerre. K. Hennuyer. *Plastique injecté, lignes de structure en creux résine et thermoformé.*

AH-64D/WH-64D REVELL 1/48

Réédition du kit Monogram de l'Apache, décliné ici en version Longbow pour coller à l'actualité, avec des décorations pour des appareils américains, anglais et néerlandais, les deux premiers vus en Irak en 2003.

Le moulage est du plus pur style Monogram avec luxe de détails, mais délimitations de panneaux en relief, procédé qui peut convenir à certains maquetistes et proche après tout de la peau rugueuse du vilain. Les lignes d'ensemble et la profusion de détails font de cette pièce un bon, voire très bon kit, surtout si l'on mentionne la présence d'une grappe plus récente donnant de quoi actualiser avec, notamment, le carénage du radar au sommet du rotor, une nouvelle instrumentation (souffrant de retassures), les renforcements latéraux et la plaque de dessous. La découpe de la verrière permet pour sa part une découverte du cockpit, à l'avant comme à l'arrière, avec les barres de soutien qui conviennent. Un équipage au moulage rappelant un peu la parano américaine du « ils sont parmi nous » figure enfin à l'inventaire.

L'armement prévu est conséquent avec des pods roquettes, des missiles Hellfire et l'horrible canon « suiveur » à l'avant. La planche de décal, correcte et de taille raisonnable, donne l'intégralité des trois décors évoqués, stencils en plus, pour lesquels des indications de mise en place figurent sur la notice. Un kit de qualité, certes dépassé par son homologue Hasegawa sorti l'année dernière, mais qui donnera un excellent résultat avec un peu de travail. A. El Bied. *Plastique injecté, lignes de structure mixtes.*

MIG 21 MF/RF/BIS/SMT FUJIMI 1/72

La marque Fujimi avait laissé un grand vide lors de son eclipse en France, faute d'importateur. Ce problème ayant été résolu depuis peu, nous avons le plaisir de retrouver, entre autres, la fameuse série de Mig 21, presque complète d'ailleurs, puisque ne manque que la version PF. Rappelons pour justifier le propos que jusqu'alors il fallait se contenter des maquettes Zvezda, convenables au demeurant, mais nettement en deçà des présents kits au regard de la finesse d'ensemble.

Ces très belles maquettes, non contentes d'être correctes de formes et de dimensions (hormis au niveau de l'arête dorsale comme nous le verrons), sont

en outre des modèles de précision dans l'assemblage. La gravure est fine et précise; le cockpit bénéficie d'un détaillage minimal et un peu de résine ne sera pas de trop, surtout au niveau du siège éjectable. La tuyère en trois parties gagnera à être affinée, les logements de trains sont un peu simplifiés, mais trappes, jambes et roues restent très convenables. La verrière et le pare-brise séparés sont enfin limpides, bien que présentant quelques effets de loupe. Pour compléter cet inventaire, signalons que nous sommes en présence des versions MF, RF (extrapolation de reconnaissance du MF, désarmée et pourvue de matériel photographique, d'ailleurs un peu schématisé par Fujimi) ainsi que des versions BIS et SMT. Concernant les MF et RF, il n'était pas passé inaperçu à l'époque que Fujimi s'était un peu emmêlé les pinceaux dans la définition des versions. Toutes reprennent les caractéristiques extérieures du Bis (arête dorsale élargie et finissant plus loin sous la dérive), le fabricant s'étant contenté de fournir de nouvelles planches de décalcomanies propres aux boîtages des MF et RF. Bien sûr, la confusion n'a pas eu lieu concernant le SMT, tant sa particularité est évidente et fait tout l'attrait (contrairement aux décorations possibles) de cette version, à savoir l'imposante arête dorsale bombée et enveloppante afin d'emporter plus de carburant.

Les décorations, toutes versions confondues, couvrent bon nombre de pays utilisateurs, de la mère patrie, à l'Irak, en passant par la Finlande, la Pologne, le Bangladesh, l'Égypte ou encore l'Afghanistan.

Même s'il n'est possible d'obtenir en définitive qu'un Bis ou un SMT, sans modifications importantes, il n'en reste pas moins que ces versions tardives du Mig 21 sont les meilleures au 1/72. K. Hennuyer. *Plastique injecté, lignes de structure en creux.*

HAWKER SEA HAWK FB MK.3/FGA MK.50 SPECIAL HOBBY 1/72

Sorti précédemment chez MPM, ce jet emblématique d'une époque et d'un conflit, fut le premier appareil embarqué à réaction à équiper la *Fleet Air Arm*. Avant sa présente réédition par Special Hobby, il s'agissait déjà d'une réplique très fidèle dont on retrouve, sans surprise, les mêmes grappes accompagnées de résine et photodécoupe qui viendront enrichir dans leur majeure partie le cockpit. L'unique bémol à signaler étant une canopée en plastique injecté, mais solidaire du pare-brise.

L'originalité de cette réédition vient des décorations proposées: la première permet de réaliser un Sea Hawk FB Mk.3 de la FAA au-dessus de l'Égypte en 1956 et pourvu des bandes jaunes et noires caractéristiques du conflit de Suez. Comme l'illustre le box art, le réservoir supplémentaire droit a souffert d'un tir de DCA égyptienne, singularité reproduite en résine par le fabricant. La deuxième option est une version plus tardive du Sea Hawk, le FGA Mk 50, de la marine néerlandaise pouvant être équipé de sidewinders dont les corps sont en résine, avec des ailettes en photodécoupe, gage de finesse. Après avoir gratifié le maquetiste il y a quelques mois de cela de très jolies versions du Sea Hawk au 1/48, le fabricant nous offre cette fois au 1/72 cet attachant jet, non sans quelques clin d'œil valant bien une réédition! K. Hennuyer, plas-



tique injecté, résine, photodécoupe, lignes de structure en creux.

ME 109E-3 PARC MODEL 1/72

Nouvelle marque venant de l'est, la Roumanie dans le cas présent, Parc Models nous propose un petit Bf 109E fortement inspiré du kit Tamiya, lequel avait déjà migré du côté des presses d'ICM en Ukraine semble-t-il. S'agissant du contenu, l'ensemble tient sur une seule grappe, de couleur blanche, comprenant une quarantaine de pièces très finement gravées en creux avec de belles lignes de rivets, mais au moulage parfois un peu hésitant, ce qui se traduit par quelques bardes à enlever autour de la roulette, des jambes de train, de l'hélice et de pièces comme les demi-fuselages, la voilure ou les éléments du capot.

Certaines retassures apparaissent autrement sur les volets de voilure et la prise d'air gauche. Une fois tout ceci éliminé nous serons indubitablement en présence d'un kit sympathique dont l'intérêt est de permettre la réalisation de quatre E-3 roumains à capots jaunes et Nose Art, dont le n° 35 d'Alexandru Serbanescu, grand as du pays. D. Keller. *Plastique injecté, lignes de structure en creux.*

Parc Models: str. Ion Berindei nr. 3. bl. OD 21A, sc.D, ap. 174 sector 2, Bucarest. Roumanie. www.parcmodels.ro ou modelism@parcmodels.ro Tél/Fax + 4021 24 24 24 278. GSM: + 407 26 35 81 44.

KITS-DISCOUNT

5, rue de Provence, 83700 Saint Raphaël

Tél. : 04 94 82 22 25

Fax : 04 94 83 05 24

Poste : 7 € quel que soit le montant de votre commande



HASEGAWA 1/48

P-40 E Warhawk 28 €

Des promotions chaque mois

CZECH MODEL 1/48

Douglas F3D-2 Skyknight à 55,90 €

Plus de 12 000 références en stock.

Maquettes, livres, aéroglyphes, etc.

Consultez notre site www.kits-discount.com

ou commandez notre catalogue à 7 € (poste incluse)

La Boukit

Vente par correspondance
Maquettes et accessoires



www.laboukit.com

www.boukit.com

Des milliers de références
en quelques clics !

Paiement sécurisé en ligne



37 rue Roger Martin du Gard
60600 Clermont

03 44 19 23 22

Conditions spéciales clubs

Nouvelle adresse

SPECIAL EAST

QUARTIER LA CURASSE

BP N°8

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 € = 6 €

> à 54 € = 8 €

> à 152 € = FRANCO

Expédition en Europe = 11 €

Envois en colissimo suivi

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

ALITALIANE 1/72		ENGINES AND THINGS MOTEURS 1/48	
CAPRONI CA 308	63,00 €	Nous consulter pour les moteurs disponibles	
ARDPOL 1/72		JADAR	
TS 8 BIES	29,80 €	Outil à PUER LA PHOTOCOUCPE 6 cm	
LUBLIN R XIII D	34,00 €	HISTOREX	
PZL 130 TC ORLIC	36,00 €	PUNCH AND DIE ROND	
A MODEL 1/72		PUNCH AND DIE HEXAGONAL	
ME 109 F2 / FZ 65	11,00 €	MISSION MODELS	
ME 109 E3 ROMANIAN ACES	11,00 €	ETCH MATE PUIEUSE DE PHOTODEC	
POLIKARPOV I 16 TYPE 5	13,50 €	GRABHANDLER outil pour les poignées	
AR 2 SOVIET BOMBER	19,80 €	PART 1/48	
SUKHOI SU 9U	18,30 €	Toute la gamme disponible	
YAK 54	13,50 €	S48075 COCKPIT P36H75	
BROPLAN 1/72		S48026 DEWOITINE D520	
FARMAN F168 GOLIATH	49,00 €	S48127 FOKKER DVII	
AER MACCHI C94	49,50 €	S48132 PZL P24	
POTEZ XXV TOE LORRAINE	19,00 €	S48133 BRISTOL F2B	
CASA CN 235M	51,00 €	S48134 RAF SE 5a	
AV MODELS 1/72		S48135 NIEUPORT N1 28 C1	
TACHIKAWA KI 54 C	34,00 €	MONTEZ MASQUES 1/48 1/32	
KOKUSAI KI 59	36,00 €	Toute la gamme disponible	
CHOROSZY MODELS 1/72		EDUARD 1/48	
SALMON 2A2	35,00 €	MIRAGE III C Prolifack	
ALBATROS JII	35,00 €	NIEUPORT 16 SERIE LIMITEE	
SAIMAN 200 ITALIAN TRAINER	35,00 €	WARRIOR MODEL 1/48	
CAPRONI CA 164 déco française	35,00 €	BLACKBURN SKUA	
HOOVER MF 11 déco Finlande / Allemagne	46,00 €	BLACKBURN ROC	
KOPRO 1/72		BRED BA 65A80	
LAVOCHKIN LA 7 DECO I. KHOZEDUB	6,50 €	FAIREY FULMAR MK I / II	
LAVOCHKIN LA 7 RUSSIAN ACES PT 1	6,50 €	MIRAGE 1/48	
PART PHOTOCOUCPE 1/72		PZL P24 F CANON 20MM	
Toute la gamme disponible		PZL P24 G GRECE	
S72223 MORANE MS 406	14,50 €	PZL 37 LOS BIDERIVE	
S72226 P47 N THUNDERBOLT	11,00 €	FLYING MACHINES 1/48	
S72227 B25 DETAIL MOTEURS	14,50 €	FIAT G50 BIS / AS	
S72228 B25 J MITCHELL	14,50 €	TRUMPETER 1/48	
S72232 FB CRUSADER	14,50 €	CURTISS P40B WARHAWK	
PAVLA 1/72		RODEN 1/48	
FIAT CR 42	19,00 €	NIEUPORT 28 C1	
WESTLAND LYSANDER	25,80 €	OV 1A MOHAWK	
SEAFIRE MK III DECO FRANCE	19,00 €	RAF SE5a / wolseley viper	
IMAM RO 44	22,00 €	Toute la gamme disponible	
WHITE ENSIGN MODEL 1/72		PEINTURES MISTER KIT	
PHOTOCOUCPE SUNDERLAND INT SET	26,00 €	Toute la gamme en stock, le pot	
PHOTOCOUCPE SUNDERLAND EXT SET	11,50 €	TEINTES ITALIENNES WWII	
SPECIAL HOBBY 1/72		TEINTES FRANCE 1940	
HUNTING PERCIVAL PEMBROKE	30,00 €	TEINTES TOUS PAYS 14/18	
FOCKE WULF FW58C WEIHE	28,00 €	TEINTES ISRAELIENNES	
BRISTOL BEAUFORT MK I	28,00 €	VERNIS MAT / SATIN / BRILLANT	
HAWKER SEA FURY FB MK 11	19,00 €	ACADEMY 1/48	
RYAN PT 22 RECRUIT	15,00 €	F6F BEARCAT	
PIAGGIO P108	51,00 €	NEOMEGA 1/48	
MACCHI MC 200	18,00 €	COCKPIT MIRAGE 2000	
AZUR 1/72		COCKPIT JAGUAR A	
POTEZ 63.11	25,00 €	TROJCA	
SPECIAL EAST FIGURINES		JUNKERS JU 88 VOL 1	
SPE008 1/32 OFFICIER PILOTE D520	9,80 €	KAGERO	
SPE011 1/48 PILOTE + OFFICIER FRANCE 40	9,80 €	BREWSTER F2A BUFFALO	
SPE012 1/48 PILOTE + MECANO FRANCE 40	9,80 €	F4U CORSAIR	
PLANET MODEL 1/72		F6F HELLCAT	
GAL 49 HAMILCAR	61,00 €	FW 190 VOL II	
PEINTURES ENAMEL WHITE ENSIGN		F4F WILDCAT	
Toute la gamme japonaise, le pot		KI 27 NATE	
Toute la gamme russe WWII, le pot		AILES DE LA GLOIRE	
PART 1/32		N° 13 D500 D510	
S32010 MIG 3	14,00 €	N° 14 LEO 45	
S32011 MIG 3 VOLETS	14,00 €	N° 15 T6	
S32012 P40B INTERIEUR	15,80 €		
S32014 P40B VOLETS	15,80 €		
S32015 P36 L LIGHTNING	15,80 €		
S32016 P36 L VOLETS	15,80 €		

Et aussi :

ACADEMY, AER, AEROCUB, AIRES, AIRWAVES, ALLIANCE, AML, A MODEL, 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, HISTOIRE ET COLLECTIONS, KAGERO, LEDWOCH MILITARIA, MBI, MUSHROOM, SQUADRON SIGNAL, TROJCA, WARPAINT, WWP, 4+.



Napoléon
Guerre de Sécession
14-18 / 39-45
Vietnam

Livres, DVD'S, CD's, Posters, Figurines...
Demandez dès aujourd'hui notre nouveau
catalogue Militaria contre un règlement
de 5 € (déductible à la 1ère commande).

VMS DIFFUSION

B.P. 119

Moissac TG 82200 - France -

Tél. 05 63 04 43 47



REVELL 1/72



RODEN 1/72



SPECIAL HOBBY 1/72

MIG 21F-13 FISHBED C

REVELL 1/72

Le MiG 21F-13 avec lequel Revell tenait en haleine les « migophiles » que vous êtes est enfin arrivé ! Et l'on est pas prêt de l'oublier étant face à l'un des plus beaux kits de jets sortis ces dernières années, de la veine du Tornado du même fabricant.

La maquette est composée de trois grappes et quelques secondes d'observation suffisent pour s'apercevoir qu'elle est vraisemblablement la réplique quasi définitive du F-13 au 1/72, reléguant aux oubliettes les tentatives plus ou moins fructueuses de Bilek (le meilleur modèle jusqu'à présent, mais en tirage limité), Heller et Academy, pour ne citer qu'eux.

Les ailes, le fuselage et toutes les autres pièces, jusqu'aux plus réduites, ont bénéficié d'une gravure exemplaire de finesse, tant au niveau des lignes de structure que du rivetage les accompagnant. Le cockpit regorge de détails, avec une baignoire aux consoles en relief, des parois latérales moulées à même les demi-fuselages, pourvues de tous leurs « breakers » et un siège éjectable SK-1 en trois parties avec des harnais déjà moulés, assez finement, dans la masse.

La tuyère est en deux parties : le canal avec au fond la couronne d'injection du compresseur et l'orifice à section variable, le tout saisi par le fabricant avec une délicatesse propice aux progrès en peinture.

Les logements des jambes de train sont de profondeur correcte et fourmillent de détails avec, en particulier, le renforcement recevant la roue avant, mais également la structure quadrillée et les bombes rondes d'oxygène dans les baies du train principal, sans oublier grande quantité de rivets au relief qui conviennent. Les aérofreins, dont le ventral est ajouré, pourront être positionnés déployés. La canopée est fine et limpide pour sa part et bascule par-dessus une pièce doublant le pare-brise de l'intérieur. Les canons de 30 mm sont réalistes et l'on pourra compléter l'armement par des pods lance roquettes UB-16-57U, ou des bombes de 500 kg, sans compter le réservoir pendulaire central fourni en plusieurs pièces comme les autres éléments suspendus.

Au chapitre des décorations on pourra comme le soumet d'ailleurs le box-art représenter l'appareil tout aluminium de Sigmund Jähn, qui fut le premier cosmonaute allemand, et que Revell nous fait découvrir avec texte et photos à l'appui. Le second appareil est lui aussi aux couleurs est-allemandes (du TAFS-47 à Preschen en 1978) avec intrados bleu clair et extrados en deux tons de marron. Suivent un F-13 soviétique tout aluminium à étoiles rouges d'un régiment de défense aérienne en 1965 et, pour conclure, trois appareils (aluminium naturel aussi) finlandais opérationnels dans les années soixante-dix et quatre-vingt. La planche de décals est proche d'une certaine perfection, si l'on considère le parcours fait par Revell, avec des motifs nombreux, fins, bien colorés, sans décentrage, et un film légèrement satiné qui devrait épouser sans trop de soucis les surfaces. Tous les stencils y figurent en supplément, ainsi qu'un tableau à apposer sur la console transparente déjà gravée !

À l'heure où les MiG suscitent de plus en plus d'engouement, nul doute qu'il s'agit là d'un sans faute de la part de Revell, qui nous comble d'autant plus, que ce fabricant donne le change aux meilleures maisons asiatiques grâce à un prix hyper concurrentiel ouvrant le nouveau 1/72 à (presque) toutes les bourses. K. Hennuyer. *Plastique injecté, ligne de structure en creux.*

JUNKERS D. I

RODEN 1/72

Au cours de l'été 1918 l'état-major allemand lance une compétition entre aviateurs (la deuxième en fait) afin de trouver de nouveaux modèles de chasse. La réponse de Hugo Junkers fut le D. I (en fait une extrapolation du J.7) à la conception novatrice pour l'époque, avec une ossature en tubes métalliques et un revêtement en aluminium ondulé que l'on retrouvera quelques années plus tard sur un certain Junkers 52. À l'instar de nombreuses idées trop en avance sur leur temps, ce monoplan cantilever souffrira de la mauvaise opinion des meilleurs pilotes et le petit nombre d'exemplaires construits sera cantonné dans un rôle d'attaque au sol.

Cette réalisation témoigne, une fois encore, des progrès accomplis par le fabricant ukrainien puisque l'on ne peut vraiment plus parler de short-run devant la finesse de ces kits qui se rapprochent de plus en plus des modèles Eduard. La version ici représentée est celle à fuselage « long », le tout en 56 pièces moulées dans un injecté de qualité. Les dimensions et l'allure générale du modèle correspondent aux données de la maigre documentation disponible pour cette machine. Le revêtement typique du monoplan a été bien appréhendé et seul un petit défaut à l'intrados de l'aile droite, sur l'exemplaire analysé du moins, sera à revoir. Le moteur Mercedes et les mitrailleuses LMG 08/15 sont eux aussi finement reproduits. L'habitacle est assez succinct, tout comme l'original d'ailleurs, et des plots de démolage relativement mal placés sur les flancs seront délicats à faire disparaître, mais rien d'insurmontable. Un seul schéma de camouflage à base de vert foncé et de violet à l'extrados, ainsi que de bleu clair à l'intrados, avec une dérive blanche, nous est proposé pour deux avions, dont le prototype n° 5180/18. La planche de décals fournit uniquement les croix noires et les numéros de

série qu'il faudra détourner avec soin.

Ce Junkers D. I peut très bien être une première occasion de réaliser un avion du premier conflit mondial, avant de se lancer dans la construction de biplans et autres modèles plus ardues. La présence d'un moteur BMW IIIa et de mitrailleuses Parabellum supplémentaires est par ailleurs annonciatrice d'autres versions et donc, peut-être, du modèle à fuselage court utilisé contre la Russie bolchevique en 1919. À consommer sans modération pour se faire plaisir et sortir des sentiers battus. P. Touzain. *Plastique injecté, lignes de structure en creux.*

FW-58C « WEIHE »

SPECIAL HOBBY 1/72

Obeissant aux mêmes spécifications que l'Ara-do Ar-77, le Fw-58 était propulsé par deux moteurs Argus 10C de huit cylindres en V inversé. Le prototype effectua son vol inaugural en 1935. La structure tubulaire métallique du fuselage était entoilée, tandis que les ailes basses, de type cantilever, ne l'étaient que partiellement sur leur section centrale et leurs surfaces de contrôle, le bord d'attaque étant usiné en métal. Avec ses six places en cabine, le « Weihe », initialement conçu pour le transport civil, a très vite été décliné en une première version militaire (série A) avec l'adjonction d'un armement défensif frontal et dorsal. Lors de la Seconde Guerre mondiale les « Weihe » furent assignés à des missions de communication, de transport léger et aux évacuations sanitaires.

Special Hobby nous propose la version C, la plus produite du Fw-58 qui équipa certaines unités de la Luftwaffe pour les tâches déjà évoquées. La maquette tient sur trois grappes moulées dans un plastique gris moyen. L'aspect général des grandes pièces est enthousiasmant, notamment au niveau des surfaces entoilées dont le revêtement est très bien restitué. Deux sachets de résine et photodécoupe permettront d'améliorer conséquemment le kit tout au long du montage. Le cockpit est à pourvoir de ses sièges et strapontins en résine que l'on agrémentera de leurs harnais en photodécoupe, de sa double commande, et de son tableau de bord en photodécoupe toujours, avec un film d'instrument en rodhoïd. La cabine passagers n'est pas en reste en raison d'une structure interne apparente et de quatre sièges à pourvoir de leurs ceintures ventrales. Concernant le montage, il faudra principalement veiller à l'ajustage de l'aile sur la cellule. La voilure est autrement en cinq sous ensembles : une section centrale comprenant les nacelles moteurs (à rapporter sous la cellule) et les deux intrados venant épauler cette dernière afin de pouvoir recevoir enfin les deux extrados. L'empennage horizontal est d'un bloc et reposera sur un méplat en amont de la dérive. Le train d'atterrissage, les deux hélices bipales, les échappements sont des éléments qui gagneront à être affinés même si, encore une fois, la résine vient en renfort. La grande verrière est en plastique injecté limpide avec la grande antenne Gonio la surplombant en résine.

Au chapitre des décorations, nous trouvons un premier appareil camouflé en RLM 65/70/71 ceinturé par la bande jaune typique du front de l'est. La seconde, objet du box art, en représente un dont l'intrados est camouflé en RLM 02 remontant très haut sur les flancs (à partir du milieu de la voilure pour couvrir entièrement la dérive) avec l'extrémité des casseroles en jaune.

Excellente nouvelle donc avec cet oiseau rare, très certainement suivi d'un Fw-58B comme le laisse supposer la présence d'un nez vitré dans la boîte. K. Hennuyer. *Plastique injecté, lignes de structure en creux, résine, photodécoupe.*

MUSTANG MK. I RAF

SPECIAL HOBBY 1/72

Pari osé de la firme North American Aviation qui développa en 1939, sans expérience aucune

en la matière, son premier avion de combat, le Mustang, conçu autour du moteur Allison V-1710 ayant déjà fait ses preuves sur les chasseurs Curtiss. Ce fut la réussite incontestable que l'on sait grâce à la conception novatrice de son profil d'aile de type NACA permettant un écoulement laminaire du flux d'air.

C'est la version commandée par la *British Purchasing Commission* pour le compte de la RAF que vient d'éditer Special Hobby. Nombre de pièces étant communes entre le Mustang Mk. I et le A-36 Apache (un kit déjà présent au catalogue du fabricant), celui-ci s'est habilement contenté d'ajouter à ce dernier la grappe nécessaire comprenant de nouveaux demi-fuselages, ainsi qu'une voilure sans freins de piqué. L'ensemble des pièces bénéficie d'une gravure exemplaire de finesse, bien que le moulage basse pression appelle le classique travail de préparation inhérent à ce type de productions. De la résine est incluse sous la forme de jolies roues, mais surtout d'un cockpit en douze pièces auquel ne manqueront plus que les hamais. La verrière en injecté est solidaire du pare-brise, avec une découpe au niveau du carreau arrière gauche, afin d'y intégrer la bulle en plexiglas permettant l'installation d'une caméra embarquée par la première des deux versions proposées.

La planche de décalcomanie propose un premier appareil du No 29 Sqn de la RAF équipé d'une caméra et camouflé en *Dark Green*, *Ocean Grey*, *Medium Sea Grey*, portant les bandes jaunes méditerranéennes. Le second revêt un camouflage de début de guerre: intrados *Sky*, extrados *Dark Green* et *Dark Earth*. Petit oubli du fabricant à son sujet: la verrière est à compléter du vitrage plat à l'arrière gauche puisqu'aucune caméra n'y était installée. *K. Hennuyer. Plastique injecté « short run », lignes de structure en creux, résine, verrière injectée.*

SAAB JAS 39A GRIPEN

ITALERI 1/48

La genèse du JAS-39 remonte à 1982 avec le lancement d'un programme d'avion de combat multirôle destiné à remplacer tous les types en service dans l'armée de l'air suédoise. Le premier prototype prit l'air en décembre 1988 et le premier avion de série fut livré en juin 1993. L'appareil est opérationnel en Suède depuis 1997. Trois clients export (Hongrie, République Tchèque et Afrique du Sud) commenceront à recevoir leurs premiers exemplaires en 2005-2006.

On attendait avec impatience à cette échelle le chaînon manquant au trio des « superchasseurs » européens. Les trois grappes qui composent ce kit de JAS 39A font immédiatement penser à une copie pantographée du modèle au 1/72 édité en 2000 par le même fabricant. Formes et dimensions sont très bien appréhendées mais les lignes de structure sont en creux assez lourdement figurées sauf au niveau de certaines grilles du fuselage et de l'évent du canon, très fins. Malgré une forme d'ensemble exacte, la tuyère est vraiment mal lotie de ce point de vue et la cannibalisation d'un F/A-18 Hasegawa pourra être une solution en attendant la commercialisation d'une pièce de substitution par un accessoiriste. Cette solution serait également la bienvenue au niveau de l'habitacle, car si le siège en quatre pièces est reproduit assez fidèlement, planche de bord et consoles sont fournies en décalcomanies à appliquer sur des surfaces totalement lisses. La canopée en deux parties est très correcte avec une arête centrale également très visible sur l'appareil réel. Le radôme peut être monté ouvert pour dévoiler un radar qui supportera volontiers les assauts de vos talents de pinailleur. Les aérofreins de fuselage peuvent également être déployés mais cette configuration est rarement vue à l'arrêt. Les nombreux détails et tuyauteries moulés intégralement dans les baies de train devront être vérifiés car étant légèrement fantaisistes à première vue. On pourra toujours compléter les jambes par les tuyauteries habituelles et refaire les compas d'amortisseurs un peu épais. Les roues principales n'ont pas de déli-

mitation entre l'épaulement de la jante et le pneu, un détail qu'il sera capital de regravure pour une mise en peinture correcte. Les charges externes se composent de deux Rb 74 (AIM-9L Sidewinder) aux empennages trop courts, deux RB 75 (AGM-65 Maverick) avec leurs rails et un nez transparent, deux gros Rb 15F, un réservoir ventral et un pod de reconnaissance Vicon 70.

La planche de décalcomanies propose deux JAS 39A suédois, le premier en marquages faible visibilité (fournis intégralement en gris foncé alors que les insignes de nationalité d'intrados et les marquages servitude devraient être plus clairs), et le second, de présérie, avec des motifs plus colorés. On trouve enfin un JAS 39C tchèque, à nouveau intégralement « lo viz », pour lequel il manquera cependant la gravure du logement de la perche de ravitaillement en vol au-dessus de l'entrée d'air gauche.

En conclusion, on se félicitera qu'il existe désormais une reproduction somme toute correcte, bien que perfectible, du Gripen au 1/48. Mais on constatera aussi qu'Italeri n'a pas forcé son talent, malgré l'abondante documentation et les moyens technologiques dont il a pourtant su tirer le meilleur parti sur d'autres références. On peut imaginer que l'absence pour le moment de kit concurrent à cette échelle et la nature éminemment grand public du sujet suffise à garantir une commercialisation large d'un produit honnête, sans plus. Les pinailleurs amoureux de la bestiole devront s'en contenter, eux qui rêvaient d'un kit du niveau du Rafale Revell. *P.-A. Lambert. Plastique injecté, lignes de structure en creux.*

DOUGLAS F3D-2 SKYKNIGHT

CZECH MODEL 1/48

Le Douglas F3D Skyknight fit son premier vol en mars 1948. Premier jet embarqué de chasse de nuit, il privilégiait le rayon d'action et la portée du radar aux performances pures, ce qui lui conférait un aspect trapu et massif. Sa carrière sur les porte-avions de la Navy fut assez courte, mais la version F3D-2 fut utilisée intensivement par les Marines durant la guerre de Corée. Le Skyknight fut ensuite cantonné à des rôles d'entraînement et de support. Redésigné F-10 en 1962, il servit jusqu'en 1970 dans sa version de guerre électronique EF-10B au sein de l'USMC, les derniers appareils de tests étant quant à eux définitivement mis à la retraite dans les années quatre-vingt.

Seul le kit en résine Collect-Aire permettait jusqu'à présent de monter au 1/48 ce gros bébé joufflu de plus de 30 cm d'envergure, et cette nouveauté est donc la bienvenue. Les 80 pièces en injecté auront besoin d'un minimum de préparation avant l'assemblage, car les points de coulée sont épais et parfois mal placés. Les surfaces externes sont très lisses et finement gravées en creux, même si on pourra rajouter quelques lignes de rivets pour faire bonne mesure. Le fuselage est en deux demi-coquilles sur lesquelles viennent se rapporter les fuseaux moteurs dont les conduits d'admission et d'éjection sont d'une bonne profondeur, avec une représentation très correcte du compresseur et de la turbine. Comme l'empennage horizontal, les ailes en deux parties (intrados-extrados) pourront être affinées au bord de fuite. Elles ne sont pas repliables, mais les parois sont ouvertes pour le détail qui nous sépare de la commercialisation d'un set en résine ad hoc!

En revanche, seul un collage sur chant au fuselage est prévu ce qui est insuffisant compte tenu de la taille de la bête et de la configuration du train principal. Il faudra obligatoirement confectionner des longerons pour rigidifier cette liaison.

Les 16 pièces en résine couvrent l'intégralité de l'habitacle (baignoire, parois latérales, sièges, planche de bord et manches) ainsi que les puits de train avant et principal. Ces derniers nécessiteront quelques ajustements pour s'insérer sans encombre entre les demi-ailes. La canopée, moulée en cristal plutôt épais malgré sa transparence, est découpée en trois parties dans le sens de la longueur. L'ouverture de la trappe d'accès coulissante au plafond n'est pas prévue ici. Les faces



SPECIAL HOBBY 1/72



ITALERI 1/48



CZECH MODEL 1/48

internes des portes des logements de train sont pourvues de détails bien fidèles et on reste admiratif devant la finesse des jantes et des blocs de freins. Les jambes sont très correctes mais la greffe d'axes de roues métalliques plus longs que les simples ergots moulés sera une sage précaution. Les charges externes se composent de deux réservoirs supplémentaires, avec des pylônes munis de leurs stabilisateurs de charges.

Trois types de décorations représentatives de la carrière du Skyknight nous sont proposés. Le premier, intégralement *Glossy Sea Blue* avec des parements jaunes, est affecté à la VF-14 en 1954. Le second porte la robe noire à marquages rouges des chasseurs de nuit la VMF (N)-513 en Corée. Le dernier appareil est un EF-10B du VMCF-1 opérant au Vietnam en 1967 dans une livrée gris mouette et blanc. Les décalcomanies sont très bien imprimées avec une foule de stencils, mais le rouge est trop foncé, même pour de l'*Insignia Red*; notons par ailleurs que selon certaines sources les chasseurs de nuit peints en noir en Corée auraient porté des codes tirant assez franchement sur l'orangé. En résumé, c'est beau, c'est gros, c'est original, et ça donne envie de s'y mettre



HASEGAWA 1/32



FM 1/48



TRUMPETER 1/48

tout de suite : un kit très réussi pour une « grosse bagnole » américaine comme on les aime. P.-A. Lambert. *Plastique injecté, lignes de structure en creux, résine.*

KI-84 HAYATE **HASEGAWA 1/32**

Déjà auteur d'un somptueux Hayate au 1/48 que nous avions eu le plaisir de monter (cf. WM n° 12), Hasegawa récidive cette année en exploitant un filon devenu prospère, le 1/32, avec une réplique qui nous surprend au premier abord par sa taille, les plumes étant en effet assez conséquentes.

Les cotes réelles sont de 11,23 m pour l'envergure et de 9,92 m pour la longueur, données que traduisent à la quasi-perfection les dimensions relevées sur le kit. Ce point étant réglé, voyons les formes. La voilure a une belle ligne, bien que ses saumons paraissent un poil fuyants au regard des plans de Shigeru Nohara parus dans le *Burin Do* n° 19 consacré au « Franck ». Le fuselage semble lui bien saisi, et les quelques doutes soulevés par la forme de la prise d'air supérieure de capot furent vite chassés par l'examen d'une photo d'un exemplaire déposé de son hélice. Empennages et casserole n'appellent enfin aucun commentaire particulier. Voilà pour les prolégomènes éliminatoires.

Le détail est, vous vous en doutez bien, particulièrement bien traité, sans être ultra-sophistiqué, pour rester dans une gamme de prix à peu près raisonnable et une diffusion grand public. Ce qui nous a le plus surpris, et particulièrement séduit pour tout vous dire, c'est la délicatesse avec laquelle Hasegawa s'est penché sur le rendu de la tôle et de ses nombreuses plaques en surépaisseur avec la visserie afférente. Celle-ci est particulièrement présente au niveau du ventre et traduit, avec toute la subtilité qu'autorisent les procédés actuels de moulage, les techniques originales de construction, où les rivets à têtes noyées jouxtent des pièces plus protubérantes.

D'ici à espérer que la « contrainte » des tôles fasse un jour son apparition dans les mains du grand public, il n'y a (presque) qu'un pas, surtout si la demande pousse dans ce sens.

Le kit se compose de 131 pièces, nombre point excessif pour du 1/32 — qui n'est pas une grande échelle comme nous le faisait remarquer judicieusement un lecteur, mais bien une petite, si l'on se place du point de vue strictement arithmétique voulant que plus celle-ci est élevée, plus la réplique est réduite en taille. La découpe somme toute très ordinaire du fuselage et de la voilure, en deux et trois pièces avec intrados monobloc, a fait que la sophistication s'est nichée au niveau du capot qui intègre un double jeu de volets, fermés ou ouverts, avec la plaque des goulotte d'armes à part, la prise d'air inférieure en trois pièces, et un ensemble de tubulures multiples, simples ou doubles. Le moteur est exemplaire et nous vous conseillons de ne pas trop vous y attarder, hormis l'ajout des fils d'allumage ; cela suffit amplement.

Le cockpit nous paraît complet, pensé comme un module, dont le détail ne demande aucune débauche spéciale d'efforts. Le tableau de bord, gravé, pourra être soit peint, soit complété d'un décal dont les cadrans sont en couleurs. N'oubliez simplement pas de doter le beau siège au coussin fidèle d'un hamais intelligemment disposé pour animer à peu de frais l'ensemble.

L'autre point fort se trouve à hauteur d'ailes avec des logements capables d'accueillir les atterrisseurs (du câblage domestique pourra ici compléter la représentation) et, surtout, un jeu de volets « papillons », fournis séparément, laissant entrevoir des alvéoles du plus bel effet dans la voilure. Pour ne pas fâcher les grincheux et éternels insatisfaits faisant de la réalité miniature leur Graal, sachez toutefois que ces derniers étaient rarement sortis au sol... histoire de justifier l'option prise. Roues et trains sont simples et convenables, juste les flexibles à placer et le tour sera joué. Signalons enfin le gouvernail séparé pouvant être braqué (dont les connaisseurs apprécieront le rendu de l'entoilage) et la magnifique verrière en trois pièces cristallines prévue pour être ouverte.

Les décorations nous sont données sur deux planches, l'une comprenant les motifs de couleurs, l'autre les aplats de blanc permettant une bonne densité, lorsque requis. On a trois appareils des 47^e, 51^e et 101^e régiments opérant depuis les terrains de Narimusa, Shimodate et Fujieda au début de l'année 1945. Tous sont peints en vert et gris, avec des motifs stylisés de queue et, dans le cas du premier (objet de la nouvelle shoguesque contribution à l'élévation du statut de peintre aéronautique à celui de peintre tout court), des parements blancs autour de la carlingue et des ailes qui en font le champion du lot.

C'est compact et juste, tout en étant fin, ce qui en fait un grand kit pour tous et clôt le chapitre du « Franck » aux... petites échelles. Du nippon comme ça, on s'en restaurerait tous les jours. A. El Bied. *Plastique injecté, lignes de structure en creux.*

MIRAGE 5F

FM 1/48

Le partenariat entre Fonderie Miniature et Heller se poursuit avec cette sortie puisque l'on trouve dans cette boîte le IIC du fabricant normand, un kit que nous avons monté (cf. WM n° 18) et qui soutient très bien la comparaison avec le récent

modèle Eduard, surtout au niveau des formes, quasiment parfaites, même si sa moindre sophistication vous obligera à en reprendre la gravure en soignant davantage les détails internes.

Pour la petite histoire, et sans trop entrer dans le détail compte tenu de la notoriété du sujet, rappelons que cette version extrapolée du IIIE doit sa naissance aux besoins d'Israël, déjà important utilisateur du IIC, de se doter d'un appareil à l'allonge accrue et aux capacités d'emport externe revues à la hausse, par ablation principalement du radar de tir et de l'électronique, une opération rendue au demeurant possible par les excellentes conditions météorologiques régnant au Moyen-Orient. La première version, appelée VJ, se présentait comme un IIIE simplifié puisque le TACAN, le radar, l'aide à la navigation et le Doppler avaient disparu au profit d'un télémètre à l'avant affinant de beaucoup le nez de l'appareil. Sept points d'emport, au lieu de cinq précédemment, firent leur apparition et la capacité interne en carburant passa à 3410 litres, pour 4000 kg de charges offensives placées sous pylônes. Le premier vol eut lieu le 19 mai 1967 et, comble de malchance pour le client initial, la France décréta à son encontre à peine un mois plus tard un embargo sur les armes. C'est ainsi que l'armée de l'Air hérita à partir de la mi-1972 d'un appareil dont elle n'avait nul besoin sous la désignation de Mirage VF.

On retrouve donc dans la boîte un IIC Heller complet, un fuselage de IIIE tiré d'une précédente édition FM, deux grappes en injecté blanc donnant pylônes, rails, missiles Sidewinder et réservoirs pendulaires de 1300 litres, et trois sachets contenant des pièces en white métal, des éléments en résine destinés à la tuyère, au train et au cockpit, dont le siège et le tableau de bord (revu sans l'écran radar) sont finement traités, et le cône affiné avec l'extension de dérive ayant disparu sur le IIIE.

La notice se présente sous la forme de deux feuillets décrivant bien les différentes étapes de montage et identifiant les ablations, greffes et origines des pièces, ce qui laisse supposer une bonne étude du contenu avant montage.

La préparation des pièces passe par la restitution de l'aspect lisse du fuselage, en cherchant à préserver au mieux la fine gravure et le rivetage, et par l'élimination d'imperfections de moulage sur les pièces métalliques donnant les jambes et trappes de train notamment, en insistant bien sur ces dernières. La résine est pour sa part beaucoup mieux lotie à nos yeux : il suffit de voir le rendu des tôles du canal de la tuyère, la combinaison des pétales, ou encore les nouveaux caissons de train pour s'en convaincre, sans oublier le siège où ne manque que le harnais. Les charges externes sont moins séduisantes en raison de barbes, de retassures (souvent importantes) et d'une certaine granulosité générale. Les décalcomanies permettent de réaliser l'avion du box-art en se basant sur l'illustration car aucun schéma n'est fourni, pratique pour le moins étrange, ne serait-ce que pour identifier l'appareil (en fait le VF n° 18 du 33^e « Ardennes » au début des années soixante-dix...)

Au total un kit exigeant qui requiert un savoir faire spécifique avant d'obtenir une version peu commune de la famille du delta Dassault. A. El Bied. *Plastique injecté, gravure mixte. Résine, métal blanc.*

P-40B TOMAHAWK

TRUMPETER 1/48

Le P-40 revient en force ces derniers temps, surtout servi par la boulimie Trumpeter il est vrai... Après son kit au 1/32, voici une représentation au quater-inch d'un appareil majeur, particulièrement si l'on est amateur de l'épisode aventureux des Tigres-Volants en Chine.

Pour mémoire, nous avions jusqu'à présent deux représentations du Tomahawk, la première sortie par Monogram dans les années soixante, avec très peu de défauts, et la mouture Hobbycraft (cf. montage WM n° 26), beaucoup plus sujet-

te à discussion, à cause d'une ligne générale plus faible notamment.

Le contenu du boîtier actuel est réparti sur deux grappes d'injecté gris commun à la marque, complété d'une en plastique transparent et d'une autre proposant quelques pièces en photodécoupe. La découpe de l'appareil est assez complexe, d'une part parce que le fabricant a souhaité donner plusieurs possibilités (gouvernes mobiles, volets baissés), mais aussi, semble-t-il, en raison de l'existence du kit au 1/32 dont les concepteurs se sont apparemment inspirés; comment expliquer autrement la présence d'un capot découpé dans sa partie supérieure, sans que le moteur Allison soit fourni, alors que c'était le cas avant, le maquettiste devant seulement se contenter ici des deux mitrailleuses dont les culasses sont toutefois représentées...

Ceci étant dit, il faut admettre que la ligne générale est bonne, le détail très convenable, tant au niveau des trains, que de l'intérieur de l'aile, finement restituée avec les cloisons des logements rapportées et la figuration des lisses, alvéoles et tôles visibles lorsque les volets sont baissés. Trumpeter nous fournit un jeu de mitrailleuses complètes sans qu'aucun panneau ouvert ou aménagement supplémentaire ait été pensé, ce qui relève aussi d'une conception pour le moins bizarre. La prise triple du radiateur avant est dotée d'un peu de photodécoupe pour un bel effet après peinture, tandis que ce matériau revient pour assurer la jonction du carénage central avec les volets sortis. Le train arrière est un joli dispositif avec fourche complète et roue séparée. Idem pour les pneus principaux, coupés en deux, et dotés de jantes à part pour faciliter la mise en peinture. La verrière est prévue ouverte, avec un pare-brise dédoublé comme sur le vrai d'une plaque transparente blindée et des montants sablés légèrement proéminents au rivetage marqué. Le tableau de bord est en plastique transparent et vient se placer sur une cloison, sans aucun film pour les cadrans, lesquels sont complètement percés et figurés sans leurs glaces: un procédé compliqué et inutile dont la débâche d'éléments ne donne rien de réaliste. Petit plus, on nous propose des pipes coupées en deux (le long des probables lignes de soudure), et surtout déjà creusées! Le cône est équipé d'un disque relativement détaillé avec une hélice monobloc où apparaissent de très légères retassures qui disparaîtront après son nécessaire affinage.

Les défauts majeurs, car il y en a, sont au nombre de deux: le cockpit, bien que complet, est trop écrasé avec des éléments sous dimensionnés qu'il faudra remplacer par du scratch ou des pièces en résine, tandis que la gravure des surfaces, au demeurant fine et en creux, est suivie de lignes de rivets trop marqués et irréalistes à l'échelle, assez semblables au traitement qu'Otaki infligea à certains de ses anciens modèles au 1/48, dont un P-40E justement. Par ailleurs, quelques panneaux de visite comme celui de la radio, ou ceux permettant le contrôle de la tringlerie des empennages sont ridiculement et naïvement proéminents.

La planche de décals permet deux options non identifiées d'ailleurs par le fabricant: un appareil américain, *Olive Drab/Neutral Gray*, du 31st Pursuit Squadron, et un anglais, du No 112 Squadron, camouflé en *Middle Stone/Dark Earth/Azure Blue*, en AFN avec une belle gueule de requin.

Un bon kit, qui nous laisse cependant un peu sur notre faim à cause de certains aspects mal appréhendés, ou trop lourdement figurés. A. El Bied. *Plastique injecté, lignes de structure en creux, photodécoupe.*

TBF-1 AVENGER

TRUMPETER 1/32

Il traque les U-boot allemands dans l'Atlantique, dans le Pacifique il envoie par le fond les plus grands navires de la flotte japonaise, bombarde les positions ennemies dans les atolls, vient en renfort auprès des troupes alliées au sol en les

protégeant de ses roquettes, l'Avenger, ainsi baptisé après l'attaque surprise de Pearl Harbor, et par ailleurs affectueusement surnommé « Turkey » (la Dinde) par ses équipages, demeure l'un de ces appareils incontournables de la Seconde Guerre mondiale que l'on est toujours ravi de voir sortir.

Il n'est donc pas étonnant qu'il rejoigne les kits Hasegawa au 1/72 (cf. montage WM n° 33) et Accurate Miniatures au 1/48 (cf. présent numéro) sous la griffe de Trumpeter au 1/32 et ce dans ses deux versions principales, le TBF-1 Grumman (sujet de ces lignes) et le TBM-3 produit par General Motors.

À l'ouverture de la boîte on tombe nez à nez avec une demi-aile de la taille d'un F-117 au 1/72! L'enthousiasme laisse place à la stupeur lorsque qu'on réalise qu'il ne s'agit encore que de la partie repliable et, même si l'on s'en doutait un peu, on commence alors à appréhender les dimensions du kit assemblé. L'ensemble des pièces constituant la cellule et les plans de l'appareil est doté de lignes de panneaux en creux et intégralement rivetées à l'image des dernières productions du fabricant. Un simple assemblage à blanc du pont à l'intérieur de la cellule traduit ensuite une précision de montage digne des plus grands.

Pas moins d'une trentaine de pièces permettent d'obtenir une réplique fidèle du moteur Pratt & Whitney R-2600-8, par lequel débute le montage d'ailleurs. Le pont sur lequel se trouvent le poste de pilotage, le poste de l'opérateur radio/bombardier et celui du mitrailleur de queue, n'est pas négligé non plus puisque la moitié de la notice est dévolue à son assemblage. Rien ne semble manquer au regard de la documentation abondante sur le sujet. Les harnais sont fournis en photodécoupe, ainsi que diverses manettes présentes sur le tableau de bord. L'assemblage repose en particulier sur un astucieux système de tenons permettant à l'épaisse voilure d'être solidement rattachée à la cellule. Sous le pont se trouve la soute à bombes dont les trappes imposantes sont fournies en photodécoupe. On pourra au choix l'équiper de quatre bombes de 226 kg, d'un réservoir supplémentaire de 270 gallons pour le convoyage et, bien sûr, de la torpille « Bliss-Leavitt » Mk 13 de type « ring tail » modifiée afin de pouvoir être lâchée de 2400 pieds (au lieu des 50 peu sécurisants des premiers modèles). On déplore en revanche de ne pas trouver de charges anti-sous-marines en complément des roquettes, des bombes et des réservoirs supplémentaires.

Pour plus de dynamisme, les volets pourront être descendus et les surfaces de contrôle braquées, le tout monté sur des charnières en photodécoupe. Il sera aussi possible de représenter l'appareil ailes repliées grâce à un astucieux système permettant aux saumons d'ailes de rejoindre, comme dans la réalité, les bords d'attaque des empennages horizontaux. Un gage de solidité pour cette configuration impressionnante masquant toutefois la majeure partie du fuselage. Les logements de trains sont assez profonds et détaillés avec des jambes n'appelant aucun commentaire. Les trappes de réarmement pourront être laissées ouvertes, laissant apercevoir les mitrailleuses Browning logées dans les ailes. La longue verrière et la tourelle en injecté bien transparent sont fines et limpides. Leurs panneaux peuvent eux aussi être remontés avec la porte d'accès arrière ouverte.

Le TBF-1 est la version de l'Avenger ayant reçu la plus grande diversité de camouflages, des livrées deux ou trois tons « Atlantique » ou « Pacifique », à l'« Overall Glossy Sea Blue » plus tardif de ce dernier théâtre, en terminant par les camouflages des appareils de la *Fleet Air Arm* anglaise. On nous propose plus précisément de réaliser un premier appareil à bord de l'USS *Bogue* en 1944, arborant la très élégante livrée « Atlantic Anti-Submarine Scheme II », avec des extrados en *Dark Gull Gray* et des intrados en *Non-Specular White*, et un second appareil embarqué sur l'USS *Hornet*, en 1944 toujours, mais dans le Pacifique cette fois, peint en *NS Sea Blue/Intermediate Blue/NS White* selon le schéma encore en vigueur sur certains avions de la Navy à cette époque.



TRUMPETER 1/32



HASEGAWA 1/48

Un kit colossal et très prometteur signé Trumpeter, dont le programme, réservant encore de bonnes surprises, est décidément bien en phase avec l'extraordinaire boom économique de l'empire du Milieu. K. Hennuyer. *Plastique injecté, lignes de structure en creux, photodécoupe.*

P-40E WARHAWK

HASEGAWA 1/48

Sans avoir jamais été un chasseur de classe mondiale, surtout pénalisé par un moteur Allison au potentiel réduit en altitude il est vrai, le P-40 fut de tous les fronts, des sables nord africains, au théâtre asiatique (surtout marqué par l'épisode des Tigres Volants), jusqu'à l'épisode méditerranéen qui vit de très nombreux P-40F servir à l'appui-feu en Italie. Il était surtout robuste et fiable, rassurant ses pilotes en cas de coup dur et offrait une excellente plateforme de tir en piqué. Le présent modèle fut produit à 2230 exemplaires (plus qu'aucune autre version si l'on excepte le P-40N) et arriva en unités à partir d'août 1941. Il bénéficiait par rapport à ses prédécesseurs d'une meilleure protection, de points d'emport améliorant ses capacités d'attaque, dont un central pour un réservoir de 197 litres, d'une vitesse de pointe avoisinant les 580 km/h et de six mitrailleuses de 12,7 mm au lieu des quatre du P-40D, caractéristiques que résuma officiellement son surnom de « Warhawk » dans l'USAAF.

Sa destinée en maquettes n'est pas des pires avec les modèles Otaki/Revell/Monogram (gamme Promodeller) et AMT, somme toute assez bons, et les variantes plus tardives comme le N sorti par Mauve, kit repris il n'y a pas si longtemps par Eduard qui l'a dopé de moult friandises sous un superbe boîtier. Signalons enfin que le 1/32 est pour l'instant seulement représenté par l'ancien kit Revell du P-40E, dont l'une des bien étranges (et pas des moins inintéressantes) caractéristiques est d'offrir une représentation assez réaliste des lignes de structure sous forme de tôles superposées, avec un léger rebord là où s'opère la jonction.


HASEGAWA 1/48

Du passé faisons maintenant table rase avec cette production dont la première caractéristique est d'être déclinable. Le fuselage est à cet effet découpé au niveau de la queue et du cockpit arrière pour permettre la greffe d'une nouvelle canopée, celle du N par exemple. L'armement est aussi sujet à variations puisque les trappes de maintenance aux intrados et les browning des bords d'attaque sont interchangeables. Quant aux versions à moteur Merlin comme le F, il faudra attendre une transformation profonde du capot, afin d'en faire disparaître la longue prise d'air supérieure et augmenter la profondeur du fuselage à cet endroit.

Nous n'avons pas mesuré le kit mais les dimensions données par le fabricant collent aux cotes réelles, avec une envergure de 23,7 cm et une longueur de 20,1 cm. Les pièces sont au nombre de 109, ce qui n'est pas mal pour du 1/48. Cela s'explique par le fait que de nombreux sous ensembles comme le cockpit, la veine avant, les pipes et l'ensemble des atterrisseurs, logements compris, sont en plusieurs parties. Idem pour la gouverne principale qui est un modèle de finesse avec, pour la première fois, la représentation de la charnière centrale et des renforts rivetés. Les détails sont d'un raffinement jamais atteint sur aucun des P-40 antérieurs : la zone de rétraction des trains, le plancher courbe du cockpit, le siège et son armature avec blindage, ou encore les volets de refroidissement ouverts avec leurs tringles, sans oublier la magnifique verrière multipièces, feront date, à coup sûr. Les charges se composent d'un réservoir largable et d'une bombe de 227 kg à accrocher sous le ventre sur un pylône aux branches multiples.

Les décorations possibles, au nombre de deux, donnent l'appareil du Maj. Edward Rector (un vétéran des Tigres Volants), alors qu'il pilotait pour le compte du 76th FS (23rd FG) en Chine en juin 1942, et celui du Lt. Robert H. Vaught du 9th FS (49th FG) en Australie durant l'été 1942, tous deux arborant une gueule de requin d'un dessin différent cependant. Les décals sont excellents tout en appelant quelques remarques : la plus amène va au tableau de bord, en couleurs, venant seconder l'excellente gravure de la pièce d'origine, les autres, plus acides, concernent la restitution des teintes, avec un rouge proche du tombeau et un blanc que ce fabricant a toujours du mal à représenter immaculé.

Autrement, chapeau bas Messieurs pour ce kit qui signe brillamment le retour d'Hasegawa sur le créneau des monomoteurs américains des années quarante depuis la sortie de son Corsair F4U-7 (cf. WM n° 21). A. El Bied. *Plastique injecté, lignes de structure en creux.*

MITSUBISHI F-1

HASEGAWA 1/48

Acheteur régulier d'appareils de combat américains, tels le Starfighter et le Phantom, le Japon décida néanmoins de développer son propre avion

d'entraînement avancé à réaction, et ce après avoir envisagé l'achat de T-38 Talon. Le projet X-T débuta en 1967 pour se concrétiser le 20 juillet 1971 par le premier vol du T-2, bi-réacteur biplace propulsé par deux moteurs Turbomeca Adour initialement développés pour le Jaguar franco-britannique. Le canon est quant à lui un Vulcan de fabrication américaine. Le reste de l'appareil, avionique comprise, est de conception et de fabrication japonaise. Le Mitsubishi F-1 pour sa part est une évolution monoplacement du T-2 avec, en lieu et place du poste arrière, un nouveau compartiment pour l'avionique. Le F-1 est actuellement utilisé dans des missions air-sol et air-mer mais possède aussi des capacités d'autodéfense air-air.

Après ouverture de la boîte, toujours aussi magnifiquement illustrée Par S. Koike, nous découvrons un superbe kit de 166 pièces finement gravées en creux et représentant fidèlement les galbes et courbes de l'avion. La gravure des ailes, celle du ventre en particulier, est un bel exemple du savoir faire atteint par Hasegawa de nos jours.

Le niveau de détail du cockpit est très bon avec des consoles et un tableau de bord remarquablement saisis, les boutons et cadrans étant finement figurés avec le relief qui convient. Les parties vitrées sont bien translucides et aucun joint de moulage n'est apparent. Les veines d'entrées d'air aboutissent à un simple cache mais leur pro-

fondeur fera bien illusion. Seuls les puits de trains nous ont un peu laissé sur notre faim étant un peu vide à notre goût. Les charges externes sont peu nombreuses selon une habitude du fabricant. Sont néanmoins fournis deux bidons, deux missiles AIM-9L et, bon point pour l'originalité, un lance bombes d'exercice avec les projectiles moulés séparément.

Vous aurez le choix entre quatre avions du 8th Squadron (3rd AW) décorés spécialement, et de manière très colorée, lors d'un exercice de combat à grande échelle en 1995 avec, en bonus, de quoi réaliser n'importe quel avion des 6th Squadron (8th AW) et 3rd Squadron (3rd AW), basés respectivement à Tsuiki et Misawa au Japon. Tous sont camouflés suivant le même schéma quadrichrome, à savoir deux tons de vert et sable pour l'extrados et gris clair pour l'intrados. Cette possibilité de choix est un plus indéniable vous permettant de « coller » aux photos de l'avion dont vous pourrez disposer. Il est également à noter que malgré l'excellente qualité générale de ce kit, au final relativement volumineux (37 cm de long pour 18 d'envergure), le prix de vente reste très correct.

Très vivement recommandé pour les amateurs de la J.A.S.D.F., source intarissable de jets hauts en couleurs ! F. Lubin. *Plastique injecté, lignes de structure en creux.*

DESK MODELS

LOCKHEED 1049 G « SUPER G » 1/200



Cette maquette en métal du mythique Constellation complète la gamme Hogan Wings/Socatec où l'on trouve déjà pas moins de 13 références Air France, dont la série des Airbus, des Boeing, ainsi que trois DC-3.

Le présent modèle, tout en métal avec des hélices qui tournent, est vraiment superbe et fit l'unanimité à la rédaction. Le conditionnement très soigné intègre une reproduction de la documentation d'époque et ajoute au plaisir de posséder ce bel objet dans sa vitrine. Notez que deux versions sont produites : une en vente à bord des appareils d'Air France, à monter soi-même avec socle plastique, et celle dont vous avez l'illustration, disponible dans le commerce et qui sera livrée toute montée sur un socle en acrylique. Recommandé.

POTEZ 62 1/72



Cette nouveauté s'inscrit dans la gamme Charlie-Bravo/Musée Air France développée par la Socatec et a été produite à 400 exemplaires uniquement. Elle représente un très bel aéronef chargé d'histoire et de nostalgie, le Potez 62 Air France (F-ANQQ), réalisé qui plus est dans un matériau noble, l'acajou. Les détails sont au standard du Desk Model de collection avec un certain stylisation, le tout étant servi par des finitions soignées aux belles couleurs.

AIRBUS A-380 1/200



Le dernier Desk de ce bimestre est le nouveau géant des cieux, l'Airbus A-380, dont la mise en service approche à grands pas. Les finitions sont du niveau du Constellation, à cette différence près que le modèle est en plastique et non en métal en raison de sa taille et de la possibilité de le poser sur un socle.

Socatec, 18 bis rue du Général Leclerc - Brie Comte Robert 77170. Tél. : +33 (0) 1.64.05.27.48. info@socatec.aero - www.socatec.aero

AILES FRANÇAISES

Avec ARMOUR, constituez vous une magnifique collection de reproductions au 1/48 d'avions de combat aux couleurs françaises !



B11B404
F-5 Lightning GR 2/33 Saint Exupéry

330mm



B11B936
SBD-5 Dauntless Flotille 3F

270mm



B11B309
Spitfire Mk.VB
340 « French » Squadron

235mm



B11B626
P-40F Warhawk GC 11/5 Lafayette

235mm



B11B407
F6F-5 Hellcat Flotille 11F

267mm



B11B405
P-47D Thunderbolt
GC 11/5 Lafayette

254mm

1/48



B11B669
Mosquito FB Mk.VI
GC 1/3 Corse

356mm



B11B403
F4U7 Corsair Flotille 15F

254mm



B11B673
F-6D Mustang
GR 2/33

229mm



B11B581 Hurricane Mk.IIB Trop GC Alsace FAF

254mm



B11B670
AAC.1 Toucan
GT 1/64 Béarn

559mm



La gamme Armour 1/48 comprend plus de 250 modèles prêts à exposer. Découvrez la dans le catalogue général. Liste des revendeurs sur www.t2m.fr ou auprès de T2M (03 87 29 25 20)

COLLECTION
ARMOUR
by The Franklin Mint

T2M
RACING PRODUCTS
www.t2m.fr

Modèles détaillés terminés en métal diecast et plastique.
Marquages authentiques. Dimension donnée : envergure.

L'EXCELLENCE

JT 86 P-40E Warhawk



MAQUETTE
FACILE
A CONSTRUIRE

**Offre
spéciale
avec
ces 3
maquettes**



Un pot
de 22ml
et un

Nuancier

GRATUITS !

inclus

by Astramodel Italy

LIFECOLOR

ACRYLIC HOBBY COLORS



ST 24 Nakajima Ki84
Type 4 Fighter Hayate (Frank)



**Offre
spéciale
avec
ces 3
maquettes**

MV 3 Pkw.K1 Kubelwagen Type 82



Hasegawa

Hobby kit

MHD
MAQUETTES HOBBY DISTRIBUTION

MHD - 272 avenue Henri Barbus
B.P. 37 - 59581 - MARLY CEDEX
Tél 03 27 45 00 24 Fax 03 27 45 6
e mail : mhd@scientific-mhd.com