



1/48

# BEAUFIGHTER MK.VIF

1/32

Ki-61

1/48

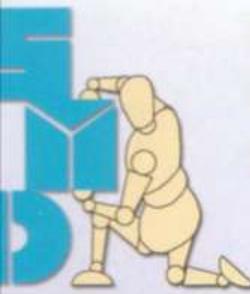
F-4G Wild Weasel

1/72

Heinkel He-59

A 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

1/48



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

RODEN

1/72



ROD 049

Hydravion US Curtiss H-16 de 1920

MISTERKIT  
de Gunell G & CAutres 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

sets de 20 ml.  
auteurs Federal  
standard pour WW II  
moderne.  
excellent pouvoir  
couvrant.  
compatible  
échographie  
édition à l'eaud

LE PLUS GRAND CHOIX

DE NOUVEAUTÉS

ORIGINALES ET DE QUALITÉ

NOUVEAU

Site internet : [www.sudmodeles.com](http://www.sudmodeles.com)

TRUMPETER

1/72

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

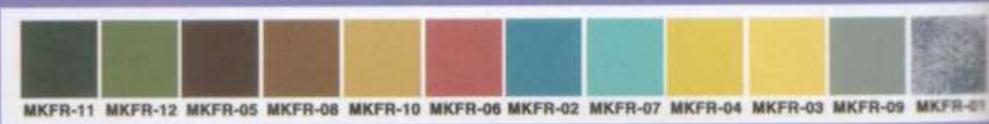
1/72

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<sup>re</sup> GUERRE MONDIALE

Nuancier complet contre 6€ (port inclus)

2<sup>re</sup> GUERRE MONDIALE

MKFR-11 MKFR-09 MKFR-08 MKFR-13 MKFR-06 MKFR-05 MKFR-15 MKFR-17 MKFR-07 MKFR-10 MKFR-06 MKFR-02 MKFR-07 MKFR-04 MKFR-03 MKFR-09 MKFR-01

N°45

UR DE LA PUBLICATION :  
Jean Vauvillier  
UR DE LA RÉDACTION :  
Hervé Mongin  
UR DE LA RÉDACTION MAQUETTISME :  
Jacques Breffort  
EUR EN CHEF :  
Anis El Bied

AUX COLLABORATEURS : V. Barbic,  
A. Chorquez, J.-P. Bonneville, J.-Ph. Camus,  
J.-Ph. Fauvergne, N. Gohin, G. Gorokoff,  
J. Guillaume, J. Haccoun, Vincent Kermor,  
A. Lambert, F. Lubin, R. & J. Meissner,  
D. Palix, B. Pautigny, D. Sado, O. Souley,  
M. Dominguez, C. Wozny.

E-mail : [wingmasters@histicoll.com](mailto:wingmasters@histicoll.com)

IMPRIMERIE : Géraldine Mallé (01 40 21 18 22)

UR GRAPHISTE : Christophe Camiatte,

DÉPARTEMENT PÔTEAU (FAX : 01 47 00 51 11)

EUR DE PUBLICATION : Claude Pithet (01 40 21 18 23)

UR DE PUBLICATION :

Philippe Villeroy (01 40 21 17 94)

Philippe Pithet (01 40 21 17 99)

Philippe Joseph (01 40 21 18 28)

PHOTOGRAPHIQUES : Géraldine Mallé (01 40 21 18 22)

Aurélie Saintecroix (01 40 21 07 08)

UR DE PUBLICATION :

Philippe Lapeyre

DÉPARTEMENT COMMERCIAL (FAX : 01 47 00 20 75)

UR DE PUBLICATION :

Dominique (01 40 21 06 04)

UR DE PUBLICATION :

Philippe Vichy (01 40 21 75 34)

UR DE PUBLICATION :

Philippe Dauverchain (01 40 21 07 09)

UR DE PUBLICATION :

Philippe Religat (01 40 21 18 26)

UR DE PUBLICATION :

Philippe Masseleyas (01 40 21 18 20)

UR DE PUBLICATION :

Philippe David (01 40 21 17 96)

E-mail : [vpc@histicoll.com](mailto:vpc@histicoll.com)

UR DE PUBLICATION :

Philippe Mazzighi (01 40 21 07 76)

UR DE PUBLICATION :

Philippe Rossel (01 40 21 07 84)

UR DE PUBLICATION : [abonnement.histicoll.com](http://abonnement.histicoll.com)

UR DE PUBLICATION :

REDACTION ET MAQUETTE : Philippe Charbonnier, Marc-Antoine Colin,

François Colombe, Yves Debay,

Philippe Deschamps, Laurent Duclos,

Philippe Gilard, Raymond Giuliani, Denis Gondhion,

Le Veeer, Magali Masselin, Eric Michelotti,

et Parilly, Nathalie Serhadji, Nicolas Stratigos,

Philippe Thiers, Philippe Teulé, Antoine Vau,

Philippe Vial.

DIRECTEUR DES SYSTEMES D'INFORMATION

Philippe Tolu

DÉPARTEMENT GESTION

UR DE PUBLICATION : Chantal Reynaud

UR DE PUBLICATION : Alain Thibout,

Philippe Kalkas.

UR DE PUBLICATION :

Philippe Quinton (01 40 21 18 24)

UR DE PUBLICATION :

ABONNEMENTS, RÉDACTION

UR DE PUBLICATION : 5, avenue

République, 75541 Paris CEDEX 11,

UR DE PUBLICATION : 01 40 21 00 11,

UR DE PUBLICATION : 01 40 21 18 24

UR DE PUBLICATION : 33,50 €

UR DE PUBLICATION : 40 €

UR DE PUBLICATION : en kiosque : par MLP

UR DE PUBLICATION : et réseaux : par Sordidap Tél. : 01 55 51 83 61.

UR DE PUBLICATION : au détail : Armés & Collections,

UR DE PUBLICATION : Avenue de la République, 75011 Paris.

UR DE PUBLICATION : 01 47 00 66 72.

UR DE PUBLICATION : DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER

UR DE PUBLICATION : Tuttolibri, Emanuele Albertelli Editore,

UR DE PUBLICATION : Bologna, 34, I-43100 Parma.

UR DE PUBLICATION : Editeur responsable pour la Belgique :

UR DE PUBLICATION : Diffusion, Avenue Van Cauwen,

UR DE PUBLICATION : 10 Brussels, Forts 210-0402415-14

UR DE PUBLICATION : Tél. : 02/555.02.17

UR DE PUBLICATION : Distribution des ventes, Tél. : 02/555.02.21

UR DE PUBLICATION : press@tuttolibri.be - Fax : 02/555.02.09

UR DE PUBLICATION : Abonnements

UR DE PUBLICATION : 40 € (port compris)

UR DE PUBLICATION : 82 € (port compris)

UR DE PUBLICATION : WINGMasters est un bimestriel publié

UR DE PUBLICATION : par HISTOIRE & COLLECTIONS.

UR DE PUBLICATION : Au capital de 182 938, 82 €. Siège social :

UR DE PUBLICATION : Avenue de la République, 75011 Paris.

UR DE PUBLICATION : Directeur général : François Vauvillier.

UR DE PUBLICATION : Président : Jean Bouchery.

UR DE PUBLICATION : Directeur : Jean-Marie Mongin.

UR DE PUBLICATION : Directeur associé : François Vauvillier,

UR DE PUBLICATION : Hervé Mongin, Eric Michelotti.

UR DE PUBLICATION : Tél. : 0604 K 78963

UR DE PUBLICATION : Adresse : Macmillan G4500

UR DE PUBLICATION : Composition intégrale :

UR DE PUBLICATION : Macmillan G3400 et G3050

UR DE PUBLICATION : et FranceImprimé en France

UR DE PUBLICATION : édition de l'image : Studio A & C

UR DE PUBLICATION : édition : Léonine Dépêche

UR DE PUBLICATION : N° 1253-4110

UR DE PUBLICATION : Copyright : Histoire & Collections 2005.

UR DE PUBLICATION : Toute reproduction interdite sans accord écrit préalable.

BIENVENUE SUR [www.wingmastersmag.com](http://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 atermoiements 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.Vif	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 Souley	46
Kawasaki Ki-61		Vincent Gréciel	50
Grumman TBF-1 « Avenger »	1/48	Bruno Pautigny	54
La Jagdgeschwader 27 en Afrique (2 <sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 courriel.
- 12 mars à Hoboken (près d'Anvers, Belgique). « Flanders' Modelling 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. Zwanenboklaan 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](http://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 Schlesser. 68000 Colmar. ☎ 03-89-41-02-46 (le soir).
- 13 mars à Rohrbach-les-Bitche (Moselle). Salon expo maquettes organisé par le Club des Maquettistes du Pays de Bitche dans la Salle R. Schumann. H. Dannerhoff, 6, rue du Chemin de Fer. 57140 Rohrbach-les-Bitche. ☎ 03-87-02-73-16.
- 13 mars à Albens (Savoie). 8<sup>e</sup> 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 Coumonterral (près Montpellier/Hérault). 3<sup>e</sup> 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). « Atlantik », 6<sup>e</sup> 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 : ibouille@club-internet.fr
- 26 et 27 mars à Tours. Turrones 2005, exposition-concours de maquettes et figurines organisée par l'ACP 37 au Parc des expositions. Site internet : [www.acp37.com](http://www.acp37.com). Stéphane ☎ 06-78-05-71-16 ou Claude ☎ 02-47-44-83-18.
- 26 au 28 mars à Douamenez (Finistère). Salon du modélisme avec bourse d'échanges dans la salle Jules Verne. Association Train
- 29, 17bis, rue Croas Talud. 29100 Douarnenez. ☎ 06-79-62-26-12 ou ☎ 06-79-57-77-42. Courriel : cellon.uranian@wanadoo.fr
- 2 et 3 avril à Charleroi (Belgique). 13<sup>e</sup> Salon du Modélisme au Palais des expositions de la ville. L. Gomand. Rue de l'Armée Française 133. 6200 Chatelet. Tél/Fax : 32-71/39-50-73.
- 3 avril à Talange (Moselle). 4<sup>e</sup> bourse d'échanges multicollection au Centre socio-culturel J.P. Schaff. 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. ☎ 0478-267870. Courriel : clubairly@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 : dcm57@hotmail.com
- 16 et 17 avril à Toufflers (Nord). 5<sup>e</sup> Forum du maquettisme, concours, exposition et bourse d'échanges au Complexe sportif MCT. 61, rue de l'Eglise. 59390 Toufflers. Courriel : mct@nordheth.fr. Interbet : [www.interbet.net](http://www.interbet.net).
- 23 et 24 avril à Wavre (Belgique). 3<sup>e</sup> 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 : ipmswaver@hotmail.com.
- 21, 23, 24 avril 2005 3<sup>e</sup> exposition de l'AMB 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<sup>e</sup> Exposition de l'AMB au Centre Socio culturel. Renseignements : A. Roy. ☎ 03-80-31-93-21.
- 24 avril au 1<sup>er</sup> mai à Arzignano (Vicenza, Italie). 25<sup>e</sup> concours du club « Quattro Gatti » à la Villa Brusarosco. Marcello Marchetti, Via Cesare Battisti, 8. 36071 Arzignano. ☎ (0039) 444-670491. Courriel : [marcello.marchetti@tiscali.it](mailto:marcello.marchetti@tiscali.it)
- 8 mai à Persan (Val d'Oise). 12<sup>e</sup> Salon du modélisme avec bourse d'échanges dans la salle Marcel Cachin. M. Coquerelle. ☎ 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@caramail.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. Chauzant. Le Coastal. 24200 Sarlat-la-Canéda. ☎ 05-53-31-04-09.
- 12 au 15 mai à Almada (Portugal). 9<sup>e</sup> 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](mailto: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 : [ouis.roger2@wanadoo.fr](mailto:ouis.roger2@wanadoo.fr) ou Y. Rosquin au ☎ 05-59-84-11-42.
- 21 et 22 mai à Venesmes (près Châtenaumeuf sur Cher, Cher). Exposition de maquettes et figurines dans la salle des fêtes. Ph. Caquis. 56, résidence St-Lazare. 18190 Venesmes. ☎ 02-48-60-52-33 (après 19 h). Courriel : CQS@wanadoo.fr ou F. Piat. 2, rue A. Fournier. 18400 Lunery. ☎ 02-48-68-01-27. Courriel : [frelopia@aol.com](mailto:frelopia@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](http://www.airexpo.org). Air Expo. 7, avenue E. Belin. 31400 Toulouse.

29-30 avril 1 mai  
Torrent Valencia Espagne



Concours Exposition  
Foire du Modélisme

Programme Exposition: Vendredi 29 de 17 à 20h30h.  
Dimanche 1 de 10h à 17h.

Programme Foire: Vendredi 29 de 17 à 21h.  
Samedi 30 de 10 à 20h30h.  
Dimanche 1 de 10 à 17h.

Tél/Fax: +34 96 23 23 29  
Web: [www.amt-torrent.com](http://www.amt-torrent.com)  
E-mail: [amt@amt-torrent.com](mailto:amt@amt-torrent.com)

Horaires sans prix spéciaux

Entrée libre

AJUNTAMENT  
TÒRRENT

l'Auditori  
TÒRRENT

GENERALITAT  
VALÈNCIA

EXPOSICIÓ DEL  
VALÈNCIA

BANCAJA

CAJA RURAL  
TÒRRENT

la Caixa

CAIXA CATALUNYA

EURO  
MODÉLISMO

XPT  
Modélistes

MINIMODEL

MINIMODEL

MINIMODEL

MINIMODEL

DeTara

MINIATURAS  
P. BENITO

AV

LAWTON

MAESTRO

POBLA

PIRELLA

PIRELLA

PIRELLA

PIRELLA

PIRELLA

PIRELLA



11<sup>e</sup> Concours de l'AMT du 29 avril au 1<sup>er</sup> 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 maquettisme  
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.amt-torrent.com](http://www.amt-torrent.com).



# CONCOURS OPEN DE PARIS DE MAQUETTES D'AVIONS STATIQUES

les 30 avril et 1<sup>er</sup> mai



Pour débuter son deuxième quart de siècle, le Mondial de la Maquette et du Modèle Réduit organise, spécifiquement, le 1<sup>er</sup> Concours Open de Paris de Maquettes d'Avions statiques les 30 avril et 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> mai 2005  
Paris - Porte de Versailles

[www.salon-maquette.com](http://www.salon-maquette.com)

Concours Open de Paris de maquettes d'avions statiques les 30 avril et 1<sup>er</sup> mai, dans le cadre du Mondial de la Maquette et du Modèle Réduit du 23 avril au 1<sup>er</sup> 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 maquettistes 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. Édité par Schiffer Publishing, 198 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 amphibiés — 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 garnir leur bibliothèque) avec historique, profils couleur, tableau des caractéristiques et quelques trois-vues colorées de grand format, références idéales pour les maquettistes. 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. Édité par

## 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.

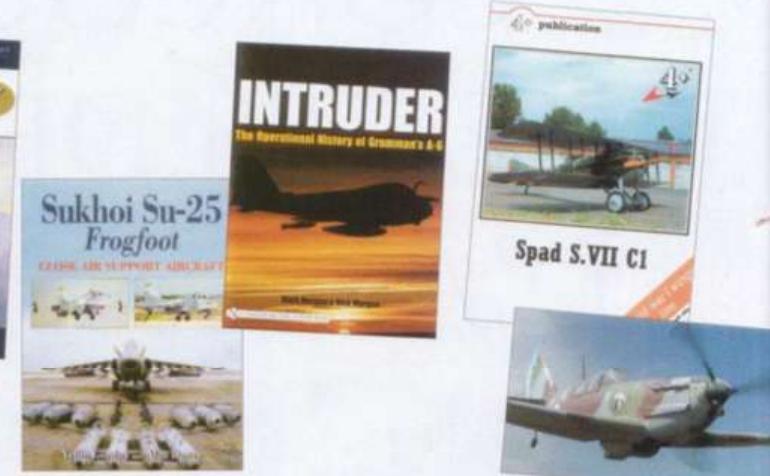
Le suivant de la plume de John Weal revient, pour sa part, sur les Experten de la JG 52, le groupe allemand le plus titré grâce à ses 10 000 victoires air-air, selon certains historiens. Avec 32 as à plus de 100 victoires dont les trois premiers (Hartmann, Barkhorn et Rall) en comptent plus de 900 à 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. Édités 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'Ilyushin 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, monoplaces 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 méditerranéens 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. Édité par Airlife, 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<sup>e</sup> 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 Reserve, 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. Édité 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 Aviatic (cf. WM n° 42), mais toujours aussi bien conçu et réalisé que les précédentes livraisons 4 +. D. Keller. Par Martin Velek. Édité 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 le pain bénit pour le D. 520, un appareil longtemps resté sous cocon jusqu'à la parution des kits Hasegawa/Tamiya au 1/72 et 1/48 (oubliés 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 CEA 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 Godalier 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 tentant de monter après (au plus grand désespoir de ses géniteurs qui subodoreraient 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'aventure 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 Albin (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 avec la voix chaude et chaloupée de D. Costelle a 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 maquettisme pluridisciplinaire nippon, cet ouvrage n'est ni plus ni moins qu'une véritable bible multifacettes 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 recouvrements, 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 étouffé), 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 maquettiste qui se délectera des extraits de la notice d'origine (montrant de très nombreux croquis d'usage), des plans et écorchés, puis du photostope et de la soixantaine de très jolis profils couleurs en infographie parfois accompagnés de plans trois vues donnant l'intégralité de quelques superbes livrées.

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

Dès qu'il y a eu des drones, il y a eu des missions pour les intercepter. Outre le descriptif technique, les opérations et la seconde de 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.

gagnes de pilotes ex-soviétiques et alliés qui ont tenté des interceptions. Outre le descriptif technique, les opérations et la seconde de 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 permettent de devenir instructeur au sein de la RAF. Titulaire de trois victoires aériennes confirmées, il est devenu pilote d'essai après la guerre cotoyant notamment Neville Duke, et a volé sur plus de 30 types différents, y compris les premiers jets. Emigré au Canada en 1952, il participe 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 Vanwell. 310 pages, 56 photos N & B, texte en anglais. Format 21 x 29,7 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 prédecesseur arrive en 1943, le P-38, connaît une carrière plus courte mais son avènement permet 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'infographie variée (mais peu colorée) devrait permettre aux maquettistes amateurs d'exotisme de trouver de nouveaux thèmes, d'autant que l'ouvrage se clôt sur une section qui leur

est spécialement dévolue. J. Guillaume. Par Nicola Malizia & Marco Mattioli. Chez IBN Editeur. 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 patûre 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 trois vues. Pour amateurs d'inédit. A. El Bied. Par Jiri Vrany. Édité par Jakab (Jakab Hobby Service, Nevojice 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 n° ouvraient à nous pour venir de cet éditeur texan traitant, selon la formule consacrée pour cette série, d'un binôme représentatif de l'arsenal US. L'infographie qui constitue le cœur du sujet est plus actuelle et très sensiblement de meilleure qualité pour le Prowler (bien qu'ici 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 clichés 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. Muzza & J. Michaels. Édité par Squadron. 80 pages. Format 21 x 27,9 cm.

## LOCKHEED P-38 LIGHTNING

REVISÉE ET AUGMENTÉE

## Lockheed P-38 Lightning

REVISÉE ET AUGMENTÉE

REVISÉ



1/48 SWORD

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

**L**E 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-artisanales, 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 découv-

*Ci-dessus et page suivante.*  
Le T-38 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 recouvrent le désormais classique train de Compound Tamiya suivant de Klar destiné à en améliorer la séparation.



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

viseurs 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



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.

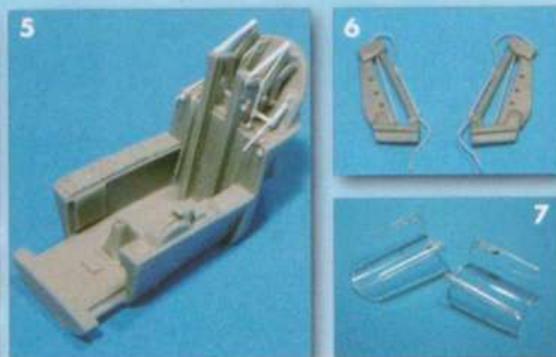
Avant d'assembler les ailes, la gravure est reprise à la pointe sèche. Des lignes de rivets sont rajoutées aux endroits où elles sont les plus visibles. Pour cette opération, j'ai utilisé des gabarits réalisés sur ordinateur et imprimés sur transparent, ce qui permet d'obtenir des trous bien espacés et alignés. Les ailes sont percées de part en part à l'emplacement des feux de position pour y insérer un cylindre de grappe transparent 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 1 200 et polie avec un tampon de feutre. Les prises d'air de refroidissement

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 retailler patiemment un nouveau pare-brise à partir de celui d'un AV-8B opportunément fourni par la boîte à rabot, 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 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.





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 (tuyauterie 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 étire.

7. Détailage 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 cadans 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'atterrissement taillé dans une grappe transparente est tapisse de *Bar 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 rhodoïd.

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.

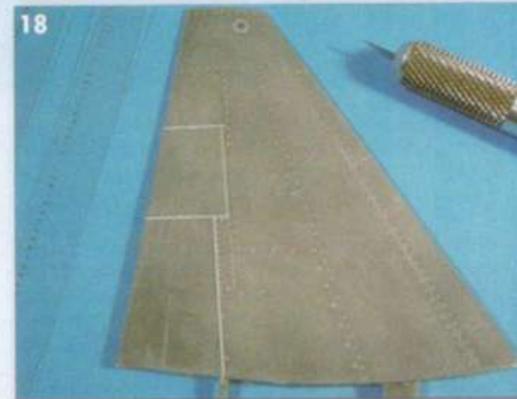
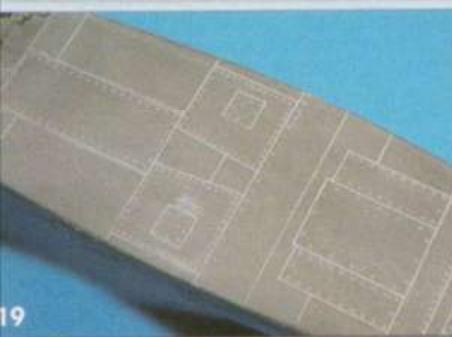




Tableau des références peintures Gunze:

- Vert moyen FS 34102 H303
- Vert foncé FS 34079 H302
- Gris foncé FS 36081 H301

30





## Et habillage

Comme beaucoup d'avions d'entraînement, le T-38 a porté des livrées tellement chahutées 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'en cours 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 utile que vous pourrez faire valoir votre talent en terme de "weathering", mais l'exercice n'en reste 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 Insignia Blue (FS15044, Gunze H326), le noir mat du panneau antireflets et du nez, et les couleurs des tuyères.

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 contrechocs de rétraction du train principal qu'il faut retailler pour les mettre correctement 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.

*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 DETRILLAGE****LIBRAIRIE****HOBBY****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**  
**RADIOCOMMANDÉ**  
**MODELES REDUITS**  
**COLLECTION (MINIATURES)**

**PARIS (RIVE DROITE)**  
 3 rue du Louvre - 75001 PARIS  
 tél : 01.43.54.01.43      **NOUVEAU MAGASIN**  
 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

**MAQUETTES**  
**FIGURINES**  
**HITS DE DETRILLAGE**  
**LIBRAIRIE**

**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

**MODELISME**  
**MODELES REDUITS**  
**MAQUETTES**  
**FIGURINES**

**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

**M**ême 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

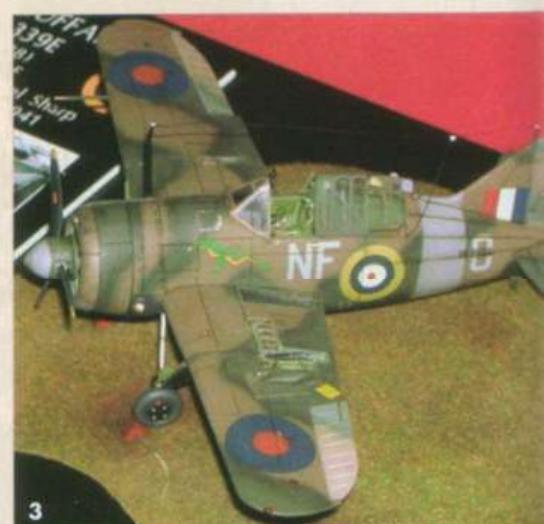
1. Superbe et magnifique MiG 21SM russe au 1/48, vu durant le printemps de Prague en 1968. Livrée au maître, patine imaginative, rendu des surfaces et deux belles bandes rouges donnant envie de se frotter au sujet à nouveau. C'est le but des expo' après tout !
2. LFG Roland C. II Eduard. Intérieur en 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 un 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 camouflage, 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 fût 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. □





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

Partout, même en Angleterre. Un Cutlass au 1/72 entièrement recouvert de métal !

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

Originalité et délicatesse de traitement rendez-vous.

Invader au 1/48 tiré du modèle Trumpeter, le meilleur toutes échelles marques confondues. Une production française, remarquée pour sa peinture, sa détaillant et son rivetage.

Crane S.64 « Tarhe » Revell au 1/72. Une pièce très fouillée abordée avec courage et dévouement du kit d'origine, tant qu'apparaît 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 remarquée.

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, puissez-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...





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 appoiné 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 PBY-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 abscens 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 souffre 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 (détailage, 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 véritablement 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...

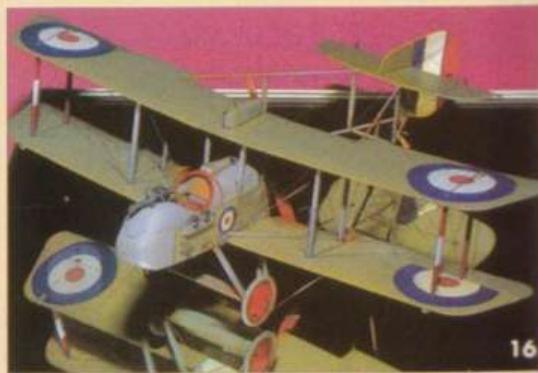
18. C-119 Boxcar au 1/72. Un modèle peu vu en tout cas nous rappelant que les fabricants actuels pourraient se pencher sur cette gamme avec, rêvons un peu, un Noratlas.

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)

**H**ASEGAWA 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 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 éléments 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 ensuite

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'agira 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 fignolée sans gêne et sans tenir compte des encaissemens. 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

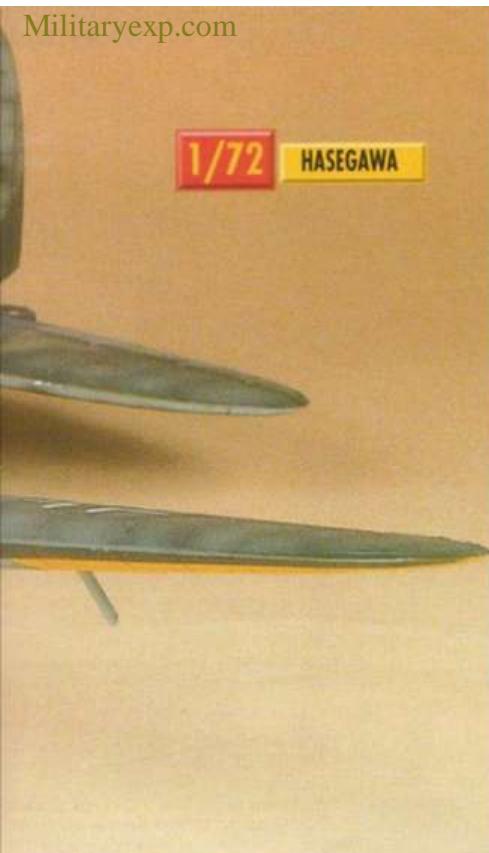
Ci-contre.

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



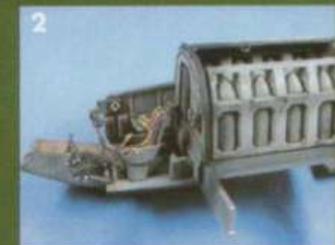
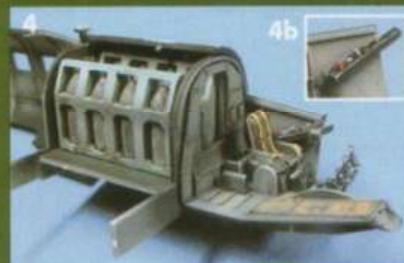
Ci-dessus:  
Le train est très bien appréhendé; voyez par exemple comment la roue est représentée avec ses stries que met en valeur une peinture contrastée.  
Les pales sont pour leur part peintes en vert noir et très légèrement brossées à sec d'aluminium.

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 avions 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: elle 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.



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 dossier de harnais. Notez le manche avec son renvoi pour les poignées, ainsi que la manière dont les palonniers rejoignaient 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 affadié 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.

Pour améliorer à peu de frais le kit, pensez à écraser les pneus, un bombardier ayant toujours tendance à s'affaiser 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 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.

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

regretterez, 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... □



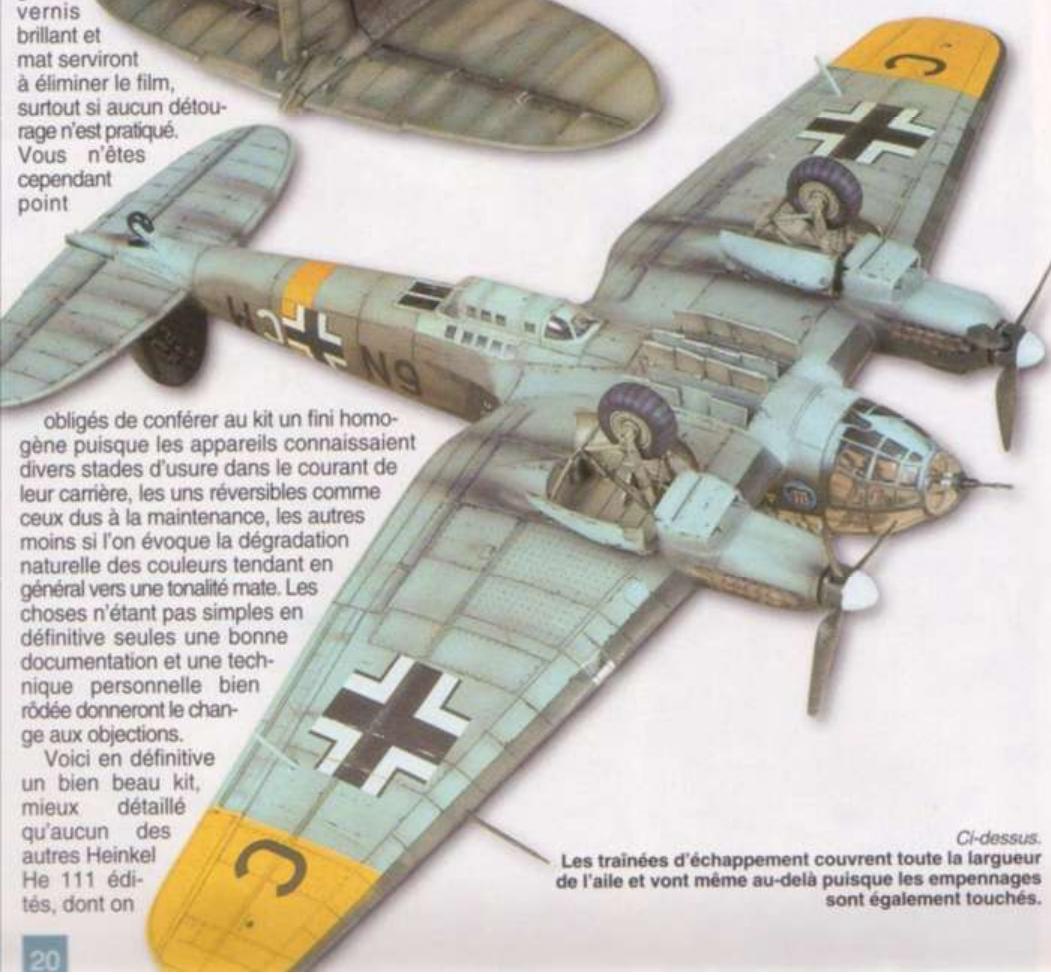
Ci-contre.

Vue d'ensemble de la livrée d'extrados. Les nombreuses lignes de structure apparaissent en plus sombre, le minimum « syndical » que l'on puisse faire pour rendre justice au travail accompli par le fabricant. Bien sûr, le processus allaïc plus loin avec l'emploi de jus et de poudres.



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 jouxtant.



1. Des deux casseroles, l'une est mal moulée (sur l'exemplaire utilisé de moins) et il faut opérer une greffe de carte épaisse pour l'allonger.



2. Les hélices sont également concernées, celle de droite étant manifestement trop courte sur toutes ses pales.



3. Le remède est simple : des greffes de carte plastique superposées collée à la cyanoacrylate !



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.

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

# AZIMUT PRODUCTIONS

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

Tél : 01.44.59.33.44

Fax : 01.44.59.33.48

113, rue Turenne

75003 PARIS



Dans la même collection 1/48

## FONDERIE MINIATURE

NEW



1/48

47 LOIRE 130

**XKIT**  
SERIE LIMITEE  
1/48


401 ESPADON SO 6025



57 € 402 ESPADON SO 6026



57 € 407 F-84F Thunderstreak

49 €

NEW



Breguet 695

45 €



HANDLEY PAGE HALIFAX MkIII

Décalcomanies Royal Air Force

89 €



LOCKHEED PV-1 VENTURA

52 €

BREGUET 'ALIZE'

58 €

6001 BLOCH MB152 C1	29 €
6002 BLOCH MB155	29 €
6004 BREGUET 693 AB	35 €
6005 DEWOUTINE 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/H03S-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 SNCAO 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 / ITALIERI 29,90 €

6602 WEAPONS SET &amp; TANKS FOR F-1 29,90 €

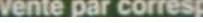
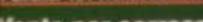
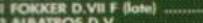
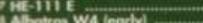
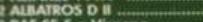
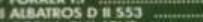
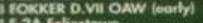
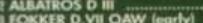
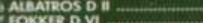
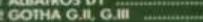
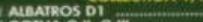
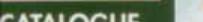
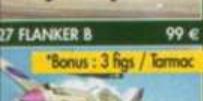
6603 UPDATE SET MIRAGE III E / ITALIERI 29,90 €

CATALOGUE  
2004  
2005  
7 €RUSSIAN CARRIER 'KUSTNESOV' 139 €  
LIBERTY SHIP 'O'BRIEN' 35 €

115 €

SERIE LIMITEE

3 'SUJEZ 53'







1/48 TAMIYA

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

**C**ONNU 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-

# BRISTOL BEAUFIGHTER MK VIF

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 doré 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 de coûteux kits d'amélioration, je me suis contenté de détailler le cockpit en scratch, seuls les deux sièges provenant du set



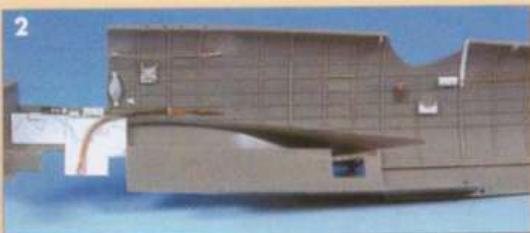
Cutting-Edge (réf. CEC 48117) pour gagner du temps. Quelques traces d'éjecteurs au préalable, puis



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, hormis 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 Des pigments MIG (équivalent aux pigments CMK), sont utilisés pour les accumulations de poussière.

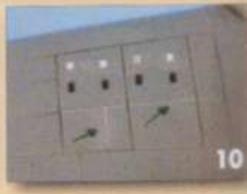
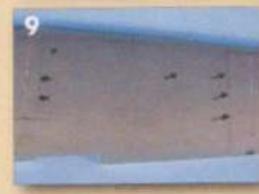
Les instruments de la planche de bord sont récupérés sur la planche de décalcs. Un travail fin au pinceau trois poils suffit enfin à mettre le tout en valeur.

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 découpée et les chants reprofilés en carte pour s'articuler de manière réaliste avec les plans fixes. Notez la petite charnière de compensateur refaite et reposicionnée.

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.



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

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. A 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'atterrissement sont agrémentés de leurs flexibles de freinage ainsi que de boulons réalisés à l'emporte-pièce. Les puits de train, qui viennent s'encastrer 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-

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.

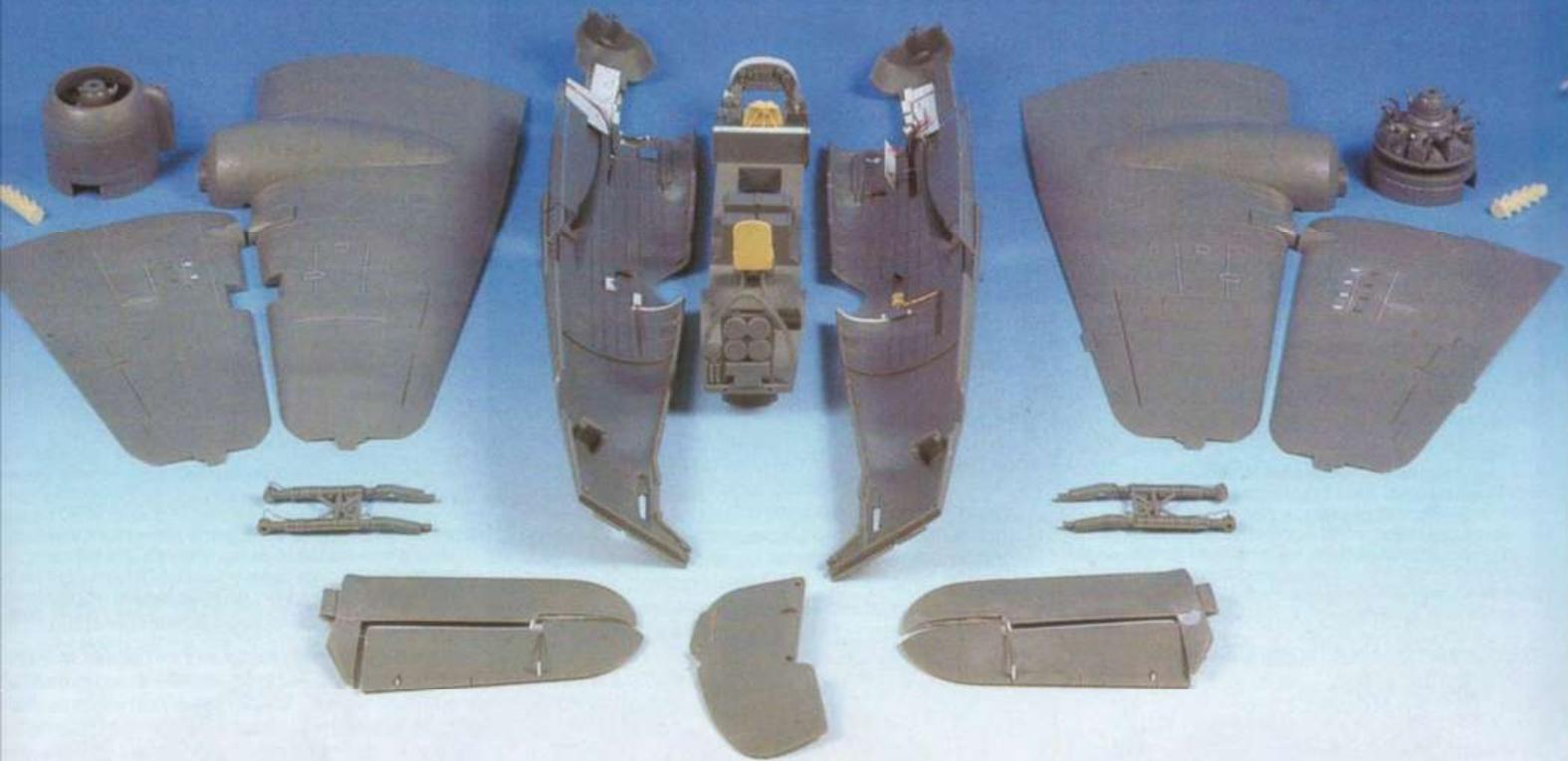
Les trains d'atterrissement sont agrémentés de leurs flexibles de freinage ainsi que de boulons réalisés à l'emporte-pièce. Les puits de train, qui viennent s'encastrer dans les ailes, ne se colleront qu'en phase finale ainsi que les capots moteurs pour une meilleure manipulation lors de la peinture. 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.





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

#### boîte à rabiot.

Etant 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 sommaires en Afrique du Nord, ces avions souffrissent 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 émail lui. Entre chaque couleur la maquette est ensuite lustrée avec un chiffon doux. Un premier

vieillissement 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 Klear 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 Klear 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 économies 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 décoloration 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.



*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).

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 dépôts de graisse.

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

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

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 éclaircissements comme les panneaux, le surlignage des 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 □



*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. Vif 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. If 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.



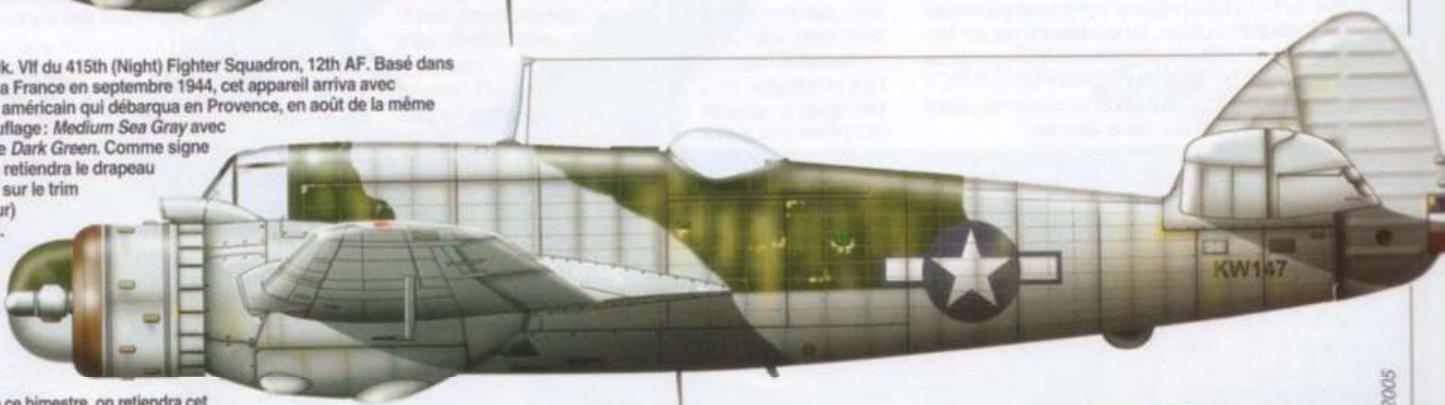
Beaufighter Mk. Vif du No. 68 Sqn, Coltishall, Angleterre, 1943. Comme signe distinctif, on retiendra un petit lapin marron peint juste derrière la verrière.



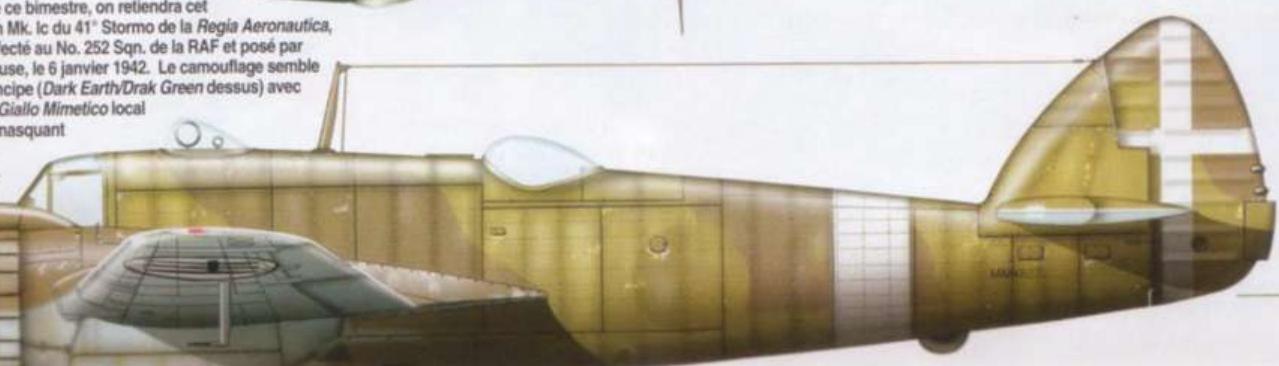
Beaufighter TF Mk. X du No. 27 Sqn. de la RNZAF basé en Birmanie, courant 1943. Camouflage : *Dark Earth/ Dark Green/Medium Sea Grey*.



Beaufighter Mk. Vif 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 Gray* avec des bandes de *Dark Green*. Comme signe particulier, on retiendra le drapeau français peint sur le trim (compensator) du gouvernail.



Des rares de ce bimestre, on retiendra cet exemplaire, un Mk. Ic du 41<sup>st</sup> 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/Drak Green* dessus) avec des aplats de *Giallo Mimetico* 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)

**P**ARUE 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 derniers, 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

les flotteurs sur lesquels les raidisseurs furent refaits avec des profilés Evergreen. Des trappes de visite rondes sont à graver 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 claircisseuse, donne une présentation à la mesure de l'assemblage des moteurs. On pensera à ajouter des prises d'air sur les parties supérieures et

de jus sombres et d'éments par brossage à une excellente représentation à cette échelle. Lors

**Ci-dessus.**  
Les He-59B reçurent en Espagne, durant leur service avec la Légion Condor, le surnom de « Zapatos » (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-encastre à bâbord, les hublots manquant des portes ainsi que d'autre



**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.

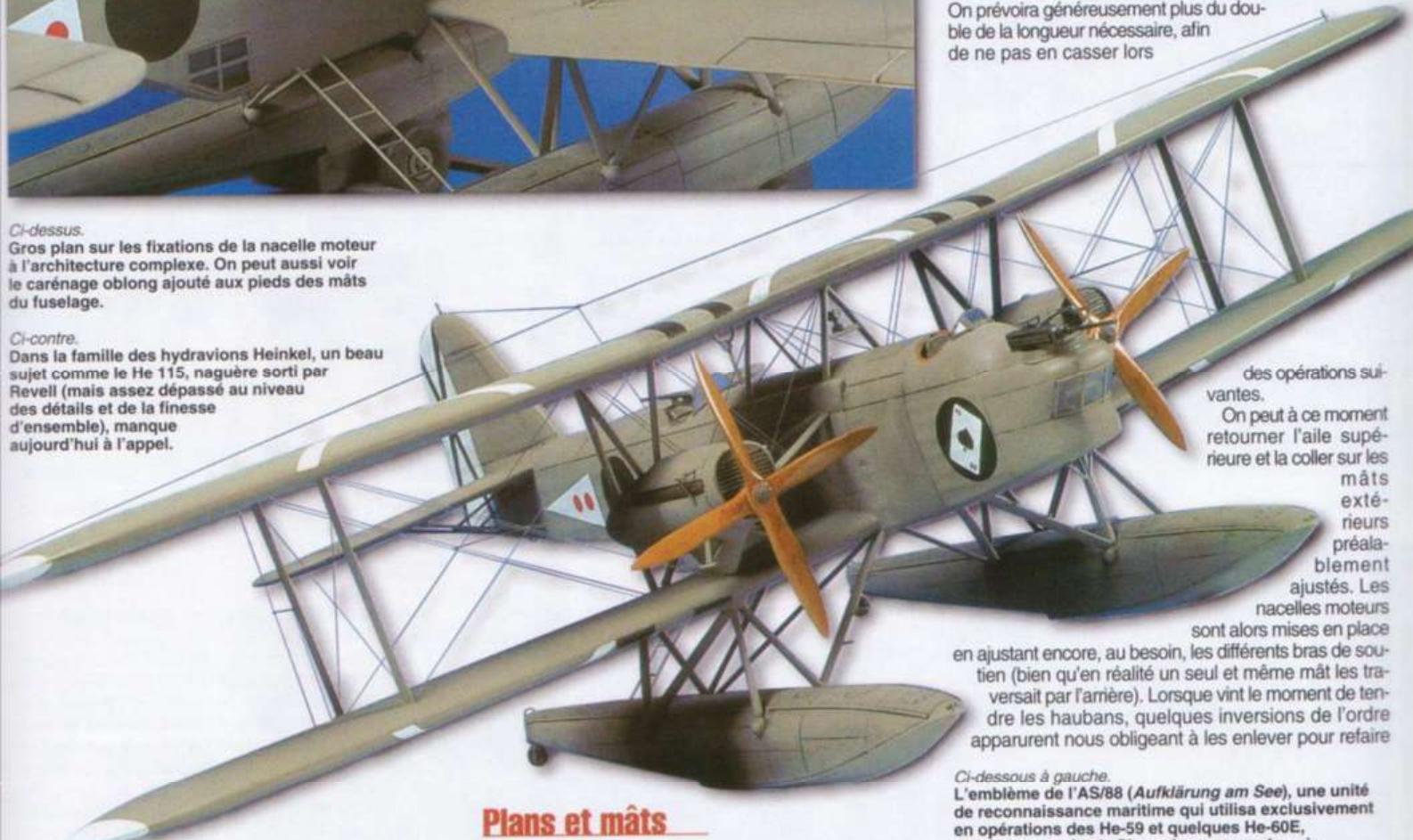


*Ci-dessus.*  
Gros plan sur les fixations de la nacelle moteur à l'architecture complexe. On peut aussi voir le carénage oblong ajouté aux pieds des masts du fuselage.

*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.

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 masts 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 masts 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



### Plans et masts

Pour l'assemblage des plans inférieurs, 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

des opérations suivantes.  
On peut à ce moment retourner l'aile supérieure et la coller sur les masts 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.

tres dans le fuselage, en passant par la création d'une seconde porte à tribord au-dessus du plan inférieur et la pose de poignées sous la dérive, restent aussi à votre décharge.

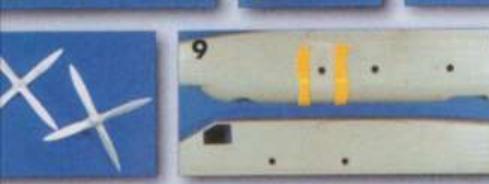




- Sur les flotteurs ont été refaits les renforts longitudinaux en profilés. Après assemblage, viennent la gravure des trappes d'accès, la mise en place de poignées de manutention à l'avant et des supports des roues à l'arrière.
- Les roues « jockeys » sont des éléments de récupération ; les axes en profilés en plastique n'ont pas supporté les manipulations, d'où une réfection en tige d'acier.
- 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.



- Sur les nacelles des moteurs d'origine viennent se greffer les échappements en résine et diverses écoutes 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 0,06 mm à travers deux trous théoriquement bien alignés.

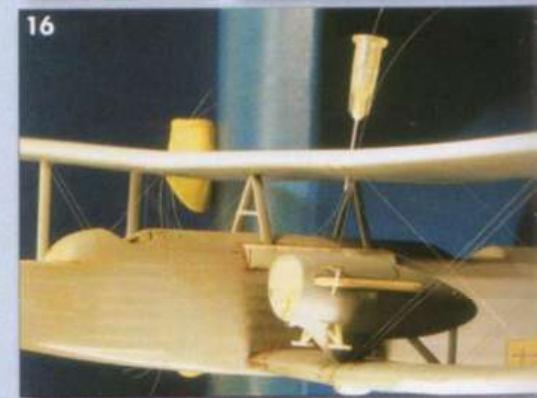
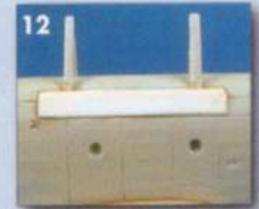


Ci-contre.

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'aileron et de profondeur.

## 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 gouvernail, 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 décalcs, 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 sera 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.



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) TBM-1C Avenger  
\$36.99 **\$33.46**



Revell/Monogram 1/32 Scale  
**RM6876**  
F4F-4 Wildcat w/ Book  
\$31.99 **\$28.96**



Toko 1/72 Scale  
**TK0144** LaGG-3 66 Series  
\$9.99 **\$7.96**



PM Models 1/72 Scale  
**PM2027**  
Mirage III EA & Dagger  
\$5.99 **\$5.46**



Fujimi 1/24 Scale  
**U12467** 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. **\$40.95** **\$44.96**



Minicraft 1/72 Scale  
**MI11638**  
Vega PV-1 Ventura - Early Version  
\$13.99 **\$11.46**



Accurate Miniatures 1/48 Scale  
**AJ480310** SBD-2 Dauntless  
\$26.99 **\$33.46**



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  
\$64.99 **\$58.47**



Revell/Monogram 1/48 Scale  
**RM5512** B-25J Mitchell  
\$20.50 **\$18.46**



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



TriMaster Models 1/48 Scale  
**TV0001** Fw 190D-9 Dora  
\$40.95 **\$39.96**



AModel 1/72 Scale  
**IBA72029** Voyager  
\$13.99 **\$12.96**



Valom 1/72 Scale  
**KPV72001** Sukhoi Su-6 AM-42  
\$24.99 **\$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 Führungsmaschine  
\$20.99 **\$26.96**



Xotic-72 1/72 Scale  
**AU2021** Fokker T-V VACUFORM  
\$20.95 **\$26.96**



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



Hobbycraft 1/32 Scale  
**HC1697** P-40 AVG "Tigers"  
\$40.95 **\$44.96**



Hobbycraft 1/48 Scale  
**HC1659** CF-105 Arrow  
\$20.95 **\$35.96**



Fujimi 1/72 Scale  
**FU30109** Bf 110C/D  
\$10.99 **\$8.96**



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



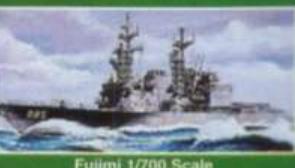
Ertl 1/25 Scale  
**ER38039** Batmobile  
\$13.99 **\$12.97**



Ertl 1/25 Scale  
**ER31752**  
Hogan's Heroes Jeep  
\$13.50 **\$11.97**



Minicraft 1/24 Scale  
**MI11225** Phantom Squire  
\$20.99 **\$17.96**



Fujimi 1/700 Scale  
**FU40060** USS Cushing DD985  
\$23.99 **\$19.96**



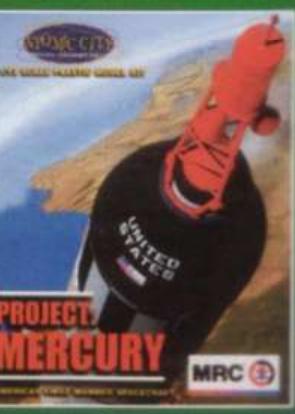
SHOP ONLINE  
at  
[squadron.com](http://squadron.com)

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  
\$60.99 **\$59.96**



**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**

Une série exclusive  
strictement hors  
commerce.

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

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

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

1/2. « Chimère » de la SPA 65 (1<sup>re</sup> escadrille), à placer côté droit, et « Mouette », de la SPA 57 (2<sup>re</sup> escadrille), à placer côté gauche, de l'ECT (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<sup>re</sup> escadrille), à placer du côté gauche, et « Jeanne d'Arc » de la SPA 124 (2<sup>re</sup> 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 « Île de France », Mirage IIIC.

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

11/12. « Hirondelle » de la SPA 100 (2<sup>re</sup> escadrille), à placer du côté gauche, et « Chimère » de la SPA 83 (1<sup>re</sup> 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<sup>re</sup> escadrille du 01/013 « Artois », Mirage IIIB/E.

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'ECT 02/002 « Côte d'Or ». N° 21 à placer du côté gauche et n° 22 du côté droit. Mirage IIIB/E.

23/24. « Chevaliers » de la 1<sup>re</sup> et de la 2<sup>re</sup> 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<sup>re</sup> escadrille), à placer du

côté gauche, et « Cigogne » de la SPA 167 (2<sup>re</sup> escadrille), à placer du côté droit, de l'EC 02/004 « Lafayette ». Mirage IIIC/E.

27/28. « Mort qui Fauche », de la SPA 94 (3<sup>re</sup> escadrille) de l'ECT 02/002 « Côte d'Or ». Placer le n° 27 à droite et n° 28 à gauche. Mirage IIIB/BE.

29/30. Chimère sur fond jaune de la SPA 65 (1<sup>re</sup> escadrille) de l'ECT 02/002 « Côte d'Or ». Placer le n° 29 côté droit et le n° 30 du côté gauche. Mirage IIIB/BE.

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

33/34. « Tête de Sanglier » sur barre rouge (2<sup>re</sup> escadrille) et barre bleue (1<sup>re</sup> escadrille) du EC 03/003 « Ardennes ». Placer le n° 33 du côté droit et le n° 34 du côté gauche. Mirage IIIC/E.

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<sup>re</sup> escadrille), à placer du côté gauche, et « Ecu avec Epée » du GC II/4-4 (2<sup>re</sup> 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 (tourni dans un rond ou un ovale comme porté parfois), et « Cigogne » de la SPA 67 (1<sup>re</sup> 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 comporte des erreurs concernant deux décorations de Thunderbolt qui seront corrigées sur la planche n° 13.

— **Le décal n° 9** (Sanglier du GC. III/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.

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.

**POUR RECEVOIR LA PLANCHE N°12**

Rejoignant le Club des Abonnés WingMasters, vous recevrez la planche de 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.

UN abonnement à WingMasters

Une petite annonce gratuite\* et le privilège de recevoir votre revue avant sa parution en kiosque.

**LES PLANCHES  
DEJA PARUES**

(Format réel de chaque planche 120 x 180 mm)



## 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 1/87, bas prix, liste contre env. imbrée. M. Sobry, 140 ch de la Costière, bat H, 66000 Nîmes.
- Vds. Lot 7 kits 1/200 Hasegawa B-727 Air Canada + ANA, DC9 SAS + TDA, DC-10 JAL, C-47D Day, SHOWA L2D, 50 euros. Tél : 04 94 58 74 91 M. Vidal.
- Vds. 80 kits, état neut, sc + 32, acc., docs, décal. Tél : 06 30 51 76 07 ou : serge.sterne@wanadoo.fr
- Vds. Bolites 1/72 RA-5C Vigilante + He 219 OWL (Frog) Blenheim Mk4 Airfix, faire offre : theo.stutzmann@mpsa.com.
- Vds. Nbx kits 1/72 Esci, Heller, Airfix, liste contre env. imbrée : M. F. Bouvin, 51 route Touristique, 57160 Scy-Chazelles.
- Vds. Nbx kits ttes éch. + docs + revues. Tél : 04 93 48 62 23 (soir & WE) ou 06 09 47 91 06 ou e-mail : tuffwaffedh@free.fr.
- Vds. Maquettes avions 1/48, 1/72, M. J.-C. Bouvier, 7 Jardins Trémolles, 35500 Vitre. 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 Dolié, 77440 Mar-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 Quartières, 44710 Port St Pierre. Tél : 02 40 32 52 43.
- Vds. Lots maquettes, liste sur demande. Tél : 06 07 28 91 78 ou e-mail : atl.bm@wanadoo.fr.
- Vds. Maquette Tamiya 1/48 Beaufighter MkVI Night Fighter 25 euros. Tél : 03 20 96 70 23 à Seclin (Nord) M. Decobecq.
- Vds. 43 kits + accessoires 1/48, 1/32, 1/24 WWII à moderne, liste sur : ecole.sttherese@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 relectures gratuites. M. Philippe Reignat, 14 rue Pierre Forestier, 03300 Cusset. Tél : 04 70 98 72 17 ou 04 73 62 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. Rispa.
- Vds. Réplic n° 1 à 135, 500 euros. M. Raymond Soccard, 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 : ecclercqr@tiscali.be.
- Vds. Anciennes revues aviation, liste contre env. imbrée : M. Gossard, rue Temfort, 49400 Bagneux.

## RECHERCHE

## MAQUETTES

- Rech. 1 kit Pavla 1/72 Republic P-43 Lancer et 2 kits Hasegawa 1/72 Brewster F2A Buffalo. david\_carmoux@hotmail.com.
- Rech. Kits avions 1/32, période WW2, non montés, faire offre. Tél : 04 74 79 13 66 TLJ, TH.
- Rech. Série Egipplane Hasegawa P-38, F-4, F-18, etc. Tél : 02 81 75 66 > 20 h, M. Garamond.
- Rech. X-Wing de Ertl, navette impériale Star War. e-mail : cadetsylvain@yahoo.fr
- Rech. 1/72 Lockheed C-5A Galaxy. Tél : 02 38 33 24 27.
- Rech. Rallye Heller 1/50, faire offre : sbrain63@sbogol.net.
- Rech. Kits Arba 1/72, Ju 88G et Bf 110G. Tél : 05 53 05 43 01 M. Ch. Detout ou fam.detout@tele2.fr.
- Rech. Ttes éch. kits non montés H-P Halifax Short Stirling. M. Jann Célestin, 13 Grande Rue, 55220 Osches. Tél : 03 29 80 54 10.
- Rech. 1/48 Caudron CR 714, maquette à monter. M. P. Alliot, 2 rue du Faubourg, 89770 Chailly.
- Rech. 1/72 Falcon 20 Mach 2, faire offre à Nick Saunders : nick.saunders@hnsd-rhdc.gc.ca.
- Rech. F-8AF Monogram 1/48, Ouragan JMG 1/48, Spad 11 Dragon 1/48. Tél : 06 08 07 95 86 M. Pernot Hervê.
- 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 wodoco1@aol.com.
- Rech. Maquettes plastique et Figurines 1/72, petits prix : rech.fenet@laposte.net.
- Rech. Douglas A-20 B/C 1/48 AMT. M. F. Marie, 27 rue du Terme Clain, 59149 Cousoir. 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 Pithon, 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.

## ACCESOIRES

- Rech. Planche photodécoupe Eduard n° 48325 pour B-1B. faire offre. Tél : 06 65 17 46 51 M. Dominique Friard.
- Rech. Nez vêtu pour P-36J Drop Snoot de Revell au 1/32. M. J. Sevin, avenue du Pays d'Ouche, 61300 L'Aigle.
- Rech. Décalcs PZL P-11, 1/72. Tél : 02 99 14 33 69.
- Rech. Décalcs roumains au 1/32 (croix) pour Messerschmitt, vu dans Air Mag Hors Série n° 1. M. Parent Michel, 20 rue Marceau, 59140 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 tôle 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 franc. 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@histecol.com



**L'écrin-reliure à**  
**16,50 €**  
+ port voir page 34

## DOCUMENTATION

- Rech., achat ou prêt, photos de Bloch 152. M. Joanne Sarge, 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. Montfort.
- Rech. Vol. 5 Guide aviation Elsevier 1978 Les avions de l'aprême-guerre à nos jours. Tél : 03 89 49 02 36 M. Dintz.
- 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 Montboli 9, 03570 Villajoyosa, Espagne. Tél (034) 96 58 92 74.
- Rech. Avions n° 76 et Docavia n° 15 (Fw 190). Tél : 03 85 31 50 10 M. G. Chavy à Grigny.
- Rech. Modellers Data File Mosquito et II doc. avions jup. WWII. Tél : 03 88 81 10 34 M. Graser.
- Rech. Docs Ar 95 AB revue Avions n° 13 à 16. Fw 190 à 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 diapos).
- 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 1er 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 dégagée.

**IMPORTANT !**  
N'oubliez 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 tests 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 à bien entendu donné la priorité à l'illustration et à l'iconographie, en les accompagnant d'informations volontairement concises mais plus rigoureuses possible. L'objectif étant, par ailleurs, de narrer en un seul volume les trente années de l'extraordinaire carrière du Corsair, depuis son baptême du feu dans le Pacifique jusqu'aux clœux africains, en passant par l'Extrême-Orient et, par un intermède moins martial, mais tout aussi viril, au sein de l'univers coloré et gisant des courses de pétroliers.



36,50 €  
+ port

English version also available !

## CORSAIR

TRENTE ANS DE FLIBUSTE

1940-1970



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, TRENTE 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 cartonné.

- Corsair, trente ans de flibuste - 1940-1970
- Corsair, 30 years of filibustering - 1940-1970

36,50 € + port 2

36,50 € + port 2

€

pas de port P & P fees **CATEGORIE 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 : iranno 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.) 33.1.40211796. E-mail: vpc@histecol.com

Nom : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Localité : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Pays : \_\_\_\_\_

• Votre numéro de client H&C : \_\_\_\_\_

par  Chèque bancaire  Mandat

à l'ordre d'Histoire & Collections

Carte bancaire n° \_\_\_\_\_

expirant en : \_\_\_\_\_ mois \_\_\_\_\_ année \_\_\_\_\_

Signature : \_\_\_\_\_



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

**PRINCE**  
AUGUST



**PRINCE AUGUST**  
La Peinture pour Aérographe



ES PINCEAUX D'EXCEPTION  
U 10/0 AU 8

DÉCOUVREZ LA  
NOUVELLE MALLETTE AÉRO  
& LES 35 COFFRETS THÉMATIQUES

**OFFREZ LE MEILLEUR  
A VOTRE PASSION**

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

92100 ○ Saint Quentin Lovers Électriques  
7-2, bd Henri Martin 03 23 62 65 14

03006 ● Mouline Modélisme Miniatures  
10, rue Gambetta 04 70 20 92 97

05200 ● Embriau Hobby Models

Place Barthélémy 04 92 45 80 90

06000 ● Nice L'Entre Jeu

8, rue d'Alger 04 93 62 51 15

06000 ● Nice Modélisme Électrique

110, bd Gambetta 04 93 16 12 15

06000 ● Nice Comtois

16, avenue Notre Dame 04 93 85 43 30

06190 ● Roquebrune-Cap-Martin S.N.C. Collin

242, avenue Arvidie Briand 04 93 35 76 94

06000 ● Cannes L'Entre Jeu

17, rue du Marché 04 93 30 32 06

06000 ● Chambéry Les Minimes Tableaux Joumours

Sacré-Coeur 20, rue Louis Dubois 04 74 37 04 85

06000 ● Chartreuse-Montagne L'Atelier Fantastique

39-41, rue de la République 03 24 52 72 80

10000 ● Troyes Hobby 3

47, rue du Général Saussier 03 25 56 54 50

10000 ● Troyes Jeux et Stratégie

5, rue Aristide Briand 03 25 75 51 86

10000 ● Troyes La 4<sup>me</sup> Dimension

4, rue Georges Clemenceau 03 25 76 48 79

13001 ● Marseille Rôle Games

32, rue Barthélémy 04 91 42 10 29

13006 ● Marseille La Croyse 04 91 42 29

13100 ● Aix En Provence Aix Magie

26, place des Tanneurs 04 42 26 77 80

13170 ● Les Peintres Mirabous Joscophile Roncuparis

Z.C. Plan de Campagne 04 42 02 55 37

14000 ● Caen Le Pion

13, rue du Brus 02 31 85 17 77

15000 ● C'Artificiel Coq de Bruyère

23, rue Victor Hugo 04 71 43 08 29

16000 ● Angoulême Credco+e

128, bd de Bretagne 05 42 39 87 68

17000 ● La Rochelle Les Géants 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 89 20

18200 ● St Amand Grand Bazar de l'Hôtel de Ville

40, rue Porte Maure 04 96 12 72

21000 ● Dijon Le Dragonneur

72, rue Monge 03 90 53 12 28

21000 ● Dijon Excalibur

44, rue Jeanquin 03 80 65 82 99

23000 ● Dijon Maquette 21

9, rue du Château Royal 03 80 30 62 65

22100 ● Dijon Le Lutin Loupique

11, Grande Rue 02 96 39 10 13

24000 ● Péristige Annexe Magique

1, rue Léonard 05 53 00 39 74

25000 ● Besançon Les Jeux de la Comté

7, quai de Strasbourg 03 81 81 32 11

25200 ○ Montbeliard Modél 25

24, rue Févret 03 81 74 69

28000 ○ Chartres Passions et Collections

27, rue des Chênes 02 37 36 64 02

29000 ● Quintier Senu Homme

7, place du Grand' Ril 02 98 53 69 83

29200 ● Brest Au P'tit Caporal

146, rue Jean Herold 03 98 53 11 44

29200 ● Brest La Caverne des Gobelins

46, rue Brémont 02 98 49 65

30200 ● Ragnac d'Orzé Crazy Games

10, avenue Léon Blum 04 66 50 09 95

31000 ● Toulouse Jeux du Monde

14/16, rue Maurice Fonsse 05 61 23 73 88

31000 ● Toulouse Jeux Mag' Inn

22, rue Sainte Ursule 06 63 99 58 81

33000 ● Bordeaux Jeux Desocrates

162, rue Ste Catherine 05 56 44 26 03

33000 ● Bordeaux Est

17, cours du Chapeau Rouge 05 56 79 90 90

33160 ● S+M Média in Jalles King Multimédia

Centre Commercial Desocrates 05 60 70 00 19

34000 ● Montpellier Excalibur

7 bis, rue de l'Ancien Cour 04 67 80 81 33

34200 ● Toulouse L'Atelier du Dragon

2, rue Paul Herba 04 67 74 45 40

35000 ● Rennes Espace Modélisme

74, rue St-Briac 03 21 45 45 95

37000 ● Tours Sortillèges

24, rue de la République 02 37 01 11 91

37000 ● Tours Timbres et Monnaies

60, rue Michelet 02 47 07 72 39

37000 ● Tours Le Géofelin Malin

70, rue de la Seille 02 47 05 17 87

38000 ● Grenoble Autorité 1805

20, rue Condorcet 04 76 43 87 82

38300 ● Bourgoin Jallieu

Légendes d'Antan Monnaies

54, rue Pontificale 04 74 28 07 63

42000 ● Saint-Etienne Mirage

31, rue de la République 04 77 33 06 24

44000 ● Nantes Le Temple du Jeu

8, rue de l'Hermosse 02 51 84 05 05

45000 ● Orléans Eureka

Galerie du Châtelet 02 38 53 28 62

47000 ● Agen L'Ancien des Jeux

71, rue Montesquieu 05 53 48 54 63

48300 ● Langogne L'École Maquette

19, avenue Courtois 04 66 69 25 58

49100 ● Angers Action Timbres - Monnaies

17, rue des Lices 02 41 88 58 41

49100 ● Angers Sortillèges

24, rue de la Rose 02 41 88 96 96

50100 ● Cherbourg Châteller

62, rue du Bé 02 31 78 16 00

51000 ● Châlons-en-Champagne Print Tambour

10, rue des Costeilles 02 31 20 53 33

54000 ● Nancy La Caverne du Gobelin

10, rue de la Monnaie 03 83 32 25 06

54510 ● Blainville Tom Josses

55, avenue de la République 03 83 21 97 44

56100 ● Lovain La Caverne du Troll

Place des Halles St Louis 02 97 21 91 43

57000 ● Metz La Caverne du Gobelin

34, rue du Grand' Ril 02 88 18 42 08

57000 ● Metz Hobby 57

Galerie de l'Empatiale 03 87 75 07 82

58000 ● Bourg-en-Bresse La Caverne

37, rue Gambetta 03 86 38 88 25

59140 ● Dunkerque Le Docteur Fureur

59, rue de la Gare 03 88 04 04 04

59000 ● Valence L'Atelier D'Art du Jeu

3, rue de Moissac 03 27 41 08 85

59900 ● Lille 59 Hobby

59, rue de la Châtaigneraie 03 20 55 67 01

60000 ● Bourg-en-Bresse Hobbies

11, rue de Buzenval 03 25 44 15 06

61000 ● Alençon Le Repair du Jpy

13, grande rue 02 33 26 97 59

62700 ● Boulogne-sur-Mer Rêve et Rêve

46, bd de Clémenceau 03 21 80 48 97

62400 ● Béthune Le Petit Diable

120, bd du Poitou 03 25 15 15 54

62520 ● Le Touquet Héritage

70, bd Dalois 03 21 05 44 94

63000 ● Clermont-Ferrand Artisane

34, rue Pascal 04 73 21 20 78

63600 ● Clermont-Ferrand Petit Navire

3, rue des Gras 04 73 33 63 90

64100 ● Bayonne Rapin

16, rue Jules Lafos 05 59 39 24 40

65000 ● Strasbourg La Caverne du Gobelin

17, rue du Moulin 03 88 22 49 60

66000 ● Colmar Bocrophil

22, rue Vauthier 03 89 25 98 34

68100 ● Mulhouse Ondiland

43, rue Nordfeld 03 89 64 45 85

69001 ● Lyon Camisole

5, rue Chavanne 04 78 29 66 17

69001 ● Lyon Passion Figurines

4, rue Neuve 04 78 39 68 58

69002 ● Lyon Jeux Desocrates

13, rue des Remparts d'Aix 04 78 37 75 94

69006 ● Lyon Histoire Miniatures

13, rue Bugeaud 04 78 52 71 54

71100 ● Châlons-en-Champagne Sainte Maquette 71

15, place du Châtelet 03 85 93 22 44

72000 ● Le Mans La Bonne à Jeux

20, rue Nationale 02 43 43 80 54

73000 ● Chambéry L'Atelier des Jeux

133, rue Croix d'Or 04 79 70 04 56

74000 ● Annonay Némares

11, rue de la Préfecture 04 50 51 58 70

74700 ● Sallanches Terre de Jeux

46, rue des Athlètes 04 50 91 31 22

75002 ● Paris La Guilde des Jeux

31, rue Dussoubs 01 40 13 04 09

78005 ● Paris Elf

79120 ● St Germain 01 43 54 01 43

75005 ● Paris Jeux Desocrates

52, rue des Enfants 01 43 26 79 83

75005 ● Paris L'Oeuf Cube

24, rue Lame 01 43 25 28 83

75005 ● Paris Starplay

16, rue Lagrange 01 40 09 39 94

75010 ● Paris La Boîte à Modèles

37, rue de la Bourse 01 45 32 97 37

75012 ● Paris Le Loup

7, rue Ernest Cresson 01 45 32 49 36

75015 ● Paris Jeux Desocrates

39, rue Pasteur 01 47 34 25 14

75015 ● Paris Le Cimeti

38, rue Gossiat 01 45 78 94 28

75017 ● Paris Jeux Desocrates

6, rue Meissonnier 01 42 27 25 09

75017 ● Paris Aéroglobe Service

84, rue Lemire 01 33 51 30 10 28

76000 ● Paris Ministrat

28, rue Jeanne d'Arc 02 35 20 70 58

76000 ● Paris Camisole

90, rue Jeanne d'Arc 02 35 20 73 00

76200 ● Drageo Drageo Modélisme

27, quai de la Halle 03 82 32 12 61

76600 ● Le Havre Mini Monde

29, rue du Château 03 25 21 60 06

76600 ● Le Havre Le Défense du Jeu



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

**A**PPAREIL 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'avions 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

# OV-1A MOHAWK

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-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 sair un peu les logements de trains pour « casser » le blanc. Un jus brun rouge et peu de pastels suffisent largement.



Ci-dessus.

Gros plan sur le cockpit donnant à voir certains détails caractéristiques comme les essuie-glaces, les panneaux vitrés s'ouvrant vers 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 surdétalier 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 No 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 de 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 trainant 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 ».



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'atterrissement 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.

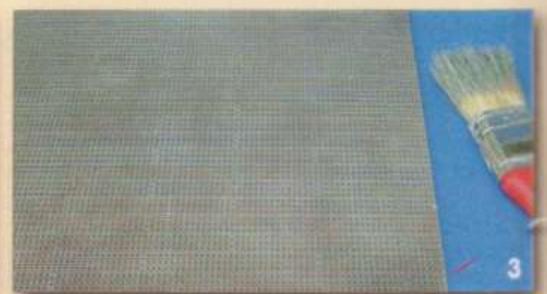
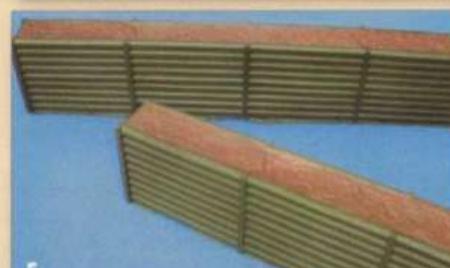
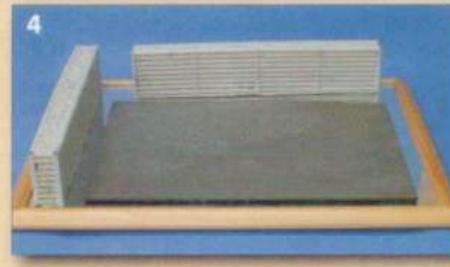
Les petites éopies sur les nacelles moteurs ont été repositionnées en accord avec les photos des appareils en service au Vietnam. Il semblerait toutefois que leur position varie selon les modèles et les époques.

faudra 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 saurons conseiller ce montage aux débutants. Il faut néanmoins saluer Roden pour la qualité d'ensemble (certes perfectible, 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 « imbiber » 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'épaisseur 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 lours 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.





# F-4G «Wild W



1/48

HASEGAWA

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

**A 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 rétroréflecteurs 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 mouillage en injecté ont contraint



Hasegawa à nous fournir des tuyères de réacteurs dépourvues de détails sur leur face interne. C'est dommage, mais pas irrémédiable, puisqu'avec un peu de carte plastique on peut simuler de manière assez convaincante les mécanismes d'ouverture des pétale et la double lèvre caractéristique des réacteurs J-79. Après avoir réalisé cette particularité, nous avons eu la bonne surprise de voir apparaître sur le marché de magnifiques tuyères en résine produites par Aires. Dans ces conditions, devant la finesse supérieure des détails, nous avons ravalé notre fierté et écarté les pièces en plastique amoureusement détaillées pour les remplacer sans vergogne par leurs homologues

*Ci-dessus.*  
Le Phantom est un sujet éternel, ses seuls équivalents étant le MiG 21, qui l'affronta au Vietnam, et le très versatile F-16, encore promis à une bien belle carrière. La version « Wild Weasel » (belette sauvage) ici représentée est l'une des plus évoluées, (bien que les premiers exemplaires de cette version de guerre électronique apparurent au Vietnam sous la désignation EF-4C), et fut extrapolée à 116 unités du lot des 1387 F-4E produits.

en résine. Tant pis, cela nous aura au moins permis de nous entraîner au scratch...

Les prises d'air ont été soigneusement rapportées au fuselage : en vérifiant leur positionnement, le mastic sera inutile. Les veines menant jusqu'aux aubes ne sont pas figurées, aussi par économie, et pour apporter une touche de

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

mier 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



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 F-4!). En revanche, les becs de 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 becs 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'encre 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 becs en position légèrement déployée, ce qui rompt suffisamment la continuité de l'aile tout en restant discret.

### Peinture

Les F-4G ont porté trois camouflage 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 adopteront 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-dessous.  
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 appartenus 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 habitat 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 (lameilles 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



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 renfros. 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-radar.

Pour représenter une configuration de la fin des années quatre-vingt, en accord avec le schéma de camouflage adopté, nous l'eus 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.

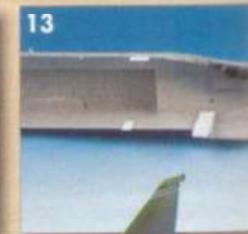
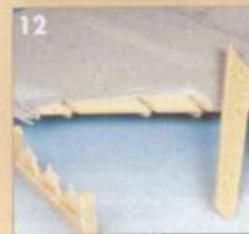
Cette dernière pièce a demandé une quantité de travail importante : remplacement des ailes par de la carte plastique fine et confection de son pylône en scratch à partir de pièces du kit modifiées.



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 décalcs ; 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.



21



## Tableau des références peintures Gunze :

- Vert moyen FS 34102 H303
- Vert foncé FS 34079 H302
- Gris foncé FS 36081 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 stabilos 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 décalcs 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 remplacement opportunément celle de la boîte qui souffrent d'un décalage difficile à rattraper.

La patine de ce camouflage, pratiquée essentiellement après avoir vomi 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 discrètes traînées dans le sens sur les ailes et verticalement sur

les parties métalliques sont patinées de la même façon en complétant le travail par des traînées de fluides hydrauliques simulés au *Smoke Tamiya* appliqués 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 pilote 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 crosse d'apportage 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.

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



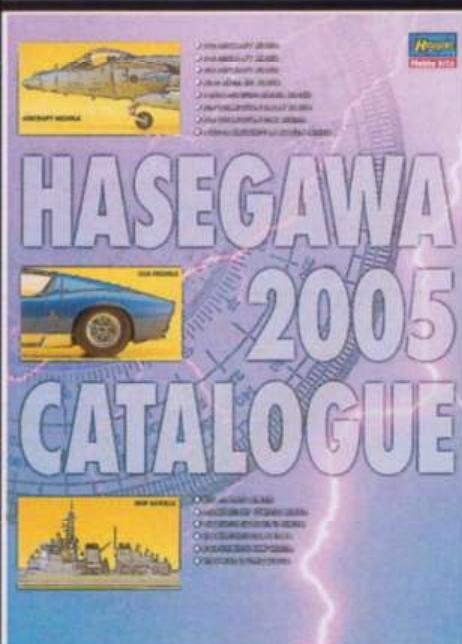
# L'EXCELLENCE !

**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



## Nouveautés Février 2005

- 00744 F/A-18E "VFA-27 Royal Mace" 1/72  
 00745 F-14B "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



MHD - 272 avenue Henri Barbusse  
 B.P. 37 - 95981 - 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 Loire 130	P.N.C.
AZUR Dewoitine 520C1high Tech	42,00€	SP. HOB. Hélicop. R-4/Hoverfly à flotteurs	25,00€
AZUR Dewoitine 520C1(boute normale)	30,00€	SP. HOB. Macchi C.200 verrière fermée	25,00€
AZUR Dewoitine 520 + kit CONTACT	78,00€	FLYING MACHINES Fiat G.50	40,00€
AZUR Polikarpov I-15 1/72	25,00€	CZECH MODELS XP-56 Black Bullet	30,00€
PAVLA DH 82C Tiger Moth	20,00€	CZECH MODELS Curtiss A-8 Srike	36,00€
REVELL B-25 Mitchell	22,00€	CZECH MODELS Curtiss A-12 Srike	36,00€
REVELL MIG 21 F-13	13,00€	PLANET Avro Manchester Mk.Ia dernière vers.	80,00€
SP. HOB. Hawker Sea Hawk Hi Tech	18,00€	CMR Westland Welkin NF II	36,00€
RODEN Curtiss H-16	25,00€	CMR Fairley Gannet AS-1	36,00€
HASEGAWA Heinkel He 111 H	33,00€	CMR Westland Wyvern TF-1 (pmto de 1944)	36,00€
HASEGAWA Heinkel He 111 P	19,00€	CMR Westland Wyvern NF II biplace	36,00€
FLYING MACHINES Macchi C.200 Serie VII	22,00€	FE RESIN Bell XFM-1 Airacuda	42,00€
SP. H. Romeo Ro.57bis chasseur-bombardier	52,00€	PLANET Focke Wulf 190D-13/R11	30,00€
FLYING MACHINES Piaggio P.108 Serie I	15,00€	PLANET Heinkel T.1080 Ramjet Fighter	30,00€
SP. HOB. Polikarpov I-15 URSS	18,00€	PLANET XFL-1 Airabonita	30,00€
SP. HOB. Macchi C.200 verrière fermée	18,00€	PLANET BTD-1 Destroyer	30,00€
SP. HOB. Reggiane Re.2000 serie I	18,00€	DUJIN EK.W. C.35	27,00€
SP. HOB. Reggiane Re.2000 serie III	18,00€	DUJIN Renard R.17	24,00€
SP. HOB. Reggiane Re.2000 / MAVAG Heja II	18,00€	DUJIN SIAI MARCHETTI SM-1019	24,00€
SP. HOB. Re.2000 serie I /Heja I (Suède, Hongrie)	18,00€	DUJIN Miles M.4 Merlin	26,00€
GRAN La-11	12,00€	DUJIN Breda Ba.33.S	24,00€
GRAN La-9	12,00€	DUJIN STIPA Caproni	26,00€
MPM Fokker XII finlandais à skis Hi Tech	22,00€	DUJIN Valmet VL-Tuisku II	26,00€
MPM Lockheed Vega DL-1	18,00€	DUJIN Valmet VL-Viima cockpit ouvert	26,00€
SP. HOB. Junkers W 34 H	22,00€	DUJIN Valmet VL-Viima cockpit fermé	26,00€
SPECIAL HOBBY Piaggio P.108 Serie II	52,00€	DUJIN Valmet VL-Viima IV. 40	26,00€
VALOM Boeing XF8B-1 1ère version (alu)	20,00€	DUJIN Valmet VL-Saaski II	26,00€
VALOM Boeing XF8B-1 2e version (bleu)	20,00€	DUJIN Valmet VL-Saaski II (roues/skis)	26,00€
SPECIAL HOBBY Fiat G.55	18,00€	DUJIN Valmet VL-Saaski II (fletteurs)	26,00€
SPECIAL HOBBY Focke Wulf 58C Weihe	28,00€	DUJIN Caudron Renault C.430 Rafale	24,00€
AMF Göppingen G.9	15,00€	DUJIN Caudron Renault C.530 Rafale	24,00€
OCTOPUS Romeo R.44	22,00€	DUJIN Caudron Renault C.650 Rafale	24,00€
OCTOPUS Romeo R.43	22,00€	DUJIN Gouraud-Leseurre GL.532	26,00€
AML Fiat G.50 bis Freccia (nouveau moulé)	15,00€	DUJIN LiO H.43	28,00€
AML Fiat G.50 finlandais à skis	15,00€	PLANET Republic XF-91	36,00€
AML Fiat G.50 biplace double commande	15,00€	PLANET Bolchovinov typ S-1	30,00€
PAVLA Gloster G.40 Pioneer	16,00€	LEGATO Can. Z.1018	58,00€
AEROFILM Morane-Saulnier 760 Paris	19,00€	PLANET planeur GAL-49 Hamilcar	62,00€
MPM Fokker D-XII néerlandais	19,00€	DUJIN Loire 50bis/501	32,00€
AZUR/TMA Breguet 210 Liaison	20,00€	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

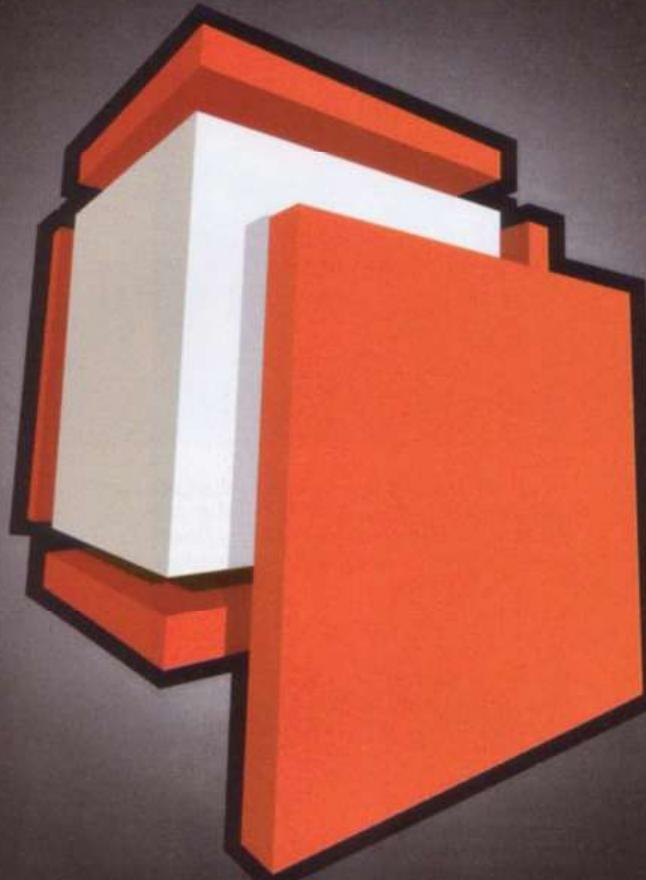
[www.histoireetcollections.fr](http://www.histoireetcollections.fr)

ou

[www.wingmastersmag.com](http://www.wingmastersmag.com)



0 821 23 55 65  
Coût d'un appel local



\*

\* [www.euro-maquette.com](http://www.euro-maquette.com)  
\* [www.euro-modeling.com](http://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

88, rue de Charenton 75012 PARIS - Du mardi au samedi, de 10h à 19h - [euromaquette@euro-maquette.com](mailto:euromaquette@euro-maquette.com)

 Accès Métro/RER Station "Gare de Lyon" ou Métro "Léonard de Vinci"

# Kawasaki Ki-61 « Hien »



1/32

REVELL

Texte : K. Hennuyer.

Maquette : O. Souley. Photos A. El Bied

La vocation première de cet article est en effet de vous proposer un montage au goût du jour d'un collector, l'« Hirondelle » 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 connaît 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'atterrisseur situé dans le bord d'attaque de l'aile gauche est peint en petite lentille pour voltou-l'ampoule. Les feux de navigation en bouts refaits à l'aide de plastique transparent 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'aire droite et de la cellule.

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

*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* et 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 courrant. Notez par ailleurs la main courante creuse hors de son logement.

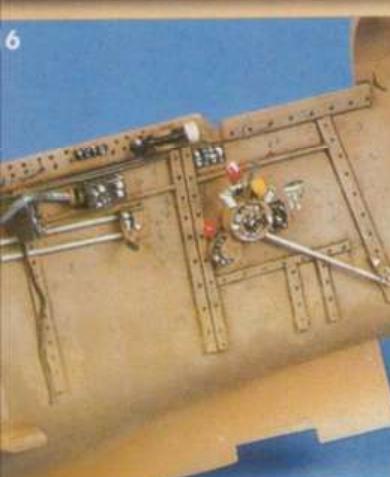
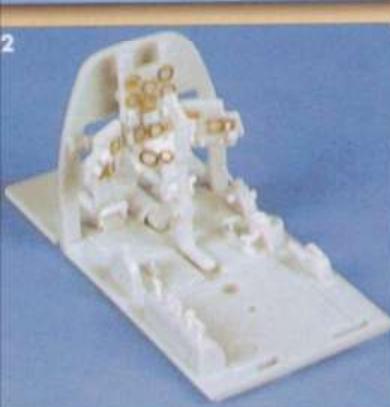
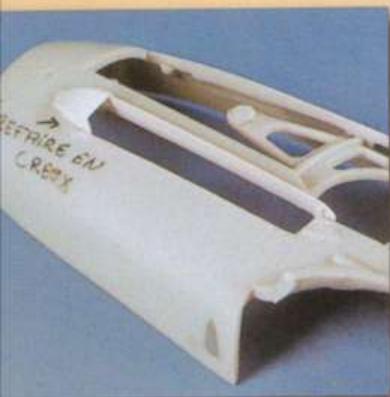
La chenille à oxygène est faite en fil d'étain toujours d'un millimètre de diamètre autour duquel est enroulé un autre fil métallique. Le porte-documents, à droite du siège, est créé de toutes pièces en feuille de plomb. Le plancher est conservé, mais agrémenté des nombreuses gaines et conduites qui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

ier. 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 réalisistes.

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 notamment la jonction avec le fuselage. On peut aussi détailler un peu les pylônes en s'aidant du dernier cliché.

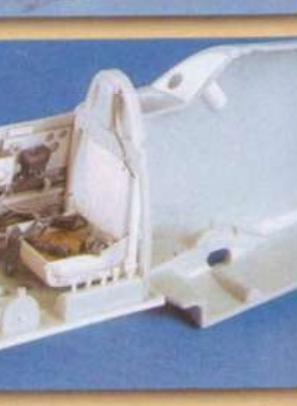
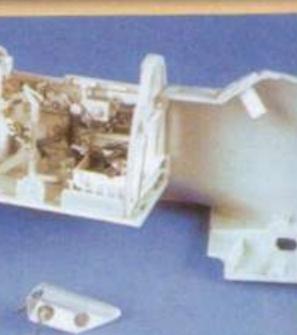
8&9. Au chapitre des travaux préliminaires sur la voilure, on s'attardera sur les sorties des canons (eux-mêmes remplacés par des sections de microtubes), et améliorera le phare bâbord en soignant notamment la glace qui le protégeait par un polissage attentif.

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 cadans 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'éclaircie du ton de base, complétée d'éraillures et de petites touches sombre reproduisant éclats et éraflures. Notez aussi le rivetage interne simplement figuré au moyen d'un style 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'accentue 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 sales 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.

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 salis 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 Steadier 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...

**A**U 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 Gréchet

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 Rikugun Kokū 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<sup>e</sup> Sentai quitte son aérodrome. 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)

Nononhan contre l'aviation russe et de l'évolution des appareils européens, le Rikugun Kokutai Kōkū 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 gréés 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 DB601A dont un exemplaire équipe le prototype du Ki 60 qui vole en mars 1941 et décroît. 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 prédecesseur 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 (maitre 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 (1175 ch) ; le premier Ki-61, propulsé par un moteur de pré-série, 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 Ia) 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 1 175 ch à 2500 t/min au décollage et 1 100 ch à 2 400 t/min à 4 200 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 6 000 m et ascension à 6 000 m en six minutes, plafond 11 600 m, autonomie 1 100 km (Ki-61 I-ko), 580 km/h à 5 000 m, ascension à 5 000 m en sept minutes, plafond pratique 10 000 m, distance franchissable avec bidons 1 800 km (I-KAI-hei).

### Dimensions

Envergure 12 m, surface alaire 20 m<sup>2</sup>, 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 2 210 kg et en charge 2 950 kg (Ki-61 I-ko),

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 1 175 ch, le Macchi C.202 (masse maximale 2 937 kg) atteint 600 km/h à 5 500 m et grimpe à 6 000 m en cinq minutes 55 secondes, le plafond est 11 350 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 Messerchmitt 109E-4 est le moins performant : avec un DB 601 Aa de 1 175 ch, la vitesse maximale est de 575 km/h à 3 750 m, la vitesse ascensionnelle est de 1 000 m par minute, le plafond est de 10 500 m. Mais il a deux canons.

## Les défaillances mécaniques ponctuent la carrière du Ki-61

Formé en février 1943, le 23<sup>e</sup> Dokuritsu Dai Shijug 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<sup>e</sup> 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'Akono 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<sup>e</sup> 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)

les 68<sup>e</sup>, 78<sup>e</sup> et 244<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai reste

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



avec une maniabilité qui permet d'échapper à 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai quitte la Nouvelle Guinée. Le bilan est lourd, le 68<sup>e</sup> compte 41 tués et neuf disparus, le 78<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup>, 55<sup>e</sup>, 56<sup>e</sup>, 105<sup>e</sup>, le 59<sup>e</sup> troque ses Ki-43 contre des Hien. La Marine ayant perdu la bataille de la mer des Philippines, la RKB se renforce

en métropole, les Hien du 68<sup>e</sup>, 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'Akono le 16 juin, les Ki-61 du 78<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 Shō-i Tarui fait trois atterrissages forcés), erreurs de navigation (trois pilotes du 68<sup>e</sup> Sentai disparaissent le 2 juillet) et de pilotage (deux avions du 78<sup>e</sup> perdus en escortant des bombardiers) créent un climat de défiance.

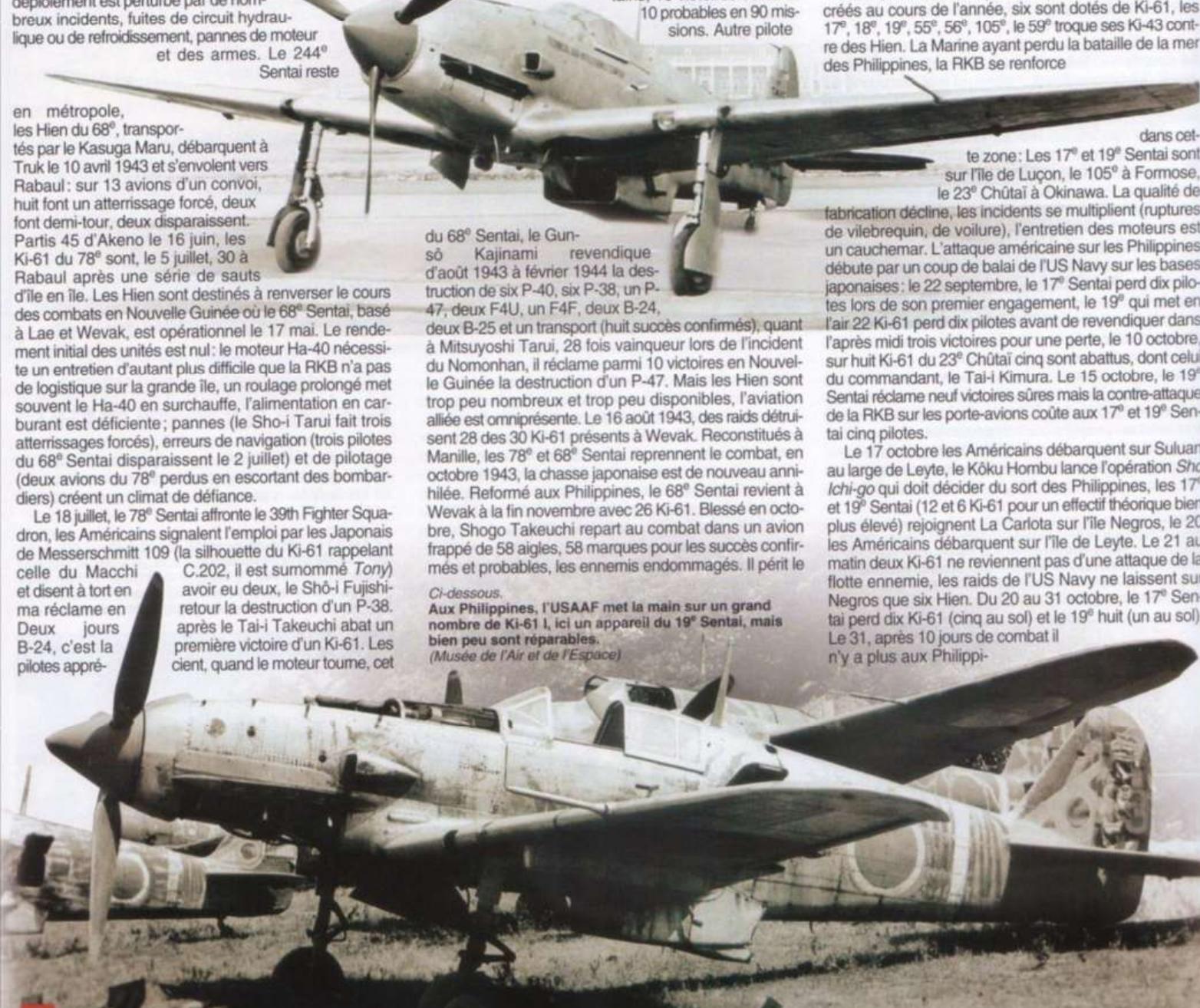
Le 18 juillet, le 78<sup>e</sup> Sentai affronte le 39th Fighter Squadron, les Américains signalent l'emploi par les Japonais de Messerschmitt 109 (la silhouette du Ki-61 rappelant celle du Macchi C.202, il est surnommé *Tony*) avoir eu deux, le Shō-i Fujishiro, retour la destruction d'un P-38. après le Tai-i Takeuchi abat un première victoire d'un Ki-61. Les crient, quand le moteur tourne, cet

du 68<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et 68<sup>e</sup> Sentai reprennent le combat, en octobre 1943, la chasse japonaise est de nouveau annihilée. Reformé aux Philippines, le 68<sup>e</sup> 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 périra le

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

dans cette zone : Les 17<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> Sentai sont sur l'île de Luçon, le 105<sup>e</sup> à Formose, le 23<sup>e</sup> Chūtai 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<sup>e</sup> Sentai perd dix pilotes lors de son premier engagement, le 19<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Chūtai cinq sont abattus, dont celui du commandant, le Tai-i Kimura. Le 15 octobre, le 19<sup>e</sup> Sentai réclame neuf victoires sûres mais la contre-attaque de la RKB sur les porte-avions coûte aux 17<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> Sentai cinq pilotes.

Le 17 octobre les Américains débarquent sur Suluan au large de Leyte, le Kōku Hombu lance l'opération *Shō Ichi-go* qui doit décider du sort des Philippines, les 17<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai perd dix Ki-61 (cinq au sol) et le 19<sup>e</sup> huit (un au sol). Le 31, après 10 jours de combat il n'y a plus aux Philippin-





Ci-dessus.

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

nes que 17 Ki-61 I, le 19<sup>e</sup> Sentai laisse ses avions et regagne le Japon. En remplacement arrivent à la fin novembre à Angeles-Clark (Luçon) le 18<sup>e</sup> Sentai et à Bacolod (Negros) le 55<sup>e</sup> (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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai repart au Japon, le 4 janvier 1945 l'armada américaine est en baie de Lingayen (Luçon). Du 8 au 13, la 4<sup>e</sup> Kōku Gun engage tous ses moyens, le 19<sup>e</sup> 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

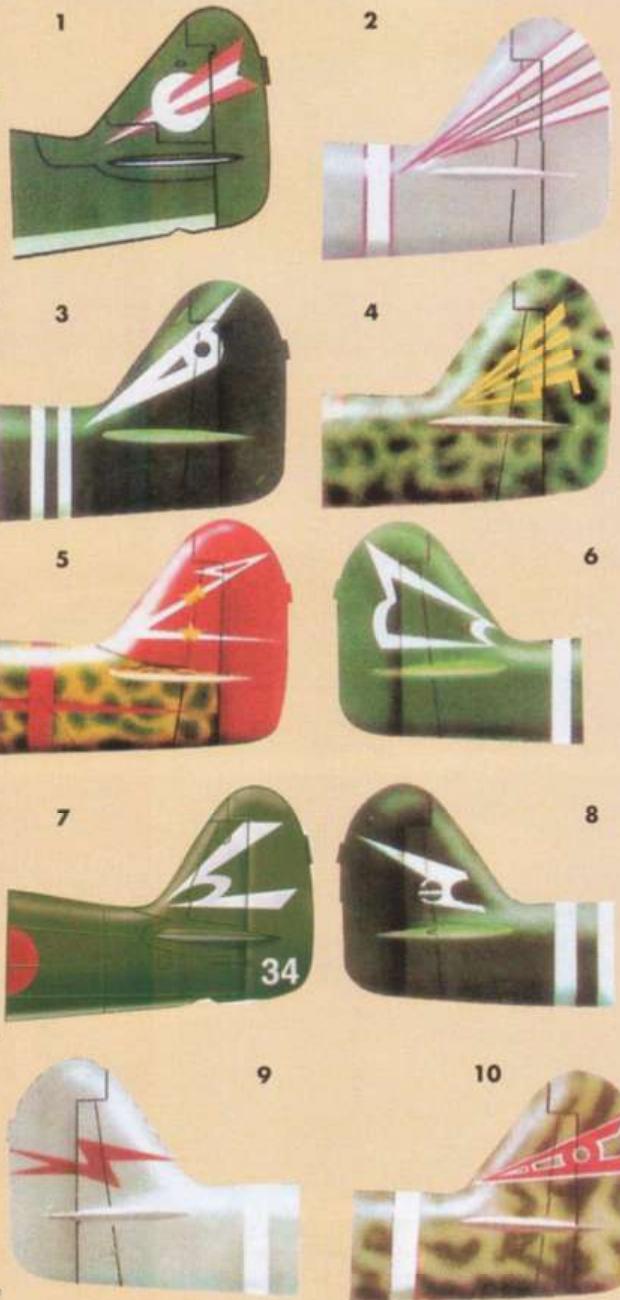
Depuis la Chine, les B-29 du 20th Bomber Command attaquent une première fois le Japon dans la nuit du 15 au 16 juin. Le 20 août, un raid sur Kyushu est contré par les 4<sup>e</sup>, 51<sup>e</sup>, 52<sup>e</sup> et 59<sup>e</sup> Sentai; le 59<sup>e</sup> réclame une victoire sûre, la première d'un 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<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup> Hikoshidan créent un Shinten Seikutai, une escouade d'abordage: au sein des 56<sup>e</sup> et 244<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai annon-

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai une. Jusqu'à la fin janvier 1945, le 10<sup>e</sup> Hikoshidan perd plus de 50 chasseurs et revendique la destruction de 64 B-29 en défendant la capitale, le 11<sup>e</sup> Hikoshidan enregistre une trentaine de pertes et 52 succès en protégeant Nagoya. Ces prétentions dépassent les pertes des Américains (51) mais, comme le 47<sup>e</sup> Sentai équipé de Ki-44, le 244<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai a obtenu son premier succès confirmé.



## LES SENTAI DE KI-61



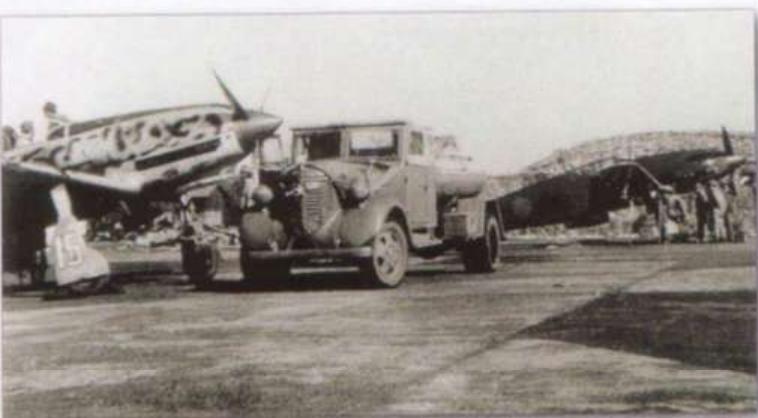
(Profils couleurs, droits réservés)

en parachute ou posent leur appareil endommagé. Le groupe réclame trois autres victoires et le 18<sup>e</sup> Sentai une. Jusqu'à la fin janvier 1945, le 10<sup>e</sup> Hikoshidan perd plus de 50 chasseurs et revendique la destruction de 64 B-29 en défendant la capitale, le 11<sup>e</sup> Hikoshidan enregistre une trentaine de pertes et 52 succès en protégeant Nagoya. Ces prétentions dépassent les pertes des Américains (51) mais, comme le 47<sup>e</sup> Sentai équipé de Ki-44, le 244<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai a obtenu son premier succès confirmé.

Des Sentai échappés du chaudron philippin sont alors assignés à la défense du Japon, le 18<sup>e</sup> au secteur de Tokyo, les 55<sup>e</sup>, 56<sup>e</sup> et 59<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai recevant quelques unes des Ki-61 II-KAI qui équipent en totalité le 56<sup>e</sup>. La bataille des Philippines n'est pas achevée quand l'US Navy frappe

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> Sentai. L'arrière et le dessous du fuselage sont maculés de boue (?). (DR)

Ci-contre.

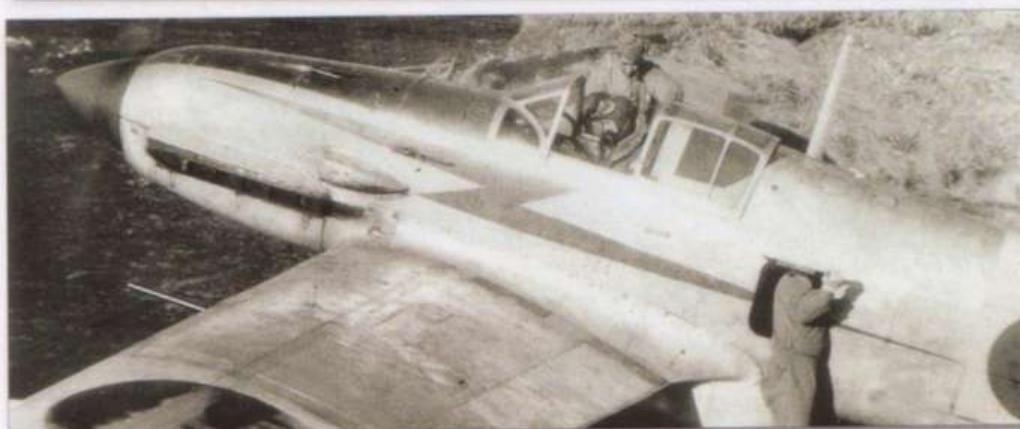
Peu avant un départ en mission des Hien du 244<sup>e</sup> Sentai sont regroupés sur la piste d'Hamamatsu en janvier 1945. (DR)

Ci-contre.

Dernières vérifications avant le départ du Ki-61 I codé 88 (sur la trappe de train) du 244<sup>e</sup> 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)

Ils sont passés: le 19<sup>e</sup> Sentai perçoit des Ki-61II, le 17<sup>e</sup> des Ki 100, à la fin mai, le 244<sup>e</sup> 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 nippone. 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 nippones sont réduites en cendres. Le 1<sup>er</sup> avril les Américains ont débarqué à Okinawa. Interviennent les 108 Ki-61 I des 17<sup>e</sup>, 1<sup>er</sup>, 105<sup>e</sup> Sentai et 23<sup>e</sup> Chûtai du 8<sup>e</sup> Hikoshidan de Formose et ceux du 12<sup>e</sup> Hikoshidan de Kyushu (59<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et 105<sup>e</sup> Sentai disparaissent en couvrant six kamikazes. Devant l'inanité des opérations, les Tai-i Fukami (19<sup>e</sup> Sentai) et Babazano (23<sup>e</sup> 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

kazes. Devant l'inanité des opérations, les Tai-i Fukami (19<sup>e</sup> Sentai) et Babazano (23<sup>e</sup> 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 :** Rikûgun Kôku Bûtai : (RKB) force aérienne de l'armée impériale japonaise. Unités: le Sentai (groupe) est subdivisé en deux Chûtai (compagnie ou escadrille) ou plus et en Shotai (trois à quatre par Chûtai); il y a des chutai indépendants (Dokûtsu 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-shô (général), Tai-sa (colonel), Chû-sa (lieutenant colonel), Shô-sa (commandant), Tai-i (capitaine), Chû-i (lieutenant), Sho-i (sous lieutenant), Sô-chô (sergent chef), Gun-sô (sergent), Hei-chô (caporal).



**Ci-dessus à droite.**  
Départ du Ki-61 I codé 14 du 244<sup>e</sup> 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)

**E**N 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,

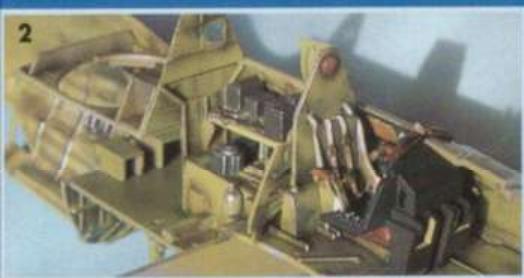
car celle de la première série n'est pas à la hauteur du produit proposé : les croquis sont réalisés « à main levée », mais heureusement, un texte très copieux et très explicite (en anglais uniquement), aide à comprendre la chronologie de certaines des différentes étapes.



*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 et par un capot plongeant, section ovoïde, queue haute et cadres du fuselage apparents, autant de détails que l'on retrouve sur les Wildcat et Hellcat.

*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.

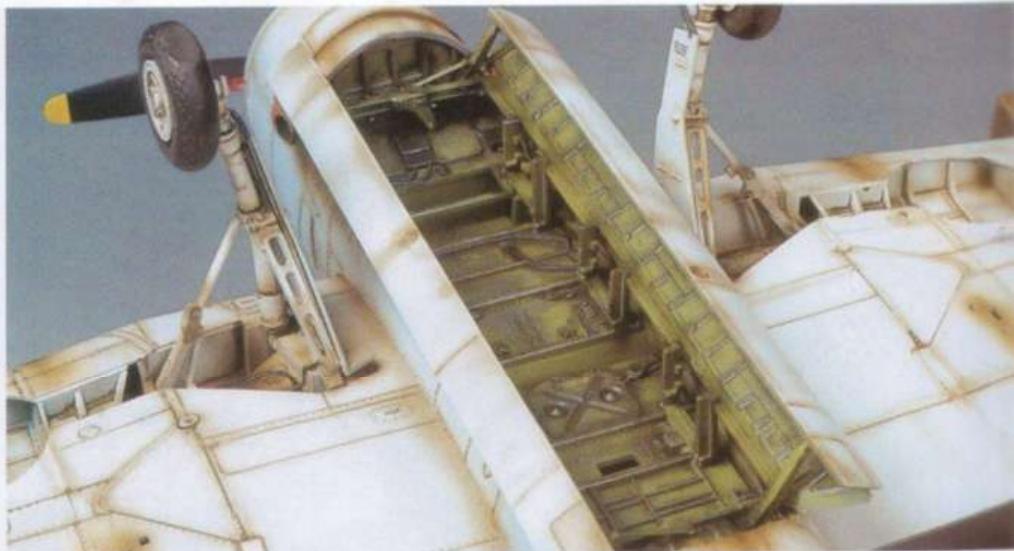




1 à 4. Le cockpit en cours d'assemblage révèle une profusion d'éléments prévus par le fabricant qui avait réalisé là une de ses plus belles œuvres. L'ensemble reçoit une base d'*Interior Green*, suivi de retouches de *Bronze Green* et d'éclaircies variant les effets. Les apports personnels sont réduits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

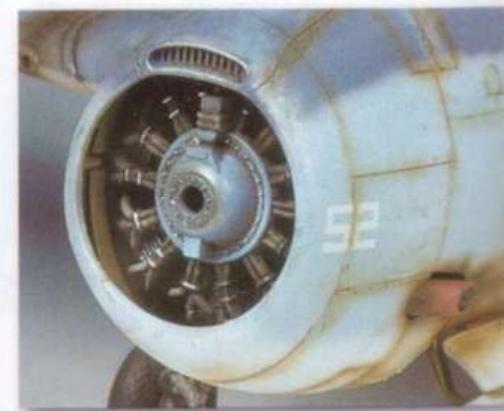
Pour notre plus grand plaisir (mais on s'en serait douté !), les parties vitrées tombent pile dans leur logement. Par contre, vu le nombre de montants, leur mise en couleurs sera fastidieuse. Ces derniers ont été peints à l'aérographe, après masquage au ruban Tamiya.

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 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<sup>e</sup> Flotte impériale

Ci-dessous  
Voici ce que l'on peut entrapercevoir 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 ruis-



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



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 XTB-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 9 839 exemplaires, toutes versions confondues.

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'atterrissement 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 fournies 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 maquettiste 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, épuisera bon nombre des heures dédiées à votre hobby préféré. □



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

# 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<sup>e</sup> partie.

Yves Buffetaut  
Illustrations  
Bruno Pautigny

**P**ENDANT 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 Quotafiya, 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<sup>e</sup> 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 Körner, du 2.JG 27, un as aux 36 victoires aériennes. Körner 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. (www2.images.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. (www2.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. (www2.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. A 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. (www2.images.com)



## LA JG 27 EN AFRIQUE (II<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 Gruppe 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 groupe.

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<sup>er</sup> 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)

mant 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 Kitty-hawk, dont le 6<sup>e</sup> est sa 150<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 allié, 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 pérît le jeune Berlinois, 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'Egypte 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 Egypte. 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 du 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 Lieutenant Werner Schroer, qui remporte le 20 octobre sa 49<sup>e</sup> 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

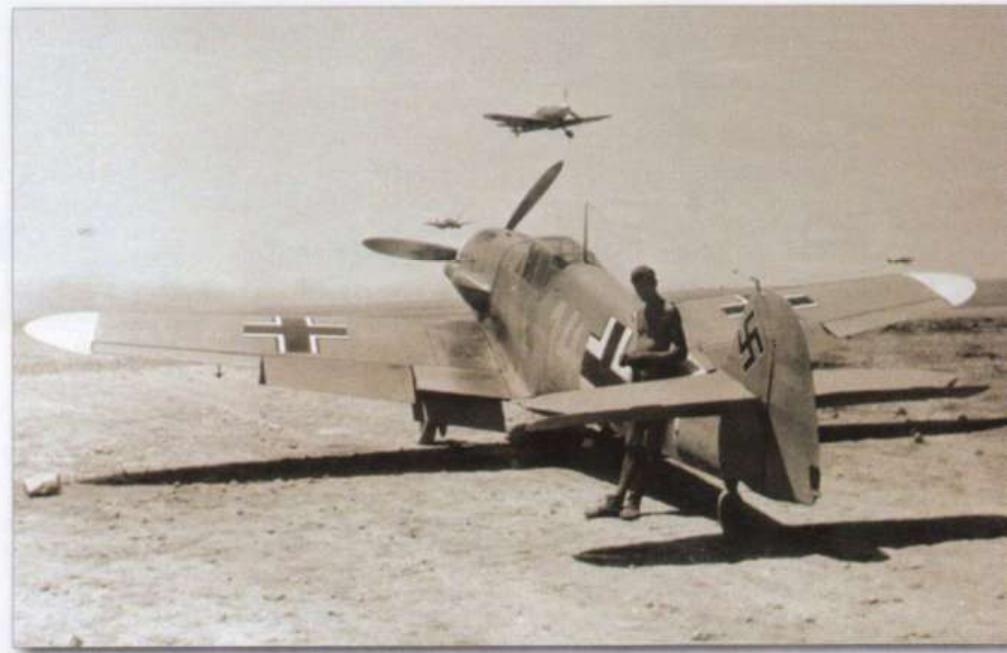
Le I. Gruppe est aussitôt rappelé d'Italie, mais il ne

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)

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<sup>e</sup> 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'Egypte 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.*

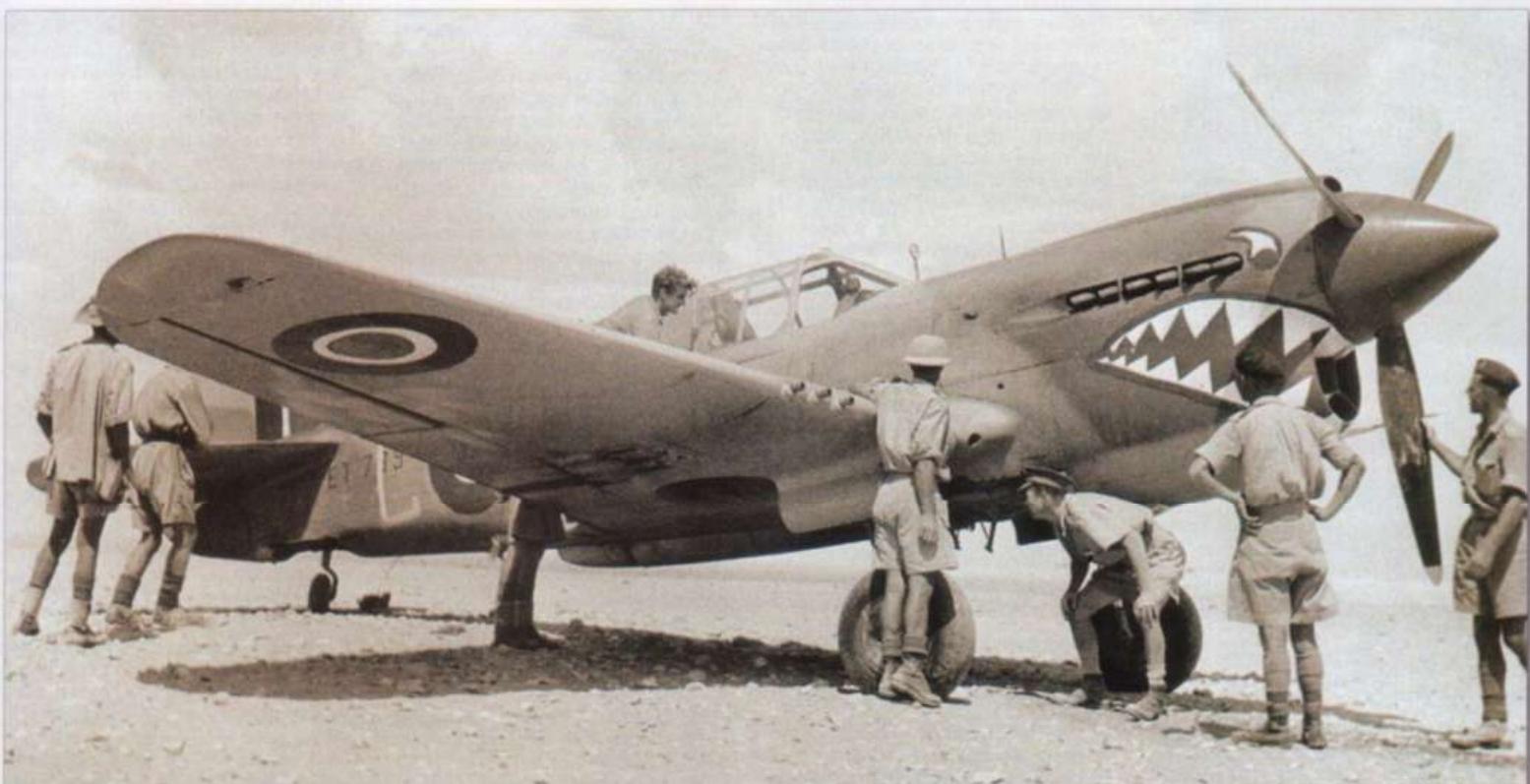
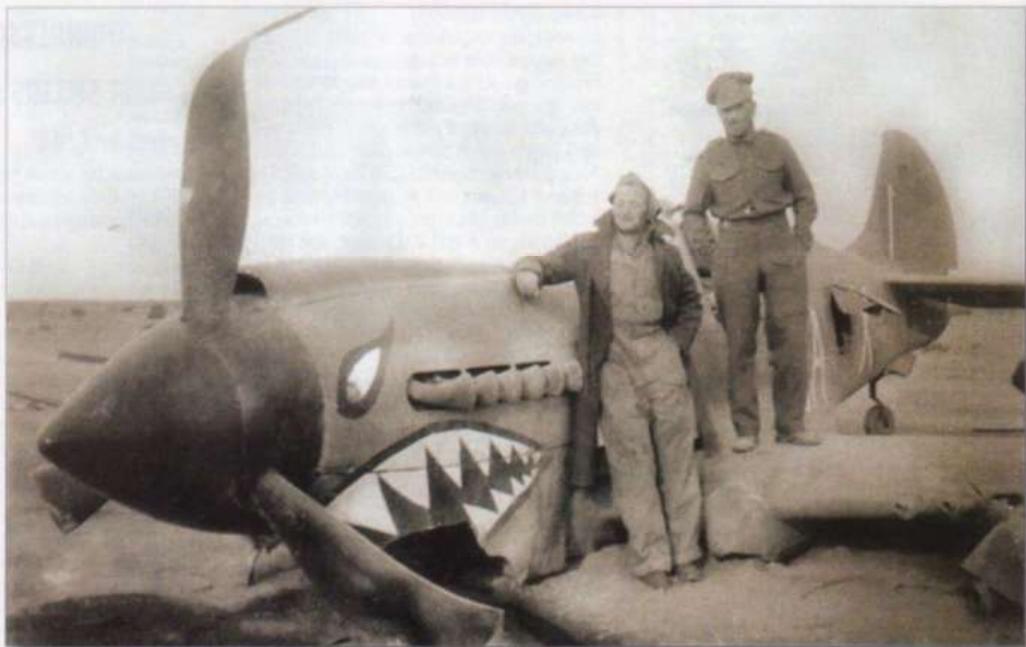
Le 12 septembre 1942, le sergent Hogg a posé en urgence son Kittyhawk sur le terrain d'El Daba. L'appareil est immatriculé GA-C (serial ET 789) et appartient au No 112 Squadron. (ww2.images.com)

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 Lieutenant 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. □





## 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-Bindlach 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 I./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 pilote 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 du 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, ARMEE 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 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. 72048/049.

## 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 + Pilatus PC-9M, du + 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 chamarrees, 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 décalcs 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 tauréau furieux sur le capot (pilote Mills Thompson); + « Chow Hound » symbolisé par un chien (pilote Capt. Robert Blackburn); et + « Duck-Butt » avec sa gentille et scolaire PinUp 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 grimée 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, couvrent 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](http://www.AeroMaster.com)

## BUSH WAR HINDS 2 (07)

### Linden Hill 1/48

Dans le registre de la belle planche générique donnant une profusion de décos, et après la superbe édition consacrée au Su-27 dont nous vous avions 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



6



7

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<sup>e</sup> anniversaire de la flotte de la Baltique; un + Mi-24D srilankais; un + Mi-35 australien; un + Mi-24P russe de la KFOR; un + Mi-35 érythréen; un autre + éthiopien; un + Mi-24P ouzbék; un + Mi-35 irakien; un + Mi-24D ukrainien; un + Mi-24P soviétique; suivie 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 décos servies par une succession de feuilles 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 camouflage 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 antécouple, avec en prime une série de trois types d'étoiles soviétiques (avec fond blanc et bordures à segmentations différentes). Réf. 48012.

## NEIGE ARTIFICIELLE (08)

### Signifier

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'expédition. Il est donc possible aujourd'hui de reproduire ce détail grâce à cette pochette produite par cet accessoiriste français bien connu, notamment avec

AIRRES résine & photodécoupe 1/72 accessoires  
 7110 F-8 Cruiser cockpit 9 €  
 7111 F-8 Cruiser Tuyère 7,50 €  
 7112 F-8 Cruiser Logements de train 9 €  
 7116 MG 29 Tuyères 12 €  
 7118 F-8/C/D/N Phantom Tuyères 12 €  
 AIRRES résine & photodécoupe 1/48 accessoires  
 4072 P-51 D habitude 12 €  
 4135 P-47D Bubble cockpit 15,50 €  
 4150 Me 262A cockpit 15 €  
 4180 F-8 Cruiser superdétails cockpit, logements de train, boîte arm, tuyère, dessous aile, poche ravitaillement en vol etc. 44 €  
 4191 F-16 C cockpit 12 €  
 4204 F-8 Cruiser cockpit 12,80 €  
 4209 Beaufighter IIF intérieur superdétail 36 €  
 4213 AvB8 Harrier II cockpit 11,60 €  
 4223 P-51B/C cockpit 11,60 €  
 4224 Motor P-750 R-2800 version finale 11,60 €  
 4226 F-4G Phantom cockpit 11,60 €  
 4228 F-4U-1 Corsair cockpit 21 €  
 EAGLE CALS DECALS 1/32  
 3274 BF-109 K-4/JG-3, 11 et 27 14,50 €  
 3275 BF-109 K-4/JG-7 et 53 14,50 €  
 3278 Fw 190A-8/JG-54, 301 et 301 14,90 €  
 3279 Fw 190A-8/JG-55, 300 et 301 14,90 €  
 EDUARD Photodécoupe 1/32  
 32125 P-38 Lightning intérieur 17,50 €  
 32126 P-38/L Lightning extérieur 13,40 €  
 32138 FW190 A5 extérieur 12,70 €  
 32522 FW 190 A8 intérieur avec cockpit peint 17 €  
 32525 FW 190 A5 intérieur 17 €  
 32531 F-4 Phantom feux de formation 17 €  
 33002 P-38 Tableau de bord en couleurs 15,50 €  
 33005 FW-190 A8 Tableau de bord en couleurs N 15,50 €  
 EDUARD Photodécoupe 1/48  
 48488 CH-46 Sea Knight Extérieur 17 €  
 48489 F-15 E Strike Eagle Extérieur 17 €  
 48499 B-18 Tuyères 20 €  
 48505 Rovés à rayons avions 1914-18 13 €  
 49016 Radios allemandes en couleurs 1939-45 N 15 €  
 49017 Hommages italiens 1939-45 N 11 €  
 49226 P-47D Thunderbolt Razorback avec cockpit en couleurs 20 €  
 49240 P-47D Bubble (Tamiya) avec cockpit en couleurs 22 €  
 49250 Mg 21 Pf avec cockpit peint 17,90 €  
 49253 Hurricane Mk II avec cockpit peint 17,90 €  
 49261 Mirage IIC avec cockpit peint 13,40 €  
 49263 F-102 Delta Dagger 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 Cruiser avec cockpit peint NOUVEAU 17,50 €  
 49281 CH-46 Sea Knight intérieur avec cockpit peint N 17,50 €  
 49282 CH-46E Sièges en toile et hamacs peints N 10 €  
 49283 OV-10 Mohawk intérieur avec cockpit peint N 19,30 €  
 49294 F-8 Cruiser avec cockpit peint NOUVEAU 17,50 €  
 EDUARD Photodécoupe 1/72  
 74232 P-38/L Lightning (Academy) 17,90 €  
 72439 Rovés à rayons 1914-18 NOUVEAU 10 €  
 73211 P-47D Thunderbolt Bubble avec cockpit peint 14,80 €  
 73215 F-4U Corsair (Tamiya) avec cockpit peint 16,50 €  
 73216 FW 190D avec cockpit peint NOUVEAU 15 €  
 73219 F-86D Sabre Dog avec cockpit peint NOUVEAU 15 €  
 73222 P-47D Razorback (Tamiya) avec cockpit peint 16,50 €  
 73227 F-8E Cruiser avec cockpit peint 13,40 €  
 EDUARD Photodécoupe 1/72  
 74232 P-38/L Lightning (Academy) 17,90 €  
 72439 Rovés à rayons 1914-18 NOUVEAU 10 €  
 73211 P-47D Thunderbolt Bubble avec cockpit peint 14,80 €  
 73215 F-4U Corsair (Tamiya) avec cockpit peint 16,50 €  
 73216 FW 190D avec cockpit peint NOUVEAU 15 €  
 73219 F-86D Sabre Dog avec cockpit peint NOUVEAU 15 €  
 73222 P-47D Razorback (Tamiya) avec cockpit peint 16,50 €  
 73227 F-8E Cruiser avec cockpit peint 13,40 €  
 EXTRACHEK Photodécoupe 1/72  
 72149 Fesseler Storch 156/Morane Saulnier 500/502 10 €  
 F-DECALS Aviation civile 1/144  
 Grand choix de décalcs pour les compagnies aériennes françaises

A MODEL 1/72  
 Arkhangelsk AR-2  
 ACADEMY 1/72  
 P-38 Lightning  
 F-8E Cruiser  
 ACCURATE MINIATURES 1/48  
 Grumman TBF-1C Avenger  
 Grumman TBM-3 Avenger  
 AML 1/72  
 Goepings Go-9  
 AMTECH 1/72  
 Junkers Ju 88 H3/H4  
 AZUR 1/32  
 Dewoitine D.520 High Tech  
 AZUR 1/48  
 Loire 130  
 AZUR 1/72 plast injecté  
 Bloch 152  
 Martin 167 Maryland  
 Potez 631  
 Potez 63-11  
 CLASSIC AIRFRAMES 1/48  
 Boulton Paul Defiant MkI  
 Boulton Paul Defiant MkII  
 Icaro Ro37  
 Westland Wyvern  
 De Havilland Vampire Mk.5 RAF  
 Fiat CR42 (nouveau modèle)  
 Gloster Meteor NF 11 France  
 DRAGON 1/48  
 Junkers Ju 88A-4  
 EDUARD 1/48  
 Sopwith 2F1 Camel Profipack  
 Mirage IIC Profipack avec décos Armée de l'Air  
 Morane Saulnier Type N Profipack  
 F-RESIN 1/144 résine et métal blanc série limitée  
 Trident II BEA  
 Short Sandringham RAJ  
 Dornier 328 Air France  
 ATR-72 Air France

# KIT N DOC

144 rue Martre

92110 Clichy la Garenne

Tél. : 01.47.31.43.73

Fax : 01.47.31.69.12

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 maquettistes 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

Etranger & DOM-TOM : règlement après envoi d'une facture pro-forma.

Collection « Combat Aircraft »

96 pages, 100 à 120 photos N & B, 40 profils en couleurs.

N°51 RA-5C Vigilante

N°53 F-15C Eagle Units

N°54 C-47/R-44 Dakota Units Europe/Méditerranée

Collection « Aircraft of the aces »

96 pages, une centaine de photos en N & B,

60 à 70 profils et illustrations en couleurs, plans au 1/72, texte en anglais.

N°62 Sopwith Triplane Aces of World War I (1<sup>re</sup> partie)

N°63 Fokker D.VII Aces of World War I (2<sup>re</sup> partie)

N°64 Yakovlev Aces 1941-45

N°65 Beaufighter Aces 1940-45

Collection AVIATION ELITE UNITS

128 pages, 100 photos, 40 profils en couleurs.

N°16 Richthofen's Flying Circus

N°17 Spa 124 Lafayette Escadrille

N°18 Groupe de combat 12, les Cigognes

N°19 Jagdgeschwader 2 « Berthold »

Collection AVIONS ET PILOTES

Chaque volume 80 pages, 150 à 250 profils et dessins en couleurs, 30 photos et plans, texte en français.

Les avions français de 1939 à 1942

Tome 1 : de ANF les Mureaux à Curtiss

Tome 2 : de Dewoitine à Potez

LE FOKKER D21

Profils avions N°9 Leila Presse

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

(Herbert Léonard)

192 pages, 400 photos, 60 profils en couleurs.

Collection JAGDWAFFE

96 pages, 120 à 150 photos, profils et dessins en couleurs.

Volume 5, 2<sup>re</sup> 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 as

du front Est tels Borkum et Hartmann.

NOUVEAU

Collection AU D'ITALIA

192 pages, 60 photos, 15 profils et dessins en couleurs.

L'histoire de ce gros biplan 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 français.

Une histoire très illustrée des plus importants chasseurs de l'USAFAF de la

seconde Guerre Mondiale.

NOUVEAU

LES AILES DE GLOIRE

Chaque volume avec profils en couleurs, photocope, plans,

photos historiques, texte en français 60 à 70 pages.

N°12 Les Corsair de l'Aéronavale française F-4U-7 et AU-1

N°13 Dewoitine D500/D510

N°14 Lioré et Olivier Le 45

N°15 North American T-6 et dérivés

(Winway et Boomerang inclus) 144 pages,

350 photos, 40 profils en couleurs, plans.

N°16 Les P-38 de la 33<sup>re</sup> Escadrille

L'histoire des Lightning de recou-photofrançais.

NOUVEAU

LUFTWAFFE CAMOUFLAGE AND MARKING 1933-1945

Volume 1

Classic Publications. 224 pages, + de 300 photos couleurs et

noir et blanc, profils, couleurs et dessins, échantillons de peinture

texte en anglais. Ce livre, premier de 2 volumes, est consacré

aux marques et camouflages de la Luftwaffe et est présenté par

comme l'étude définitive et la plus complète sur ce sujet. De nombreux

documents et photos inédits viennent parfois contrebalancer certaines

légendes. Les avions de reconnaissance, de liaison, d'

attaque et les hélicoptères sont les sujets de ce volume.

NOUVEAU

THE CAMOUFLAGE AND MARKINGS OF THE REGIA AERONAUTICA NAZIONALE REPUBBLICA 1944-1945

Classic Publications. 224 pages, 160 photos, 40 profils et des

couleurs. Une étude exhaustive sur les marques et camouflages

des Bf 109, Messerschmitt 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, 500 photos en couleurs, profils en couleurs, économie

texte 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 BOMBARDEURS EN PIQUE LOIRE-NIEUPORT :

DU NI 140 AU LN 42 1932-1947

208 pages, 180 photos, 30 illustrations en couleurs,

plans au 1/72. Une histoire exhaustive des bombardiers

en pique de l'Aéronavale française et des célèbres Stukas

des LN 40/411.

NOUVEAU

LES AUTOGRYRES LA CIERVA

108 pages, 120 photos, 50 profils et dessins en couleurs, plan

1/72. Une étude très détaillée sur ces curieuses machines,

mi-hélicoptères et leur service sous les cocardes françaises

pendant la seconde guerre mondiale.

NOUVEAU

Spad S VII - 4+ Publications

40 pages, 150 photos dont 24 en couleurs, nombreux plans

couleurs, photocope, texte en anglais.

COLLECTION KAMPFPLÄGER

Volume 3 Bombers de l'Luftwaffe janvier 1942 -

Les marques et camouflages des bombardiers allemands

en particulier en Russie, en Méditerranée et en Afrique du

Nord de l'hiver 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 granulosité 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 1h30 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 99 001. Plus d'informations sur le site du fabricant : <http://signer.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 Santag' lui donnant un faux air de Lucky Luke... Réf. 321 103.



9



10



11



12



13

### 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-yeux ajoutés sur le tard.

Le moulage est comme d'habitude bon et la finesse des détails à l'avantage avec une belle gravure. Un set pour étendre les possibilités avec la meilleure série de Hunter actuellement disponible. Réf. 721202.

### 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'irait 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'emballage et de distribution et section arrière fourmillant de détails), couronne d'allumage, collecteur 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. 4 133.

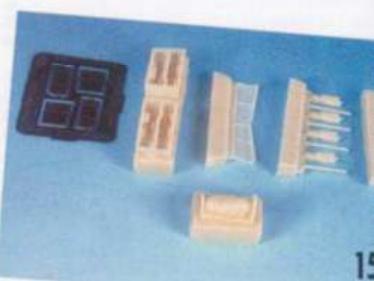
### ARMEMENT WILDCAT (15)

#### CMK 1/72

Pour le petit Wildcat, et pourquoi pas aussi si 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



14



15



16

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 Phœnix Production 1/32

Encore du Me 109, certes, mais pour le E, plutôt oublié au 1/32 depuis que Frog-Hasegawa, suivis par Matchbox, sortirent 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.

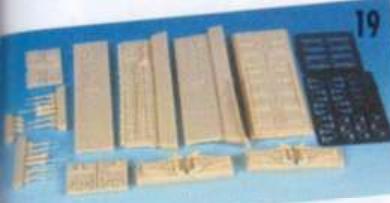
Du classique au menu du contenu avec un siège muni de ses harnais et de son coussin bas, un viseur Revi, un baquet, les deux consoles latérales, le support du tableau de bord, celui-ci en photodécoupe et film, un manche à balai avec la plaque recouverte de blindage arrière et divers petits composants, dont le volant de trim avec ses chaînes de transmission, les pédales du palonnier, des poignées notamment. Deux verrières thermoformées 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.



17



18



19



20

## PILOTES 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 pliures 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 bérét, 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 appui 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'atterrisseage 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 moule 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 VACUFORMÉES (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, insitons 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 (Esc/Italeri 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 renflements 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 lime 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 badge 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'innoe pas étant en RLM 70/71 sur du bleu RLM 65 et c'est au niveau du mouchetis de blanc appliquée 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. 494.193) 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 vert 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 bandéau sur une partie du gouvernail et l'ensemble des empennages.

La référence suivant revient sur le modèle D exclusivement avec +3-0 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 souligné 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



28



29



30



ment, le camouflage reste dans les normes, c'est-à-dire en vert et bleu, et toujours en segments. Si certaines décos 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 II./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. Maximowit (IV./JG 3), également reconnaissable de loin par son capot et l'extension d'échappements en noir, et le + « 11 blanc » du Gfr. Walter Wagner qui se pose presque intact chez les Américains à l'issue de l'opération Bodenplatte en janvier 1945 (cf. montage au 1/72 WM n° 20). Les camouflage 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 décals. 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. Rapelons aussi que Grand Phoenix a sorti à peu près 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 Coley 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 surnoms « 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<sup>e</sup> 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 Klöpper, Staffelkapitan de la 7<sup>e</sup> 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 Erla 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<sup>e</sup> 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.

### ACCESOIRES 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 cartouches 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 donne un joli moteur M-62 destiné au I-16 type 18. Le contenu du blister renferme trois pièces, la partie avant du propulseur avec 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 cartouches et



31



32



33

débarrassées de quelques barbes de résine fine. Réf. 7234.

### VERRIERES VACUFORMÉES (35)

#### Pavla 1/72

Une impressionnante série de verrières thermoformée 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 (72 40), + Kawasaki Ki-48 Lily, kit Hasegawa (réf. 72 41), + Nakajima C6N1 Myrt, kit Fujimi (réf. 72 42), + Aichi B7A-3 Grace, kit Fujimi (réf. 72 43), + Aichi D3A-3 Val Type 99 (model 22), kit Fujimi (réf. 72 45), + Nakajima B5N1 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 fournit deux sachets au 1/48 enfin contenant des canopies pour + Fw 190A/D — ici le sachet mentionne la marque Hasegawa mais c'est plutôt du côté de Tamiya/Revell qu'il faut



35



36



37

## BEST SELLERS MARAUDING MITCHELLS (38-39)

### Aeromaster 1/48

Les deux planches fournissent cinq Mitchells, tous Olive Drab/Neutral Gray avec, sur le premier uniquement, des retouches de vert moyen le long des bords d'attaque et des empennages, le reste concernant les anneaux des capots moteurs qui sont rouges, bleus ou jaunes.

Les appareils dépeints sont les suivants:  $\downarrow$  « The Gay Mare » un B-25D-1 du 501st BS; puis  $\downarrow$  « Lucky Bat » du 499th BS et un  $\downarrow$  B-25D-15 du 498th BS possédant lui des empennages verticaux peints en blanc.

Les deux autres de la planche suivante sont un  $\downarrow$  B-25D-1 du 500th BS possédant une belle queue de requin de forme allongée sur le nez et un autre  $\downarrow$  B-25D-1, du 500th BS toujours, à Pin Up répondant au nom de « Tondelayo » couchée sur le nez et surmontée 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 empennages 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.

$\downarrow$  Le premier, appelé « Baby An » (l'inscription est figurée en rouge en caractères calligraphiques) 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 surignés 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.  $\downarrow$  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

On débute par un  $\downarrow$  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.  $\downarrow$  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.  $\downarrow$  « 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 étant en gris et vert). On clôt cette sélection de l'après bataille d'Angleterre avec un Mk. VC du No 310 Sqn. (composé de volontaires 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.

de la verrière. Les sujets figurant sur l'autre planche sont à nouveau des F-86F,  $\downarrow$  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.  $\downarrow$  « 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. 48700/701.

## 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  $\downarrow$  F-14A Bu No 159434 de la VF-143 « Pukin Dogs » sur l'USS America (CVV-6) à MCAS Yuma en janvier 1977 et le  $\downarrow$  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. 48165.

## 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  $\downarrow$  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  $\downarrow$  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 de référence concernent un  $\downarrow$  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 empennages horizontaux, le gouvernail et la partie arrière de la canopée; et un autre, du même modèle, volant en 1958 pour le compte de la  $\downarrow$  VF-193 depuis NAS Moffett Field CA, dont le fuselage est marqué d'une flèche



38



40



41



42

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

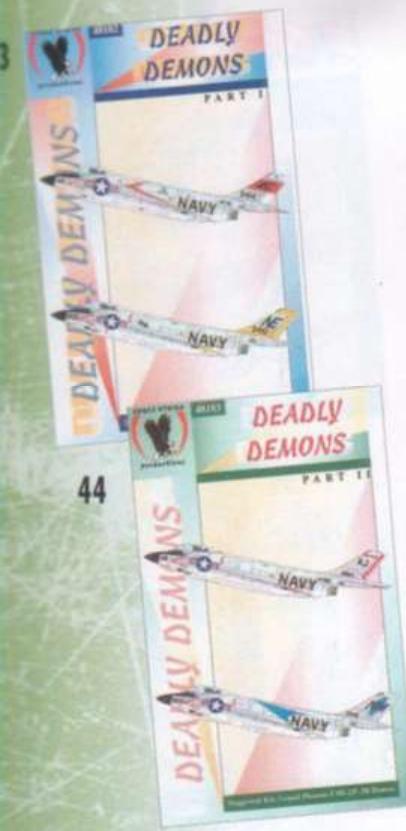
Deux exemplaires du « Deuce » vous renvoient au bon souvenir de notre montage publié dans le n° 29 et à la belle époque du Hi viz. Les spécimens, peints en Gloss Air Defense Command Gray (FS 16473), sont le  $\downarrow$  F-102A-60 s/n 56-1080 du 496th FIS à Söderberg AB (Pays-Bas) en 1964 et le  $\downarrow$  F-102A-Lo s/n 561 130 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 de jaune soutenue de noir) touchent ses aérofreins en rayonnant et entourent le fuselage et les bidons pendulaires en combinant ici le bleu, le jaune (ceintré de blanc) et le rouge; tandis que le second les voient 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

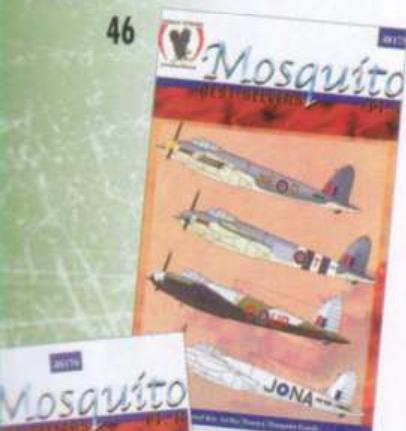
Voici un lot de Mk. V destinés aux kits Tamiya/Hasegawa (et Airfix pourquoi pas, bien que cela ne soit pas mentionné) couvrant les années 1941-1943, durant lesquelles cette version se fit pas mal secouer par le meilleur chasseur allemand d'alors, le Fw 190A.



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'école la 1./WaSlw 10 à Oldenburg, en 1960, + la deuxième donnant un Mk. 6 du 1./JG 71 « Rictofen » à Alhorn en 1961, et la + dernière qui vous permet de représenter un autre Mk. 6, de la JG 74, à Neu-burg 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 enco-re très bon, malgré l'absence de certains raffinements pas d'actualité lorsqu'il fut réalisé.

On a pour débuter 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. Il 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 Jaor 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 marron, tandis que le dernier apparaît 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<sup>e</sup> GM fut aussi utilisé pour des missions de reconnaissance photographique.

Les deux premiers sont des + F-6C (ex-P-51B/C à vernière 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 marques d'invasion sur les côtés.

On passe ensuite à deux + F-6D (ex-P-51D), à vernière en goutte d'eau par conséquent, affectés aux deux mêmes unités, avec des motifs à damiers sur le nez et les dérives; 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 for 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 sumom 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



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. Voila 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 déplaît à certains, dont les accessoaristes se saisissent régulièrement pour amortir 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 évident.

On a dans l'ordre le + « 12 jaune » à bande de 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 ondulée de même couleur utilisé par Rudolf Klemm du 15./JG 54 (ces deux étant donnés aussi sur la planche n° 32063 présentée un peu plus haut dans cette rubrique).

Le deuxième lot, double également, débute par le + A-8 à chevrons noirs du Stab de 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 Dortenmarin), l'un des plus colorés du premier triplé.

La dernière planche revient, oh surprise, sur le + « 19 rouge » d'Ernest Schröder (un A-8 du II./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 Leutnant Vicktor 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 décos 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 maquettistes 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 décos 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-43I « 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-7/VC-76 (camouflage Pacifique en deux tons de bleus sur le 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 Léningrad 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-Monténégro 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 tournantes au 1/72 (des + WS-51, + S-55, + Mi-2, + Mi-4 et + Mi-8) préservées au Musée de l'Air de Surin à Belgrade, qui contient dans ses réserves quelques rares comme un Fw 190F dans son « jus » d'époque. Réf. O-72LH, L-48LH, P-72LH.

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 lesquelles figurent : + « Baby Doll », + « Jasper Joker's II », + « Betty Lee III » (très ayant avec son montant de verrière et sa gouverne en bleu), + « Gay Crusader », + « Pegasus » et le célèbrissime + « Lou IV » dont on est (quasiment) sûrs maintenant que

55



**AeroMaster**  
**Rämmjager**



57



59



62



63



64

73



# 6<sup>e</sup> EXPO 66

**Du samedi 23 avril au dimanche 1<sup>er</sup> mai 2005**

Nous vous accueillerons pour 9 jours exceptionnels autour des thèmes suivants :

- La 1<sup>re</sup> 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<sup>er</sup> 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](mailto:lamachin@wanadoo.fr)

# HOBBY 57

Site internet : [www.hobby57.com](http://www.hobby57.com)  
Forum : [www.hobby57.net](http://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**

## aérographes services

### Nouvelle adresse

84, rue Lemercier - 75017 PARIS - M° Brochant  
Tél. : 01 53 31 10 28 - Fax : 01 53 31 10 17

**SITE INTERNET : [aerographes-services.com](http://aerographes-services.com)**

### Stages d'Aérographe

- Initiation et perfectionnement
- Peinture, patine et autres applications

**Ne tardez pas à vous inscrire**

### VENTE

**AEROGRAPHES** : 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, Cratex, Spectralite, Sminck.

**PIECES DETACHEES TOUTES MARQUES**

**REPARATIONS** : Aérographes et compresseurs

**DOCUMENTATION** : Gratuite sur demande. VCP France,

Dom Tom et Europe.

**PRÉSENT AU MONDIAL  
DE LA MAQUETTE  
DU 22 AVRIL AU 1<sup>er</sup> MAI**





## 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 décos, 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 décos dans le volume n° 15 de la collection *All 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'U.S 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 empennages 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'ail 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 décos de 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/RAH-64 LONGBOW APACHE

### REVELL 1/48

Réédition du kit Monogram de l'Apache, décliné ici en version Longbow pour coller à l'actualité, avec des décos 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 maquettistes 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 l'actualiser avec, notamment, le carénage du radar au sommet du rotor, une nouvelle instrumentation (souffrant de retassures), les renflements 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 décalcs, correcte et de taille raisonnable, donne l'intégralité des trois décos évoquées, 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 éclipse 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 tuyere 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 boîtements 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 décos possibles) de cette version, à savoir l'imposante arête dorsale bombée et enveloppante afin d'emporter plus de carburant.

Les décos, 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'Egypte 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 décos proposées: la première permet de réaliser un Sea Hawk FB Mk.3 de la FAA au-dessus de l'Egypte 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 maquettiste 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 clins 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 Tamya, lequel avait déjà migré du côté des presses 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 bavardes 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 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](http://www.parcmodels.ro) [modism@parcmodels.ro](mailto:modism@parcmodels.ro) Tél/Fax +4021 24 24 24 278. GSM: +407 26358144.

# 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](http://www.kits-discount.com)  
ou commandez notre catalogue à 7 € (poste incluse)

# La Boukit

Vente par correspondance  
Maquettes et accessoires[www.laboukit.com](http://www.laboukit.com)[www.boukit.com](http://www.boukit.com)Des milliers de références  
en quelques clics !

Paiement sécurisé en ligne

37 rue Roger Martin du Gard  
60600 Clermont

Nouvelle adresse

Conditions spéciales clubs

03 44 19 23 22



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

# 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](http://www.chez.com/specialeast)Port en France : cde < à 54 € = 6 €  
> à 54 € = 8 €  
> à 152 € = FRANCOExpédition en Europe = 11 €  
Envoi en colissimo suiviVENTE PAR CORRESPONDANCE UNIQUEMENT  
DU LUNDI AU SAMEDI DE 9H00 À 19H00

ALITALIANE 1/72	ENGINES AND THINGS MOTEURS 1/48
CAPRONI CA 308	Nous consulter pour les moteurs disponibles
ARDPOL 1/72	JADAR
TS 8 BIES	OUTIL A PLIER LA PHOTODECOUPE 6 cm
LUBLIN R XIII D	24,50 €
PZL 130 TC ORUC	HISTOREX
ME 109 F2 / RZ 65	PUNCH AND DIE ROND
ME 109 E3 ROMANIAN ACES	60,00 €
POLIKARPOV I 16 TYPE 5.	PUNCH AND DIE HEXAGONAL
AR 2 SOVIET BOMBER	70,00 €
SUKHOI SU 9U	MISSION MODELS
YAK 54	ETCH MATE PLIEUSE DE PHOTODEC
	50,00 €
BROPLAN 1/72	GRABHANDLER outil pour les poignées
FARMAN F168 GOLIATH	50,00 €
AER MACCHI C94	PART 1/48
POTEZ XXV TOE LORRAINE	Toute la gamme disponible
CASA CN 235M	S48075 COCKPIT P36/H75
	11,00 €
AV MODELS 1/72	S48026 DEWOTINE D520
TACHIKAWA Ki 54 C	7,50 €
KOKUSAI Ki 59	S48127 FOKKER DVI
	15,00 €
CHOROSZY MODELS 1/72	S48132 PZL P24
SALMSON 2A2	15,80 €
ALBATROS J.II	S48133 BRISTOL F2B
SAIMAN 200 ITALIAN TRAINER	15,80 €
CAPRONI CA 164 déco française	S48134 RAF SE 5a
HOOVER MF 11 déco Finlande / Allemagne	15,80 €
	S48135 NIEUPORT NI 28 C1.
KOPRO 1/72	13,50 €
LAVOCHKIN La 7 DECO I. KHOZEDUB	MONTEX MASQUES 1/48 1/32
LAVOCHKIN La 7 RUSSIAN ACES PT 1	Toute la gamme disponible
	EDUARD 1/48
PART PHOTODECOUPE 1/72	MIRAGE III C Proffpack
Toute la gamme disponible	43,90 €
S72223 MORANE MS 406	NIEUPORT 16 SERIE LIMITÉE
S72226 P47 N THUNDERBOLT	28,00 €
S72227 B25 DETAIL MOTEURS	WARRIOR MODEL 1/48
S72228 B25 J MITCHELL	BLACKBURN SKUA
S72232 F8 CRUSADER	83,50 €
	BLACKBURN ROC
PAVLA 1/72	83,50 €
FIAT CR 42	BREDA BA 65A80
WESTLAND LYSDANDER	83,50 €
SEAFIRE MK II DECO FRANCE	FAIREY FULMAR MK I / II
IMAM RO 44	90,00 €
WHITE ENSIGN MODEL 1/72	MIRAGE 1/48
PHOTODECOUPE SUNDERLAND INT SET	PZL P24 F CANON 20MM
PHOTODECOUPE SUNDERLAND EXT SET	25,50 €
	PZL P24 G GRECE
SPECIAL HOBBY 1/72	50,00 €
HUNTING PERCIVAL PEMBROKE	PZL 37 LOS BIDERIVE
FOCKE WULF FW58C WEIHE	FLYING MACHINES 1/48
BRISTOL BEAUFORT MK I	FIAT G50 BIS / AS
HAWKER SEA FURY FB MK 11	39,90 €
RYAN PT 22 RECRUIT	TRUMPETER 1/48
PIAGGIO P108	CURTISS P40B WARHAWK
MACCHI MC 200	19,90 €
AZUR 1/72	NIEUPORT 28 C1
POTEZ 63.11	23,00 €
SPECIAL EAST FIGURINES	OV 1A MOHAWK
SP6008 1/32 OFFICIER PILOTE D520	29,90 €
SP6011 1/48 PILOTE + OFFICIER FRANCE 40	RAF SE5a / wulseley viper
SP6012 1/48 PILOTE + MECANO FRANCE 40	23,00 €
PLANET MODEL 1/72	Toute la gamme disponible
GAL 49 HAMILCAR	PEINTURES MISTER KIT
	Toute la gamme en stock, le pot
S32010 MIG 3	3,10 €
S32011 MIG 3 VOLETS	TEINTES ITALIENNES WWII
S32012 P40B INTÉRIEUR	TEINTES FRANCE 1940
S32014 P40B VOLETS	TEINTES TOUS PAYS 14/18
S32015 P38 L LIGHTNING	TEINTES ISRAËLIENNES
S32016 P38 L VOLETS	VERNIS MAT / SATIN / BRILLANT
	ACADEMY 1/48
	F8F BEARCAT
	NEOMEGA 1/48
	COCKPIT MIRAGE 2000
	19,90 €
	COCKPIT JAGUAR A.
	18,80 €
	TROJCA
	JUNKERS JU 88 VOL. 1
	24,00 €
	KAGERO
	BREWSTER F2A BUFFALO
	18,80 €
	F4U CORSAIR
	18,80 €
	F6F HELLCAT
	18,80 €
	FW 190 VOL. II
	19,00 €
	F4F WILDCAT
	18,80 €
	KI 27 NATE
	18,80 €
	AILLES DE LA GLOIRE
	N° 13 D500 D510.
	15,00 €
	N° 14 LEO 45.
	15,00 €
	N° 15 T6.
	28,00 €

Et aussi :

ACADEMY, AER, AEROCLUB, 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+.



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 baie 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 convient. 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 décos 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. S'agit 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 décos 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 avionneurs (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 démontage 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 décos 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 ardus. 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

Obéissant aux mêmes spécifications que l'Arado 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 équipe 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 rod-hood. 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'atterrissement, 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 décos, 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 casserolles en jaune.

Excellent 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 lamineux du flux d'air.

C'est la version commandée par la *British Purchasing Commission* pour le compte de la RAF que vient d'édition 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 hamacs. 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 chainon manquant au trio des « superchasseurs » européens. Les trois grappes qui composent ce kit de JAS 39A font immédiatement penser à une copie pantographiée 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 figuré 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 pinaillage. 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 habituels 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 regraver pour une mise en peinture correcte. Les charges externes se composent de deux Rb 74 (AIM-9L Sidewinder) aux empennages très 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 pinaillers 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. Redesigné 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 joli-flu 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 délai 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-ailles. 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



### JAS 39 A Gripen

N° 2638 1/48 Decals for

ITALERI

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.

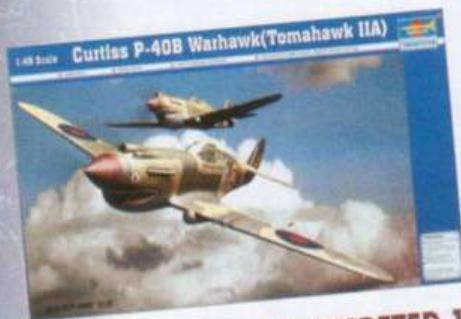
Trois types de décos représentatives de la carrière du Skyknight nous sont proposées. Le premier, intégralement *Glossy Sea Blue* avec des parements jaunes, est affecté à la VF-14 en 1954. Le second porte la robe noire à marquages rouges des chasseurs de nuit VMF (N)-513 en Corée. Le dernier appareil est un EF-10B du VMCJ-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'orange. 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 cotés réelles sont de 11,23 m pour l'envergure et de 9,92 m pour la longueur, données qui 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 peu fuyants au regard des plans de Shigeru Nohara parus dans le *Burin Do* n° 19 consacré au « Franck ». Le fuselage semble 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 dépossédé de son hélice. Empennages et casserole n'appellent enfin aucun commentaire particulier. Voilà pour les prologues 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 surpasseur 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 le 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 goulettes 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 cadrants sont en couleurs. N'oubliez simplement pas de doter le beau siège au coquin 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 décos 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<sup>e</sup>, 51<sup>e</sup> et 101<sup>e</sup> 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 shigoesque 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 IIIC du fabricant normand, un kit que nous avions 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 IIIC doit sa naissance aux besoins d'Israël, déjà important utilisateur du IIIC, 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 IIIC 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 3 410 litres, pour 4 000 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 IIIC Heller complet, un fuselage de IIIC tiré d'une précédente édition FM, deux grappes en injecté blanc donnant pylônes, rails, missiles Sidewinder et réservoirs pendulaires de 1 300 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 IIIC.

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 3/3 « 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 boulomie 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 (gouernes 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 cadans, lesquels sont complètement percés et figurés sans leurs glaces : un procédé compliqué et inutile dont la débauche 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'Ota-ki 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 triangulation des empennages sont ridiculement et naïvement proéminents.

La planche de décalcs 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 ennemis 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.

A l'ouverture de la boîte on tombe nez à nez avec une demi-ail de la taille d'un F-117 au 1/72 ! L'enthousiasme laisse place à la stupéfaction lorsqu'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 rivetés 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-2800-8, par lequel débute le montage d'aillers. 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 convoi 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 déplorera en revanche de ne pas trouver de charges anti-sabordables en complément des roquettes, des bombes et des réservoirs supplémentaires.

Pour plus de dynamisme, les volets pourront être descendus et les surfaces de contrôle braguées, 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 camouflage, 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 camouflage 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, rassurait 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 prédecesseurs 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 résume officieusement 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 intéressantes) 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 cotés 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 le 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 décos 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. Vaughn du 9th FS (49th FG) en Australie durant l'été 1942, tous deux arborant une gueule de requin d'un dessin différent cependant. Les décalcs 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 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 Bled. 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 débute en 1967 pour se concrétiser le 20 juillet 1971 par le premier vol du T-2, biréacteur 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, aéronautique comprise, est de conception et de fabrication japonaise. Le Mitsubishi F-1 pour sa part est une évolution monoplace 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 gaibes 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 cadans 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 vides 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 quadrachrome, 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) 1.64052748. [info@socatec.aero](mailto:info@socatec.aero) - [www.socatec.aero](http://www.socatec.aero)



# AILLES FRANCAISES

Avec ARMOUR, constituez vous une magnifique collection de reproductions au 1/48 d'avions de combat aux couleurs francaises !



B11B404  
F-5 Lightning GR 2/33 Saint Exupéry



B11B936  
SBD-5 Dauntless Flotille 3F



B11B309  
Spitfire Mk.VB  
340 French Squadron



B11B626  
P-40F Warhawk GC 11/5 Lafayette

B11B407  
F6F-5 Hellcat Flotille 11F



B11B405  
P-47D Thunderbolt  
GC II/5 Lafayette

# 1/48



B11B669  
Mosquito FB Mk.VI  
GC 1/3 Corse



B11B673  
F-6D Mustang  
GR 2/33



B11B403  
F4U7 Corsair Flotille 15F



B11B581 Hurricane Mk.IIB Trop GC Alsace FAF



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](http://www.t2m.fr) ou auprès de T2M (03 87 29 25 20)

COLLECTION  
**ARMOUR**  
by The Franklin Mint

**T2M**  
RACING PRODUCTS  
[www.t2m.fr](http://www.t2m.fr)

# L'EXCELLENCE

**JT 86 P-40E Warhawk**



**ST 24 Nakajima Ki84  
Type 4 Fighter Hayate (Frank)**



**MV 3 Pkw.K1 Kubelwagen Type 82**



MAQUETTE  
FACILES  
CONSTRUIRE

**Offre  
spéciale  
avec  
ces 3  
maquettes**

LIFECOLO

Un pot  
de 22ml

et un

Nuancier  
GRATUITS !

inclus



by Astromodel Italy

**Offre  
spéciale  
avec  
ces 3  
maquettes**

**Hasegawa**

**Hobby kit**

**MHD**  
MAQUETTES HOBBY DISTRIBUTION

MHD - 272 avenue Henri Barbusse  
B.P. 37 - 95981 - MARLY CEDEX  
Tél 03 27 45 00 24 Fax 03 27 45 61  
e mail : mhd@scientific-mhd.com